

VYPOŘÁDÁNÍ PODNĚTŮ Z VEŘEJNÉHO SETKÁNÍ K DOPRAVNĚ-URBANISTICKÉ STUDII PRIMÁTORSKÁ V ROZPRACOVANOSTI



Základní informace

Zadavatel

Městská část Praha 8

Účel plánovacích stanů

Představit dopravně-urbanistickou studii v rozpracovanosti.

Získat zpětnou vazbu místní veřejnosti jako podklad k revizi a dopracování návrhu.

Formát zapojení veřejnosti

Veřejné setkání 24. 4. 2024 v prostorách komunitního a re-use centra LIBRE.

Úvodní prezentace a diskuse u stolů.

Přítomní zástupci zadavatele

Ing. Tomáš Slabihoudek, radní MČ Praha 8 pro dopravu

Bc. Martin Jedlička, předseda komise pro dopravu a komise pro územní rozvoj

Přítomní zástupci zpracovatele:

Ing. Alice Cívínová, ARCHUM architekti

Ing. arch. Veronika Vítková, ARCHUM architekti

Ing. arch. Šimon Vojtík, PhD., ARCHUM architekti

Ing. Miroslav Kalina, MK doprava

Diskusi vedli

Ing. arch. Lucie Chaloupka Červená

Mgr. Tereza Kněžourková

Mgr. Martin Veselý, PhD.

Souhrnnou zprávu zpracoval

Mgr. Martin Veselý, PhD.

Celkově měla prezentovaná dopravně-urbanistická studie výrazně pozitivní ohlas. Účastníci vítají zvýšené křižovatky a vytvoření zóny 30, což učiní obytné ulice méně atraktivní jako "zkratku" pro přespolní řidiče, a zejména znepríjemní vjezd velkým (nákladním) vozidlům. Oceňují opatření směřující ke kultivaci veřejného prostoru a většina účastníků také výsadbu nových stromů. Kladně hodnoceno bylo také zahrnutí Kašparova náměstí do studie.

Jaká je míra závaznosti této studie?

Míra závaznosti této studie není dána zákonem jako v případě územního nebo regulačního plánu. Jedná se o koncepční podklad zadáný MČ Praha 8. Míra priority a závaznosti studie pro MČ bude taková, jakou dostane od volených orgánů MČ. V případě, že jí bude dána vysoká míra priority, je to užitečný a poměrně účinný nástroj, jak prosazovat navržená opatření při jednání s dalšími klíčovými hráči.

Jaký je realistický harmonogram realizace opatření?

Převážná část opatření bude realizována z rozpočtu hlavního města Prahy, nikoli městské části. Velmi tedy záleží na aktuálních rozpočtových možnostech hlavního města a míře priority, kterou jeho orgány stanoví tomuto projektu. Obecně lze říci, že nestavební opatření lze v Praze realizovat v horizontu 1-2 roky, časový horizont stavebních dopravních opatření bývá bohužel výrazně delší, 5 let a více.

Jaká opatření mohou být realizována prioritně, v krátkém časovém horizontu?

Převážně nestavební opatření, například zónu 30, svislé/vodorovné dopravní značení, demontovatelná dopravní zařízení jako příčné prahy a balisety.

Diskuse o návrhu uspořádání "náměstíčka" v místě křížení ulic Primátorská a Konšelská. Líbí se, že navrhované řešení dopravu přirozeně zpomaluje. Líbí se kultivace veřejného prostoru a nové stromy.

Nebylo by vhodnější situovat pochozí prostor na opačnou (západní) stranu?

Bylo to prověřováno. Z důvodu průjezdnosti vozidel hasičských a popelářských vozů není toto řešení vhodné, neúměrně zvětšuje prostor křižovatek.

Uvažovali jste o propojení severního (horního) a jižního (dolního) prostoru se stromy v jeden pochozí celek?

Studie zachovává stávající obslužnost území. Z důvodu zachování dopravní obsluhy ulice Konšelská propojení prostoru v jeden celek není možné. Propojení je podpořeno zvýšenou křižovatkou, která umožňuje bezbariérový pohyb osob v celém území jako celku.

