

Zápis z 14. jednání

| | | | |
|-----------|--|---------------|---|
| Pro | Komise Rady hl. m. Prahy pro cyklo dopravu (KCD) | | |
| Přítomni | Bára Soukupová, Tomáš Cach, Radek Čermák, Vratislav Filler, Jan Prosa, Tomáš Prousek, Květoslav Syrový, Václav Vislous, David Horatius, ■ | | |
| Hosté | Vítězslav Novák – stálý host, Adam Smola, Jaroslav Mach, Milan Kostohryz, Marek Bělor, Filip Moučka, Benjamin Vojta, Jan Zalabák, Hana Svobodová, Jiří Farka | | |
| Omluveni | Petr Mairych – člen, bez omluvy, Václav Vorlíček – bez omluvy, Zuzana Jeřábková, Vojtěch Benedikt, Jitka Marie Vrtalová | | |
| Zpracoval | David Horatius | Počet stran 6 | Datum 2. 9.2024 16:00 –19:20 |

Jednání KCD bylo zahájeno v 16.00 dne 02.09. 2024 v místnosti č. 135 NR za přítomnosti 8. členů, Komise je usnášení schopná.

Na návrh předsedkyně KCD bylo hlasováno o programu.

1) Schválení programu a hostů

- a. Schválení programu a hostů
- b. Informace z TSK (Koliska, připomínky od B. Soukupové R. Čermáka na disku)
- c. SP stavby 511 SOKP (V. Filler)
- d. A1 Mánesův most – most Legií. (J. Farka)
(pevný čas projednání – bude zařazeno v 17:30 hod)
- e. Cyklosčítače – nové lokality (H. Svobodová)
- f. Vltavská filharmonie – nové připomínky (R. Čermák)
- g. Vodičkova – dlažba + cyklotrasa (T. Prousek)
- h. Podolské nábřeží – oprava zábradlí (T. Prousek)
- i. Různé

Návrh usnesení č. 14.1:

KCD schvaluje návrh programu se změnou pořadí jednání, Zároveň schvaluje navržené hosty (H. Svobodová, F. Moučka, J. Farka, B. Voita, J. Zalabák, A. Smola).

Hlasování (8-0-0)

Usnesení bylo přijato.

2) Informace z TSK

Komise po seznámení s aktuálním stavem akcí konstatuje, že:

2950175 - ze strany ODO MHMP je třeba ověřit dotaci MČ Praha Čakovice, jelikož TSK není schopna projednat realizaci projektu na prostřední úsek celé trasy,

2950196 – R. Čermák upozornil na nutnost koordinace s rekonstrukcí jiného mostu,

2950190 – doporučuje ODO ověřit stav projektu na SŽ,

2950224 – doporučuje ODO projednat stav se starosty dotčených obcí a SŽ.

3) Stavební povolení stavby SOKP 511 (V. Filler)

- V. Filler představil současnou fázi projektových prací. V rámci Komise proběhla diskuse nad nedostatky projektu ve stupni DUR a možnostmi formulace a podání připomínek. Jedná se zejména o následující chybějící či přerušené úseky stávajících tras:

- 1) Cyklostezka na trase A 238 a A 511 podél ulice Ke Křížkám mezi Dubčí a Dolními Počernicemi, oba přilehlé úseky (jižní samostatný, a severní jako součást přeložky I/12).
- 2) Trasa A 511 od ulice Ke Křížkám po ulici Ke kolodějskému zámku, kde absentuje. přemostění Říčanského potoka pod přemostěním SOKP.
- 3) Příčná stezka nad jižním portálem Dubečského tunelu, trasa A 511.
- 4) Návaznost od ul. Pod Jankovem do Netluk, buď v souběhu s ul. Pod Jankovem, nebo směrem k cyklotrase A 445 v jižním souběhu s budoucí komunikací na Dolní Měcholupy.
- 5) Křižovatka ulic Přátelství a Pánkova, dovedení cyklostezek A 330 a A 218 křížících stavbu 511 k zástavbě Kolovrat.
- 6) Pokračování cyklostezky A 330 podél ul. Přátelství od stavby 511 k zástavbě v Říčanech.

- Proběhne schůzka MHMP (SE1 / ODO) a zástupců ŘSD ohledně zapracování požadavků MHMP. Výsledek jednání bude představen na příštím jednání Komise.

4) Cyklo-trasa A1 Mánesův most – most Legií. (J. Farka)

- Byla představena studie IPR Praha k vedení cyklotrasy A1 mezi Mánesovým mostem a mostem Legií .

Návrh usnesení č. 14.2:

Komise:

- 1) bere studii „Cyklo-trasa A1 Mánesův most – most Legií“ na vědomí,
- 2) doporučuje prioritně řešit podjezd mostu Legií a doporučuje RHMP, aby prostřednictvím ODO zajistila jeho prioritní realizaci.

Hlasování (8-0-0)

Usnesení bylo přijato.

5) Cyklosčítače – nové lokality (H. Svobodová)

- Byla představena koncepce rozmístění nových cyklosčítačů. V případě zájmu členové Komise zašlou připomínky k novým lokalitám (s konkrétním návrhem na zrušení navrhovaného a zřízení nového sčítače).

