BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY

FZŠ BARRANDOV II, PRAHA 5

DOPRAVNÍ STUDIE

POŘIZOVATEL: **FZŠ Barrandov II**
V Remízku 7/919
152 00, Praha 5

VYHLAŠOVATEL GRANTOVÉHO PROGRAMU:
Pražské matky
Lublaňská 18
120 00 Praha 2

ZHOTOVITEL STUDIE: **Ing. Květoslav Syrový**
Sušická 850/28
160 00 Praha 6

listopad 2016

Realizováno za finanční podpory hlavního města Prahy.

OBSAH TEXTOVÉ ČÁSTI:

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
2.	PODKLADY	4
3.	JEDNÁNÍ / ČASOVÝ HARMONOGRAM	4
4.	ÚVOD	5
5.	CÍLE A NÁPLŇ DOPRAVNÍ STUDIE	6
6.	VÝSLEDKY MAPOVÁNÍ	7
7.	DOPRAVNÍ PRŮZKUM	10
8.	ANALÝZA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY A DOPRAVY	12
9.	INTENZITY DOPRAVY, NEHODOVOST	22
10.	NÁVRHOVANÁ OPATŘENÍ	23
11.	MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY	36
12.	ORIENTAČNÍ PROPOČET NÁKLADŮ	36
13.	NÁVRH ETAPIZACE PŘÍPRAVY	37
14.	ZÁVĚRY	37
15.	LITERATURA	38
16.	ZÁPISY Z JEDNÁNÍ	40
17.	STANOVISKA ČLENŮ PRACOVNÍ SKUPINY	45

SEZNAM GRAFICKÝCH PŘÍLOH

PŘEHLEDNÉ SITUACE

B1 ŠKOLNÍ MAPA

B2 SITUACE ŘEŠENÝCH RIZIKOVÝCH MÍST

B3 ROZBOR BEZMOTOROVÝCH KORIDORŮ

MÍSTO 1 - ULICE VOSKOVCOVA (přechod pod ZŠ)

C.1. ANALÝZA

D.1 NÁVRH DEFINITIVNÍCH ÚPRAV

MÍSTO 2 - ULICE V REMÍZKU

C.2 ANALÝZA

D.2 NÁVRH DEFINITIVNÍCH ÚPRAV

MÍSTO 3 - ULICE WASSERMANNOVA (vedle ZŠ)

C.3 ANALÝZA

D.3 NÁVRH DEFINITIVNÍCH ÚPRAV

MÍSTO 4 – VOSKOVCOVA x ŠTĚPAŘSKÁ

C.4 ANALÝZA

D.4 NÁVRH DEFINITIVNÍCH ÚPRAV

MÍSTO 5 – WERICHOVA (PŘECHOD POD TRNKOVÝM NÁM.)

C.5 ANALÝZA

D.5 NÁVRH DEFINITIVNÍCH ÚPRAV

MÍSTO 6 – VOSKOVCOVA x PEŠKOVA

C.6 ANALÝZA

D.6 NÁVRH DEFINITIVNÍCH ÚPRAV

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

NÁZEV AKCE: **Bezpečné cesty do školy 2015**
Dopravní studie ZŠ Barrandov II, Praha 5

POŘIZOVATEL: **FZŠ Barrandov II**
V Remízku 7/919, 152 00, Praha 5

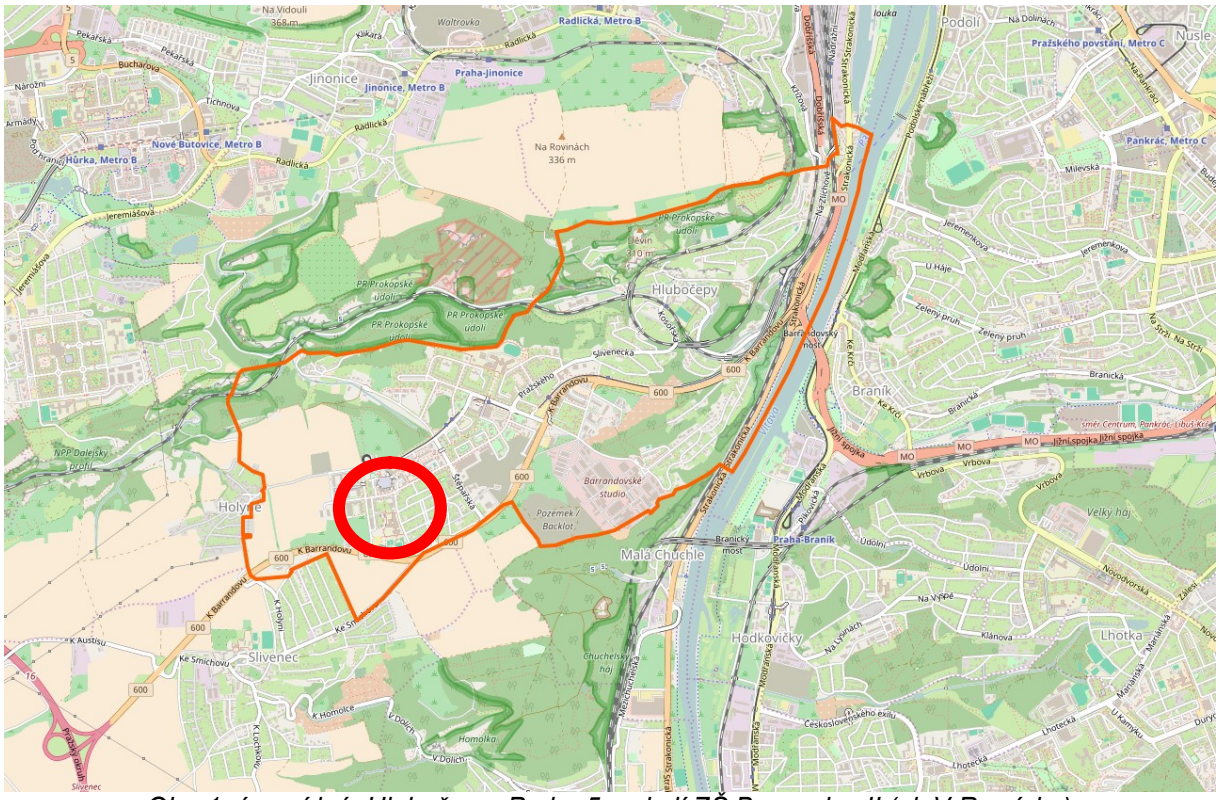
VYHLAŠOVATEL GRANTOVÉHO PROGRAMU:
Pražské matky, o.s.
Lublaňská 18, 120 00 Praha 2
IČ: 45246220, zast. Jarmila Johnová, tel. 721 761 474
jarmila.johnova@prazskematky.cz

ZHOTOVITEL: Ing. Květoslav Syrový
Sušická 850/28, 160 00 Praha 6
IČ: 76384110, syrovy.k@gmail.com, tel. 731 701 027

STUPEŇ PD: studie

DATUM VYPRACOVÁNÍ: listopad 2016

MÍSTO AKCE: Praha 5 – k.ú. Hlubočepy



Obr. 1: území k.ú. Hlobočepy, Praha 5 a okolí ZŠ Barrandov II (ul. V Remízku)

2. PODKLADY

V rámci projektové dokumentace byly použity následující podklady:

- polohopis a výškopis zájmového území, ortofoto (IPR)
- orientační polohy inženýrských sítí (IPR)
- územní plán územního celku hl. m. Prahy (IPR)
- údaje o dopravní nehodovosti (http://pcr.jdvm.cz)
- údaje z mapového podkladu katastru nemovitostí - ČÚZK
- průzkumy, mapové a textové podklady od pracovního týmu ZŠ
- vlastní pasport dopravního značení, vlastní fotodokumentace
- koordinace (dostupné související připravované záměry)
- dopravní průzkum
- další jednání během zpracování studie

3. JEDNÁNÍ / ČASOVÝ HARMONOGRAM

Během prací na dopravní studii proběhla následující jednání:

1. schůzka	25. 5. 2016 - úvodní setkání
2. schůzka:	9. 6. 2016 - seznámení s výsledky dotazníkové šetření, upřesnění postupu prací a předání podkladů projektantovi
3. schůzka	3. 11. 2016 - projednání návrhů (koncept dopravní studie)

Dne 3. 10. 2016 proběhl dopravní průzkum, kterého se zúčastnilo cca 25 dětí ZŠ Barrandov. V rámci průzkumy byly sledovány jak intenzity jednotlivých druhů dopravy, tak i chování jednotlivých účastníků (parkování, nedání přednosti, nevhodné přecházení apod.). Výsledky byly použity jako objektivní upřesnění subjektivních analýz od žáků a rodičů při ZŠ, a dále při projednávání a jako odůvodnění pro návrhy.