Nebude pro řidiče matoucí, že se na pár desítkách metrů několikrát střídá jednosměrný a obousměrný provoz?

Provoz se střídá pouze na jednom úseku (přes "náměstíčko"). Nedomníváme se, že je to problém.

Jak bude zajištěno, aby řidiči jedoucí Primátorskou v úseku podél parku dodržovali rychlost 30 km/h? Uvažujete například o úsekovém měření rychlosti?

Jsou navržena zpomalující opatření: 2x zvýšené křižovatky ("náměstíčko", Podlipného), zúžení (homogenizace) jízdního pruhu. Úsekové měření není v rámci studie uvažováno, navržená opatření považujeme za dostatečná. V případě budoucí potřeby dalšího podpoření navrženého řešení lze úsekové měření kdykoliv doplnit.

Nepomohlo by ke zpomalení řidičů úprava komunikace, aby nejeli ulicí Primátorská podél parku rovně dolů?

Je navržen komplex opatření (viz výše), který dle našeho odborného názoru zajistí zklidnění dopravy jak v ulici Primátorské, tak v celé oblasti.

Šlo by v úseku podél parku umístit šikmá stání směrem k obytné zástavbě a podélná směrem k parku?

Možné to je. Existují argumenty pro obě řešení. Zvolenou variantu považujeme za městotvornější (podélná stání podél obytných bloků) a mírně kapacitnější. Pokud by se v dalších fázích projektu v rámci podrobnějšího prověření ukázalo, že je z nějakých důvodů výhodnější opačná varianta, nevidíme v tom zásadní problém.

Je možné s ohledem na bezpečnost chodců směřujících do parku prioritně realizovat úpravu křižovatky Primátorská/Podlipného? Bude v křižovatce umístěno dopravní zrcadlo?

Stavební/trvalé řešení: Předstihově to možné je, ale bylo by třeba zajistit podporu, financování, projektovou dokumentaci a všechna potřebná povolení.

Dočasné/provizorní řešení: Vyblokovat parkovací stání k zajištění rozhledů, doplnit příčné prahy/polštáře, doplnit balisety a zúžit dopravní prostor křižovatky.

Uvažovali jste, že by v této křižovatce měla přednost vozidla jedoucí z ulice Podlipného?

Neuvažovali, celá lokalita je řešena jako zóna 30 (přednost zprava). Úprava přednosti dopravním značením by byl cizorodý a nebezpečný prvek.

Je možné, zejména s ohledem na bezpečnost chodců, prioritně řešit křižovatku Zenklova/Primátorská/Krejčího?

Ano, technicky to možné je. Záleží na míře priority, která bude tomuto úseku dána v rámci projednávání studie a projektové přípravy a také na vyjádření dotčených orgánů (PČR, DPP a státní správy).

Proč je navrhovaný přechod u této křižovatky situován právě na tomto místě (a ne o kousek níže, blíže na něj kolmému přechodu)?

Z důvodu majetkových vztahů a zajištění průjezdnosti není možné přechod posunout dále východním směrem.

Bylo by možné navrhnout méně ostrý úhel nájezdu z/do ulice Zenklova do ul. Krejčího?

Ano, možné to je, může být předmětem prověření v navazující projekční fázi. Námi navržené řešení reflektuje projekt Libeňské spojky.

Dokážou takovou "zatáčku" bezpečně vytočit hasičské nebo popelářské vozy?

Ano, bylo prověřováno vlečnými křivkami na průjezd.

Návrh opomíjí výjezdy z obytných domů na Kašparovo náměstí. Je třeba to opravit.

Chyba bude odstraněna do čistopisu studie.

Křižovatka Primátorská/Kandertova: Šlo by přidat přechod pro chodce i na stranu směrem k železničnímu podjezdu?

Jedná se o plochu mimo řešené území. Přechod do čistopisu studie doplníme.

