

Zápis z jednání Dopravní komise

Datum jednání:	20.2.2023
Místo jednání:	Zasedací místnost H9 – 126 (Zastupitelstvo) Havlíčkovo nám. 9, 1. patro, č. 126
Začátek jednání:	17:00 hodin
Konec jednání:	21:10 hodin
Jednání řídil:	Karel Vejvoda (17:00 – 21:10)
Počet přítomných členů:	7 do 17:15 hod, 8 od 17:15 do 21:05, 7 od 21:05, komise je usnášeníschopná
Přítomní (podle prezentační listiny):	Jakub Šlegl (17:00 – 21:10) Zdeněk Svačina (17:00 – 21:10) Jaromír Beránek (17:15 – 21:05) Štěpán Šmehlík (17:00 – 21:10) Ladislav Linek (17:00 – 21:10) František Sarauer (17:00 – 21:10) Jan Brodský (17:00 – 21:10)
Omluveni:	Ondřej Horázný
Přítomní hosté:	UNIT architekti – Tittl, Syrový, Pfaňn Ondřej Rut, MČ P3 Mikuláš, Svoboda veřejnost
Počet stran:	5
Tajemník:	Lukáš Pírk
Ověřovatel zápisu:	Jan Brodský

Program jednání:

- 1) Koncepční studie Olšanské ulice (pozvání hosté UNIT architekti)
- 2) Žádost MČ Praha 3 o zařazení projektů do programu BESIP
- 3) Různé

(17:00) Hlasování o programu: 7 pro, 0 proti, 0 zdržel se – schváleno

1. Koncepční studie Olšanské ulice (hosté UNIT architekti) (17:10 – 20:00)

Příloha č. 1 – prezentace

Úvodní slova radního Ruta ohledně vzniku zadání této studie od IPR hl.m. Prahy.

Pan Tittl za UNIT architektky také uvedl a seznámil přítomné se studií (prezentace viz příloha zápisu). Tedy informoval o veřejném setkání, vyhodnocení veškerých připomínek... Dále informoval o hlavních tématech v rámci řešení tohoto zadání, a to především, že je tato lokalita „zelené srdce Prahy 3“ – propoj mezi významnými zelenými/klidovými částmi MČ (Parukářka, hřbitovy). Dále pak že zde vzniká nová čtvrť jako doplnění urbanistického celku z oblastí bývalého nákladového nádraží a v neposlední řadě se zde jedná významné napojení na centrum města + funkce městské třídy.

Dále pan Tittl informoval o dopravním řešení studie (opět komentářem k prezentaci, která je přílohou tohoto zápisu):

- Zpracované vstupy vycházejí zejména ze zpracovaných modelů - tedy je zde zahrnuta maximální předpokládaná kapacitní zátěž s maximální možnou zástavbou v oblasti
- Jedná se komunikaci II. třídy
- Důraz na MHD, významný dopravně komunikační uzel s důležitou vazbou na plánované prodloužení TRAM směrem na Jarov přes bývalé nákladové nádraží. Seznámení přítomných s navrhovaným (požadovaným za DP) záměrem přesunutí TRAM zastávek jak v rámci Olšanské ul., tak v prostoru křižovatky s Jana Želivského v principu „za křižovatkou“. Přesun zastávky před poliklinikou ve směru do centra neumožní levé odbočení do ul. Ke Kapslovně – nezbytné řešit zároveň s nově navrženou světelně řízenou křižovatkou, která zajistí bezpečné levé odbočení a následnou vazbu ul. Pitterova do oblasti ul. Ke Kapslovně, Malešická. Vysvětlení rezervy na zastávku před poliklinikou ve směru z centra – PRO jednoznačně komfortnější vazba na polikliniku (zejména s ohledem na fakt, že do polikliniky často docházejí lidé se zhoršenou pohyblivostí), PROTI je narušení principu zastávek „za křižovatkou“, dále by byla narušena jedna z příčných pěších vazeb a v případě umístění obou zastávek (tedy před poliklinikou i za křižovatkou) by se jednalo o zdržování TRAM dopravy. Studie sice zobrazuje pouze jednu zastávku z centra za křižovatkou, ale prostorově umožňuje všechny variantní řešení.
- Posouzení vhodných navrhovaných rychlostí neovlivňuje celkové řešení studie.
- Cyklistická doprava – obrovský význam zejména s ohledem na propojení cyklistických páteřních tras A8 + napojení A411, která umožňuje vyhnout se největšímu dopravnímu uzlu –

křižovatce Jana Želivského x Olšanská (tedy s přínosem vyšší bezpečnosti pro cyklisty a úlevou pro další dopravu v křižovatce).