4. schůzka, předání studie: 25. 11. 2016

Zápisy z jednotlivých jednání jsou přiloženy na konci textové části této studie.

4. ÚVOD

Cílem projektu Bezpečných cest do škol je zvýšit bezpečnost dětí při každodenních cestách do školy: podpořit, aby se dopravovaly do školy pěšky, na kole nebo veřejnou dopravou, dále zlepšit jejich povědomí o pravidlech chování v provozu a informovat je o mobilitě s důrazem na trvalou udržitelnost. Projekt byl inspirován příklady z Velké Británie a čerpá ze zkušeností, které byly získány na zhruba čtyřiceti pražských školách.

Školní pracovní skupina (děti, rodiče a pedagogové) zpracovala své poznatky, doplnila je o vlastní průzkumy, sestavila mapku, která obsahuje souhrn cest do školy a seznam nebezpečných a rizikových míst, včetně jejich popisu. Výstupy sloužily jako jeden z podkladů pro zpracovatele této dopravní studie.

Spolupráce dětí, učitelů a rodičů s úřady a odborníky přináší i významný osvětový dopad. Spoluúčast dětí na projektu představuje nejen účinnou dopravní výchovu, ale i zvyšuje jejich pocit spoluodpovědnosti za veřejný prostor. Výsledky mapování lze rovněž využít při zpracování školního plánu mobility – dlouhodobé strategie školy zaměřené na bezpečné a bezbariérové cesty do školy a podporu ekologicky šetrného dopravování do školy.

Obr. 2: Předání podkladů a výsledků průzkumu projektantovi (2. setkání pracovní skupiny)

5. CÍLE A NÁPLŇ DOPRAVNÍ STUDIE

Prostřednictvím dopravní studie lze odborně analyzovat zjištěná kritická místa na cestách do školy a ze školy a celkovém pohybu v okolí školy, vyhodnotit možnosti území, definovat limity realizace (prostorové, časové, technické, dopravní a finanční) a pro tato místa pak navrhnout odpovídající opatření nebo jejich kombinaci.

Dopravní studie představuje ideový záměr s analýzou dopravní situace a řeší je v grafické rovině, což pak dále poslouží jako odborný podklad pro další jednání a pro zpracování podrobné projektové dokumentace pro stavební či i územní řízení.

Studie je otevřený dokument tzn., že jeho obsah není dogmatický. Všechny návrhy jsou především reakcí na stav v době zpracování (podzim 2015), takže v případě jakýchkoliv změn v území (ať již dopravně-organizačního charakteru nebo stavebního) lze na tyto skutečnosti reagovat a návrhy zpracované touto studií mohou být doplněny, resp. upraveny, pokud se jedná o smysluplné a funkční řešení. V rámci projednání jsou do pracovní skupiny přizváni zástupci příslušných odp. orgánů státní správy i samosprávy, kteří mají možnost se k návrhům vyjádřit.

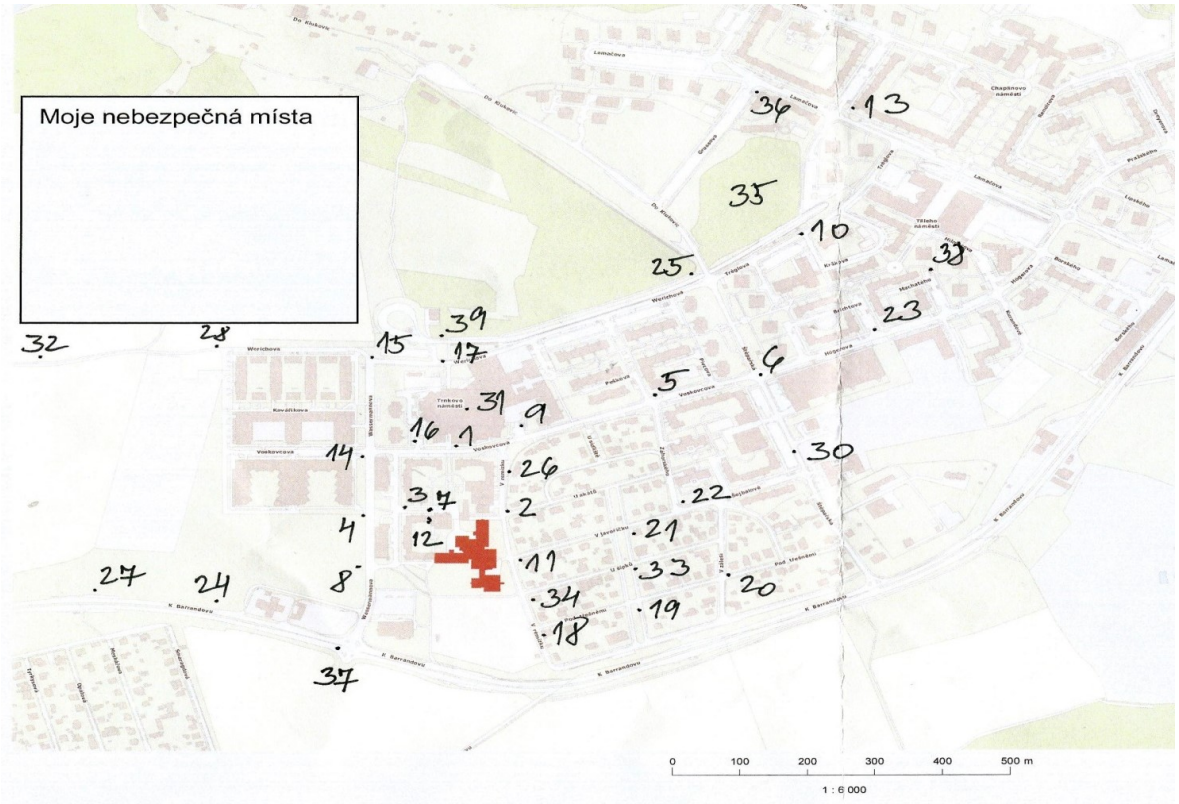
Obr. 3: Cesty ze školy

Dopravní studii škola předá zástupcům MČ, svému zřizovateli, která pak na základě vlastnictví či správy provede odpovídající opatření buď sama, anebo ve spolupráci s MHMP (odbor Rozvoje a financování dopravy), potažmo přímo TSK, jako jeho příspěvkovou organizací. Souhrnem: dopravní studie je předána prostřednictvím MČ směrem k MHMP, potažmo TSK a ta dle doporučení MHMP RFD zahájí prioritní záměry k podrobné přípravě.

6. VÝSLEDKY MAPOVÁNÍ

Děti i rodiče obdrželi dotazníky a jednotlivé třídy pak zpracovaly své třídní mapy, nakonec vznikla jedna školní mapa a žáci z pracovní skupiny bezpečných cest pak vyhodnotili potřebná data pro dopravní studii a pro školní plán mobility. Mapování proběhlo koncem druhého pololetí škol. roku 2015/2016. Aktuálně má ZŠ 784 dětí (17 tříd) a 119 zaměstnanců.