Návrh usnesení č. 14.3:

Komise doporučuje RHMP zajistit pokračování sčítání cyklistické dopravy na území města. Za vhodné považuje zajistit také časový překryv sběru dat pomocí stávající a nové technologie.

Hlasování (8-0-0)

Usnesení bylo přijato.

6) Vltavská filharmonie – nové připomínky (R. Čermák)

- Byl diskutován projekt výstavby nové budovy Vltavské filharmonie.

Návrh usnesení č. 14.4:

Komise zásadně nesouhlasí s navrženým dopravně-urbanistickým řešením projektu Vltavská – Filharmonie, které oproti současnému stavu především v oblasti nábřeží výrazně zhoršuje prostupnost uzlu zejména pro cyklistickou dopravu, ale i pro ostatní druhy dopravy. Komise dále konstatuje, že řešení s výstavbou nových tunelů je kromě významné bariérovosti velmi nehospodárné a trvale zcela znemožňuje budoucí humanizaci severojižní magistrály.

Komise žádá RHMP a IPR o uplatnění doporučení Komise (v příloze č. 1 zápisu) v procesu EIA (zjišťovací řízení), resp. aby bylo ze strany investora zajištěno výrazné přepracování dopravního řešení s nahrazením tunelů uličními podjezdy v souladu s principy humanizace Severojižní magistrály a se zajištěním všech celoměstských tras i místních vazeb v odpovídajícím standardu dle TP 179 a Standardů aktivní mobility.

Hlasování (8-0-0)

Usnesení bylo přijato.

7) Vodičkova – dlažba + cyklotrasa (T. Prousek/A. Smola)

Bylo diskutováno stavební řešení povrchu při RTT v ul. Vodičkova. Zástupce OPP MHMP přiblížil přístup orgánu památkové péče při vydávání stanoviska k jednotlivým uličním úsekům a historii tohoto konkrétního úseku. Upozornil, že OPP systematicky pracuje mimo jiné s koncepčními materiály HMP, vč. platného Systému cyklistických tras.

Návrh usnesení č. 14.5:

- 1) KCD vyjadřuje hluboké znepokojení z opakovaně položené dlažby v ulicích Vodičkově a Jindřišské, která je pro jízdní kola nevhodná. Nevhodnost řešení vyniká i navazujícími úseky (Václavské náměstí v řezané hladké dlažbě, navazující úseky obou ulic v živici) nebo místy s vhodnější dlažbou (Spálená a Křižovnická ulice).
- 2) KCD doporučuje doplnění sítě celoměstských cyklotras i o ulice Vodičkova a Jindřišská pro relaci ul. (Myslíkova –) Karlovo náměstí – Václavské náměstí – Senovážné náměstí (– Dlážděná – Havlíčkova).

(18:45 opustil jednání V. Vislous)

Hlasování (7-0-0)

Usnesení bylo přijato.

8) Podolské nábřeží – oprava zábradlí (T. Prousek)

- Byla diskutována problematika rychlosti oprav zábradlí na Podolském nábřeží v návaznosti na nehodu ze dne 17.05.2024.

9) Různé

- a. V. Filler informoval o konání semináře ke standardům udržitelné mobility 31. 10. 2024.
- b. J. Mach informoval o konání ETM a dne bez aut, který se koná 19. 9. 2024 na ul. Štefánikova (www.etm.praha.eu).

Jednání komise bylo ukončeno v 19:20 hod. dne 02.09.2024.

Zapsal: David Horatius

Předsedkyně: Bára Soukupová

Příloha č. 1: Doporučení KCD k návrhu filharmonie

Celková revize provozně-prostorové koncepce

Základní provozně-prostorová koncepce dopravně-urbanistického řešení současné podoby návrhu Vltavské filharmonie (dále také „VF“ je z hlediska bezmotorového pohybu a podoby veřejných prostranství problematická. Bez podstatných celkových změn návrhu okolí budovy a jejího napojení je nemožné zajistit potřebné zlepšení podmínek pro cyklo dopravu oproti současnému stavu lokality, v řadě ohledů by naopak došlo k jejich zhoršení.

Doporučení: Komise požaduje zásadní přepracování navrženého dopravně-urbanistického řešení Vltavské filharmonie tak, aby bylo možné zajistit vedení celoměstských cyklotras A 1, A 4 a A6 v odpovídajícím standardu a současně došlo ke zlepšení plošné prostupnosti území alespoň srovnatelně se současnými podmínkami.

Humanizace severojižní magistrály bez tunelových úseků s vyloučením cyklo a změna pozice napojení Vltavská filharmonie

Současná podoba návrhu vytváří cca 300 m dlouhý úsek segregované komunikace na nábřeží s tunelovým vedením, kde je vyloučen veškerý stávající cyklistický a pěší pohyb. V koridoru severojižní magistrály mezi Vychovatelnou a Pankrácem se dokonce jedná o první úsek, kde by měl být zakázaný cyklistický provoz. Navržené řešení jde zcela proti principům postupného zklidňování a humanizace severojižní magistrály a její proměny na významný městský bulvár,

který slouží všem. Tunelové řešení zároveň znemožňuje napojení garáží Vltavské filharmonie v prostoru mezi Hlávkovým mostem a Negrelliho viaduktem, ale vymisťuje jej východně od Negrelliho viaduktu, čímž významně zhoršuje podmínky na páteřní cyklotrase A6 i plošnou bezmotorovou prostupnost území (zejména v rámci uliční sítě ve východozápadním směru).

