

České vysoké učení technické v Praze

FAKULTA DOPRAVNÍ

Ústav dopravních systémů

Konviktská 20, 110 00 PRAHA 1

<http://www.fd.cvut.cz>



**Vypracování dopravní studie
okolí ZŠ Praha 9 – Kyje dle
požadavků objednatele, na
základě projektu „Na zelenou
tam i zpět, chceme bezpečnější
svět“ – financovaného Nadací
Partnerství**

Listopad 2008

Odpovědný řešitel: Ing. Josef Kocourek, Ph.D.

Řešitel: Bc. Pavel Suntych

**Objednatel: Základní škola,
Šimanovská 16, Praha 9 – Kyje**





IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE:

Název akce:

Vypracování dopravní studie okolí ZŠ Praha 9 – Kyje dle požadavků objednatele, na základě projektu „Na zelenou tam i zpět, chceme bezpečnější svět“ – financovaného Nadací Partnerství

Objednatel:

Základní škola, Šimanovská 16, 198 00 Praha 9 – Kyje,

IČO 70885168

Osoby oprávněné k jednání:

ve věcech smluvních Mgr. Jana Novotná (ředitelka ZŠ)

ve věcech technických Renáta Bendová

Zhotovitel / Poskytovatel:

České vysoké učení technické v Praze Fakulta dopravní

Ústav dopravních systémů

Konviktská 20, PRAHA 1, 110 00

zastoupený děkanem fakulty Prof. Ing. Petrem Moosem, CSc.

odpovědný řešitel **Ing. Josef Kocourek, Ph.D.**

řešitelský tým **Bc. Pavel Suntych**

kontaktní telefony +420 224 359 611

E-mail kocourek@fd.cvut.cz,

..... xsuntych@fd.cvut.cz



OBSAH

1. ÚVOD	5
2. ZÁSADY A DŮVODY ZKLIDŇOVÁNÍ DOPRAVY VE MĚSTECH A OBCÍCH	5
3. POPIS ŘEŠENÉ LOKALITY	6
3.1. SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ	6
3.2. NEHODOVOST V ŘEŠENÉ LOKALITĚ - OBECNĚ	7
4. POPIS JEDNOTLIVÝCH PROBLÉMOVÝCH MÍST	8
4.1. PŘECHOD PŘES ULICI BROUMARSKOU U ZASTÁVKY KYJE	8
4.1.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik	8
4.1.2. Cyklistická doprava v blízkém okolí školy.....	10
4.1.3. Návrh řešení	10
4.2. PŘECHOD U KŘÍŽOVATKY ULIC ROŽMBERSKÁ X BROUMARSKÁ.....	11
4.2.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik	11
4.2.2. Návrh řešení	12
4.3. PODCHOD POD ŽELEZNIČNÍ TRATÍ U ZASTÁVKY KYJE	12
4.3.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik	13
4.3.2. Návrh řešení	14
4.4. PŘECHOD PŘES ULICI ČESKOMORAVSKÁ U ZASTÁVKY MHD NA JAHODNICI.....	15
4.4.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik	15
4.4.2. Návrh řešení	16
4.5. PŘECHOD OD ZASTÁVKY KYJE KE KOSTELU	17
4.5.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik	17
4.5.2. Návrh řešení	18
4.6. KŘÍŽOVATKA ULIC BROUMARSKÁ X LEDNICKÁ.....	19
4.6.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik	19
4.6.2. Návrh řešení	20
4.7. PŘECHOD PŘES ULICI ČESKOBRODSKÁ U LAKTOSU	20
4.7.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik	20
4.7.2. Návrh řešení	21
4.8. PŘECHOD ULICE LEDNICKÁ ZA ŽEL. TRATÍ.....	22
4.8.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik	22
4.8.2. Návrh řešení	23
4.9. PŘECHOD PŘES ULICI ROŽMBERSKÁ U ZASTÁVKY MHD	25
4.9.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik	25
4.9.2. Návrh řešení	26
4.10. PODCHOD POD TRATÍ ZA RYBNÍKEM	26
4.10.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik	27
4.10.2. Návrh řešení	27
4.11. KŘÍŽOVATKA ULIC LÁNSKÁ X OBORSKÁ.....	28
4.11.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik	28
4.11.2. Návrh řešení	29
4.12. ULICE OBORSKÁ	29
4.12.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik	29
4.12.2. Návrh řešení	30
4.13. KŘÍŽOVATKA ULIC OBORSKÁ X TÁLINSKÁ	30
4.13.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik	30



4.13.2. Návrh řešení	30
4.14. PŘECHOD PŘES ULICI BROUMARSKÁ U ZASTÁVKY MHD „KYJSKÝ HŘBITOV“	31
4.14.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik	31
4.14.2. Návrh řešení	32
4.15. ULICE MANŽELŮ DOSTÁLOVÝCH	32
4.15.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik	33
4.15.2. Návrh řešení	33
4.16. PŘECHOD PŘES ULICI OCELKOVA U ZASTÁVKY MHD	34
4.16.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik	34
4.17. ULICE ŠIMANOVSKÁ.....	35
4.17.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik	35
4.17.2. Návrh řešení	36
5. ZÁVĚREČNÉ ZHODNOCENÍ A DOPORUČENÍ.....	36
6. POUŽITÉ ZDROJE:	38
7. SEZNAM PŘÍLOH.....	39



1. ÚVOD

Potřebu reagovat na rozvíjející se motorovou dopravu, mnohdy už na hranici přijatelného stavu a to nejen při důrazu na kapacitní možnosti komunikací, ale i ze společensky – sociálního pohledu, si začínají uvědomovat i příslušníci laické veřejnosti. Důkazem budiž i tato dopravní studie, která má za úkol zklidnění míst potenciálního konfliktu automobilů a chodců – především dětí v okolí základní školy. Studie spadá do projektu Nadace partnerství, který se snaží předcházet nehodám formou preventivního zmapování a následným snahám o úpravu krizových míst v okolí školních zařízení, která do programu vstoupí. Program je inspirovaný obdobnými projekty ve Velké Británii a čerpá ze zkušeností občanského sdružení Pražské matky. Generálním partnerem projektu je AXA - životní pojišťovna a.s, na projektu spolupracuje i Magistrát hlavního města Prahy.

2. ZÁSADY A DŮVODY ZKLIDŇOVÁNÍ DOPRAVY VE MĚSTECH A OBCÍCH

V minulých desetiletích bylo navrhování pozemních komunikací poplatné především snaze o neomezený rozvoj motorové dopravy. V současnosti se však ve vyspělých státech EU a postupně i v České republice rozvíjí princip tzv. zklidňování dopravy, který v praxi znamená snahu o vyváženější respektování funkcí, které se na určité komunikaci vyskytují. Princip zklidňování přináší snahu o větší prostor pro chodce, cyklisty, stavební prvky pro lepší bezpečnost a snazší přecházení, regulaci rychlosti vozidel a ochranu životního prostředí. Významná je též estetická stránka návrhu, aby komunikace byla i důstojným místem pro život a setkávání lidí. Zklidňování dopravy se dříve týkalo především obslužných komunikací, jeho těžiště se však postupně přesouvá na průtahy a hlavní místní komunikace.

Většina problémů průtahů je důsledkem dřívější jednostranné preference tranzitní motorové dopravy na úkor života obcí. Tento přístup se postupně stává překonaným a aktuální dopravní politika EU ho dokonce označuje za jednu z největších chyb navrhování komunikací minulých desetiletí. Jeho konkrétní projevy jsou:

- stejné šířkové uspořádání komunikace jako v extravilánu s důrazem na plynulou a rychlou jízdu motorových vozidel,
- předimenzované šířky jízdních pruhů pro motorovou dopravu na úkor potřeb nemotorizovaných účastníků dopravy a dalších funkcí sídelního útvaru,
- absence stavebních prvků pro usnadnění přecházení (např. střední dělicí ostrůvky, vysazené chodníkové plochy, zúžení),
- úzké nebo chybějící chodníky, překážky v chodnicích znesnadňující chůzi a vyhýbání,
- podél průtahů nejsou zřízeny stezky (resp. jízdní pruhy) pro cyklisty,
- velký bariérový účinek komunikace zhoršující podmínky pohybu pěších a zvyšující rizika při přecházení.

Z výše uvedených nedostatků pak vyplývá řada nepříjemných (resp. negativních) důsledků:

- vysoká nehodovost (na tyto komunikace obvykle připadá většina nehod v obcích),
- vysoká hladina hluku z dopravy,
- neúměrně velký podíl zpevněných ploch na úkor zeleně a života vůbec,
- v celkovém obrazu komunikace dominují především jedoucí a parkující automobily (viz obr. 1).



Po minulých dobách jsme tedy zdědili nejen fyzicky, ale především morálně zastaralé průtahy (ostatní místní komunikace nevyjímaje). Řešením tohoto problému je důsledné uplatňování moderních prvků pro zklidňování dopravy. K nejdůležitějším principům resp. **zásadám návrhu úprav průtahů** (vedení tzv. sběrných komunikací jako např. na obr. 2) v novém pojetí patří zejména:

- jednoznačné funkční rozdělení uličních a dopravních ploch,
- šířky jízdních pruhů nesmí být předimenzované,
- ochrana chodců a usnadňování přecházení stavebními opatřeními, podpora pěší mobility,
- optické potlačování urychlujících podélných linií,
- podpora zeleně, výsadba stromů a keřů,
- parkování v dopravním prostoru pokud možno podélné.



Obr. 1 – monofunkční plocha „bez života“ v Bezděčně u Mladé Boleslavi



Obr. 2 – příklad nového pojetí při projektování průtahu II/448 obcí Těšetice (u Olomouce)

3. POPIS ŘEŠENÉ LOKALITY

3.1. SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ

Řešená lokalita se nachází v okolí ZŠ v Praze 9 v ulici Šimanovská. Jedná se o relativně rozsáhlé území, ve kterém jsou označena problémová místa, s nimiž žáci přijdou do styku při cestě do / ze školy, která byla identifikováno pomocí dotazníků mezi žáky školy a jejich rodiči. Detailněji je oblast s vyznačenými problémovými místy zobrazena v příloze č. 1.

Předmětná část MČ Kyje má funkci obytnou se zástavbou rodinnými domy a v menší míře i domy panelovými s hustou sítí místních obslužných komunikací. Je vymezena přibližně ulicemi Broumarská, Českobrodská, Průmyslová a Tálínská.



Obr. 3 – Praha 9 – Kyje, situace širších vztahů



K dopravně nejzatíženějším komunikacím patří ulice Broumarská s nově zrekonstruovanou komunikací a komunikace v ulici Rožmberská. V obou ulicích je značná intenzita vozidel a jsou jimi vedeny i autobusové linky MHD. Samostatným problémem je pak ulice Českobrodská, která tvoří hlavní dopravní tah na východní okraj Prahy, tedy směr na Běchovice, Újezd nad Lesy a dále pokračuje směrem na Kolín (silnice I/12). Vysokou intenzitu provozu motorových vozidel má za následek právě silnice I/12, která přivádí IAD ze středních Čech do hlavního města a v oblasti Kyjí umožňuje spojení na severní, jižní (napojení na ulici Průmyslová) a severovýchodní části Prahy (ulicí Broumarská) i směrem na centrum. Toto je z velké části způsobeno nedostavěným Pražským (R1) a Městským okruhem, proto nelze předpokládat výrazné zlepšení, tj. snížení intenzity vozidel, před dokončením okruhů.

Ze statistik intenzity dopravy lze v tabulce 1 vyčíst konkrétní počty vozidel a skladbu dopravního proudu.

Tabulka 1 – intenzity dopravy (pracovní den, 24 hod, 2007)

ULICE	Začátek	Konec	OA	Pomalá vozidla	Bus MHD	celkem
BROUMARSKÁ	ROŽMBERSKÁ	ČESKOBRODSKÁ	4700	300	115	5115
	ČESKOBRODSKÁ	ROŽMBERSKÁ	5900	200	115	6215
	ROŽMBERSKÁ	SKLENSKÁ	8600	300	117	9017
	SKLENSKÁ	ROŽMBERSKÁ	7200	300	117	7617
ROŽMBERSKÁ	BROUMARSKÁ	ČESKOBRODSKÁ	2800	100	125	3025
	ČESKOBRODSKÁ	BROUMARSKÁ	3300	100	125	3525
ČESKOBRODSKÁ	ROŽMBERSKÁ	BROUMARSKÁ	6900	800	68	7768
	BROUMARSKÁ	ROŽMBERSKÁ	9200	700	68	9968
	BROUMARSKÁ	LOMNICKÁ	6100	900	183	7183
	LOMNICKÁ	BROUMARSKÁ	8000	800	183	8983

V blízkosti ZŠ vede i železniční trať Praha-Libeň – Praha-Běchovice, která je součástí I. a III. koridoru, se zastávkou Praha Kyje, jenž se nachází na konci ulice Šimanovská. Na tomto úseku v současné době probíhá modernizace a rozšíření trati.