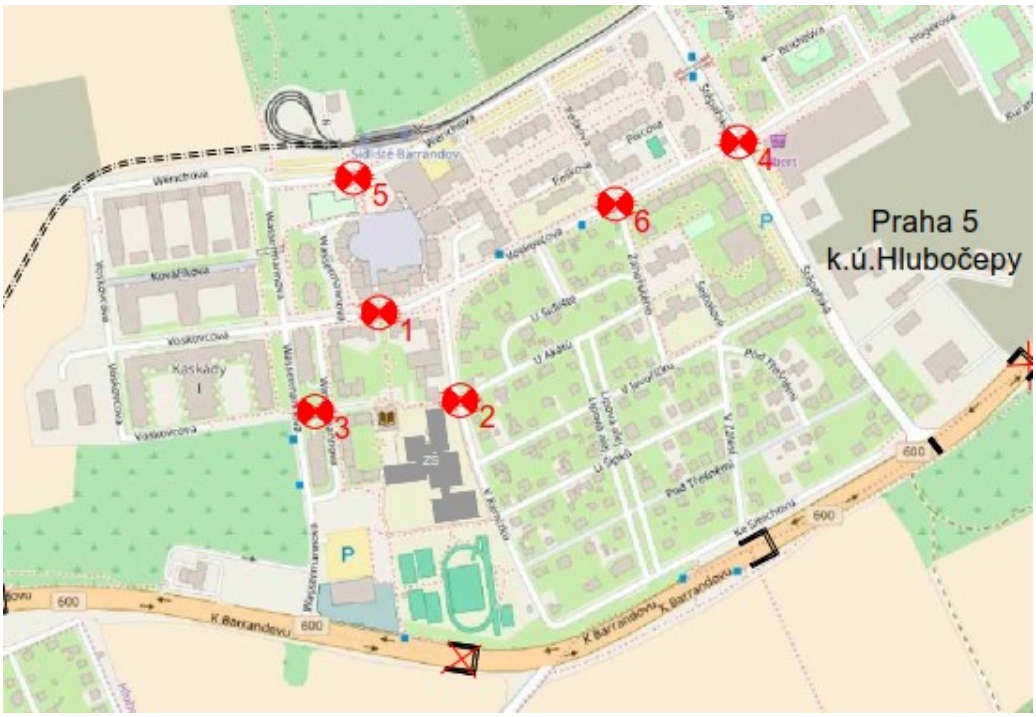
Zmíněno bylo 39 nebezpečných či kritických míst, z toho 13 míst umínilo více než 25 žáků.



Obr. 4: Školní mapa s vyznačenými nebezpečnými místy

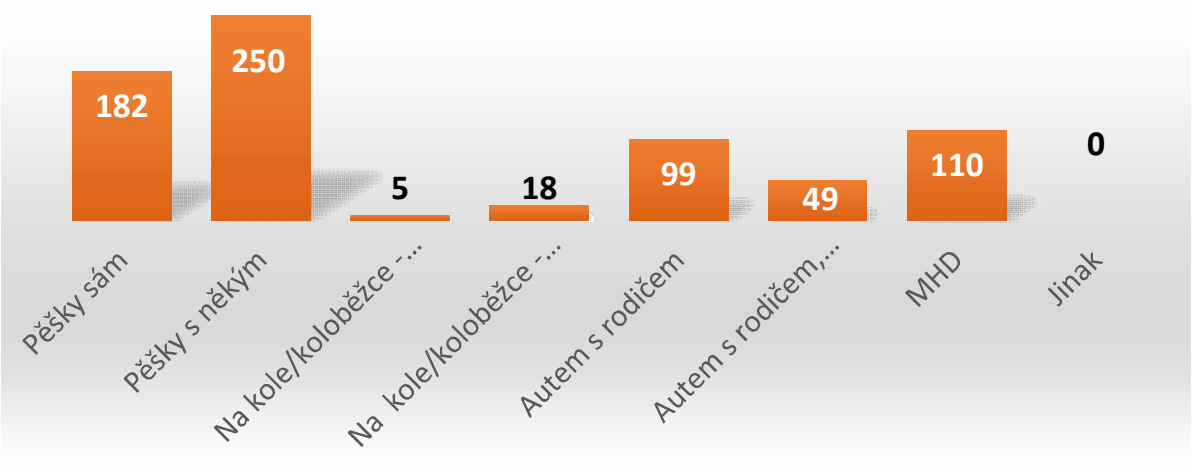
Výsledné pořadí nebezpečných / kritických míst v blízkém okolí ZŠ z dotazníku dle četnosti:

1. Přecházení u školy v ul. Voskovcova (četnost: 190 žáků)
2. Křižovatka u ZŠ V Remízku x U Akátu (129 žáků)
3. Ul. Wassermannova (70 žáků)
4. Křižovatka U Alberta - Voskovcova x Švehlova (66 žáků)
5. Průchod u knihovny (52 žáků)
6. Přechod u konečné tramvaje v ul. Werichova (43 žáků)
7. Křižovatka Peškova x Voskovcova (32 žáků)
8. …

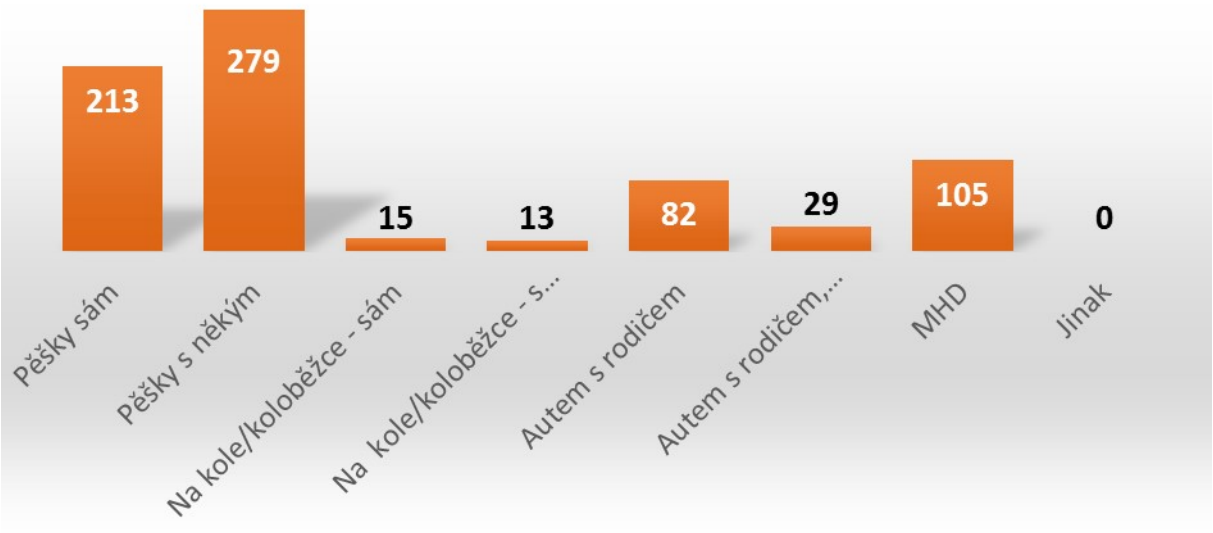


Obr. 5: Přehledná mapka s řešenými místy v rámci této dopravní studie

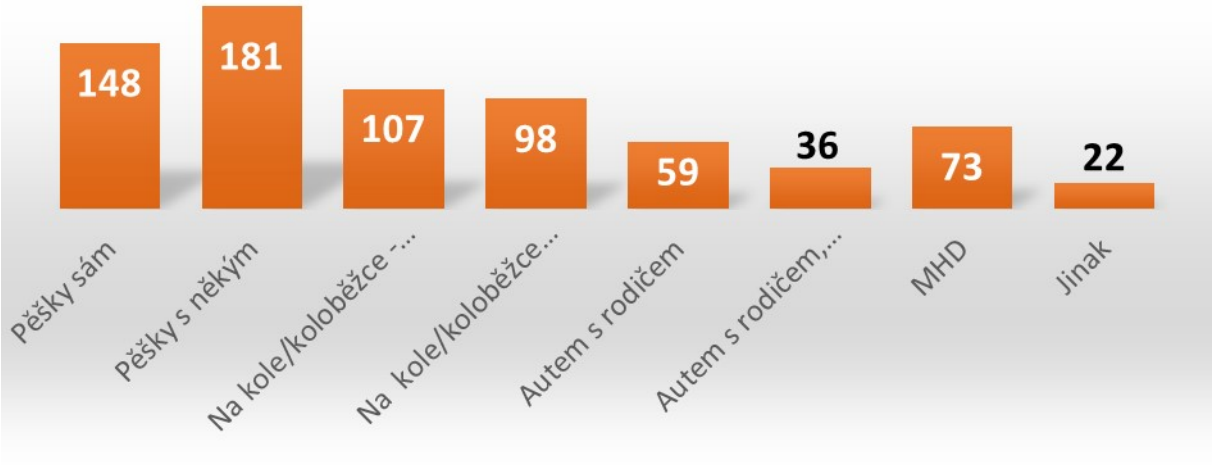
Děti se zpravidla **do školy** dopravují následujícím způsobem:



Děti se zpravidla **ze školy** dopravují následujícím způsobem:



Děti by se rády dopravovaly:



Dětem brání dopravovat se jinak (obecně 55 % nespokojenost):

- Rodinné důvody (52x)
- Absence bezpečného odložení kol a koloběžek (36x)
- Frekventované křižovatky a přechody (24x)
- Nízký věk (15x)
- Vzdálenost (14x)
- …

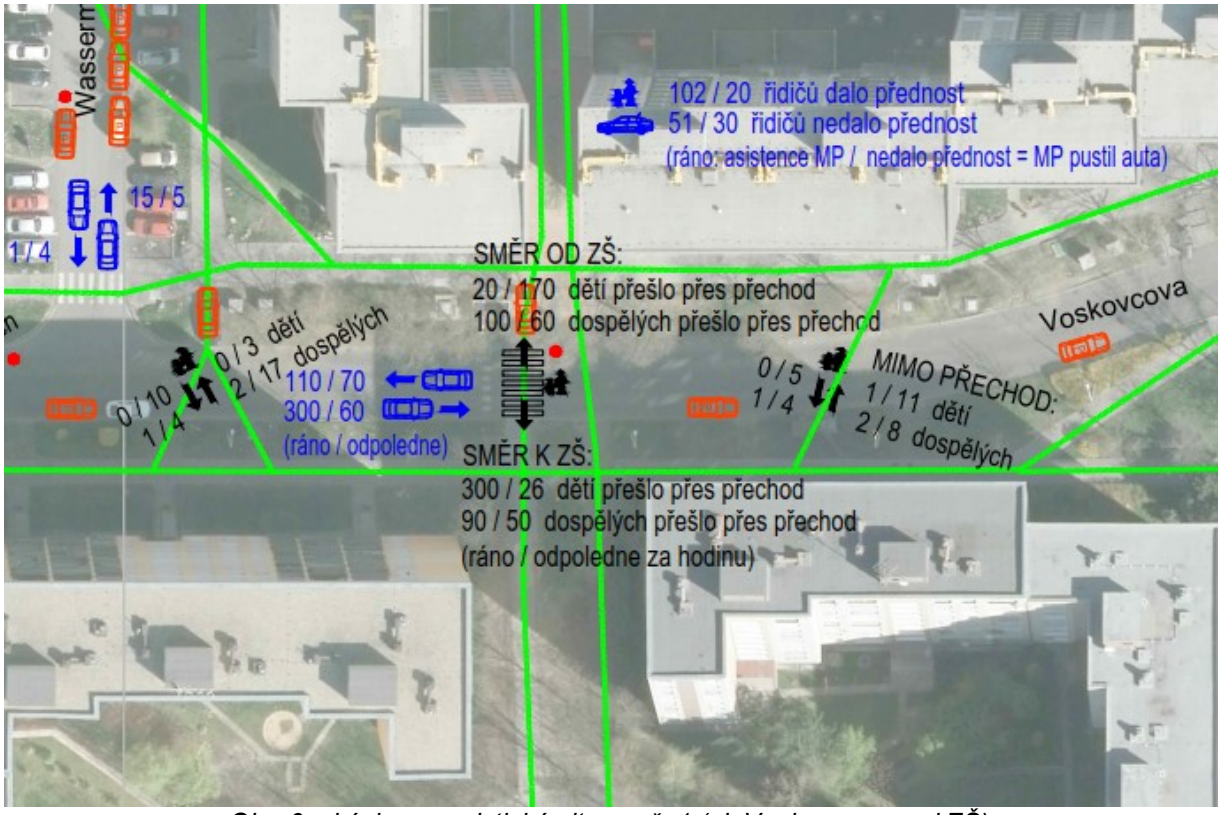
Z dotazníků (stav k roku 2016) dále vyplývá:

- cca 20 % dětí se na cestě do/ze školy necítí bezpečně.
- Spokojenost s dopravní situaci v okolí ZŠ je 56 % (tj. nespokojenost 44%), prostor v okolí ZŠ se vyloženě nelíbí 32 % dětí.
- Spokojenost s fungováním veřejné dopravy je 86 % (tj. nespokojenost 14%).

7. DOPRAVNÍ PRŮZKUM

V rámci upřesnění subjektivních hodnocení od dětí i rodičů byl zpracován monitoring dopravy v šesti nejvíce zmiňovaných nebezpečných místech tak, aby byla k dispozici objektivní data, kterými nedisponují statistiky MČ ani MHMP a jejich servisních organizací. Tato data jsou graficky zpracována v rámci analytických situací – přílohy řady C. V nich lze vyčíst:

- evidované nehody od roku 2007 (červené body) a jejich popis a jednoduchý rozbor (důvod a následky)
- reálné pěší trasy a koridory po chodnících, přechodech i mimo ně (zelené linie)
- intenzity vozidel
- intenzity chodců a jejich rozložení (děti / dospělí) či směr (k/od ZŠ)
- situace interakce chodců a řidičů motorových vozidel na sledovaných přechodech
- parkování, otáčení a další konkrétní situace v rozporu se zákonem a pravidly bezpečného provozu
- data jsou zde uvedena vždy před vyučováním (7:15 – 8:15) v porovnáním s hodinou, kdy zpravidla končí vyučování (12:30 – 14:00). Odpolední data jsou přepočtena z 1,5 hod. sledování na průměrnou hodinovou hodnot.



Obr. 6: ukázka z analytické situace č. 1 (ul. Voskovcova pod ZŠ)

Obr 7, 8, 9: Žákyně ZŠ Barrandov II při dopravním průzkumu šesti rizikových míst (dne 3. 10. 2016)

8. ANALÝZA STAVU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY A DOPRAVY

8.1. Obecně

Dopravní infrastruktura sídliště Barrandov, budovaného v druhé polovině minulého století, zůstala tvarově (a až na některé bezbariérové úpravy) v podstatě bez změn. Doplňovány jsou postupně plochy pro parkování, upravováno je pouze dopravní značení. Jedinou zásadní stavbou je výstavba tramvajové trati.

Obr. 10: Dopravní situace ráno těsně před vyučováním v ul. V Remízku

Východně od ZŠ se nachází vilová zástavba (mezi ul. Voskovcova, Štěpařská a K Barrandovu), která generuje násobně několikrát méně dopravy, nežli panelové budovy hromadného bydlení s nedostatkem parkování (zvyšující se možnost vlastnit osobní vozidlo/a oproti době výstavby sídliště). Jižně s areálem školy sousedí sportoviště a vodní svět, za nímž se nachází důležitá komunikace K Barrandovu, která slouží jako významná radiála celoměstského – propojka vnitřního vnějšího okruhu. Z pohledu územního rozvoje je to jednak důležitá opravní tepna a rychlé propojení s okolím, a jednak je to i významná bariéra a zdroj negativních vlivů z dopravy. Z hlediska cest do školy je to bariéra pro Slivenecké.

Připojení sídliště na ul. K Barrandovu je v ul. Štěpařská a Wassermannova, která přiléhá ke škole z její západní strany. Tato komunikace generuje problém především v místě příčného překonávání z ul. Hugo Hase a západní části ul. Voskovcova.

Všechny komunikace v okolí školy jsou vybaveny a přizpůsobeny provozu motorových vozidel a pěšímu provozu. Zpravidla nechybí chodníky, avšak mnohdy lze sledovat absenci opatření pro bezpečné přecházení. Nedostatečná infrastruktura pro chodce je dána zpravidla původním uspořádáním, které potřeby chodců a cyklistů mnohdy zcela ignorovalo. Cyklistická infrastruktura se zde v podstatě nenachází. Zklidněné místní obslužné komunikace jsou řešeny zpravidla dopravním značením (označení obytných zón), prvky zklidnění se omezují na příčné montované či asfaltové prahy. Parkování je maximalizováno, mnohdy se parkuje přímo před u přechodů a v úzkých profilech komunikací v rozporu s obecnou úpravou silničního zákona.

