



Koncepce uspořádání tramvajových zastávek v ulici Seifertova

pro zadání koncepční studie na rekonstrukci ulice Seifertova

(odpověď na dopis MČ Prahy 3 č. j. UMCP3 072808/2020/44/S ze dne 31. ledna 2020)

V Praze dne 8. 4. 2020

IPR Praha, Dopravní podnik hl. m. Prahy, ROPID

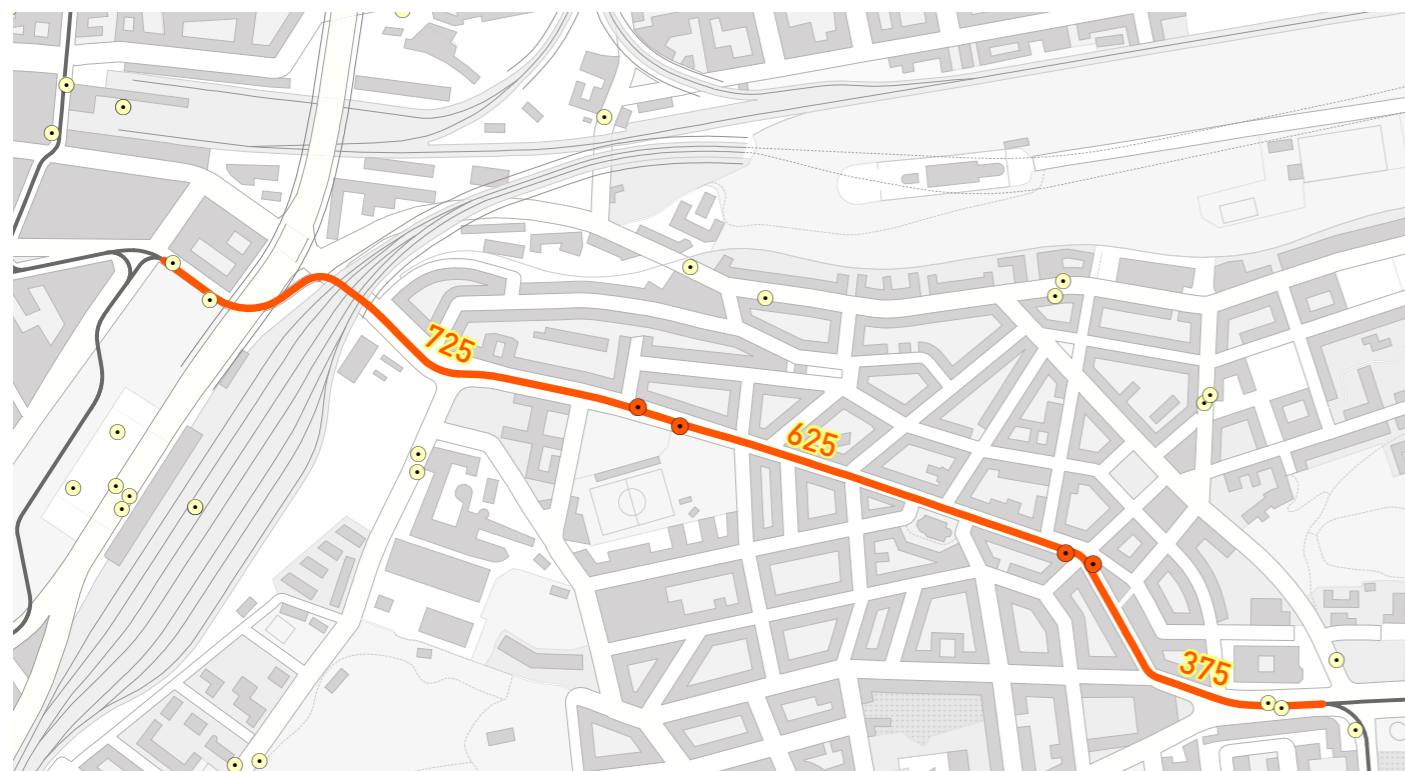


IPR
PRAHA

Úvod

IPR Praha (dále jen „IPR“) na základě usnesení Rady hl. m. Prahy č. 645 ze dne 15. 4. 2019 připravuje zadání koncepční studie na rekonstrukci Seifertovy ulice, která bude podkladem pro 2. etapu plánované rekonstrukce tramvajové trati (RTT Seifertova-Táboritká v úseku od Olšanského náměstí po Hlavní nádraží). Řešeným územím koncepční studie bude veřejný a uliční prostor mezi ulicí Chlumova a křižovatkou Bulhar, kde je RTT výhledově plánovaná na rok 2024. Studie by tak měla navázat na úsek 1. etapy mezi ulicí Chlumova a Olšanským náměstím, který byl řešen dvěma studiemi: „Koncepční studie veřejného prostranství kolem budoucího památníku Jaroslava Seiferta na Žižkově“ (tzv. SFR2, IPR Praha, EDIT architects, 2018) a „Veřejný prostor v ulicích Táboritká a Ondříčkova“ (MČ Praha 3, Sinpps s.r.o., 2018). Pro 1. etapu aktuálně probíhá příprava DÚR (Dopravní podnik hl. m. Prahy, dále jen „DPP“).