3.2. NEHODOVOST V ŘEŠENÉ LOKALITĚ - OBECNĚ

Vývoj dopravní nehodovosti v Praze je dostatečně dobře zmapován. Z dlouhodobého hlediska je možné konstatovat, že v 80. letech byla tendence vývoje nehodovosti relativně příznivá, neboť počet dopravních nehod zhruba odpovídal vývoji dopravních výkonů a rostl pomaleji než samotné dopravní výkony. Počátkem 90. let se tato tendence změnila v nepříznivou, protože počet dopravních nehod začal narůstat rychleji než dopravní výkony.

Obecně lze tvrdit, že dopravní nehody (nejen v Praze) vznikají často v místech s omezením plynulosti provozu, tzn. především v místech, kde je nutné měnit směr či rychlost jízdy. V praxi to znamená, že k místům se zvýšeným výskytem dopravních nehod patří křižovatky a příjezdy k nim, zatáčky, místa se zvýšeným výskytem chodců apod. V dnešní době, kdy je během denního období pracovního dne přetížená významná část pražských komunikací, dochází opakovaně ke střetům vozidel také na přímých a přehledných úsecích.

V širší sledované oblasti v okruhu základní školy v Kyjích došlo v loňském roce (v porovnání s rokem 2006) k nárůstu dopravních nehod zhruba o 15%. Nejvíce nehod vykazují ulice Českobrodská a Broumarská, kde celkově došlo dokonce až ke třem těžkým zraněním (v roce 2006 bylo zaznamenáno jedno těžké zranění). Pokud nahlédneme do policejních statistik na nehody vozidlo – chodci zjistíme, že jedním z důvodů těchto střetů je také



neukázněnost pěších při přecházení v křižovatkách se SSZ a to konkrétně situace „chodec přecházející na červenou“. I přes tuto záležitost představují hlavní sběrné komunikace, ale i zatížené obslužné komunikace (jako např. Rožmberská) liniový problém, který je nutné řešit. Cest je hned několik, například zvýšením dozoru nad dodržováním pravidel silničního provozu, dále informováním široké veřejnosti o současných dopravních problémech prostřednictvím médií a o možnostech jejich řešení, masivním rozšířením preventivních dopravně-bezpečnostních kampaní, apod.

Významným prvkem by mělo být hlavně zavádění již dříve osvědčených a vyzkoušených poznatků dopravního inženýrství do praxe, protože právě tento obor se může velkou měrou podílet na snižování neblahých důsledků rozvoje automobilismu. Přínos dopravního inženýrství spočívá především v možnostech vyhledávání míst se zvýšenou nehodovostí, detailní analýzou příčin vzniku dopravních nehod a realizací takových dopravně-bezpečnostních opatření (tzv. zklidňování dopravy), která dokáží počet nehod a následků na zdraví snížit.

4. POPIS JEDNOTLIVÝCH PROBLÉMOVÝCH MÍST

Pořadí uvádění jednotlivých lokalit označených v průzkumu konaném mezi žáky a jejich rodiči, jako pro děti / žáky potenciálně nebezpečná, odpovídá četnosti s jakou byly jmenovány. Všechna místa jsou znázorněna v mapě celé oblasti Kyjí v příloze č. 1.

4.1. PŘECHOD PŘES ULICI BROUMARSKOU U ZASTÁVKY KYJE

Popis problému rodiči či žáky:

- vyvýšený přechod na nově rekonstruované silnici
- rodiče menších dětí požadují semafor
- větší děti ho označili většinou jako bezpečný
- děti často silnici přebíhají mimo přechod
- Silný provoz



Četnost: 39

Obr. 4 – situace širších vztahů

4.1.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik

Přechod je situován za křižovatkou Broumarská x Šimanovská před zastávkou autobusů MHD „Kyje“. Nachází se v nově zrekonstruované části ulice Broumarská. Autobusová zastávka je v obou směrech tvořena zastávkovými zálivy a místní komunikace je v celé délce zastávek směrově rozdělena dlážděným dělicím pásem, který je ve své střední části snížen, aby umožnil případné pojíždění při mimořádné události. Jízdní pruhy mají v místě přechodu šířku 4,5 m (směr od Černého mostu) a 5 m (opačný směr). Samotný přechod o šířce 4 m je vybudován na zpomalovací prahu (široký práh integrovaný s přechodem pro chodce, délka přechodu 10 m), před nímž je obousměrně vyznačena vodorovná dopravní značka V 18 – Optická psychologická brzda, a text „DĚTI POZOR“ (V 15) doplněná symbolem po vzoru



svislé značky A 12 – Děti. Nájezdové rampy jsou označeny kontrastní červenou barvou a značkou V 17 - Trojúhelníky. Použité svislé značení je v obou směrech: A 11 – Pozor, přechod pro chodce, A 7b – Pozor, zpomalovací práh ve spojení s B 20a – Nejvyšší dovolená rychlost (30 Km/h). Správně jsou provedeny prvky pro nevidomé, tj. signální a varovné hmatné pásy. Přechod je vybaven i přisvětleným veřejným osvětlením.



Obr. 5 – celkový pohled (pohled směrem na Černý most)



Obr. 6 – detail zvýšené části prahu a hmatných prvků

Velmi pozitivním a pro zajištění bezpečnosti dětí vítaným faktem proběhlé rekonstrukce je použití fyzických zpomalovacích prvků i na komunikaci takto dopravně zatížené a se stálými linkami autobusů MHD, jakou je ulice Broumarská.



Obr. 7 – zvýraznění najížděcí rampy (pohled směrem na Černý most)



Obr. 8 – celkový pohled (pohled směrem od Černého mostu)

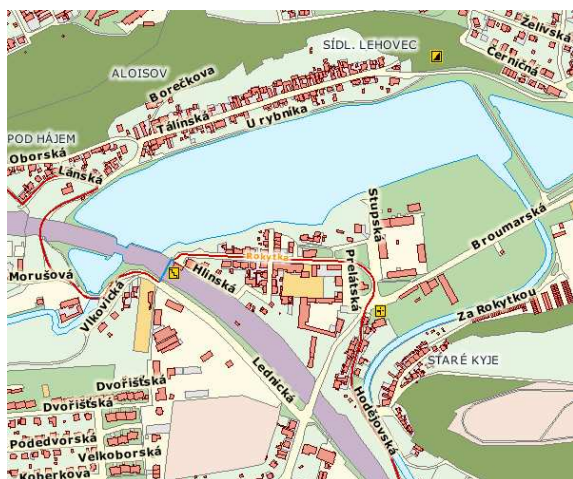
Z pohledu bezpečnosti silničního provozu je problémem zejména chybějící jakékoli zpomalovací prvky v ulici Šimanovská (a to převážně v úseku od křižovatky Broumarská x Šimanovská a Šimanovská x Stupská). Děti tak přecházejí hlavní ulici Broumarskou po přechodu vybaveném v podstatě všemi dostupnými adekvátními zpomalovacími prostředky, ale poté se dostanou na zpomalovací prvky nevybavený přechod ulice Šimanovská, respektive na o něco vzdálenější, ale dětmi ve velké většině preferovanější, místo pro přecházení, viz kapitola 3.5.

Dalším nedostatkem je neřešený provoz cyklistů, kteří musejí touto frekventovanou křižovatkou projíždět po komunikaci pro motorová vozidla. Tato absence jakýchkoli prvků pro cyklisty zvláště vyniká při zdůraznění: za prvé blízkosti budovy ZŠ, která by ráda podpořila dojíždění svých žáků na výuku na jízdním kole a za druhé vedením současné cyklistické trasy A 25 (viz kap. 4.1.2).

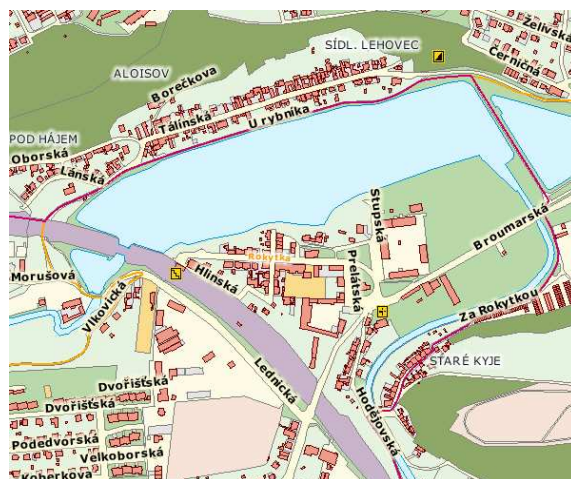


4.1.2. Cyklistická doprava v blízkém okolí školy

V současnosti vede oblastí jedna cyklistická trasa (vede po komunikacích spolu s ostatní dopravou, nemá vlastní segregovanou komunikaci) – A 25 (dříve číslo 1) ve směru Národní divadlo – Můstek – Bulhar – Ohrada – Hrdlořezy – Kyje – Dolní Počernice – Běchovice – Klánovice (– Úvaly). V kyjích vede ve směru z centra Prahy ulicemi Oborská – Lánská – Lednická, poté cyklisté musí projít podchodem pod tratí; značení E 12 – Text „VEĎ KOLO PODCHODEM“ (viz kapiola 4.3) a dále pokračují ulicemi Šimanovská na frekventovanou křižovatku Šimanovská x Broumarská a poté směřuje na Hostavice místní obslužnou komunikací v ulici Hodějovská a dále směrem na Klánovice.



Obr. 9 - současné vedení cyklistické trasy



Obr. 10 - plánované úpravy trasování cyklistických tras

V plánu (datum realizace se nepodařilo zjistit) je změna vedení této trasy: od centra se krátce napojí na ulici Lánskou za železničním podjezdem a poté pokračuje kolem Kyjského rybníka ulicemi U Rybníka, překříží ulici Broumarskou a pokračuje ulicemi Za Rokytou, ze které se poté napojí na svou původní trasu v Hodějovické. Nová trasa – A 246 – spalovna Malešice – Kyje – Kyjský rybník vede ulicemi Vlkovická a Morušová směrem k železničnímu podjezdu, kde se napojí na A 25.

4.1.3. Návrh řešení

Limitujícím faktorem při návrhu byla nutnost respektovat stávající zhruba 2 roky staré stavební uspořádání MK. Proto bylo voleno mezi dvěma variantami řešení, přičemž první nepočítala s řešením cyklistické dopravy. Tato varianta by obsahovala řešení přechodu ve tvaru „Z“ a příslušná zábradlí. Druhá varianta zohledňovala převedení cyklistů přes frekventovanou ÚK Broumarská x Šimanovská. Vzhledem k požadavku objednavatele na prověření možnosti dostupnosti budovy ZŠ pro žáky pomocí jízdního kola, byla vybrána druhá varianta.

I tato varianta počítá se zachováním stavebního uspořádání komunikace, ovšem vyžaduje nutné úpravy v přidruženém prostoru (viz příloha č. 2). Značený přechod (V 7) na zvýšeném prahu se posune od středu k jeho východnímu okraji a zmenší se jeho šířka ze 4 m na 3 m, čímž vznikne místo pro obousměrný přejezd pro cyklisty (V 8). Na dělicím ostrůvku jsou v profilu přechodu navrženy sloupky mající za funkci psychologický účinek na chodce – pocit nekontinuálního volného prostoru, což má mít za efekt snížení rychlosti chůze v místě ostrůvku a tím získání času ke zkontrolování případných příjezdících motorových vozidel chodcem. Sloupky je též oddělen přechod pro chodce od přejezdu pro cyklisty. Dále je na ostrůvku po celé délce navrženo zábradlí, které znemožní přecházení komunikace mimo značený přechod pro chodce.