Nová zástavba v podobě rozšíření sídliště západním směrem bude znamenat vyšší zatížení komunikační sítě, neboť nová připojení na páteřní silniční komunikace se neuvažují. Problémy lze očekávat v ul. Werichova (kapacita a uspořádání komunikace) a Wassermannova (nutno zklidnit, předimenzované parametry, absence prvků bezpečného přecházení, apod.).

Z výsledků dotazníkového šetření je evidentní poptávka po bezpečnější cestě do školy bez prostřednictví motorového dopravního prostředku, a tedy i po možnosti ukládání kol a koloběžek. Až 27 % dětí by rádo jezdilo na kole či koloběžce, kdyby k tomu měly podmínky. Dnes je tomu tak pouze ve 3 %.

Autem dnes jezdí cca 150 dětí, pokračovat by však chtělo pouze cca dětí 100 (úbytek 1/3, tj. cca 50 vozidel). Odpoledne již vyzvedává děti automobilem cca 110 rodičů (tj. ve 40 případech se tedy ráno evidentně nejedná o nezbytnost použít automobil). Pro bezpečnější pohyb v okolí školy (především dětí) se jedná o velký potenciál co do volby druhu dopravy. Záleží však zpravidla i na rodičích, kteří tuto volbu rozhodují za děti a to ať už z důvodu obavy o jejich ha vlastní bezpečnost či z úspory času a peněz (firemní vozidla) apod..

8.2 Automobilová doprava

Problémy s kongescemi (dopravními zácpami) v ul. K Barrandovu znamenají nežádoucí tranzit ulicí Voskovcova, který pak především v ranních hodinách pokračuje do ul. Slivenecká a Hlubočepská, které tvoří v podstatě paralelu k radiále směrem do centra Prahy a na vnitřní okruh k Barrandovskému mostu. Touto dopravou je zatížena především křižovatka Voskovcova x Štěpařská (příjezd ze Štěpařské od ul. K Barrandovu) a druhotně i ul.

Wassermannova. Kromě detailně popsaných problémů u jednotlivých řešených míst vyplývajících z dopravy v pohybu (viz níže) jsou zde především nedostatky v souvislosti s dopravou v klidu (parkováním).
Obecně lze konstatovat, že byť jen drobné odchylky od optimálních parametrů infrastruktury směřující k jejich naddimenzování, v důsledku znamená, že co dopravní prostor dovoluje, to řidič provede. Otáčení, zastavování a krátkodobé parkování na přechodech či bezprostředně u nich, stání v křižovatce.
Děti jsou dopravovány do ZŠ automobilem zpravidla z důvodu „mám to při cestě do práce či za jinými povinnostmi, které obstarávám pomocí automobilu“.

8.3 Veřejná doprava

Spádová oblast ZŠ sahá až k Chaplinovu nám., kde se nachází další ZŠ. Děti se tedy dopravují do ZŠ i veřejnou dopravou (cca 8 %) a to tramvají (linky 4, 5, 12, 20) i autobusem (linka 170), který má v ul. Wassermannova konečnou. Od zastávky tramvaje je to do školy cca 380 m a je třeba překonat tramvajovou trať, ul. Werichova a Voskovcova, od konečné linky 170 je třeba přejít frekventovanou a předimenzovanou ul. Wassermannova, včetně jednosměrné obslužné části této ulice blízko ZŠ a pak projít úzkou obytnou zónou až před ZŠ. Délka je cca 150 m.

Obr. 11: Současná konečná tramvajových linek

Jedním z možných řešení zlepšení kvality obsluhy autobusovou dopravou je přesunutí autobusové zastávky do jednosměrné místní kom. Wassermannova (nad obytnou zónu, která vede k ZŠ), odstav a konečná by mohla zůstat v rámci současného stavu, avšak nutno řešit výstupní a nástupní plochu, která je na soukromém pozemku Developmentu. Zlepšení současného přístupu na zastávku tramvaje řeší 2 místa této studie (1 a 5) a přístup od autobusové zastávky Pražská čtvrť řeší místo 3.

Obr 12: Současná konečná autobusové linky č. 170 s výstupní a nástupní hranou na pozemku právnické osoby Wassermannova development, s.r.o.

8.4 Pěší doprava

Pěšky se do školy děti dopravují nejvíce (cca 60% + 8 % MHD). Chodníky jsou až na několik míst v podstatě v každé ulici, avšak jejich parametry a především opatření k přecházení jsou mnohdy nevyhovující.

Konkrétně je problematika patrná z analytických a návrhových situací u jednotlivých řešených míst, kde jsou problémy popsány a řešeny.

V rámci rozborů vznikla přehledná situace „bezmotorových koridorů“ (B.3), které mají právě ve struktuře sídliště Barrandov – Pražská čtvrť potenciál v souvislosti s okolím. Tyto koridory byly předběžně konzultovány se zpracovatelem územní studie – ateliérem A69 a posléze doplněny o podklady z cyklogenerelu a nové poznatky z analýzy a potřeb území.

Důležitý bezmotorový koridor byl nedávno zčásti rekonstruován, avšak ryze pro pěší dopravu.

8.5 Cyklistická doprava

Obsluha území prostřednictvím cyklistické dopravy se odehrává ve dvou rovinách:

- dopravní funkce (cyklodoprava),
- rekreační, oddechová a sportovní funkce.

Cyklodoprava znamená cesty do škol, za prací, nákupy apod. a zpravidla neprobíhá přímo po značených cyklotrasách, avšak v ploše celého území. V případě, že území nedisponuje

spojitou infrastrukturou pro cyklistickou dopravu, jako je tomu i v případě Prahy 5, jsou cyklisté zpravidla rozptýleni v celém území, neboť si každý hledá „tu svou bezpečnou cestu“, a to přibližně v co nejpřímější a relativně svým schopnostem a zkušenostem „bezpečné stopě“.

Obr. 13 – vlevo: současné stojany u vchodu do budovy ZŠ (u vchodu za plotem),
Obr. 14 – vpravo: stojany v prostoru před areálem ZŠ (na náměstíčku u Paegase)

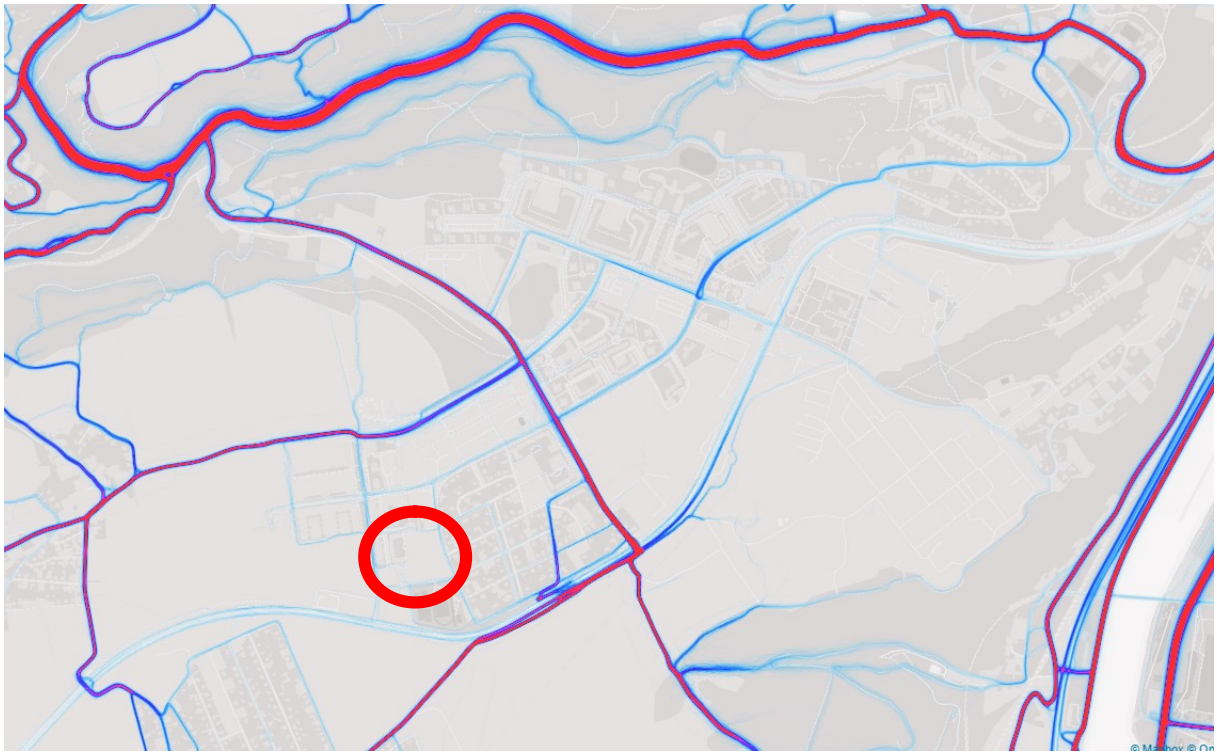
V případě Barrandova je dle uživatelské mapy strava.com patrné, že cyklisté Barrandovem spíše projíždí a využívají k tomu především ul. Štěpařská, kterou vede cyklotrasa A112, a to v návaznosti na trasu A113 směr Slivenec podél ul. Ke Smíchovu. Nejvyužívanější stopa v rámci zástavby je pak ještě ul. Werichova směr Holyně. Z mapy je dále patrný silný pohyb v Prokopském údolí a podél levého břehu Vltavy. Další velmi využívaná komunikace je ul. U Náhonu mezi Holyní a Slivencem. Samotný Barrandov je z hlediska cyklodopravy spíše výjimečným územím. Patrné je využití ul. Šejbalové – V Zálesí a využití podchodu / podjezdu pod ul. K Barrandovu.