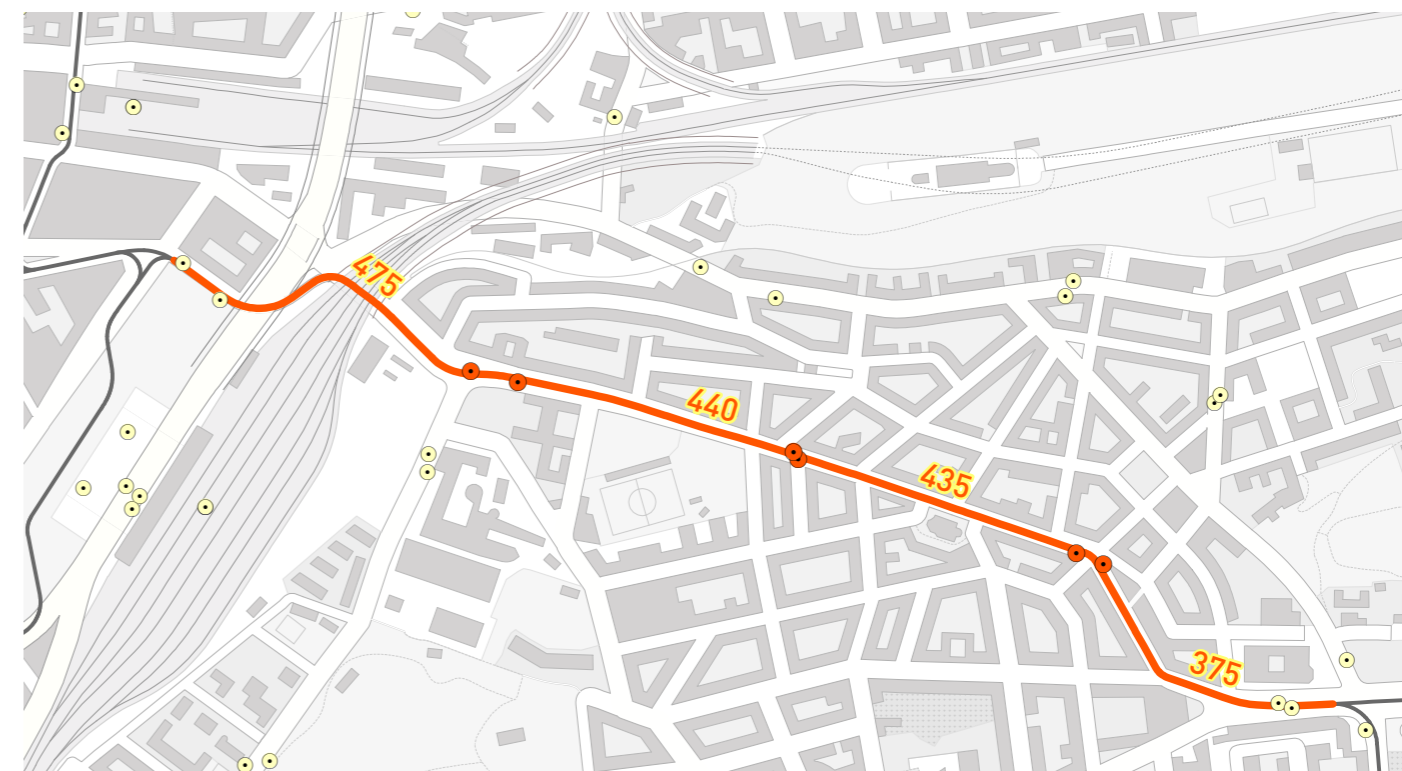
Záměrem IPR bylo projektantovi studie zadat mj. požadavek na nové uspořádání tramvajových zastávek Husinecká a Lipanská s ohledem na zlepšení dopravní obslužnosti území. Dne 10. 12. 2019 proběhlo jednání za účasti nám. primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy Adama Scheinherra, hlavních aktérů městských organizací (včetně DPP, ROPID, ODO MHMP), zástupců městské části a vlastníka v území Dům Žižkov a.s., kde IPR představil 3 možné koncepce řešení – varianty: 1. STAV, 2. POSUN (posunutí zastávek Husinecká a Lipanská západním směrem), 3. VLOŽENÁ (vlození nové třetí zastávky). Varianta 3 byla zpracována a doložena jako průkaz efektů. **Při shodě většiny aktérů byla zvolena varianta č. 2 POSUN, pro níž bylo představeno více možností uspořádání jednotlivých zastávek, které mají vliv na mezistaniční vzdálenosti** (var. 2 POSUN 530 – 715 – 475, var. DOPORUČENÁ 500 – 695 – 530). Pozn.: var. DOPORUČENÁ je pouze modifikací var. 2 POSUN.