Cyklisté přijíždějí ve směru od Hostavic po značené cyklotrase vcelku klidnou komunikací se zklidňujícími prvky Hodějovská. Před křižovatkou jsou pomocí vyhrazeného cyklistického pruhu (pro zvýšení bezpečnosti vyznačen červeným nástřikem) navedeni na nově zřízenou cyklistickou stezku (zprvu jednosměrnou) a po ní bezpečně překonají MK Broumarskou a pokračují ve směru do ulice Šimonovské stezkou s odděleným provozem chodců a cyklistů. Před místem pro přecházení jsou cyklisté bezpečně vypuštěni do hlavního dopravního prostoru na vrcholu nově navrženého stupňovitého zpomalovacího prahu (viz. kap. 4.5). Cyklisté musí překonat sjízdnu rampu prahu, což bylo zvoleno jako zpomalující opatření, které má za úkol ochranu chodců na místě pro přecházení. Poté dále pokračují v jednosměrných cyklistických víceúčelových pruzích směrem k budově školy a podchodu pod železniční tratí (viz. kap. 4.3 a 4.5).

V opačném směru je cyklistické doprava navedena z víceúčelového cyklistického pruhu na stezku pro cyklisty v místě před zpomalovacím prahem (cyklista tak nemusí překonávat nepříjemnou nerovnost a je tak motivován k použití navržené trasy). Poté po navržených přejezdech pro cyklisty překoná postupně MK Šimonovskou, Broumarskou a Hodějovickou a je v místě před přechodem bezpečně vpuštěn do hlavního dopravního prostoru ulice Hodějovické a pokračuje dále ve směru na Hostavice, eventuálně dále. Cyklistické stezky jsou navrženy převážně jednosměrné.

Řešení převedení cyklistů přes tuto křižovátku považujeme v českých podmínkách za nadstandardní, je nutné přihlídnout k tomu, že navrhovaná opatření jsou především pro děti.

4.2. PŘECHOD U KŘIŽOVATKY ULIC ROŽMBERSKÁ X BROUMARSKÁ

Popis problému rodiči či žáky:

- umístění blízko křižovatky
- špatný výhled pro odbočující řidiče
- silný provoz

Četnost: 22



Obr. 11 – situace širších vztahů

4.2.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik

Přechod pro chodce vyznačený vodorovnou dopravní značkou V 7 přes ulici Rožmberská (jízdni pás o šířce 6 m) je umístěn v těsné blízkosti křižovatky s ulicí Broumarská mezi křižovatkou a zastávkou autobusů MHD „Jiráskova čtvrť“. Do ulice Rožmberská je zakázán vjezd nákladním autům a autobusům značkou B 12 s výjimkou dopraví obsluhy a MHD. Křižovatka je umístěna ve vrcholovém zaoblení, takže výhled řidičů není ideální. Prostor křižovatky a poloměry vnitřních hran (poloměr vnitřní hrany směrem z Rožmberské vpravo ke hřbitovu je cca 12m a poloměr vnitřní hrany pro vozidla odbočující z Broumarské ze směru od Černého mostu je cca. 18 m) jsou velké kvůli zajištění průjezdu a tím obslužnosti území autobusy MHD, což opravdu vede některé řidiče odbočující z ulice Broumarské (dopravně nadřazená – hlavní – komunikace) k vyšší rychlosti i přes zhoršené rozhledové poměry. Na křižovatce se nenacházejí žádné zpomalovací prvky ani žádná preventivní opatření varující řidiče na zvýšený výskyt dětí.



Obr. 12 – velká plocha křižovatky



Obr. 13 – pohled na ÚK z Broumarské směrem od Černého mostu



Obr. 14 – pohled na ÚK z ulice Rožmberská

Problémem této křižovatky je, jako u všech jí podobných frekventovaných křižovatek v zástavbě – omezeném prostoru neumožňující její kanalizaci (směrové rozdělení provozu) její velká plocha a tím vynucená velká délka přechodu pro chodce (11 m) a pro řidiče i přes vrcholové zaoblení relativně dobrý rozhled umožňující jízdu velkou rychlostí, převážně při levém odbočování z Broumarské do Rožmberské ulice.

4.2.2. Návrh řešení

Prostorové omezení křižovatky dané okolní zástavbou neumožňuje její úplné usměrnění pomocí dělicích a směrových ostrůvků), proto byla zvolena úprava pomocí pojížděných ploch a tím pocitové zmenšení plochy křižovatky. Navíc bylo navrženo zmenšení poloměru vnitřní hrany oblouku při pravém odbočení z ulice Rožmberské do Broumarské posunutím hrany o 2,35 m a tím i zkrácení přechodu pro chodce. Pojížděné srpovité krajnice obou poloměrů a střední kapkovitý ostrůvek byly navrhovány s ohledem na vlečné křivky směrodatného vozidla (prověřeno pomocí programu AutoTurn 5). Jako směrodatné vozidlo byl vzhledem k omezenému vjezdu vybrán malý dodávkový / obytný automobil o délce 6,89 m. Ke zmenšení poloměru mezi Rožmberskou a Broumarskou při pravém odbočení z Rožmberské bylo použito vlečných křivek standardního 12 m autobusu. Povrch těchto pojížděných ploch je vyhotoven v žulové dlažbě, čímž není znemožněn průjezd velkých vozidel (autobus MHD, dopravní obsluha, vozidla HZS), které díky robustnějšímu podvozku a větším rozměrům kol tyto plochy překonají bez výraznějšího vlivu na komfort jízdy. Naopak komfort při pojíždění těchto ploch běžnými osobními vozidly značně poklesne (nehrozí riziko zničení vozu) a řidiči jsou tak vedeni k průjezdu mimo tyto pojížděné plochy, což vyžaduje snížení vjezdové rychlosti při odbočování. Situace a vlečné křivky směrodatného vozidla jsou v příloze č. 3.

4.3. PODCHOD POD ŽELEZNIČNÍ TRATÍ U ZASTÁVKY KYJE

Popis problému rodiči či žáky:

- děti často přebíhají přes koleje
- chybí osvětlení
- není bezbariérový přístup
- velký sklon schodů
- kluzký povrch, nedostatečný odtok vody
- nedostatečná údržba, špína



Četnost: 18

Obr. 15 – situace širších vztahů



4.3.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik

Zmíněný podchod pod železniční tratí Praha-Libeň – Praha-Běchovice je součástí vlakové zastávky Praha-Kyje, a nachází se na konci ulice Šimanovská. Je součástí atraktivní trasy pro žáky ZŠ, ale bohužel pro stávající stav samotného podchodu i přilehlé cesty (viz kapitola 4.8) není žáky využíván a ti vykonávají docházku buď velkou oklikou přes most nad železnici v ulici Broumarská a nebo využívají linek MHD, čímž dochází k nežádoucímu jednosměrnému zvyšování poptávky po kapacitě autobusů a většímu používání přechodu ulice Broumarské (viz kapitola 4.1), který též není dětmi či jejich rodiči vnímán jako bezpečný.

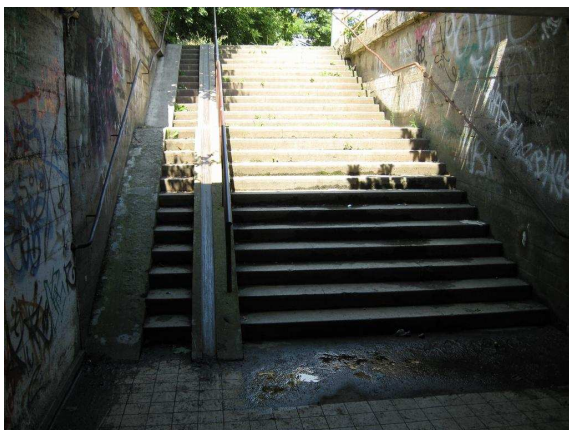
Současný stav podchodu, způsobený neomluvitelným zanedbáním údržby, je velmi katastrofální: od vandalství (graffiti po zdech) po nefunkční odvodnění mající za následek i několikacentimetrovou vrstvu vody při deštích či sněhu. Nefunkční osvětlení bylo nedávno opraveno podchod vyčištěn, ale atraktivitu podchodu tato jednorázová akce zvýšit nemůže.



Obr. 16 - vchod do podchodu ze Šimanovské ulice



Obr. 17 - vchod do podchodu u ulice Lednická



Obr. 18 - stav schodiště



Obr. 19 - stav stěn a podlahy

Proto dochází k zakázanému pohybu chodců v kolejišti, což dokládají vyšlapané cestičky. Není třeba příliš poukazovat na to, že jde o nezodpovědné až nebezpečné jednání jedinců, zvláště dospělých, kteří jdou tak dětem velmi špatným příkladem. Na druhou stranu se tomuto chování nelze, bereme-li v potaz stav podchodu, příliš divit.



Obr. 20 - vyšlapaná cestička v kolejišti



Obr. 21 - místo, kde je navrhována rampa

4.3.2. Návrh řešení

Rekonstrukce podchodu pod železniční u železniční zastávky Kyje proběhne v rámci stavby: "Průjezd železničním uzlem Praha – modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Běchovice (1.část)"

- objednatel stavby: Správa železniční dopravní cesty, s. o.
- zhotovitel projektové dokumentace: IKP Consulting Engineers, s. r. o.
- na stavbu bylo MHMP vydáno rozhodnutí o umístění stavby dne 21. 10. 2003
- stavební povolení vydal Drážní úřad dne 29. 5. 2006

Modernizace tohoto úseku zahrnuje rektifikaci oblouků, přidání třetí koleje, rekonstrukce nástupišť a zastávkových vybavení a vybudování protihlukových opatření. Provoz na trati je smíšený, tj. osobní i nákladní vlaky, vlaky spadající do systému PID i vlaky dálkové.

V zastávce Kyje bude třetí kolej vložena mezi koleje stávající. Traťová rychlost je v úseku zastávky navržena na 110 – 120 km/h, pro vozy s naklápěcí skříň (Pendolino) je 150 km/h. Budou modernizována nástupiště, jejichž hrana bude 550 mm nad TK (temenem kolejnice) a délka 200 m. Úroňový přístup bude na II. nástupiště z ulice Šimanovská, na I. nástupiště bude zřízen bezbariérový chodník z ulice Lednická. Na obě nástupiště bude přístup též novými chodníky od nadjezdu ulice Broumovská a ze stávajícího podchodu pomocí samoobslužných schodišťových plošin.



Obr. 22 - schéma bezbariérového přístupu na nástupiště z Broumarské a Lednické ulice



Podchod projde celkovou rekonstrukcí, při které bude zachováno jeho stavební uspořádání, bude kompletně sanován a vybaven osvětlením. Vstupní schodiště budou zastřešena a vybavena na žádost MČ Praha 14 schodišťovými plošinami na opačné straně schodiště než jsou kolejničky pro kočárky. Vybudování ramp nebylo kvůli požadovanému a vyprojektovanému bezbariérovému přístupu na obě nástupiště z ulice Broumovská a pro prostorovou stísněnost (přilehlé pozemky nejsou v majetku SŽDC) uvažováno, patrně z těchto důvodů byla zamítnuta námitka MČ Prahy 14 na zřízení ramp z výstupu podchodu po obou stranách trati.



Obr. 23 - vizualizace stavu podchodu po rekonstrukci

Zbourán bude zděný objekt zastávky a budou vybudovány zastávkové přístřešky na obou nástupištích. Nové bude i osvětlení a informační systém pro cestující.

4.4. PŘECHOD PŘES ULICI ČESKOMORAVSKÁ U ZASTÁVKY MHD NA JAHODNICI

Popis problému rodiči či žáky:

- velmi frekventovaná silnice
- bezohledná jízda řidičů

Četnost: 15



Obr. 24 – situace širších vztahů

4.4.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik

Jedná se o dva přechody (V 7) přes frekventovanou (přes 16 tisíc vozidel / 24 hod. obousměrně) dvouproudou komunikaci Českobrodská (šířka jízdního pruhu 3.5 m), která navazuje na silnici I/12 (směr Kolín), před a za autobusovou zastávkou MHD „Jahodnice“. Děti přechody využívají při cestě na/ze zastávky autobusu. Chodníky k přechodům jsou vyvedeny relativně nově s povrchem se zámkovou dlažbou a hmatnými prvky pro nevidomé



a jsou opatřeny zábradlím zabraňujícím přecházení mimo vyznačený přechod pro chodce. Oba přechody jsou v obou směrech označeny svislými dopravními značkami A 11 – Pozor, přechod pro chodce, IP 6 – Přechod pro chodce s reflexním žlutým podkladem a přisvětleným veřejným osvětlením.