Doporučení: Komise požaduje zachování principu městotvorné volné prostupnosti uliční sítě pro všechny uživatele bez tvrdé segregace jednotlivých dopravních módů a v souladu se základními principy humanizace severojižní magistrály. To znamená, že nesmí vznikat jakékoliv úseky veřejných komunikací pouze pro automobilový provoz s vyloučením pěšího a cyklistického pohybu, ale mají být nahrazeny uličními profily (vozovka, cyklopruh/cyklopás, chodník) s bezpečným a komfortním pohybem všech uživatelů v přirozených logických vazbách. Nutné je nahrazení tunelových úseků pomocí podjezdů (mostů, budovy, piazzetty), včetně městotvorného napojení garáží Vltavské filharmonie (bezkolizně vůči bezmotorovému pohybu) v prostoru mezi předpolím Hlávkova mostu a Negrelliho viaduktu.

Revize vedení severojižní magistrály v severním směru včetně dořešení bezmotorové prostupnosti

Navržená úprava vedení severojižní magistrály severním směrem je velmi problematická a spoluvytváří nevhodné bariéry a zhoršení prostupnosti území. Namísto stávajícího jednoho jízdního pruhu a cyklopruhu dochází k násobnému prodloužení průjezdu se dvěma běžnými jízdními pruhy bez cyklopruhu a dvěma levými odbočeními na směrové signály – kromě celkového zhoršení dopravní situace a okolí historické budovy bývalých Elektrických podniků se tím výrazně zhoršují pěší a cyklistické vazby v uliční síti i na páteřních trasách celoměstského významu.

Doporučení: Komise požaduje zachování současného principu řešení průjezdu severojižní magistrály (severním směrem), resp. provedení jeho dílčích provozně-prostorových zlepšení (např. v souladu s podkladovou studií TSK pro architektonickou soutěž VF apod.). Komise dále doporučuje podrobnější prověření odlišných variant, které by řešení předpolí Hlávkova mostu výrazněji kultivovaly i ve prospěch bezmotorové prostupnosti na principu tradičního městského tvarosloví předpolí pražských mostů (kombinujícími úrovní křižovatkou a uliční podjezd mostu u řeky) a v souladu s kvalitami budovy vítězného návrhu.

Zásadní přepracování návrhu podoby cyklistických opatření

Navržené řešení cyklistické infrastruktury je problematické, chaotické a zmatečné – jak na úrovni vymezení prostoru pro jednotlivé trasy a vazby, tak na úrovni detailu navržených opatření. Funkční není ani základní síť cyklotras (A 1, A 4 a A 6) a jejich vzájemné provázanosti, ani plošná prostupnost navržených veřejných prostranství a v návaznosti na stávající uliční síť. Není zachován standard provozně-prostorového charakteru podle typu trasy či vazby (chráněný, integrace apod.), ale jednotlivá opatření jsou nahodile a nevhodně kombinována. Výsledkem je tak vytvoření kolizních míst a nekomfortních úprav pro všechny – zejména tam, kde jsou cyklisté zcela vyvedeni z vozovek (hlavního dopravního prostoru) do prostoru chodců (úzkých jednosměrných chodníkových stezek, společného stísněného prostoru atd.) nebo kde se výrazně zhoršuje cestovní i okamžitá rychlost (ztráta předností v jízdě, závleky, dlouhá a násobná čekání

na SSZ atd.). V současnosti lze přitom celý uzel na kole bezpečně překonat na principu duální infrastruktury ve všech vazbách a trasách – ve chráněném standardu s chodci nebo cyklopruhy ve vozovce. S ohledem na výše uvedené body k celkovému dopravně-urbanistickému řešení nyní není účelné připomínkovat dílčí detaily opatření cyklistické infrastruktury, protože je nejprve nezbytné změnit základní provozní a prostorové limity pro jejich návrh.

Doporučení: Komise požaduje zásadní přepracování návrhu cyklistických opatření v dotčeném území tak, aby byla plně v souladu s technickými podmínkami Ministerstva dopravy ČR TP 179 a TP 81 (v platném znění) a Standardy aktivní mobility HMP. Úpravy je nutné provádět jako nedílnou součást celkové revize dopravně-urbanistického řešení, a to již ve fázi základního provozního a prostorového vymezení tras a vazeb, tak následně v detailu dílčích opatření. Klíčové je zejména udržení odpovídajícího chráněného standardu a velkorysosti pro klíčové celoměstské trasy a obecně parametrů pro kontinuální a komfortní jízdu na kole i v rámci uličních profilů, bez negativních dopadů pro pěší pohyb nebo pobytovejnosti prostranství.