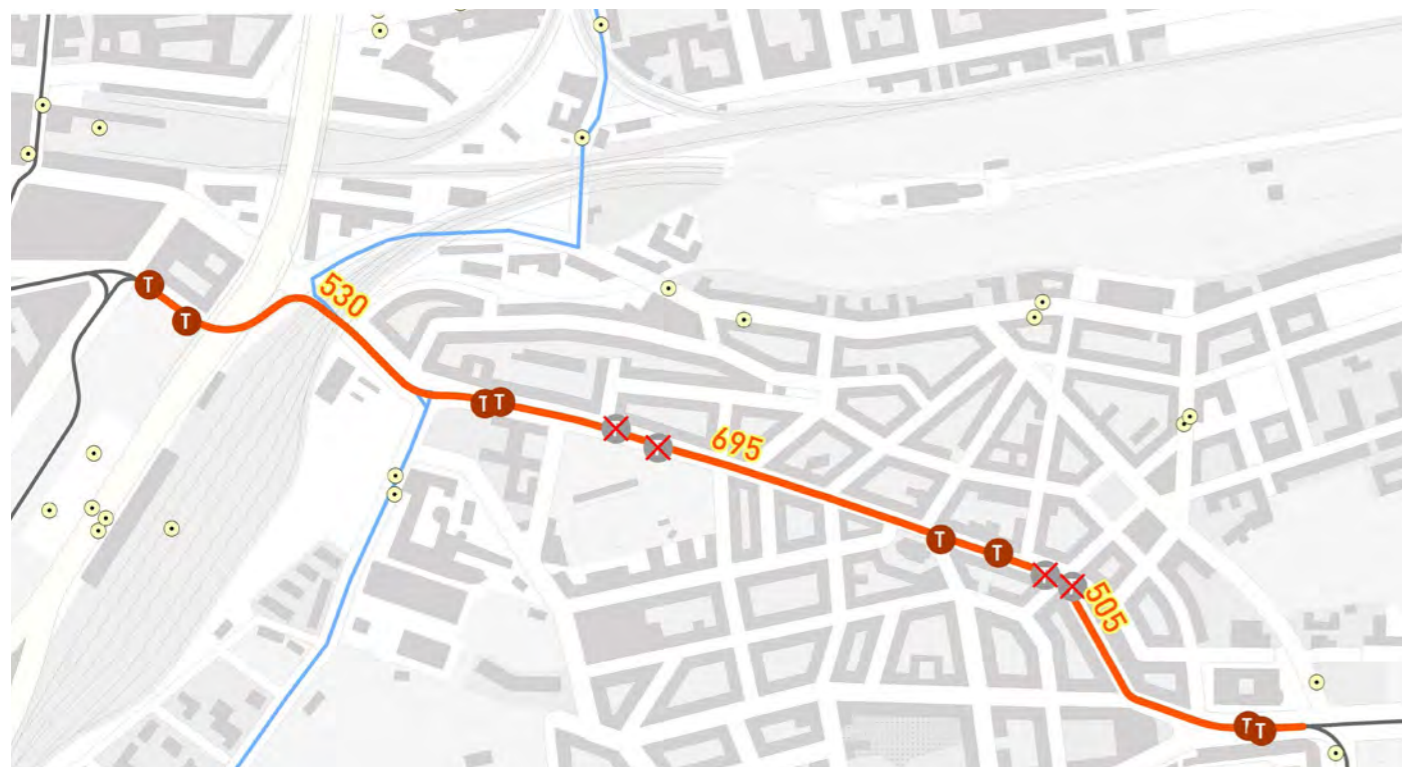
OBR. Č. 1: var. č. 1 STAV



OBR. Č. 2: var. č. 2 POSUN



OBR. Č. 3: var. č. 3 VLOŽENÁ



OBR. Č. 4: var. DOPORUČENÁ (včetně rušených zastávek)

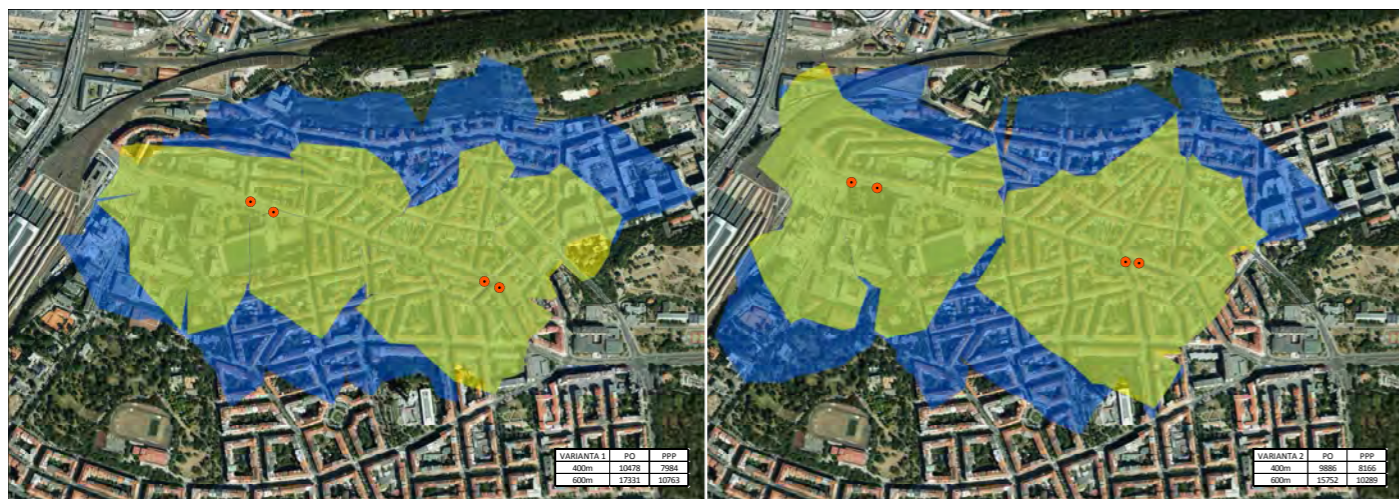
Dle dopisu starosty MČ Prahy 3 Jiřího Ptáčka (č. j. UMCP3 072808/2020/44/S ze dne 31. ledna 2020) by potřebám obyvatel městské části nejlépe odpovídala varianta č. 3 VLOŽENÁ – posunutí zastávky Husinecká na náměstí W. Churchilla, zachování zastávky Lipanská a vložení nové zastávky, i za cenu prodloužení jízdní doby. Starosta v dopise dále upozorňuje, že při posuzování umístění zastávek v tomto území je třeba brát zřetel na hustotu obyvatel dolního Žižkova a kopcovitost místního terénu. Věříme, že naší společnou snahou je zajistit, aby budoucí stav vedl ke zkvalitnění dopravní obsluhy území a života obyvatel Prahy 3. Cílem je, aby veřejná doprava, zvláště ta kolejová a bezemisní, byla pro občany natolik atraktivní, aby ji maximálně preferovali zejména před individuální automobilovou dopravou. Tramvajové spojení od Hlavního nádraží směrem na východ je pro cestující značně zajímavé, což vede k nebývalým objemům přepravy (50 tis. cestujících/den). Pokud chceme zachovat její atraktivitu, je třeba vnímat i potřebu rychlého cestování. Umísťování a počty zastávek jsou vždy velkým tématem. Hrají zde roli osobní preference a není snadné najít shodu většiny občanů ani v případě optimálního řešení. Výsledkem hledání vhodných poloh zastávek tak někdy bývá i nevhodné řešení, které se však snaží vyhovět maximálnímu množství podnětů např. vložení nové tramvajové zastávky. K této situaci v minulých letech již na některých místech pražské tramvajové sítě došlo a až na výjimky změna nevedla ani k zajištění obsluhy nových lokalit, ani k příznivému vlivu na počet cestujících. Naopak došlo k prodloužení jízdních dob