Obr. 25 – celkový pohled ze směru od Dolních Počernic



Obr. 26 – první přechod ve směru od Dolních Počernic



Obr. 27 – druhý přechod ve směru od Dolních Počernic



Obr. 28 – detail druhého přechodu ve směru od Dolních Počernic

Potenciální riziko těchto přechodů představuje právě vysoká intenzita motorové dopravy a díky relativně dobrým rozhledovým podmínkám i velké rychlosti vozidel, převážně v dobách menších intenzit. Současný stav v souvislosti s dopravní zátěží nelze rozhodně považovat za optimální.

4.4.2. Návrh řešení

Jako nejefektivnější možnost zvýšení bezpečnosti na přechodech pro chodce je považováno zřízení ochranných ostrůvků. Jedné se o stavební úpravu, které má velmi pozitivní efekt jak z pohledu chodců, tak i z pohledu dopravního zklidnění. Proto byly tyto ostrůvky navrženy na oba přechody přes velmi frekventovanou komunikaci Českobrodská. Šířka jízdních pruhů byla navržena na 3,25 m, což je pohodlný prostor i pro průjezd těžkých nákladních vozidel. V rámci úpravy bude nutné odsunout chodníky po pravé straně ve směru od Dolních Počernic o cca 1,50 m. Dále bylo nutné řešit přecházení v této části komplexněji, proto dále byly navrženy přechody přes ulice Staňkovská a Bezdrevská s nutnou malou úpravou cesty v parku vedoucí v současnosti přímo na křižovatku Staňkovská x Bezdrevská. Vzhledem k těsné blízkosti frekventované ulici Českobrodské byly navrženy přechody pro chodce (V 7) a ne místa pro přecházení.



Na opačné straně parku bylo přecházení směrem k prodejně automobilů a restauračnímu zařízení řešeno v rámci projektu rekonstrukce parku a přilehlých MK.

- objednavatel stavby: MHMP a Praha 14
- zhotovitel projektové dokumentace: ISTAR, s. r. o.
- na stavbu bylo podáno ohlášení dne 30. 6. 2008

Realizace této stavby by měla začít v nejbližší době, je možné že již v době předání této studie objednavateli začala. Situace této úpravy včetně znázornění projektu od kanceláře ISTAR, s. r. o. je znázorněn v příloze č. 5.

4.5. PŘECHOD OD ZASTÁVKY KYJE KE KOSTELU

Popis problému rodiči či žáky:

- děti přecházejí v nepřehledné zatáčce
- přechod není vyznačen

Četnost: 13



Obr. 29 – situace širších vztahů

4.5.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik

Tento problém byl již zmíněn v souvislosti s přechodem Broumarské ulice u zastávky „Kyje“ (kapitola 3.1). Jedná se o přecházení Šimanovské ulice na Krčínově náměstí u křižovatky Šimanovská x Stupská, na cestě dětí od zastávky autobusu z nového chodníku na nezpevněnou cestu vedoucí za kostelem. Tento úsek ulice, od křižovatky s Broumarskou po křižovatku s ulicí Prelátskou, byl zrekonstruován spolu s ulicí Broumarská, nově vydlážděn žulovými kostkami a byly zde zrekonstruovány chodníky.



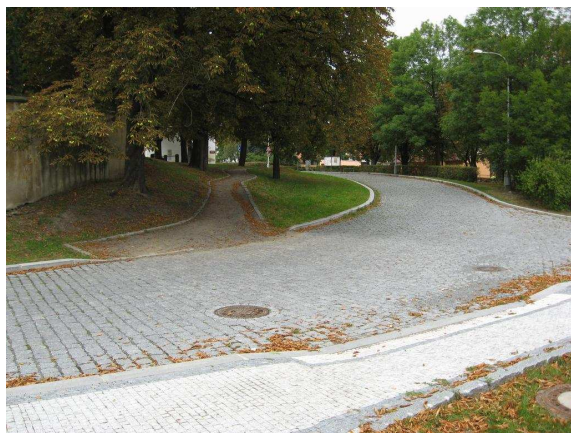
Obr. 30 – pohled na křižovatku Broumarská x Šimanovská od zastávky MHD



Obr. 31 – přechod Šimanovské ulice u křižovatky Broumarská x Šimanovská



U křižovatky Šimanovská x Broumarská je vyznačen značkou V 7 přechod pro chodce není však žáky využíván tolik jako pěší komunikace za kostelem. Přecházení na cestu za kostelem (tedy varianta, kterou děti volí v drtivé většině) není vyznačeno žádnou vodorovnou (V 7) ani svíslou značkou, je pojato jako místo pro přecházení (délka cca 8,3 m), na straně nového chodníku (blíže k zastávce) je správně proveden varovný hmatný pás. Tato možnost přecházení dětí, které přijedou autobusem MHD a vystoupí v zastávce Kyje je velmi oblíbená a používána.



Obr. 32 – místo pro přecházení ulice Šimanovská

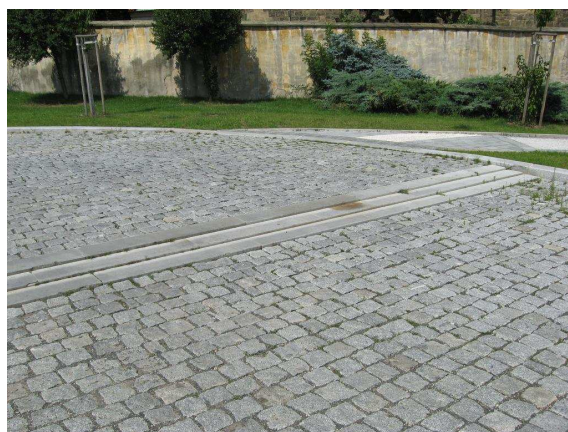


Obr. 33 – místo pro přecházení ulice Šimanovská

Nevyhovující stav této situace je ještě umocněn kontrastem s řešením ulice Prelátská, kde se nachází obytná zóna s upravenými vjezdy – stupňovité vjezdové prahy a pojížděná srpovitá krajnice.



Obr. 34 – zklidnění Prelátské ulice



Obr. 35 – detail stupňovitého prahu v Prelátské

Nebezpečný konflikt vzniká právě u oblíbeného místa pro přecházení ulice Šimanovské kvůli jeho blízkosti zatáčky a špatného výhledu řidičů, což představuje značné riziko hlavně pro malé děti. Dále se zde opět, jako v kap. 3.1 objevuje problém neřešení cyklistické dopravy.

4.5.2. Návrh řešení

Zklidnění křižovatky Šimanovská x Stupská je navrženo pomocí stupňovitých zpomalovacích prahů na všech ramenech křižovatky. Jedná se sice o stavební zásah do části komunikace, která prošla rekonstrukcí v roce 2006 společně s Broumarskou, nutnost výrazného zklidnění tohoto místa je však nepopíratelná a stavební zásah by nebyl velkého rozsahu. Místo pro přecházení by zůstalo zachováno, tedy nedoporučujeme jej měnit na přechod pro chodce (V 7). Práh v rameni Šimanovské ulice blíže k Broumarské je v blízkosti místa pro přecházení a zklidňuje i cyklistickou dopravu.



Dále jsou v ulici Šimanovská navrženy víceúčelové cyklistické pruhy (viz též kap. 4.1 a 4.17) o šířce 1 m, proto bylo třeba zajistit bezpečnost cyklistů v křižovatce rozlišením nadřazené a podřízené MK – hlavní komunikace je nyní v ulici Šimanovská, vedlejší ve Stupské. Další pozitivní efekt přinese zmenšení plochy křižovatky a zamezení přímého vjezdu od ulice Stupská vysazením východní hrany křižovatky. Cyklistický pruh ve směru od Broumarské je pro zvýšení bezpečnosti zvýrazněn červeným nástřikem. Návrh situace je v příloze č. 2.

4.6. KŘÍŽOVATKA ULIC BROUMARSKÁ X LEDNICKÁ

Popis problému rodiči či žáky:

- přechod blízko křižovatky
- dlouhé přecházení
- pro odbočující řidiče špatný výhled

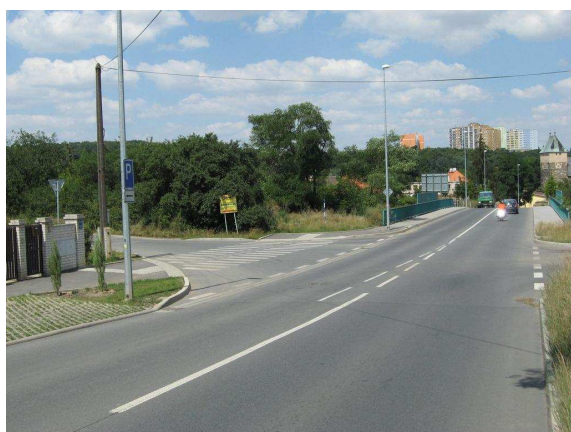
Četnost: 13



Obr. 36 – situace širších vztahů

4.6.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik

Vyznačený přechod (V 7) o šířce 4 m ulice Lednické je opět, jako v případě 4.2, těsně za křižovatkou Broumarská x Lednická. Ulicí Lednickou nevedou žádné linky MHD, ale jsou v ní areály, do kterých zajíždějí těžká nákladní auta, proto jsou poloměry vnitřních hran navrženy podle jejich vlečných křivek (poloměry cca 12 m u vnitřní hrany blíže k železničnímu nadjezdu a 18 m pro hranu druhou). Proto má křižovatka velkou plochu, což v chodcích nevyvolává pocit bezpečí a řidiče osobních aut či dodávek naopak nenutí upravit rychlost na přijatelnou hodnotu. Přechod není označen žádnými svislými značkami, což ostatně dle legislativy není v tomto případě chyba.



Obr. 37 – pohled na ÚK z Broumarské ulice



Obr. 38 – přechod v pohledu od nadjezdu železniční trati

Problém je zde podobný jako v případě 4.2, ovšem s tím rozdílem, že je zde nutné zabezpečit průjezd těžkých nákladních vozidel, tedy velká plocha křižovatky a přílišná délka vyznačeného přechodu pro chodce (15,3 m).



4.6.2. Návrh řešení

Řešení této křižovatky bylo navrženo podobně jako v případě ÚK Broumarská x Rožmberská (kap 4.2). S výjimkou zachování průjezdu těžkých nákladních vozidel. Plocha křižovatky byla opět pro osobní vozidla zmenšena aplikací pojižděných srpovitých krajnic, navržených tentokrát dle vlečných křivek velkého nákladního automobilu (třinápravového) o délce 10,10 m při zachování možnosti průjezdu až nákladní soupravy návěsové. Znárodnění situace je v příloze č. 6.

4.7. PŘECHOD PŘES ULICI ČESKOBRODSKÁ U LAKTOSU

Popis problému rodiči či žáky:

- nepřehledný pro děti
- vysoká frekvence
- rychlá a bezohledná jízda řidičů

Četnost: 11



Obr. 39 – situace širších vztahů

4.7.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik

Jedné se opět o přechod pro chodce přes frekventovanou komunikaci Českobrodská, blíže k centru Prahy, než již zmíněný přechod v kapitole 4.4, u zastávky autobusů MHD „Sídliště Jahodnice“. Komunikace je zde (V 7) rozšířena o odbočovací pruhy k areálům Coca-Coly, Laktosu a čerpací stanici PHM, je vybaven ochranným dělicím ostrůvkem zhotoveným z betonových bloků a dopravních stínů a opatřen svislými značkami A 11 – Pozor, přechod pro chodce a IP 6 – Přečhod pro chodce. Přečhod pro chodce, která je navíc zvýrazněna reflexním žlutým podkladem. Šířka hlavního dopravního prostoru je 16,25 m.