Neměla by být ulice Kandertova jednosměrná až ke křižovatce s ulicí Primátorská?
Zvažovali jsme, ale z důvodu předpokládaného objíždění lokality při hledání místa k parkování považujeme navržené zokruhování lokality za vhodnější.

Problematická křižovatka Zenklova/Prosecká/Kandertova:

Mnozí řidiči jedoucí zhora ulicí Zenklova nerespektují zákaz odbočení vlevo?

Mnozí řidiči jedoucí ulicí Prosecká přehlédnou odbočení vpravo (směr horní Libeň, Kobylisy).

Bylo by možné zlepšit značení?

Je obtížné a nepřiliš bezpečné projet z ulice Prosecká do ulice Kandertova? Jak by šlo tuto situaci zlepšit?

Problematickou jsme se nezabývali, nachází se mimo řešené území. Jedná se o komplexní otázku s dalšími návaznostmi, která by případně vyžadovala samostatnou studii.

Uvažovali jste ve východní části Konšelské ulice s variantou šikmého stání pouze po jedné straně ulice? Proč jste se nakonec rozhodli pro podélná stání po obou stranách?

Pro navrženou variantu jsme se rozhodli proto, že se jedná o běžnější a městotvornější řešení. Řešení je preferováno i manuálem tvorby veřejných prostranství Hl.m. Prahy.

Má být ulice Konšelská cyklo obousměrná?

Řešení celé lokality jako zóna 30 je obecně k cyklodopravě vstřícné, umístění cykloobousměrek je možné ve všech ulicích a bude prověřeno v dalších fázích projektové přípravy.

Nezkomplikuje navrhované šikmé stání v ulici Primátorská výjezd z garáží?

Navržené řešení umožňuje i nadále bezpečný vjezd/výjezd z garáží. V rámci dalších projekčních fází může být drobně korigováno.

Nebylo by v tomto úseku vhodnější umístit šikmá stání na protější straně ulice?

Viz odpověď výše.

Prosíme kvůli bezpečnosti a plynulosti provozu zachovat zákaz stání naproti výjezdu z podzemních garáží v ulici Primátorská.

Viz výše.

Prosíme nevytvářejte nová parkovací stání v ulici Konšelská na úkor chodníku podél parku.

Cílem bylo nalézt v území místa možná pro zkapacitnění parkovacích stání. Studie prověřuje dvě varianty. V první variantě umísťuje šikmá parkovací stání podél parku Pod Korábem. Ve druhé variantě navrhuje podélná parkovací stání podél parku Pod Korábem a zachovává chodník pro pěší. O výsledné variantě bude rozhodnuto v dalším stupni projektové dokumentace. Zároveň do čistopisu studie doplníme pěší cestu parkem podél severozápadní části ulice Konšelská.

Krejčího ulice v úseku mezi ulicí Zenklova a Kašparovým náměstím je poměrně úzká.

Proč zde není navržen jednosměrný provoz (ve směru z ulice Zenklova)?

Viz výše, studie zachovává stávající dopravní obslužnost území.

Nezpůsobí zvýšené křižovatky nárůst hlučnosti provozu?

Zvýšené křižovatky musí být v dalších fázích projektové přípravy navrženy s ohledem na uvažovanou povolenou rychlost v souladu s technickými podmínkami TP 85.

Nebudou stromy v poměrně úzkých ulicích neúměrně stínit bytům?

Naším cílem bylo prověřit možnosti umístění stromů v ulicích vzhledem ke složitým poměrům vedení sítí technické infrastruktury. Ve výkresech jsou vyznačena všechna místa, která to umožňují. Konkrétní řešení bude prověřeno v dalším stupni projektové přípravy. Navrhujeme umístění listnatých stromů s vhodným tvarem a umístěním koruny, které zajistí dostatek světla v zimním období a přístínění v období letním.

Bylo by možné přidat stromy podél ulice Konšelská směrem do parku?

Park Pod Korábem nebyl součástí řešeného území. V rámci další projektové přípravy je možné rozšířit řešené území a stromy do parku doplnit.