a snížení atraktivity cestování na delší vzdálenosti, což je u páteřní linky povrchové dopravy krajně nežádoucí a motivuje k většímu používání automobilů (obdobně např. linka č. 22 v úseku Nádraží Hostivař – centrum). Upozorňujeme, že při řešení obsluhy území je třeba přistupovat na dílčí kompromisy, kdy některé zdroje dopravy jsou blíže a některé dále od zastávky, a to v zájmu celkové kvality provozovaných linek, ze které mají užitek všichni cestující.

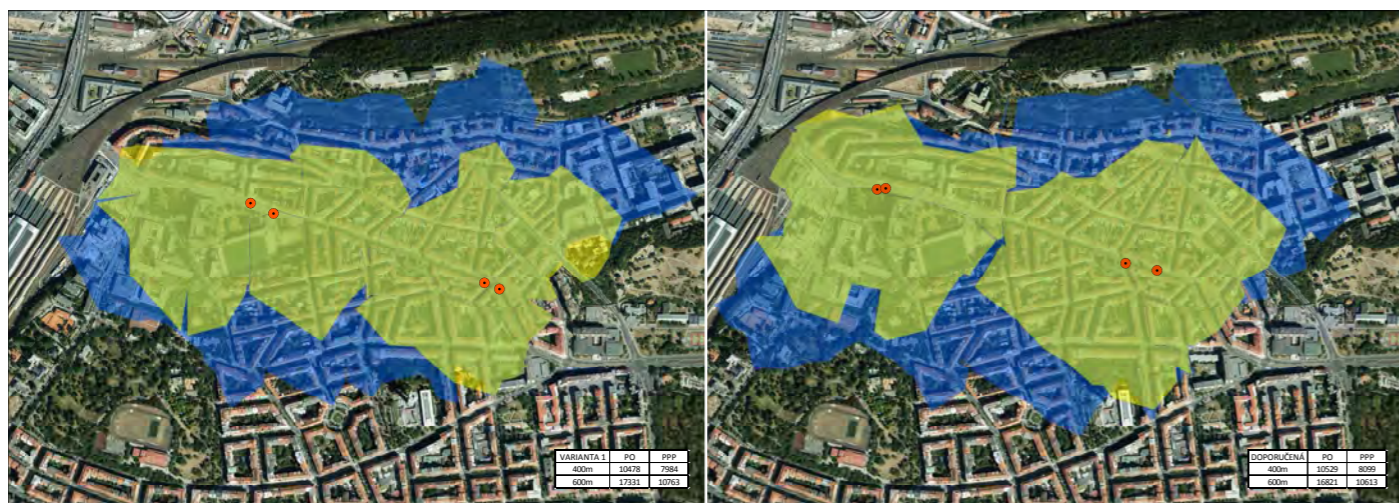
Vložená zastávka by zcela jednoznačně přispěla k dalšímu poklesu cestovní rychlosti tramvajové dopravy ve městě a současně také k prodloužení celkové doby přepravy dveře – dveře pro více než 50 tisíc cestujících denně, čímž by došlo ke snížení konkurenceschopnosti veřejné dopravy. Není možné opomenout ani zvýšené náklady na provoz MHD, kdy se prodlužují oběžné doby vozů a vznikají tak předpoklady pro přidávání dalších vlaků na linky, aniž by se to ve výsledku jakkoli příznivě projevilo na kapacitě MHD. S vyšším počtem zastavení a rozjezdů tramvají roste energetická náročnost provozu a vytrácí se výrazná výhoda kolejové dopravy – ekonomicky příznivá jízda setrvačností díky nízkému valivému odporu kol. Kromě toho je třeba brát v úvahu i některá technická omezení. Vložená zastávka by byla umístěna ve svahu s nadnormovým sklonem vyšším než 50 ‰, což je nevhodné i z hlediska bezbariérového řešení zastávky, brzdění a rozjezdu tramvají (zejména za zhoršených adhezních podmínek) a vede k většímu poškozování kol tramvajových vlaků při skluzu a smyku, zvýšení rizika nehod, k pískování tramvají s dopadem na prašnost v lokalitě a k dalšímu zhoršení propustnosti komunikace.