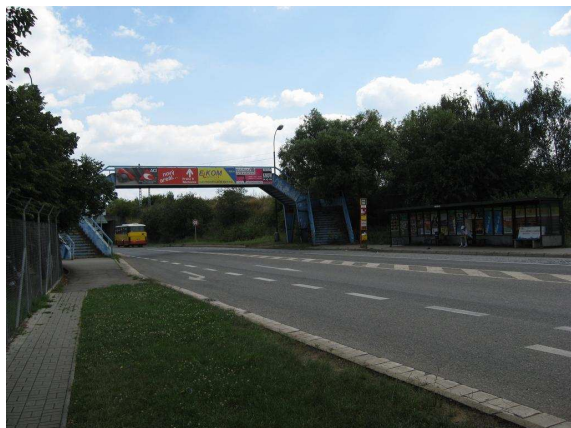
Obr. 40 – celkový pohled na přechod



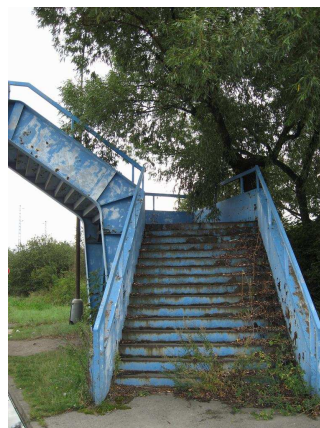
Obr. 41 – pohled na přechod ze zastávky MHD směrem od centra Prahy – IP 6 ve větvích stromů



V blízkosti přechodu se nachází nadchod pro pěší (přibližně 50 metrů ve směru od centra), přístupný schodištěm, teda pro osoby bez pohybového hendikepu. Velký nedostatek tohoto nadchodu je jeho stav, schody porostlé travou a nad nimi převislé větve stromů, rozbité střeby a vandalství odpudivý vzhled jen dokreslují. Na první pohled je patrné, že na tomto nadchodu není vykonávána žádná údržba.



Obr. 42 – nadchod u zastávky „sídliště Jahodnice“



Obr. 43 – zpusťšený stav nadchodu

Velikým problémem této křižovatky je její nepřehlednost jak pro chodce, tak pro řidiče. Přehlednost ve směru od Dolních Počernic zásadním způsobem snižuje právě zanedbaný nadchod a stavebním způsobem provizorní provedená dělicího ostrůvku. Dalšími nedostatky je zakrytí značek, např. značky A 11 svislou dopravní značkou IP 19 – řadící pruhy a neudržovaná zeleň zakrývající značku IP 6 – Přechod pro chodce.

Další nebezpečí je na přechodu pro chodce (V7) komunikace k průmyslovým areálům o délce 15,8 m, který je sice ve střední části opatřen dopravním stínem, ale vzhledem k frekvenci převážně těžkých návěsových souprav je toto opatření neúčinné.

4.7.2. Návrh řešení

Plocha této křižovatky je poměrně velmi rozsáhlá, což je způsobeno velkou frekvencí návěsových nákladních souprav zajiřďející k průmyslovým areálům (Laktos, Coca-Cola). Rozsah plochy má negativní dopad na její přehlednost chodci a pocit bezpečí je zde proto malý. Omezený výhled mají i řidiči přijířďející ve směru od Dolních Počernic a to kvůli nadchodu, který v současné době není využíván, resp. využívá ho malý zlomek chodců. Proto jako velmi důležitou část řešení úlohy zvýšená bezpečnosti navrhujeme snesení této železné stavby, což je plně v souladu s dneřním trendem zachování úrovnových přechodů. Šířky jízdních pruhů navrhujeme zachovat z důvodu velké intenzity rozměrných nákladních vozidel, místo středního dělicího dopravního stínu je nutno vybudovat střední dělicí ostrůvek a to v celé délce autobusové zastávky „Sídliště Jahodnice“ ve směru na Dolní Počernice. Je na zvážení, zda jej vybavit plotem pro znesnadnění přecházení mimo značený přechod. Přechod samotný je navrhnout o šířce 4,00 m a je typu „Z“ (včetně příslušných zábradlí), který podněcuje chodce k rozhledu na vozidla přijířďející k přechodu.

Dále je nutné řešit i přechod pro chodce na komunikaci k průmyslovým areálům. Zde je navržen opět ochranný dělicí ostrůvek. Šířky jízdních pruhů v této komunikaci vycházejí z nutnosti zajiřďení průjezdu kamiony s návěsy, což je opět ověřeno vlečnými křivkami.

Dále je navrženo zbudování dlážděné plochy před tímto ostrůvkem („fyzický dopravní stín“) pro znepríjemnění přejířďění do pravého pruhu, kde je zastávka MHD, z pruhu vedoucího přímo v křižovatce, resp. pro znepríjemnění přímé jízdy řadícím pruhem odbočení vpravo ve směru od Dolních Počernic. Situace viz příloha č. 7.



4.8. PŘECHOD ULICE LEDNICKÁ ZA ŽEL. TRATÍ

Popis problému rodiči či žáky:

- velmi nepřehledná situace
- přechází se za zatáčkou
- řidiči jsou do kopce rozjetí
- není vyznačen přechod

Četnost: 8



Obr. 44 – situace širších vztahů

4.8.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik

Místo se nachází za podchodem železniční trati (viz kapitola 4.3) a cesta dětí by dále pokračovala klidnou stezkou se zpevněným povrchem k ulici Dvořištská. I přes naprostou blízkost podchodu u komunikace a školy samotné zde není žádný přechod vyznačen. Rozhledové poměry řidičů jedoucích po ulici Lednická (šířka 6 m) ve směru k ulici Broumarské jsou omezeny, protože se místo nachází ve stoupání za pravotočivou zatáčkou, jejíž okolí je porostlé vysokou zelení. Směr opačný je přímý, ale leží v klesání, což může vést řidiče k vyšší rychlosti.



Obr. 45 – pohled na místo ve směru od ulice Broumarská



Obr. 46 – pohled na místo ve směru k ulici Broumarská

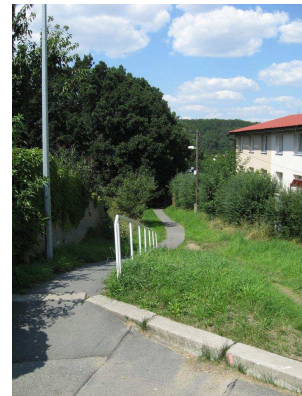
Dalším problémem této možné cesty dětí do a ze školy je samotná stezka, povrch je sice zpevněný, ale úzký, a stezka je navíc obklopená z jedné strany vysokým neprůhledným plotem a z druhé vysokou zelení s nedostatečným osvětlením. V minulosti zde již bohužel došlo k napadení dětí sociálně nepřizpůsobivými občany.



Obr. 47 – pohled na návaznou úzkou stezku



Obr. 48 – návazná úzká stezka, směr k trati

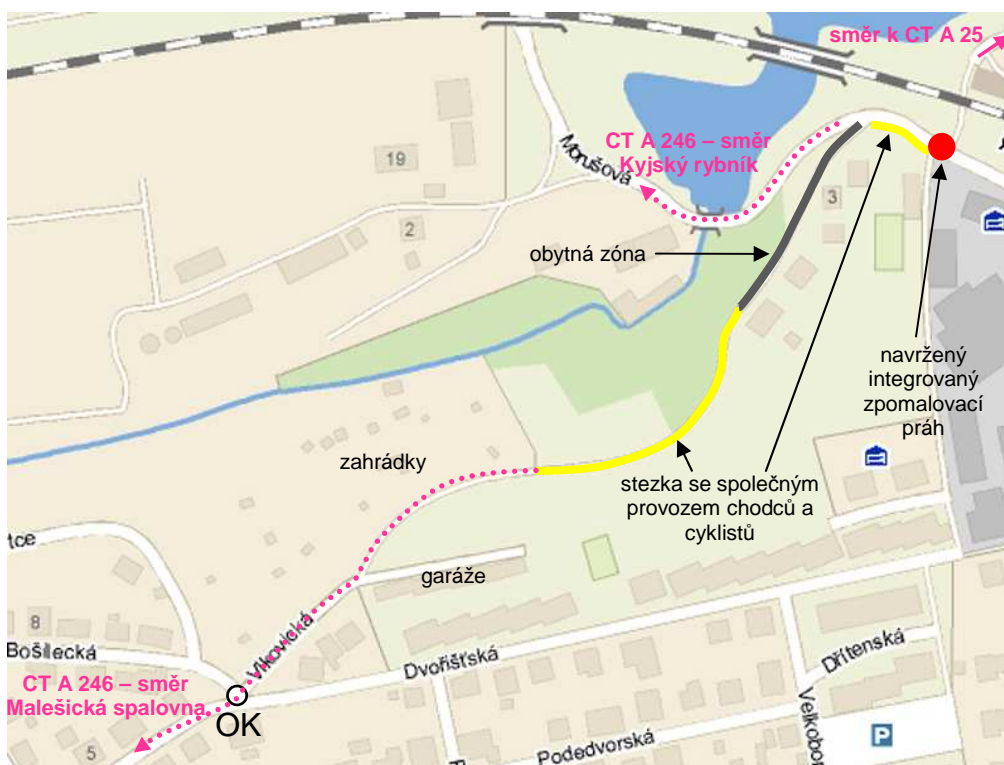


Obr. 49 – návazná úzká stezka, pohled od trati

Tento směr je nejen pro žáky velmi přitažlivý a určitě by si toto místo zasloužilo nějaká preventivně – bezpečnostní opatření.

4.8.2. Návrh řešení

Vzhledem ke způsobu jízdy řidičů a omezeném rozhledu v tomto místě se přecházení musí řešit obzvláště pečlivým způsobem, proto byl zde navržen integrovaný zpomalovací práh s lichoběžníkovým tvarem najížděcích ramp. Šířka značeného přechodu pro chodce je 3,00 m. Součástí návrhu je vodorovné značení: V 1a – Podélná čára souvislá, V 18 – Optická psychologická brzda, V 17 – Trojúhelníky a V 15 – Nápis na vozovce (DĚTI POZOR), doplněný symbolem po vzoru svislé dopravní značky A 12 – Děti, realizace dále předpokládá zřízení vodorovného značení (viz situace v příloze č. 4) a zábradlí zamezující vběhnutí dítěte na vozovku.

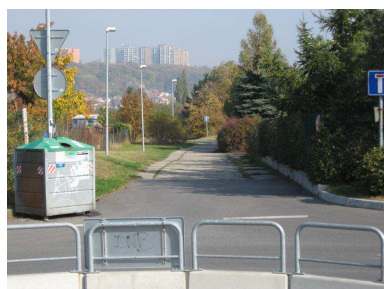


Obr. 50 – schéma trasy pro žáky – cyklisty a návaznost na stávající CT

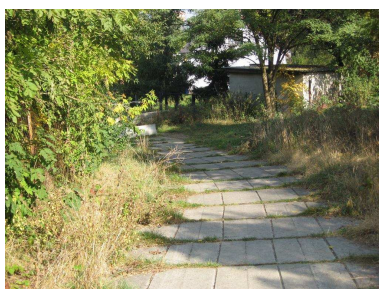


Dále zde bylo řešeno cyklistické spojení s budovou školy, původní záměr zřízení stezky se společným provozem chodců a cyklistů v současné úzké stezce mezi ploty přímo navazující na toto místo a ústící do ulice Dvořištská, kdy bylo nutné tuto stezku rozšířit alespoň na 3,00 m, nebylo ze strany Odboru Dopravy Prahy 14 akceptováno.

Proto byla zvolena varianta s vedením cyklistů ulicí Vlkovická. Touto ulicí by bylo zajištěno spojení pro děti bydlící v okolí OK Dvořištská x Vlkovická x Bošilecká. Od této křižovatky by pokračovaly kolem zahrádek, minuly by odbočku ke garážím (účelová komunikace se zpevněným povrchem o šířce cca 3,50 m) a poté by dále pokračovaly stezkou se společným provozem chodců a cyklistů (stávající zpevněný povrch o šířce cca 3,00 m, navržené svislé dopravní značení C 9a – Stezka pro chodce a cyklisty a C 9b – Konec stezky pro chodce a cyklisty) a vyjely by do navrhované obytné zóny (vyznačené svislou dopravní značkou IP 26a a IP 26b) na konci ulice Vlkovické cca 150 m před křižovatkou Vlkovická x Lednická. Na tomto popisovaném úseku je možné kompletně zrekonstruovat povrch, a nebo v minimalistické variantě jej alespoň udržovat v přijatelném stavu (zeleň rostoucí mezi panely není pro cyklistickou dopravu přijatelná).