- Seznámení s navrženým profilem uličního prostoru (příčný řez) – navržený nepojížděný svršek TRAM tělesa (!!! **variantní – projekt umožňuje variantu s pojížděným svrškem – změna by byla pouze u typu a polohy trakčních sloupů – projektanti však upozorňují na nezbytné hygienické hlukové limity - o to spíše v plánované rezidentní ulici**), jízdní pruh v kombinaci s ochranným pruhem pro cyklisty a s nájezdovým výhybným pruhem (dlažba) směrem k TRAM. Tato kombinace je zejména s ohledem na plynulý a bezpečný průjezd IZS.
- Parkování – pan Tittl seznámil přítomné se zjištěným denním a nočním vytížením v současné době, že zde není vytíženost velká a tuto ulici využívá minimum rezidentů. V rámci studie se jedná zejména o absolutní redukci středového parkování a další redukci s ohledem na plánovanou výsadbu 4 stromů. Tabulka/bilance dopravy v klidu viz prezentace v příloze. Vnitřní plánovaná bilance dopravy v klidu je řešena dle Pražských stavebních předpisů.

Poté byla otevřena diskuze. Komisi připomínkovala zejména:

- Úbytek parkovacích stání x počet stromů + řešení zásobování (obava ze stání v druhé řadě v průjezdném profilu, což by znamenalo omezení plynulosti dopravy a zejména průjezdu IZS)
→ (**symbol šipky znamená reakci UNIT architektů**) při odhadu bilance dopravy v klidu se zde vychází i z již známých projektů (dokumentace CENTRAL GROUP,...)
→ vychází se z profilu ulice a zejména pak z poloh sítí, na jižní straně je naplánované samostatné parkování mimo stromový pás, na severní straně je parkování navrženo mezi stromy, přičemž spon stromů je opět v tomto prostoru zcela variabilní a lze zohlednit potřeby před realizací v daném místě a čase (například zohlednění parkování kolem polikliniky,...)
→ nejvíce limitující pro prostorové uspořádání je zde pozice kanalizace
→ kvůli průjezdu IZS a zamezení parkování ve druhé řadě jsou navrženy plánované šířky průjezdného pruhu + ochranného cyklopruhu tak, aby se tento nešvar maximálně eliminoval
- Dotazy na TRAM dopravu a pozice zastávek + protiargumentace na negativně vnímané zdržování TRAM (ze strany DP), tedy zaznělo několik míst v Praze, kde jsou zastávky TRAM před i za křižovatkou
→ Studie vychází ze současného stavu MHD a doporučuje její posílení. Výhledový stav a počet linek (na základě představ DP, MČ a hl.m.Prahy odhadovaný) studie neznemožňuje.
→ pozice zastávek včetně rezervy je dána obloukem – tedy nezbytnými rozhledy řidiče TRAM
- Dotaz na kapacitu ulic a křižovatek, dále dotazy na nadměrnou cyklointegraci a nadměrnou výsadbu stromů v souvislosti s plynulostí dopravy a průjezdností IZS (zde se názory tříštily na podporu cyklointegrace a množství stromů)
→ navržené 1+1 a posílení řadícími pruhy v prostoru křižovatek je kapacitně posouzeno a vyhovuje
→ průjezd IZS a zdůvodnění cyklointegrace ochrannými pruhy i samostatným pruhem na severní straně byly již zodpovězeny výše
- Návrh na zrušení ochranných cyklopruhů a zavedení odděleného cyklopruhu na jižní straně obdobně jako na severní
→ nemožnost s ohledem na uliční profil a všechny požadavky na něj kladené
- Dotazy byly také na budoucnost čerpací stanice, se kterou již není ve studii počítáno
→ studie neznemožňuje variantu s čerpací stanicí, ale vzhledem k atraktivitě místa (soukromé vlastnictví pozemku) a tento pozemek je již ve schváleném územním plánu jako zástavba
- Dotaz na zatraktivnění/zpřístupnění bez omezení severního vstupu na hřbitov
→ zde je řešena vize se správou hřbitovů, kdy je jistá vize zatraktivnění prostor hřbitovu pro „pobytové účely“, ale komplikace je zde s osvětlením – tedy jen cest? Celého hřbitova? Bez

- omezení pohybu po areálu by se neosvětlené části hřbitova mohly stát nebezpečné – zakopnutí,...
- Ujištění ohledně řešení levého odbočení přes novou signalizovanou křižovatku a pokračování obousměrnou ul. Pitterova (za znemožnění levé odbočení ve směru z centra do ul. Ke Kapslovně).
→ projektanti potvrdili prověření a řešení jako bezpečné
 - Dotaz na pohyb cyklistů v chráněném prostoru severního chodníku
→ tento vymezený prostor je 2,5 metru široký a je ohrazen 2cm vysokou tvarovkou tak, aby byl tento prostor zřetelně vnímatelný, ale zároveň bezpečný pro uživatele (tedy cyklista se o vysoký obrubník „nepřerazí“ a chodec o 2cm nášlap také nezakopne,...