Parkování jízdních kol a koloběžek

Žáci požadují zlepšení bezpečného parkování jízdních kol. Před ZŠ jsou sice volně stojící stojany, avšak ty fungují pouze pro krátkodobé odkládání kol (pohotovostní), tj. pro rodiče či pro krátké návštěvy ZŠ. Nutno nabídnout bezpečné a kryté stojany či prostory pro odložení kol a koloběžek po celou dobu vyučování, a to nejen pro žáky, ale i učitele – ti se však do ZŠ dopravují z věších vzdáleností. Inspirací pro zlepšení podmínek parkování může být ZŠ Kunratice.

Obr 15: příklad řešení - přístřešek před ZŠ Kunratice

Obecně platí, že dopravní cyklisté vyžadují plošný pohyb územím, nejlépe po zklidněných komunikacích, avšak při zachování komfortu pro nezávislý pohyb územím. Časté kličkování a přednosti v jízdě znamenají vysokou míru snížená komfortu použití jízdního kola pro dopravní účely. Značené koridory (cyklotrasy) pak mohou dopravním cyklistům zajišťovat tzv. sběrnici pro dálkové přesuny např. v rámci městské části nebo do MČ sousední. Běžná zvládnutelná vzdálenost pro jízdu na kole je cca do 7 až 10 km. Jízdní kolo má potenciál využití především pro jízdy na krátké vzdálenosti 2-4 km. V případě dopravy do školy je třeba počítat i s koloběžkami.



Obr. 16: Teplotní mapa pohybu cyklistů, kteří mají zapnutý některý z navigačních systémů či sledování GPS a evidují svůj pohyb na jízdním kole, zdroj: http://labs.strava.com/heatmap

Děti ze ZŠ se nyní na kolech a koloběžkách pohybují zpravidla po chodnících a vysoký potenciál lze spatřovat ve společných koridorech Chaplinovo nám. - Trnkovo nám. – ZŠ V Remízku a který by mohl dále pokračovat přímo od ZŠ směrem na západ do nové zástavby přes ul. Wassermannova.

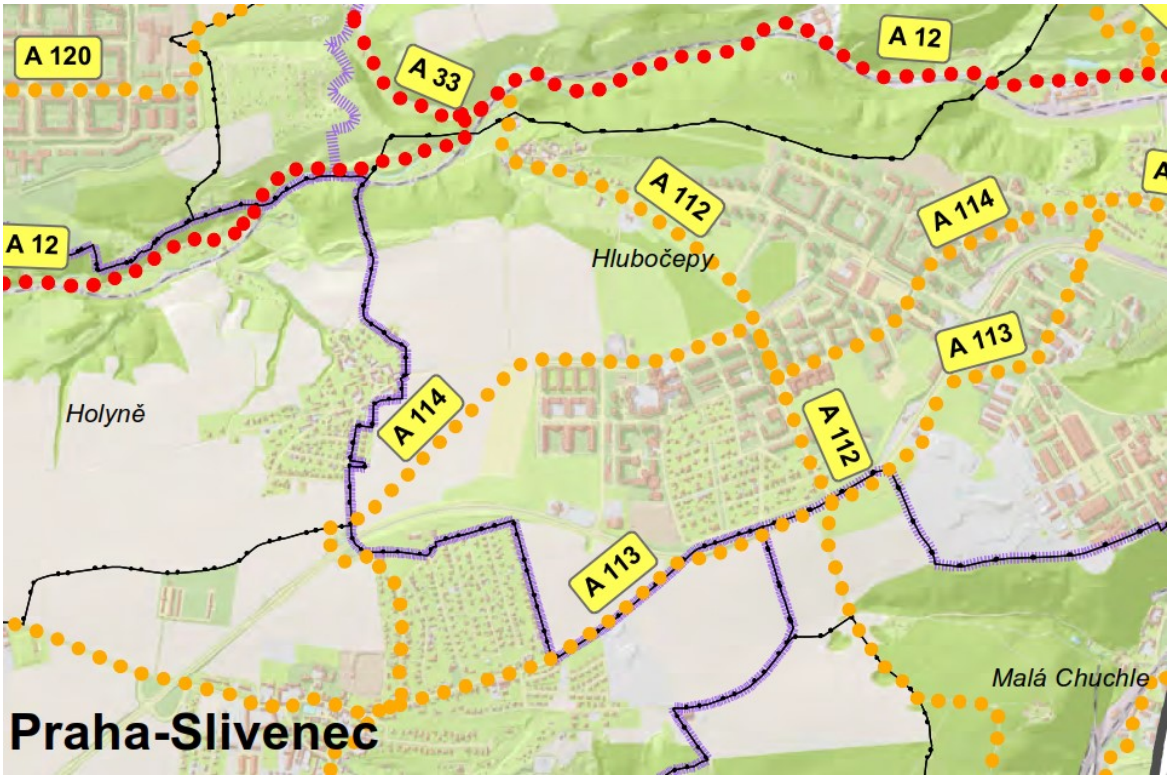
Na území Barrandova je důležité posílení možnosti pohybu cyklistů v rámci koridorů pro cyklisty – viz situace B3 a současně pro dopravní cyklisty maximální možné zklidnění nejen vnitřních obytných oblastí, ale i z hlediska sídliště sběrných komunikací, jako jsou např. ul. Voskovcova a Werichova.
Níže je výřez z uživatelské mapy Prahou na kole, která zobrazuje vedle provozovaných opatření pro cyklisty i doporučené průjezdy a koridory. V tomto ohledu se území Pražské čtvrti omezuje jen na základní stopy v území.