Obr. 51 – profil Vlkovické ulice (pohled od OK)



Obr. 52 – profil stezky po pro chodce a cyklisty ve Vlkovické ulici za zahrádkami

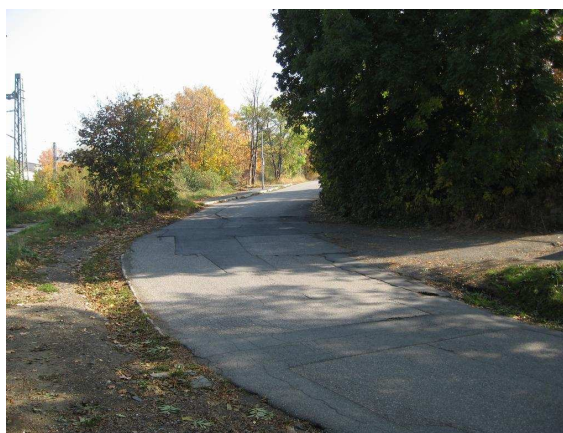


Obr. 53 – pohled na část ulice Vlkovická, kde je navržena obytná zóna

Déle je nutné udržovat okolní zeleň a tím zajistit atraktivitu této trasy a nově vybudovat pevné zařízení pro zamezení vjezdu automobilům (v současnosti nepřijatelné betonové bloky) a na zvažení je i zřízení veřejného osvětlení. Navazující část ulice Vlkovické svým současným charakterem naplňuje podstatu obytné zóny a není tedy potřeba žádná její stavební úprava. Před touto křižovatkou je souběžně s Lednickou navržena stezka se společným provozem chodců a cyklistů (svislé značení C 9a – Stezka pro chodce a cyklisty a C 9b – Konec stezky pro chodce a cyklisty) směrem k navrženému integrovanému zpomalovacímu prahu s přechodem pro chodce.



Obr. 54 – nevhovující betonové bloky zamezující vjezdu automobilů na konci úseku Vlkovické ulice, kde je navržena obytná zóna



Obr. 55 – pohled na ÚK Vlkovická Lednická, místo vysoké zeleně po pravé straně je navržena stezka pro chodce a cyklisty



U tohoto přechodu cyklisté musí sesednou z kola a kolo dále vést i podchodem pod železniční trati. Tato stezka se společným provozem chodců je opatřena sloupky pro znemožnění vjezdu motorových vozidel a je přes ni umožněn vjezd na přilehlý soukromý pozemek. Přidružený pozitivní efekt souběžné stezky pro chodce a cyklisty je i úprava okolí MK, čímž dojde k podstatnému zlepšení rozhledových podmínek.

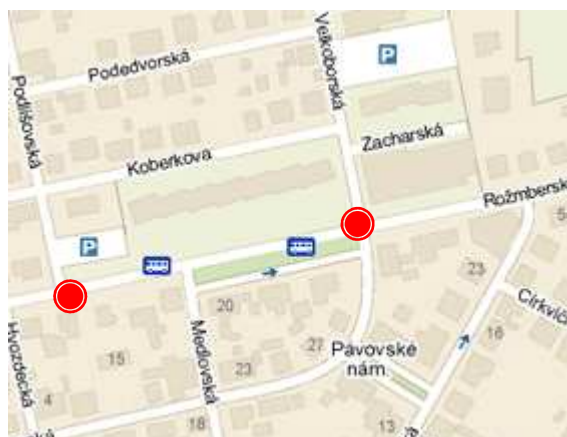
Touto trasou má vést i plánovaná cyklotrasa (CT) A 246 od malešické spalovny. Déle by byla ulicí Šimanovskou zajištěna návaznost na cyklotrasu A 25 ve směru na Hostavice (odpadlo by objíždění Kyjského rybníka).

4.9. PŘECHOD PŘES ULICI ROŽMBERSKÁ U ZASTÁVKY MHD

Popis problému rodiči či žáky:

- velký provoz
- rychlá jízda řidičů

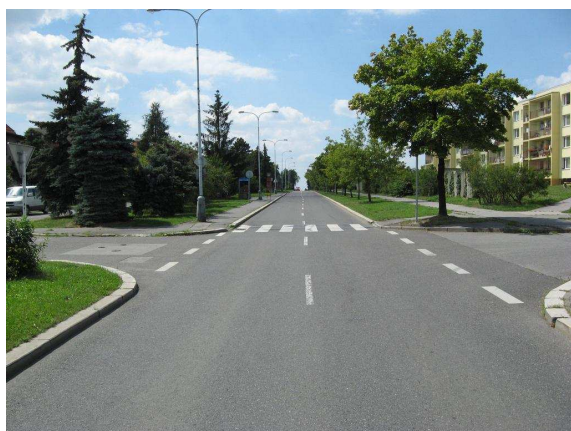
Četnost: 7



Obr. 56 – situace širších vztahů

4.9.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik

Místní komunikace v Rožmberské ulici je v tomto místě rovná, přehledná, vedená ve směru od centra v klesání. Jízdní pruhy mají šířku 3,5 m. Tyto podmínky spolu s již zmíněným omezeným vjezdem do ulice (B 12 s výjimkou dopravní obsluhy a MHD) příliš nepřinutí řidiče k dodržování povolené rychlosti a zvýšení pozornosti. Toto problémové místo se nachází přibližně uprostřed ulice u zastávky autobusů MHD „Pávovské náměstí“, kde jsou vodorovnou značkou V 7 – Přechod pro chodce vyznačeny v relativně malé vzdálenosti tři přechody, z nichž nejproblémovější bude ten prostřední, ležící u křižovatky Rožmberská x Velkoborská a těsně u zastávky, z které odjíždějí spoje směrem k ZŠ.



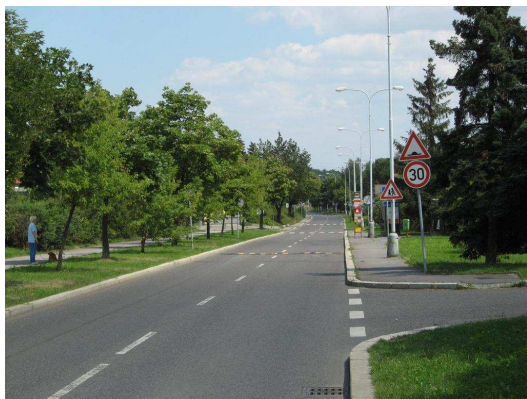
Obr. 57 – celkový pohled ve směru k Českobrodské



Obr. 58 – celkový pohled ve směru od Českobrodské



Přechod je ze směru z centra doplněn příčným zpomalovacím prahem a svislými dopravními značkami A 7b – Pozor, zpomalovací práh, B 20a – Nejvyšší dovolená rychlost (30 km/h), A 12 – Děti a IP 6 – Přechod pro chodce. Ve směru od Českobrodské ulice je před tímto úsekem umístěn stacionární radar informující řidiče o jejich aktuální rychlosti.



Obr. 59 – pohled na zastávku MHD ve směru k Černému mostu



Obr. 60 – detail úzkého příčného prahu

Potenciální nebezpečí tohoto místa je v jeho dobré přehlednosti, neapeluje na řidiče ke snížení rychlosti jízdy a poté i velké intenzita vozidel, která může zvláště u mladších a starších pěších účastníků provozu vyvolat pocit nejistoty až nebezpečí při přecházení.

4.9.2. Návrh řešení

Dlouhé rovné úseky místních komunikací je žádoucí upravit tak, aby řidič ztratil pocit neručené přímé jízdy, ale zároveň nesmí převládnout pocit nejistoty a nečitelnosti trasy. Proto byl na přechodu pro chodce u křižovatky Rožmberská x Velkoborská navržen ochranný dělicí ostrůvek, čímž došlo k vyosení jízdních pruhů (navržená šířka 3,00 m). Druhý přechod u křižovatky Rožmberská x Podlišovská tímto způsobem upravit možno nebylo kvůli přítomnosti vjezdů do objektu po jižní straně MK Rožmberská. Proto zde byl navržen efekt opačný – tedy zúžení jízdních pruhů na 2,75 m. Efekt zúžení doplňuje zeleň po obou stranách MK. Celá tato úprava úseku působí na podvědomí řidiče a nutí ho uzpůsobit rychlost jízdy pocitově stísněnému profilu komunikace. Mezi těmito přechody je v současnosti instalován úzký zpomalovací práh (Obr. 60), který doporučujeme z komunikace po zrealizování navržených opatření odmontovat. Situace návrhu je v příloze č. 8.

4.10. PODCHOD POD TRATÍ ZA RYBNÍKEM

Popis problému rodiči či žáky:

- neupravený povrch
- auta využívají cestu pro pěší

Četnost: 2



Obr. 61 – situace širších vztahů



4.10.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik

Křížení železniční trati s komunikací v ulici Lánská je provedeno mimoúrovňově pomocí železničního mostu. Komunikace pro motorová vozidla i komunikace pro pěší jsou vedeny každá samostatným mostním polem. Obousměrná komunikace pro vozidla je v tomto místě zúžena až na šířku 3 m a v užším profilu vede i ve směru ke Kyjskému rybníku (upraveno svislým vodorovným značením P7 – Přednost protijedoucích vozidel a B 20a – Nejvyšší dovolená rychlost – 40 km/h – ve směru od Kyjského rybníka a P 8 – Přednost před protijedoucími vozidly a B 20a – Nejvyšší dovolená rychlost – 40 km/h – ve směru opačném), kde se k ní přibližuje plocha pro chodce (šíře 3 m), které není nijak prostorově ani výškově odlišena. Liší se jen povrchem: je tvořena prefabrikovanými betonovými deskami, povrch vozovky je asfaltový. A posléze spolu obě plochy splývají.



Obr. 62 – pohled na ještě oddělené komunikace pro chodce a vozidla



Obr. 63 – detail splynutí komunikace pro chodce a vozidla



Obr. 64 – pohled směrem k podjezdu ve směru od Kyjského rybníka



Obr. 65 – pohled od podjezdu směrem k rybníku

Splynutí chodníkové plochy a místní komunikace pojížděné oběma směry motorovými vozidly je zde naprosto plynulé bez nějakého náznaku varování. Při menší pozornosti, která se u dětí dá bez pochyby uvažovat, se může lehce stát, že se chodec ocitne uprostřed komunikace pro motorová vozidla, což může být velmi tragické. Místo navíc není úplně přehledné, díky okolní zeleni (omezený rozhled, stín) a na řidičovu pozornost jsou zde kladeny větší nároky kvůli zužující se komunikaci.

4.10.2. Návrh řešení

Současný stav, kdy plocha chodníku plynule mizí v profilu komunikace pro vozidla, resp. kdy chodník rozšiřuje komunikaci pro vozidla, je třeba řešit stavebním opatřením. To spočívá ve



vybudování chodníku podél ulice Lánské, od místa, kdy vymizí dělící pás zeleně mezi místní komunikací a stávajícím chodníkem ke křižovatce ulic Lánská x U Rybníka, kde je navrženo místo pro přecházení. V místě před touto křižovatkou je chodník upraven tak, aby mohl být přeježděn vozidly, která krátkodobě parkují (toto stání je tolerováno Dopravní Policií) na travnaté ploše u Kyjského rybníka (např. vozidla rybářů). Návrh je znázorněn v příloze č. 9.

4.11. KŘÍŽOVATKA ULIC LÁNSKÁ X OBORSKÁ

Popis problému rodiči či žáky:

- rychlá jízda řidičů
- chybí zpomalovací prvky

Četnost: 1



Obr. 66 – situace širších vztahů

4.11.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik

Jedná se o klasickou nerozlišenou (platí přednost zprava) křižovátku tvaru T na pokraji obydlené části. MK v ulici Oborská je široká 6,3 m, komunikace v ulici Lánské je úzká – cca 3 m a vede do příkrého stoupání. Okolí křižovátky tvoří vzrostlá zeleň, takže rozhledové poměry nejsou ideální. U křižovátky nejsou značeny žádné pro chodce.



Obr. 67 – pohled na ÚK z Oborské
(směr k ulici Tálinská)



Obr. 68 – detail neudržované zeleně

Rychlá jízda řidičů v ulici Oborská ve směru k Tálinské, tento směr je lehce z kopce a v této části ulice okolí komunikace tvoří lesní porost, není jediným nedostatkem tohoto místa. Druhým pak je zanedbaná údržba zeleně po pravé straně ulice Lánská, což znemožňuje výhled do Oborské ulice a dání přednosti dle zákona. Řidiči vozidel jedoucí po Oborské ve směru od Tálinské si pak křižovátky kvůli bujné vegetaci všimnou až když do ní vjíždějí (nemusejí sice dávat přednost, ale při špatném výhledu vozidel z Lánská vzniká zvýšené riziko nehody). Špatný výhled má samozřejmě negativní vliv na bezpečnost pěších a cyklistů (vede zde již zmiňovaná cyklotrasa A 25).