Obecným cílem by měly být co **nejrovnoměrnější mezistaniční vzdálenosti** a umístění zastávek do vhodných a technicky možných poloh, které umožní **zřízení širších nástupišť** a **svým umístěním podpoří charakter a význam konkrétních veřejných prostranství, zlepší orientaci v území** či se přiblíží k významnému zdroji/cíli v území (zde např. VŠE). Výsledkem by mělo být také **zlepšení přestupních vazeb na páteřní autobusovou linku č. 135** v zastávce Náměstí Winstona Churchilla v Italské ulici, na **připravovaný východní výstup z Hlavního nádraží**, kdy přestup zejména na linky S a další vlakové spoje bude časově atraktivnější než objezd tramvají a dojde tak k odlehčení tramvajové dopravy v úseku od stávající zastávky Hlavní nádraží v Bolzanově ulici.

Součástí doprovodných analýz k diskuzi o vhodném uspořádání zastávek v Seifertově a Táboritské ulici, vypracovaných IPR, byly **výpočty obslužených obyvatel a pracovních příležitostí** (+ specifických cílů) v docházkových vzdálenostech 400 i 600 m (dle doporučení standardu PID). Lze shrnout, že var. č. 2 POSUN se v tomto ohledu **významně neliší** od současného stavu, lépe obsluhuje pracovní příležitosti (specifické cíle) a mírné vychýlení z těžiště stávající obytné zástavby (rozdíl do 5% obyvatel v docházce 400 m) je vyvážen systémovými přínosy na přestupech, které mohou sloužit i nebo zejména právě obyvatelům městské části. Var. 2 POSUN v doporučené verzi je však dále optimalizována – jak je uvedeno níže – a tím se dále lépe **balancuje vztah pozice zastávek mezi jednotlivými zájmy**.



OBR. Č. 5: var. STAV vs. var. POSUN



OBR. Č. 6: var. STAV vs. var. DOPORUČENÁ

NÁVRH

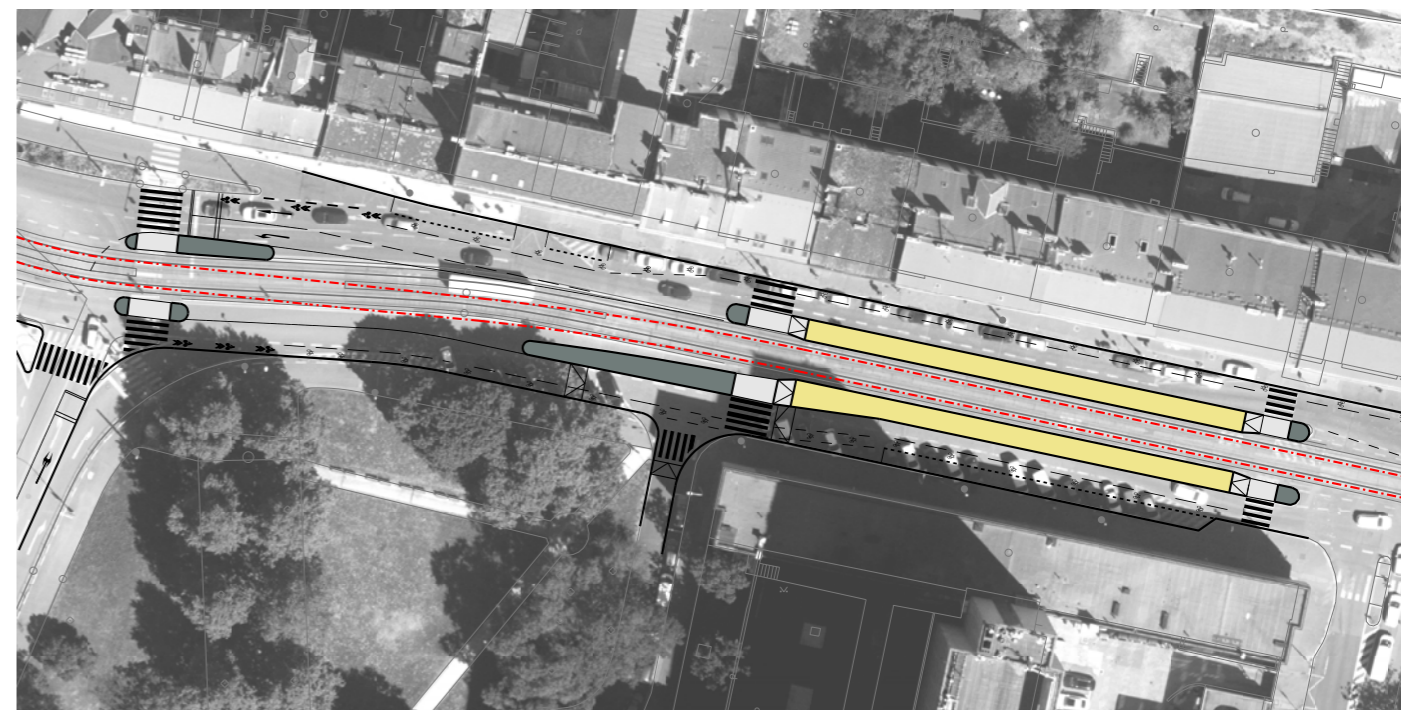
S ohledem na konkrétní poznatky mezistaničních vzdáleností, které plynou mj. z dopisu starosty městské části, je možné polohu zastávek oproti navrhované doporučené variantě ze dne 10. 12. 2019 mírně upravit. S ohledem na vyvážení zájmů významu jednotlivých zastávek pro obsluhu území, navrhuje:

- a) **zastávku Husinecká posunout na západní rameno křižovatky se Siwievovou ulicí** ve dvou možných variantách uspořádání (dále zde V2 a V3) – pozn.: V1 představuje umístění zastávek vstřícně na Churchillově náměstí dle var. POSUN - DOPORUČENÁ, jež umožní:
- ve variantách V2 a V3 zachování současné mezistaniční vzdálenosti 625 m v úseku Lipanská – Husinecká (uvažuje se dále doporučeným posunem zastávky Husinecká o 155 m oproti stavu);
 - oproti současnosti vytvoření přestupní vazby mezi tramvají a vlakem (budoucí východní výstup z hlavního nádraží) a mezi tramvají a autobusem (zastávka Náměstí Winstona Churchilla) – pozn.: V1 nejvíce zdůrazňuje tyto systémové vazby;
 - oproti současnosti přiblížení zastávky k největšímu zdroji dopravy, který se nachází jihozápadním směrem od ní;
 - oproti současnosti jen mírné oddálení zastávky od budovy ÚMČ č. p. 51 (V2 resp. V3.);
 - umístění zastávky v místě významného orientačního bodu území – budovy Domu Radost, jež má potenciál na vytvoření společenského centra dolního Žižkova;
 - umístění zastávky do místa, kde je nejširší uliční profil, což umožní zřízení podstatně širších a tedy dostatečně kapacitních nástupních ostrůvků (v současné poloze lze rozšířit jen za cenu zásahu do chodníků, kde se nachází inženýrské sítě a veřejné osvětlení).

Pozn.: Preferenci ROPID je zřízení zastávky Husinecká jako nevstřícné (V2) z následujících důvodů: zastávka přiblíží obsluhu Hlavnímu nádraží, ale současně není nijak výrazně oddálena od polohy současné zastávky. Zároveň se poloha zastávky DC jeví jako vhodná pro zřízení nástupní zastávky uvažované autobusové linky 101 ve směru na Žižkov, a to s ohledem na záměr prodloužit linku do tohoto uzlu. ROPID považuje v tomto místě za žádoucí rozšířit osovou vzdálenost tramvajových kolejí pro umožnění provozu autobusu ve směru DC: autobus 101 přijede od Žižkova Siwievovou ulicí, kde bude mít výstupní a manipulační zastávku, následně odbočí doleva do nové tramvajové zastávky a za ní bude mít možnost snadno sjet do řadícího pruhu směrem doleva před křižovatkou s Italskou. V případě vstřícného řešení zastávek až před křižovatkou by odbočení autobusu doleva do Italské přímo ze zastávky DC bylo z hlediska řešení SSZ problematické a pravděpodobně Policií ČR neakceptovatelné.