USNESENÍ k bodu č. 1

Komise dopravy bere na vědomí předložený hrubopis koncepční studie Olšanské ulice s doporučením ponechat tramvajovou zastávku z centra u polikliniky minimálně jako rezervu.

(20:00) **pro 5, proti 0, zdržel se 3** (Linek, Sarauer, Brodský) - **usnesení bylo přijato**

2. Žádost MČ Praha 3 o zařazení projektů do programu BESIP (20:00 – 21:10)

Radní pro dopravu Rut informoval o tvorbě žádosti MČ Praha 3 ohledně zařazení projektů do programu BESIP a uvedl 3 lokality vytipované a vhodné pro zařazení do tohoto programu.

1. Lokalita: ulice U Zásobní zahrady (příloha č. 2)

Tuto lokalitu zadalo Integrované centrum Zahrada Praha 3 na podněty školy a rodičů, a to ve spolupráci s ostatními školními zařízeními v této malé lokalitě. Zadání bylo přes program Bezpečné cesty do škol. Na tomto zadání pracoval projektant Pfann – host komise.

2. Lokalita: prostor kolem ul. Perunova při Slezské ul.

Tento prostor je již řešený ve studii Slezské ul.. Realizace této rekonstrukce však má delší časový horizont. Již v minulosti byl tento prostor do programu BESIP navržen, ale žádost byla zamítnuta s odůvodněním, že jsou zde pěší vazby řešeny signalizací. Ze strany TSK (jako investora a správce signalizace) byl však v nedávné době vznesen požadavek na neobnovení této signalizace. Signalizace je zde ve fázi „k obnově“. Posouzením účelnosti signalizace vyšla varianta signalizací již neobnovit. Tento záměr byl již na Komisi dopravy také probírán. Jedná se, na základě požadavků na zajištění bezpečnosti – pěší vazby do školy, o dočasné a polostavební vytažení nároží, zkrácení přechodu,... Vzhledem k výše uvedenému by tato dočasná úprava byla až do doby realizace rekonstrukce Slezské ul. Mohlo by se jednat o velice dlouhý časový úsek v provizorním řešení. Proto je tedy tento úsek opět navržen do programu BESIP.

3. Lokalita: lokalita Soběslavské ul. v úseku mezi ul. Šrobárova a Kouřimská – chybějící pěší vazba (přechod)

Krom chybějící pěší vazby pro všechny chodce je zde silná pěší vazba dětí na školu na náměstí Jiřího z Lobkovic.

K botu č.1 zde vystoupil s prezentací k podkladům projektant Pfann. Představil zvolené řešení zavedení obytné zóny, zjednosměrnění ul. U Zásobní zahrady a řešení přilehlých křižovatkových úseků zejména s ohledem na nedostatečné/nekvalitní pěší vazby obecně a o to spíše s ohledem na vyšší potřeby dětí a rodičů především integračního centra.

V následné diskuzi k tomuto bodu bylo zejména z řad veřejnosti vzneseno mnoho připomínek. Se záměrem věc řešit a také s potřebami integračního centra však panovala obecně shoda. Nikoliv však v jednotlivých navržených opatřeních (zejména úbytek parkovacích míst, nová parkování u garáží,...). Tento projekt bude použit jako podnět k řešení do projektu BESIP, ale v dalších fázích bude nezbytné tyto připomínky dále reflektovat.

USNESENÍ bodu č. 2:

Dopravní komise doporučuje požádat MHMP o zařazení následujících lokalit do programu BESIP:

- Ulice U Zásobní zahrady – 3 lokality podle studie pořizované v rámci projektu Bezpečné cesty do školy (lokalita u Želivského ulice v koordinaci s rekonstrukcí parku Červená skála)
- Slezská x Perunova (podle Koncepční studie Slezská) – zopakování podnětu z minulého roku
- Soběslavská – doplnění příčné pěší vazby do ulic Kouřimská (příp. V Horní Stromce)

(21:10) **pro 7, proti 0, zdržel se 0 - usnesení bylo přijato**

3. Různé - prázdné

Termín příštího jednání: 20.03.2023 (17:00 h)

Zapsal	Ing. Lukáš Pírk, tajemník komise	
Ověřil	Jan Brodský, ověřovatel	
Schválil	Karel Vejvoda, předseda komise	