4.11.2. Návrh řešení

Ke zpomalení aut přijíždějící od západu po ulici Oborské je navržen zpomalovací práh s kruhovým tvarem rampy, tento práh by měl živičný povrch a při poježdění malou rychlostí by neměl zásadním způsobem snižovat komfort jízdy běžného automobilu. Úprava je navíc doplněna vodorovným (V1 a – Podélná čára souvislá, V 18 – Optická psychologická brzdy a V 17 – Trojúhelníky) a svislým značením, která je patrné v situaci – viz příloha 10.

4.12. ULICE OBORSKÁ

Popis problému rodiči či žáky:

- chybí chodník

Četnost: 1



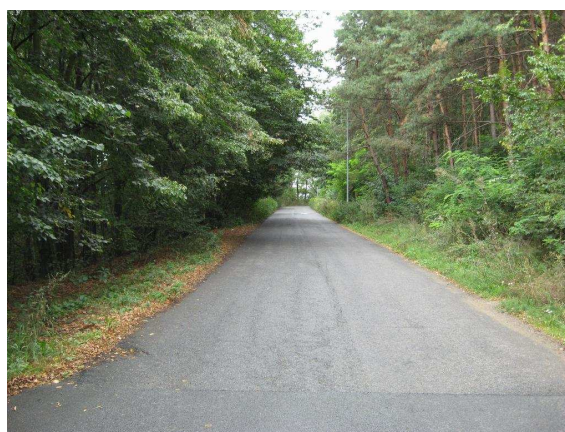
Obr. 69 – situace širších vztahů

4.12.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik

Ulice Oborská spojuje obydlená území rozdělené plochou zeleně „Aloisov“. Funkčně se řadí k místním obslužným komunikacím. V polovině ulice blíže Kyjskému rybníku se nachází jednostranný, relativně nedávno zbudovaný či zrekonstruovaný, chodník, vedoucí od křižovatky Oborská x Tálinská ke křižovatce Oborská x Lánská. Poté Ulice dále pokračuje krátkým lesním porostem k ulici Hostavická, kde končí. Tento úsek je již bez chodníků i jakéhokoli vodorovného značení.



Obr. 70 – profil Oborské v úseku Tálinská – Lánská



Obr. 71 – profil Oborské v úseku Lánská – Hostavická

Závažný problém tohoto místa není prioritně chybějící chodník na polovině délky ulice, ale poměrně značná kriminalita v této oblasti, kterou bohužel chodník nevyřeší. Jedinou možností zlepšení situace je dohled Policie ČR či Městské policie.



4.12.2. Návrh řešení

Možné řešení tohoto úseku je zbudování zpevněné krajnice, pravděpodobně po jižní resp. západní straně komunikace, kdy by se nemuselo přistoupit k přemístění stožárů veřejného osvětlení. Zpevněná krajnice šířky cca 1,50 m by byla vyvedena z žulové dlažby, čímž by byla pro automobily nekomfortní. Toto řešení je ekonomicky přijatelnější než zbudování chodníků, která navíc není v souladu s charakterem komunikace.

4.13. KŘÍŽOVATKA ULIC OBORSKÁ X TÁLINSKÁ

Popis problému rodiči či žáky:

- chybí zrcadlo

Četnost: 1



Obr. 72 – situace širších vztahů

4.13.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik

Křižovatka těchto místních komunikací je ve tvaru Y, přičemž směr z ulice Lánská do Oborská je v zatáčce (poloměr vnitřní hrany je cca 8 m) a je ve stoupání. Komunikace slouží pro místní obsluhu a nejsou tedy nijak výrazně zatíženy.



Obr. 73 – pohled na ÚK z Lánské



Obr. 74 – pohled na ÚK z Tálinské



Obr. 75 – pohled na ÚK z Oborské

Rozhled na tuto nerozlišenou křižovatku ve směru z ulic Lánské i Oborské je velmi výrazně omezen okolní zástavbou a velkou mírou stěžují dávání přednosti vozidlům podle pravidel zákona.

4.13.2. Návrh řešení

V rámci prověření rozhledovými trojúhelníky podle ČSN 73 6102 byla zvolena skupina vozidel 2 pro určení rozhledu na úrovně křižovatce, jelikož se jedná o křižovatku dvou obslužných komunikací. První byl prověřen směr z ulice Oborská do křižovatky Oborská x Tálinská. Ulice Tálinská má směr v oblouku a tudíž zde byla uvažována snížená rychlost vzhledem k místním geometrickým podmínkám na 30 km/h (což podle normy ČSN 73 6102 odpovídá rozměru odvěsny pro rozhledový trojúhelník 31 m). I přes tyto podmínky rozhled



v křižovatce nevyhovuje. Dále byl testován rozhled z ulice Talinská ve směru ulice Oborská, kde opět křižovatka nemá bezpečný rozhled. Řešením tohoto problému je umístění souboru dopravních parabolických zrcadel (viz příloha 11).

4.14. PŘECHOD PŘES ULICI BROUMARSKÁ U ZASTÁVKY MHD „KYJSKÝ HŘBITOV“

Popis problému rodiči či žáky:

- silný provoz

Četnost: 1



Obr. 76 – situace širších vztahů

4.14.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik

Ulice Broumarská je v těchto místech relativně silně dopravně zatížena (přes 11 tisíc vozidel obousměrně / 24 hod), je dvoukruhová (šířka jízdního pruhu je 4 m), přímá a v mírném klesání směrem ke křižovatce s ulicí Českobrodskou. Přesto lze úsek hodnotit jako přehledný. Zastávky autobusu pro oba směry jsou od sebe více vzdáleny (cca 130 m), proto se zde nacházejí přechody dva, jeden je u zastávky pro spoje jedoucí směrem ke křižovatce s ulicí Českobrodskou, tedy přímo proti bráně na hřbitov u křižovatky Broumarská x Kalištská a druhý je za hřbitovem u křižovatky Broumarská x Horusická. Oba přechody (V 7) mají shodou stavební úpravu, disponují hmatnými prvky pro nevidomé a přisvětleným veřejným osvětlením. Jsou označeny svislou značkou IP 6 – Přechod pro chodce.



Obr. 77 – pohled na ulici Broumarská ve směru od ulice Českobrodská



Obr. 78 – přechod u zastávky v blízkosti ÚK Broumarská x Horusická



Obr. 79 – přechod u zastávky v blízkosti ÚK Broumarská x Kalištská



Obr. 80 – pohled na ulici Broumarská ve směru k ulici Českobrodská

V tomto místě proběhla v roce 2006 rekonstrukce vozovky, proto je více než škoda, že při této akci nebyly vybudovány žádné fyzické bezpečnostní prvky. Tato opatření by se při takto silném provozu a dostatečném prostoru v okolí MK jistě daly bez problémů navrhnout a realizovat, zvláště pokud se vezme v úvahu, že na rovném úseku je velká pravděpodobnost porušování rychlostních limitů, se kterou roste i potenciální riziko konfliktu motorových vozidel s chodci.

4.14.2. Návrh řešení

Díky širší hlavního dopravního prostoru 8,00 m bylo možno navrhnout na oba předmětné přechody ochranné dělicí ostrůvky bez nutnosti stavebně upravovat vnější hrany MK. Jízdní pruhy se při realizaci ostrůvků zúží na 3,00 m. Požadovaný zpomalující vliv na řidiče podporuje i vodorovné značení V 12e – Bílá klikatá čára. Detaily návrhu viz příloha č. 12.

Ještě lze zmínit doporučení náhrady dopravní organizace obydlené oblasti západně od Broumarské ze v současnosti vyznačené Obytné zóny (IP 26a a IP 26b) na „Zónu tempo 30“ (IP 25a a IP 25b), které by oblast více odpovídala stavebně.

4.15. ULICE MANŽELŮ DOSTÁLOVÝCH

Popis problému rodiči či žáky:

- rychlá jízda řidičů na rovné ulici
- chybí přechody
- chybí zpomalovací prvky

Četnost: 1



Obr. 81 – situace širších vztahů



4.15.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik

Jedná se o ulici na okraji sídliště Jahodnice. Je v celé své délce, až na prvních cca 120 metrů od křižovatky s ulicí Travná, zjednosměrněná – ve směru od ulice Travné ke Stružné (vodorovné dopravní značky IP 4b – Jednosměrný provoz) první zhruba polovina vede do lehkého stoupání, zbytek poté lehce klesá. V levotočivé zatáčce je omezena přípustná rychlost na 30 km/h (B 20a). Ve směru zjednosměrnění se po levé straně nachází podélná parkovací místa, po pravé jsou pak parkovací zálivy s příčnými parkovacími místy. Hlavní dopravní prostor má šířku 7 m. V ulici se nenachází žádné značené přechody pro chodce a ani místa pro přecházení.



Obr. 82 – pohled na ulici v místě před zatáčkou



Obr. 83 – profil MK v ulici Manželů Dostálových

Ulice Manželů Dostálových je dle funkční třídy místní komunikací obslužnou bez nějaké tranzitní dopravy mající význam jen pro tamější obyvatele a dopravní obsluhu území, čemuž odpovídá i četnost stížností. Samotný fakt rychlejší jízdy vozidel je zde možný, ovšem zabránění tomuto jednání by vyžadovalo vyšší finanční prostředky a stalo by se tak nepříliš efektivním. Jako nedostatek je ovšem brána absence přechodů, zvláště v blízkosti zatáčky (méně přehledné místo), kde vede chodník směrem k zastávce autobusů MHD „Sídliště Jahodnice“ v ulici Českobrodská.

4.15.2. Návrh řešení

Doporučení k úpravě této ulice jsou minimální, za prvé by bylo vhodně vyznačit vodorovným značením „V 10d – Parkovací pruh“ všechny stávající parkovací pruhy a zálivy, čímž dojde k optickému zúžení MK i bez parkujících / odstavených vozidel. Dále by bylo vhodné realizovat tři přechody pro chodce, zvláště ten v severní části ulice, přes který by lidé chodili k zastávce MHD. Další přechody (V 7) by byly vhodnější než místa pro přecházení kvůli vyznačení na vozovce a tím jistému psychickému účinku na řidiče.

Jako možnost přerušení kontinuální přímé ulice je v návrhu (viz příloha č. 13.1 a 13.2) ukázána záměna podélných a kolmých parkovacích/odstavných stání ve střední části ulice. Tato úprava by ovšem vyžadovala značnou finanční investici, které by pravděpodobně převýšila získaný efekt. Dále je v jižní části pomocí masivních betonových květináčů upraveno kolmé stání podél komunikace i v zatáčce. Stavební úprava živичné plochy zde nepřichází v úvahu kvůli plánované bytové výstavbě a prodloužení ulice jižním směrem.



4.16. PŘECHOD PŘES ULICI OCELKOVA U ZASTÁVKY MHD

Popis problému rodiči či žáky:

- není blíže specifikováno

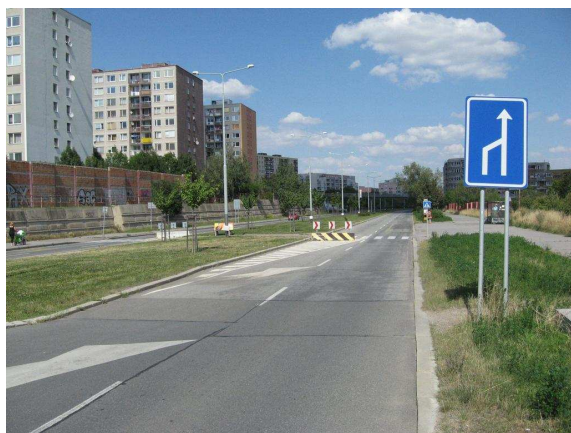
Četnost: 1



Obr. 84 – situace širších vztahů

4.16.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik

Přechod přes čtyřpruhovou směrově rozdělenou komunikaci Ocelkova (dvoukruhová komunikace má šířku 7,40 m) u křižovatky Ocelkova x Doležalova a zastávkou autobusů MHD „Doležalova“. V místě přechodu je počet jízdních pruhů (šíře 3,70 m) snížen na jeden pomocí dopravních stínů a betonových „CITY bloků“, snížení počtu jízdních pruhů je správně označeno svislou dopravní značkou IP 18b a samotné přechody jsou samozřejmě označeny vodorovnou dopravní značkou V 7 i svislou IP 6. Úprava není po urbanistické stránce nijak zajímavá, ale svůj dopravně bezpečnostní účel plní.