OBR. Č. 7: Husinecká V1 - vstříčná zastávka na úrovni náměstí W. Churchilla



OBR. Č. 9: Husinecká V3 - vstříčná zastávka na úrovni Domu Radost

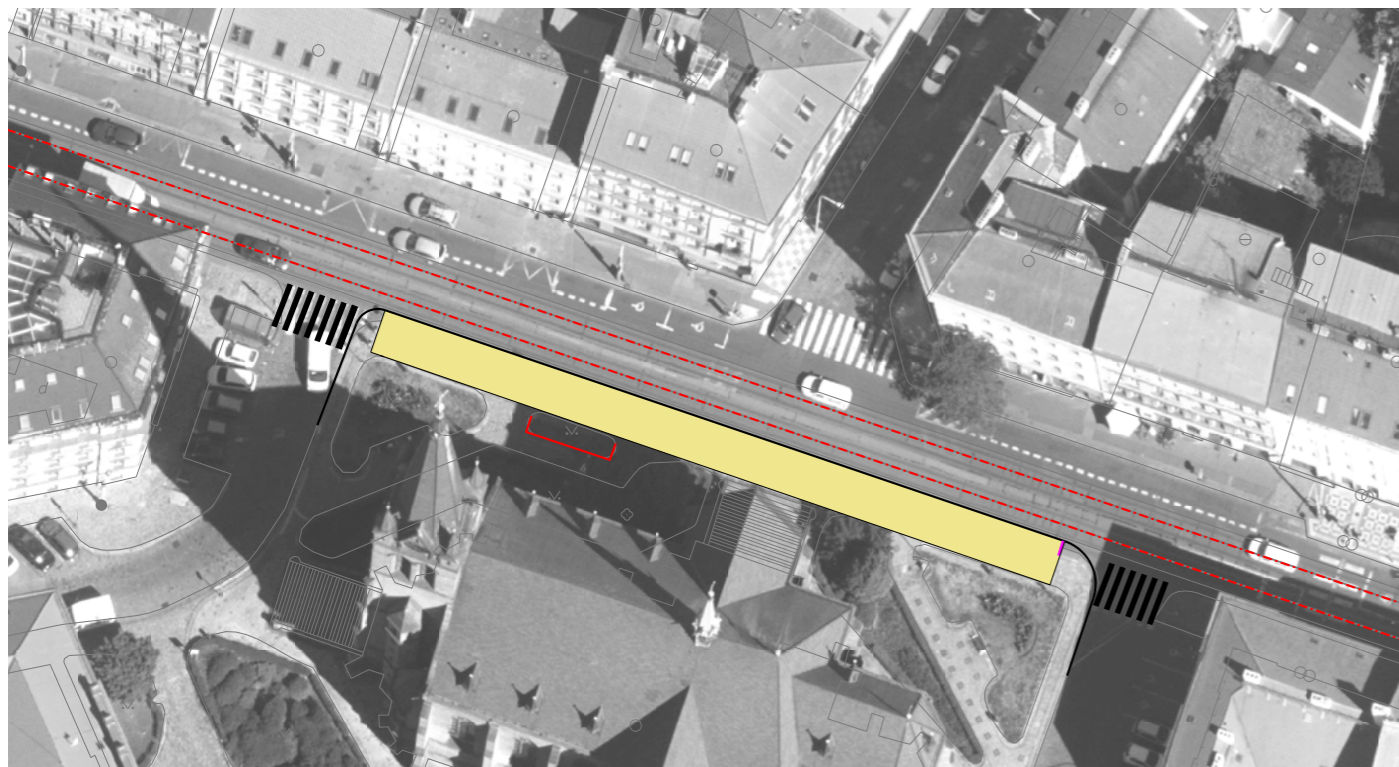


OBR. Č. 8: Husinecká V2 - zastávka ZC na úrovni náměstí W. Churchilla, zastávka DC na úrovni Domu Radost

b) zastávku Lipanská posunout ve směru z centra na úroveň Sladkovského náměstí (o 155 m oproti stavu), čímž dojde k:

- umístění zastávky v místě významného orientačního bodu území Sladkovského náměstí s kostelem sv. Prokopa;
- vyrovnaní mezistaničního úseku Olšanské náměstí – Lipanská z 375 m na 530 m v tomto směru;
- možnosti posunu zastávky Husinecká při zachování stávající vzdálenosti;
- možnosti zřízení **bezbariérové zastávky** ve směru z centra **pro dva vlaky** = vyšší plynulost veškerého provozu, menší kolony aut (vhodné doplnit opatřením na SSZ Seifertova – Krásova i v systému výběru chodeckého volna na přechodu pro chodce ve vztahu na detekci tram); v současné poloze zastávky Lipanská není možné realizovat bezbariérovou zastávku pro 2 vlaky kvůli stávajícím vjezdům do domů.

Pozn.: ROPID upozorňuje na stále poměrně velké stoupání v případě navrhovaného umístění zastávky Lipanská ZC na úrovni Sladkovského náměstí (pozn. IPR: jedná se o již poměrně příznivý sklon 3,5%) a dává ke zvážení umístit zastávku vstřícně ihned východně od stávajícího světelně řízeného přechodu (i s ohledem na co nejbližší pěší vazbu mezi oběma zastávkami), kde již trať ve stoupání není.



OBR. Č. 10: Lipanská ZC na úrovni Sladkovského náměstí

c) zastávku Lipanská posunout ve směru do centra na úroveň ulice Chlumovy (o 110 m oproti stavu), čímž dojde k:

- umístění zastávky přímo **v kontaktu s otevřeným veřejným prostranstvím** s možností realizace zastávky jako součásti celkové architektonické podoby prostoru bez ztráty zvykových vazeb;
- optimalizaci mezistaničního úseku Olšanské náměstí – Lipanská z 375 m na 425 m v tomto směru;
- **umístění zastávky v dohledu protisměrné zastávky** (na Sladkovského náměstí) s vazbou přes stávající přechod pro chodce ošetřený SSZ – pozn. vzdálenost je 80 m;
- možnosti **umístění přechodu pro chodce** na západním rameni křižovatky s Lipanskou ulicí **ve výrazně bezpečnějším místě se zajištěnými rozhledy**.