Obr. 17: výřez ze situace B.3 – Rozbor bezmotorových koridorů

Obr 18: Uživatelská mapa serveru Prahou na kole,

*(Vysvětlivky: **tmavě fialová** se žlutým číslem trasy znázorňuje značenou trasu,*

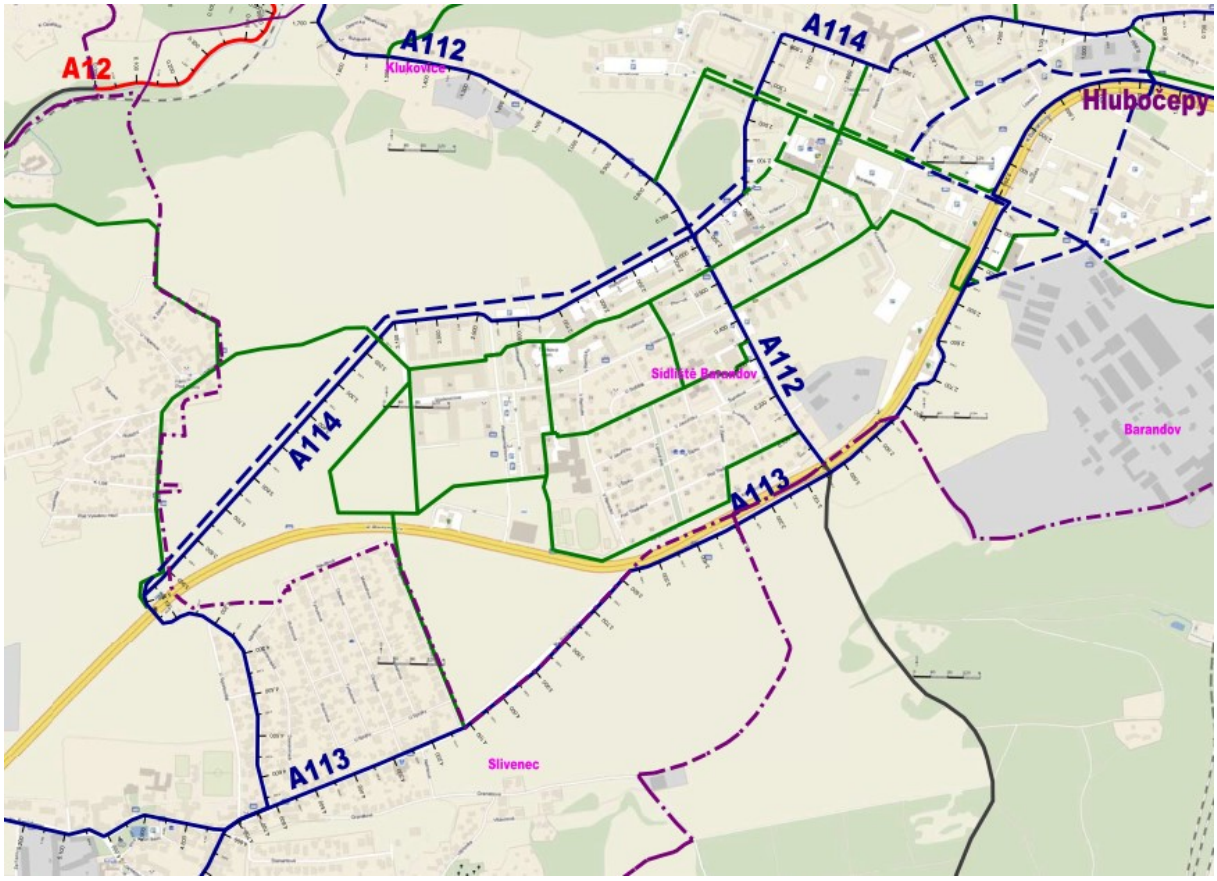
***sv. fialová** pak doporučené průjezdy územím, tečkované jsou cesty s nezpevněným povrchem)*



Obr 19: schéma výhledového systému cyklotras celoměstského systému hl. m. Prahy, zdroj: MHMP / IPR, stav 2012, praha.eu

Z výše znázorněné mapy cyklokoncepce IPRu (výhledového systému tras celoměstského významu) je zřejmé uvažované doplnění trasy A114 ul. Werichova a dále pokračování podél nové prodlužované tramvajové trati směr Holyně a Slivenec.

MČ Praha 5 disponuje platnou koncepcí cyklodopravy z roku 2008 (zpracovanou spol. ADOS, Ing. Jebavý) ve spolupráci s autorem této dopravní studie. Z níže zobrazené situace je patrné zahuštění tras celoměstského významu (které se v podstatě Pražské čtvrti pouze dotýkají), především je patrné, že místní trasy prochází v podstatě přes všech 6 řešených míst této studie:

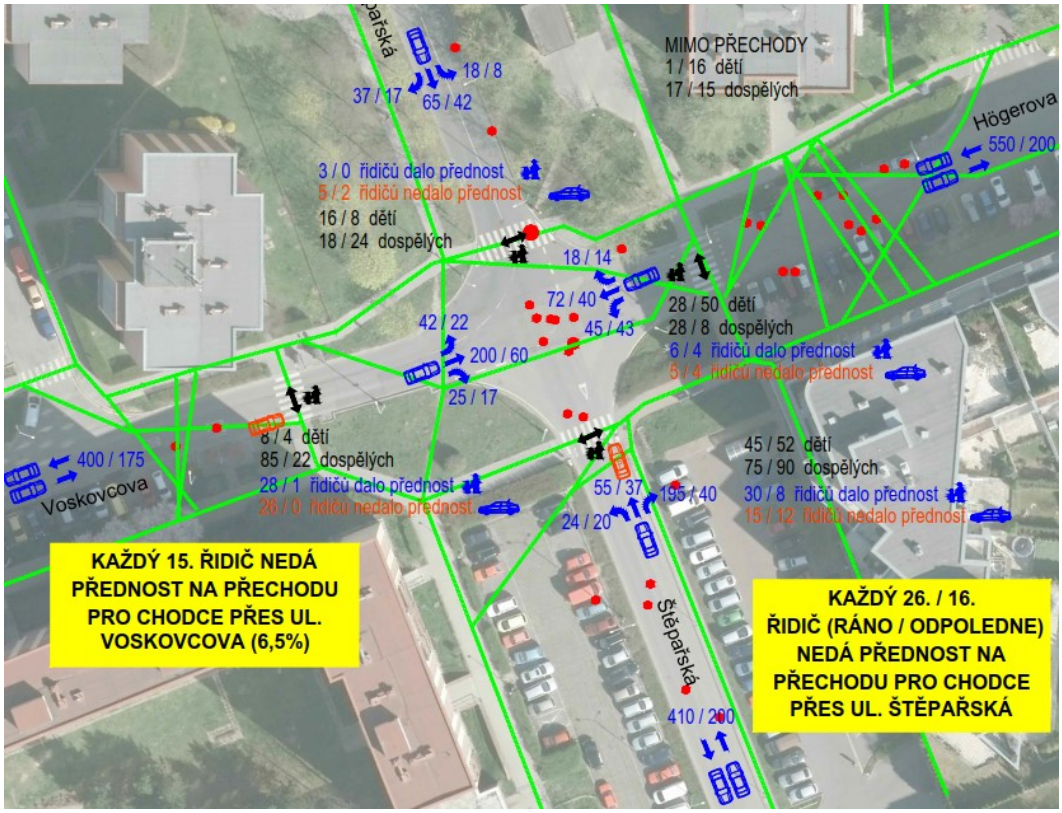


Obr 20: výřez z platné cyklokoncepce MČ Prahy 5 (ADOS, 2008)
Vysvětlivky: modré jsou hlavní trasy (II. třídy), zeleně místní trasy (III. třídy).

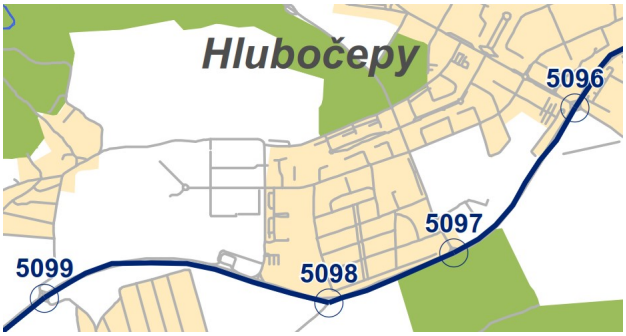
1. Z Trnkova nám. k ZŠ je třeba řešit společný koridor, stejně jako směrem k Chaplinovu nám. (poslední rekonstrukce této promenády příležitost integrovat cyklisty propásla).
2. Koridor vedený ul. U Akátu bude součástí zklidněných komunikací (obytná zóna + nově zóna 30 v ul. V Remízku).
3. Křížení s ul. Wassermannova je sice doporučeno cca nad ZŠ, avšak dle rozvoje území a logiky pohybů neznámých v roce 2008 se ukazuje, že vhodnější je přímá návaznost na ul. U Akátu.
4. Přes ul. Voskovcova v ul. Peškova a Záhorského se jedná opět o průjezd zklidněnou oblastí.
5. Ul. Werichova prochází hlavní trasa A114, kterou je nutné řešit jako celek a studie se jí nezabývá.
6. V ul. Štěpařská je nutné řešit integrační opatření nejlépe ochrannými pruhy pro cyklisty.