Obr. 85 – Ocelkova ulice, pohled na stavební provedení přechodu pro chodce



Obr. 86 – Ocelkova ulice, detail přechodu pro chodce

K tomuto místu nelze z dopravně inženýrského hlediska mít výhrady, zvláště nebyl-li blíže specifikovaný problém vnímaný veřejností.



4.17. ULICE ŠIMANOVSKÁ

4.17.1. Popis současného stavu a identifikace potenciálních rizik



Obr. 87 – situace širších vztahů

V průzkumu nebyla až na přechod na Krčínově náměstí zmíněna jako místo, představující nějaké bezpečnostní riziko pro žáky na cestě do a nebo ze školy. Přesto ji není možné z objektivního posouzení potenciálních rizik vynechat, protože je to ulice, v níž leží budova školy a alespoň částí této ulice musí projít všichni žáci.

Ulice, mající dopravně obslužnou funkci, je od křižovatky s ulicí Prelátská přímá, lehce ve sklonu směrem k železniční trati se železniční zastávkou „Kyje“ a podchodu, před nímž tvoří s ulicí Hlinskou větší zpevněnou plochu, která není dopravně nijak organizována, slouží převážně jako parkoviště či obratiště vozidel. Šířka hlavního dopravního prostoru je v úseku od ÚK s Prelátskou ulicí 6,00 m, od ÚK Šimanovská x Za Školou, kde jsou provedeny parkovací zálivy a pásy zeleně, pak 5,00 m. U již zmíněné plochy na konci ulice se nachází v současnosti nevyužívaný objekt, ze strany MČ Praha 14 padají návrhy na jeho využití jako kulturního domu. V prostorách budovy by byla i stanice Městské policie. Na blízkém pozemku by poté vzniklo parkoviště vozidel. Tato změna by pro ulici Šimanovskou představovala zvýšení dopravní zátěže.



Obr. 88 – pohled na budovu školy (směr k železniční trati)



Obr. 89 – pohled na budovu školy od křižovatky Šimanovská x Za Školou



Úsek ulice před budovou ZŠ Šimanovská je zklidněn dvěma zpomalovacími prahy, které jsou označeny svislými dopravními značkami A 7a – Nerovnost vozovky, E 12 – Text s nápisem „ZPOMALOVACÍ PRAHY 2x“ a B 20a – Nejvyšší dovolená rychlost (30 km/h). Dále je po obou stranách ulice pásy zeleně s parkovacími zálivky pro podélné stání. Realita je ovšem taková, že auta parkují i po okrajích komunikace na místech, která k tomu nejsou určena a průjezdný profil je tak snížen na průjezd jen jednoho vozidla.



Obr. 90 – Pohled od křižovatky Šimanovská x Za Školou směrem k železniční trati



Obr. 91 – Plocha na konci ulice u podchodu pod železniční trati

4.17.2. Návrh řešení

Ulici by bylo vhodné označit značkou IP 25a – Zóna s dopravním omezením se symboly dopravních značek B 20a – Nejvyšší dovolená rychlost (30 km/h), A 12 – Děti a B13 Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez (3,5 t) s dodatkovou tabulkou E 11 – Text (Mimo dopravní obsluhu) a IP 25b – Konec zóny s dopravním omezením. Od křižovatky Broumarská x Šimanovská jsou k budově značeny multifunkční cyklistické pruhy (viz též kap. 4.1 a 4.5), které mají za úkol vést cyklisty v požadovaném směru, opticky zužují šířku komunikace (což má pozitivní vliv na redukci rychlosti motorových vozidel) a zároveň umožňují v případě nutnosti vyhnout se protijedoucím vozidlům.

Dále je nutností, chce-li škola motivovat žáky k dojíždění na vyučování na jízdních kolech, vybudovat cyklistická bezpečná odstavná stání, nejlépe v areálu školy, kam by byl vstup jen zamčenými dveřmi/vraty a koly by nebyla na očích kolemjdoucích lidí. Toto je nutná a neopomenutelná podmínka pro rozšíření tohoto druhu dopravy mezi žáky!

V ulici je žádoucí nahrazení úzkých (žlutočerných) zpomalovacích prahů za první zpomalovací prahem s kruhovým tvarem rampy, tento prah by měl živičný povrch a při pojíždění malou rychlostí by neměl zásadním způsobem snižovat komfort jízdy běžného automobilu a za druhé zvýšenou plochou křižovatky Šimanovská x Za Školou s lichoběžníkovým tvarem ramp a povrchem též živičným, eventuálně z dlažby. Zbývající část ulice od ÚK Šimanovská x Za Školou k obratišti je svým uspořádáním zklidněna dostatečně a nepotřebuje dle našeho názoru při současných dopravních nárocích již žádné další úpravy. Zakreslení návrhu je v příloze č. 14.

5. ZÁVĚREČNÉ ZHODNOCENÍ A DOPORUČENÍ

Odhad investičních nákladů spojených s realizací stavebních opatření navržených v přílohách 2-7, činí přibližně **19,45 mil. Kč**. Uvedená cena nezahrnuje zisky zhotovitelů. Následující tabulka 2 uvádí částky za realizaci navržených úprav na jednotlivých místních komunikacích.



Tabulka 2 – hrubý odhad nákladů

Číslo problému	Název lokality	Odhad ceny v mil. Kč
1	Přechod přes ulici Broumarskou	0,6
2	Přechod u křižovatky Rožmberská x Broumarská	1,0
3	Podchod pod železniční tratí u zastávky Kyje	
4	Přechod přes ulici Českomoravská u zastávky MHD „Na Jahodnici“	1,3
5	Přechod od zastávky Kyje ke kostelu	0,8
6	Křižovatka ulic Broumarská x Lednická	0,8
7	Přechod přes ulici Českobrodská u Laktosu	5,0
8	Přechod ulice Lednická za žel. tratí	3,8
9	Přechod přes ulici Rožmberská u zastávky MHD	3,0
10	Podchod pod tratí za rybníkem	0,1
11	Křižovatka ulic Lánská x Oborská	0,6
12	Ulice Oborská	
13	Křižovatka ulic Oborská x Tálinská	0,05
14	Přechod přes ulici Broumarská u zastávky MHD Kyjský hřbitov	0,8
15	Ulice Manželů Dostálových	1,0
16	Přechod přes ulici Ocelkova u zastávky MHD	
17	Ulice Šimanovská	0,6

Z proběhlého průzkumu mezi žáky ZŠ a jejich rodiči vyplynulo i chování žáků, tedy jak se dopravují do a ze školy i jak si představují ideální způsob dopravy:

Tabulka 3 – Dopravní chování žáků

	pěšky	na kole	MHD	přivezení autem
cesta do školy	54 (25,7%)	6 (2,9%)	96 (45,7%)	54 (25,7%)
cesta ze školy	52 (24,2%)	6 (2,8%)	108 (50,2%)	49 (22,8%)
představa žáků	46 (20,5%)	68 (30,4%),	56 (25%)	54 (24,1%).

Výsledky lze shrnout tak, že většina žáků (kolem 75%) se do školy dopravuje sama a musí tak urazit větší či menší kus cesty po MK v interakci s motorovou dopravou. Toto je jistě argument pro realizaci bezpečnostně preventivních programů, jak stavebními či organizačními úpravami potenciálně rizikových míst, tak i podporou dopravní výchovy žáků. Dále je z výsledků ankety vidět přání žáků dojíždět do školy na kole (zájem má 10krát více žáků, než v současnosti dojíždí), což vyžaduje nejen úpravy komunikací a zejména



křižovatek, ale jak již bylo zmíněno výše i zázemí pro bezpečné uložení kola v areálu ZŠ během výuky. Dále je poměrně vysoké procento žáků, které vezou do školy rodiče či známí, při nabídce kvalitní a bezpečné cesty by jejich počet mohl klesnout, čímž by se snížil počet aut zajiždějící k budově školy v době největšího pohybu školních dětí v jejím okolí (nehledě na snížení emisí hluku, plynů a vibrací v okolí školy).

Z výsledků ankety lze vyvodit zájem především rodičů dětí na zlepšení bezpečnostních podmínek na stávající komunikační síti. Bohužel, jak tato studie prokázala, rodiče se právem domnívají, že pro bezpečnost nejohroženější skupiny účastníků dopravního provozu nejsou učiněna patřičná opatření. Jde především o nezklidněné rovné úseky komunikací, nedostatečné dopravně zklidňující prvky v blízkosti přechodů pro chodce i nedostatečnou údržbu samotných jmenovaných míst, dopravního příslušenství a zeleně v okolí komunikací. Tato studie se pokusila na výše popsané nedostatky upozornit a nastínila i jejich možná řešení v konkrétních případech.

Autoři studie se domnívají, že mezi lokality, které by se měly řešit urychleně patří zejména:

- přechod přes ulici Českobrodská u zastávky MHD na Jahodnici (kap 4.4)
- přechod od zastávky Kyje ke kostelu (kap. 4.5 a související cyklistické prvky z kap. 4.1 a 4.17)
- přechod přes ulici Českobrodská u Laktosu (kap. 4.7)
- přechod ulice Lednická za žel. tratí (kap. 4.8)
- podchod pod tratí za rybníkem (kap 4.10)
- přechod přes ulici Broumarská u zastávky MHD Kyjský hřbitov (kap. 4.14),

čímž ovšem není řečeno, že ostatní lokality se bez řešení obejdou. S rostoucí intenzitou automobilové dopravy, s vyvíjející se technickou stránkou automobilů samotných by mělo dopravní inženýrství držet krok a mělo by docházet ke stálému budování adekvátních preventivně bezpečnostních opatření. Toto je ovšem podmíněno dalšími fakty, jakou je politická podpora ze strany příslušných dopravních odborů, které zase musejí počítovat přání lidí na zlepšení kvality života ve městech, na lepší koexistenci mezi pěší, cyklistickou, veřejnou hromadnou a zbylou motorovou dopravou.

Dále není možné zapomínat na preventivní dopravní výchovu dětí ve školách i v kruhu rodinném. Od nízkého věku by se jim mělo štěpovat ohleduplné a tolerantní chování v dopravním procesu, které by mělo být u dospělých jedinců zcela běžné.

6. POUŽITÉ ZDROJE:

Zdroje mapových podkladů:

- <http://wgp.praha-mesto.cz/>
- <http://www.mapy.cz>

Použitá literatura:

- zákon č. 361/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů, O provozu na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6110 – Projektován místních komunikací
- TP 85 – Zpomalovací prahy
- TP 132 – Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích
- TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 171 – Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků PK
- TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty



7. SEZNAM PŘÍLOH

1. OBLAST PRAHA 9 – KYJE, POLOHA PROBLÉMOVÝCH LOKALIT
2. PŘECHOD PŘES ULICI BROUMARSKOU U ZASTÁVKY KYJE, PŘECHOD OD ZASTÁVKY KE KOSTELU
3. PŘECHOD U KŘÍŽOVATKY ULIC ROŽMBERSKÁ X BROUMARSKÁ
4. PODCHOD POD ŽELEZNIČNÍ TRATÍ U ZASTÁVKY KYJE, PŘECHOD ULICE LEDNICKÁ ZA TRATÍ
5. PŘECHOD PŘES ULICI ČESKOMORAVSKÁ U ZASTÁVKY MHD NA JAHODNICI
6. KŘÍŽOVATKA ULIC BROUMARSKÁ X LEDNICKÁ
7. PŘECHOD PŘES ULICI ČESKOBRODSKÁ U LAKTOSU
8. PŘECHOD PŘES ULICI ROŽMBERSKÁ U ZASTÁVKY MHD
9. PODCHOD POD TRATÍ ZA RYBNÍKEM
10. KŘÍŽOVATKA ULIC LÁNSKÁ X OBORSKÁ
11. KŘÍŽOVATKA ULIC OBORSKÁ X TÁLINSKÁ
12. PŘECHOD PŘES ULICI BROUMARSKÁ U ZASTÁVKY MHD „KYJSKÝ HŘBITOV“
- 13.1 ULICE MANŽELŮ DOSTÁLOVÝCH
- 13.2. ULICE MANŽELŮ DOSTÁLOVÝCH
14. ULICE ŠIMANOVSKÁ