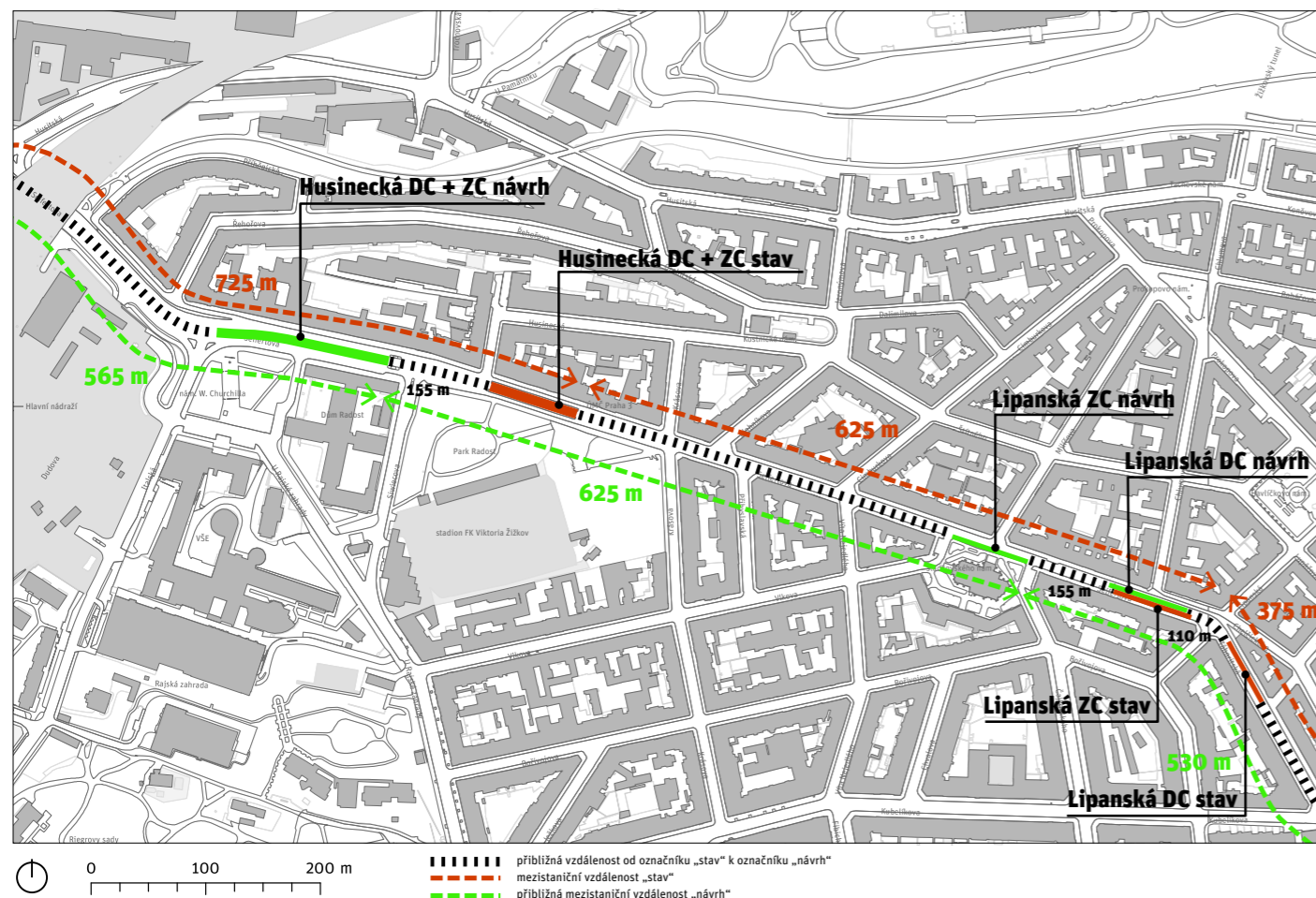
OBR. Č. 11: Lipanská DC na úrovni domu č. p. 87 v místě dnešní zastávky ZC (koordinace se studií SFR2 respektive DÚR RTT Seifertova - Táboritká)

ZÁVĚR

Mezistaniční úsek Lipanská – Husinecká zůstává stejně jako v současnosti na horní hranici optimální hodnoty mezistaničních vzdáleností v hustě zastavěném území širšího centra města (doporučení Standardu PID je 400-600 m).

Nabízí se dílčí optimalizace doporučené výsledné varianty z jednání z prosince 2019 v podobě umístění zastávky mezi náměstí Winstona Churchilla a park Radost, kterou podporuje též ROPID (zde V2 nebo V3). Další zkrácení mezistaničních úseků vložím úplně nové zastávky není možné rozumně dosáhnout s ohledem na výsledný dopad jak do provozu veřejné tak automobilové dopravy ve společném profilu a mělo by i svá dispoziční či technická omezení, která by životu v ulici příliš neprospěla (prašnost a hluk v úseku s větším sklonem).

Vzhledem k tomu, že rovnoměrnější rozložení zastávek v řešené ulici zlepšuje dopravní obslužnost území, obsluhuje stejně nebo více obyvatel a místních cílů v docházkové vzdálenosti a zároveň lépe plní systémové vazby v systému veřejné dopravy (možnosti přestupů), a to aniž by se negativně dotklo výsledné cestovní rychlosti, domníváme se, že takto navrhovaná varianta uspořádání poskytuje nejlepší dosažitelný výsledek.



OBR. Č. 12: Schéma mezistaničních vzdáleností stav vs. návrh

KONCEPCE USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÝCH ZASTÁVEK V ULICI SEIFERTOVA

pro zadání koncepční studie na rekonstrukci ulice Seifertova

04/2020

Zpracovatel: Ing. Jitka Jeřábková /IPR/

Ing. Jakub Zajíček /IPR/

Spolupráce: Ing. Miroslav Grossmann /DPP/

Ing. Martin Šubrt /ROPID/