9. INTENZITY DOPRAVY, NEHODOVOST

Hodinové intenzity v okolí školy v době dopravy dětí do/ze školy jsou uvedeny přímo v analytických přílohách ke každému místu. Použity byly i současné intenzity sledované na síti (TSK), avšak jen jako orientační.



Obr 21: ukázka z výstupu, kdy byl sledovány i směrové pohyby / intenzity



obr 22: sledovaná síť, UDI-TSK

Ul. K Barrandovu: 44.000 / 24 hod v obou směrech (pro jeden směr cca polovina)

Nehodovost od 1. 1. 2007 do 31. 7. 2016

Nehodovost a její vyhodnocení je zaneseno a popsáno přímo v analytických situacích (*podklad http://pcr.jdvm.cz 2016).*

10. NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ

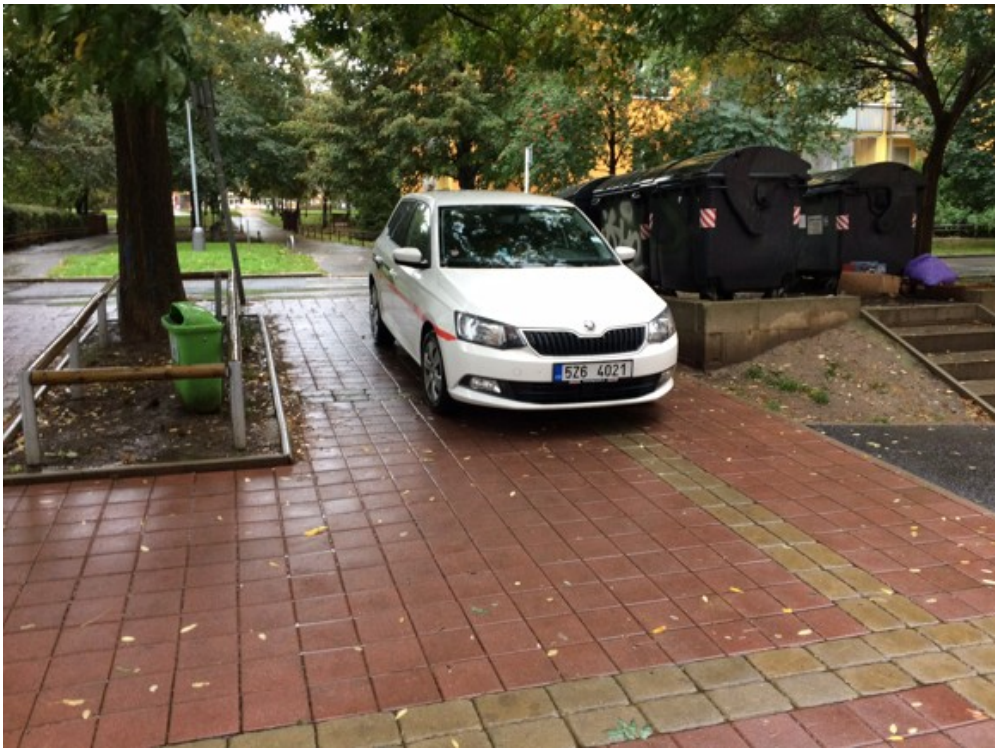
10.1. MÍSTO 1 - ULICE VOSKOVCOVA (přechod pod ZŠ)

Problémy:

- charakter prostředí neodpovídá skutečnému provoznímu využití (ve špičce převažuje pěší doprava)
- parkuje se na chodníku - v jednom z hlavních přístupů do ZŠ - nutno fyzicky zamezit
- tmavé prostředí - husté koruny stromů nepropouští světlo, chybí přisvícení přechodu
- nejsou zajištěny dostatečné rozhledové poměry
- dva úzké chodníky namísto jednoho širokého - sídlištěm prochází široký koridor, který má potenciál pro pěší a cyklistickou dopravu napříč celým sídlištěm s pokračováním do připravovaného rozšíření sídliště směr - kapacitně nedostačující a nevyhovující křížení
- špatný stavební stav / odvodnění = tvoří se louže
- celkově nevyhovující stav a vybavení v místě přechodu i v bezprostředním okolí

Navrhovaná opatření:

- místo křížení chodníku a vozovky je součástí "základního bezmotorového koridoru" sídlištěm Barrandov, který vede již z Chaplinova náměstí a má potenciál pokračovat i do nové zástavby západního Barrandova
- přímo v místě je třeba fyzicky zpomalit provoz - ve špičce dle objektivního hodnocení na základě monitoringu dopravy (viz analýzy) převažuje provoz chodců nad provozem motorových vozidel
- v místě přechodu je navržen stavební příčný práh široký s integrovaným přechodem pro chodce, v budoucnu jako sdružený s přejezdem pro cyklisty
- stavební práh má rampy ve sklonu umožňující provoz autobusů veřejné dopravy 1:15 (práh je i dostatečně dlouhý)
- celý prostor křížení bude nově osvětlen včetně bezpečnostního přisvětlení zvýšeného prahu
- vzájemné rozhledy jsou nově zajištěny odstraněním prostoru pro popelnice. Nově se rozdělují na dva prostory a přesunují dále od přechodu, blíže ke vchodům do domů (popeláři navíc nebudou zastavovat přímo u přechodu, ale v místě, kde mohou najednou obsloužit i protější popelnice)
- odstraňují se přebytečné plochy "zeleně" před vchody, které neslouží svému účelu a chodí se po nich.
- doplňují se prvky pro nevidomé a celý prostor je nově bezbariérový



Pohled ke škole přes přechod ul. Voskovcova

přechod v ul. Voskovcova (pod ZŠ)

10.2. MÍSTO 2 - ULICE V REMÍZKU

Problémy:

- charakter prostředí neodpovídá skutečnému provoznímu využití (ve špičce převažuje pěší doprava 2 až 3 násobně)
- provoz chodců je velmi nebezpečný, řidiči vozidel ohrožují chodce
- parkuje se v křižovatce, v ulici, v obytné zóně - samotná vozidla ani nemohou pak projíždět (ráno cca 10 min. naprostý kolaps dopravy)
- všichni parkující v ul. v ul. V Remízku porušují zákon - není zajištěn průjezd pro každý směr v š. 3,0 m dle zákona o provozu na PK
- parkuje se v protisměru, parkuje se i v rozporu s místní úpravou (tj. i na žlutých čárách)
- vjezdy k objektu trafostanice atd. - nevhodné bariérové řešení chodníku k ZŠ
- popelnice překáží v rozhledech při přecházení do obytné= zóny, obytnou zónou přichází i družina v odpoledních hodinách

Navrhovaná opatření:

- ul. V Remízku označena jako zóna 30 (šířka vozovky 5,0 m)
- ul. U Akátů ponechána jako obytná zóna (vjezd 3,5 m)
- ve výše uvedeném smyslu je třeba křižovatku zrealizovat i stavebně, neboť tudy prochází značné intenzity chodců, primárně dětí (+ družina)
- častý výskyt dětí (jednotlivců i skupin) vyžaduje řešení v místě ukončení / začátku obytné zóny samostatnou bezbariérovou rampu v návaznosti na přidružený prostor zóny 30 ul. V Remízku - takto je možné překonávat křižovatku mimo její centrální prostor, jako se děje v současnosti.
- v kritickém místě křižovatky dochází v návrhu k jasnému vymezení hlavního a přidruženého prostoru a zmenšení křižovatkové plochy
- v obytné zóně se doporučuje vymezit parkovací / odstavná stání
- všechny vjezdy přes chodník podél ul. V Remízku je třeba provést jako chodníkové přejezdy s krátkými rampami a varovnými pásy (současné řešení je nevhodné a bariérové)
- v ul. V Remízku je třeba jasně vymezit parkování při západní straně
- doporučuje se zrušení středového "zeleného" pásu a nahradit ho alejí menších stromů do rabátek s mlatovým / pochozím povrchem
- doplňují se prvky pro nevidomé a celý prostor je nově bezbariérový
- přechod směr ul. Voskovcova je třeba taktéž upravit - zajistit rozhledy pomocí fyzického zamezení parkování v rozporu se zákonem

V ul. V Remízku v jednu chvíli před vyučováním vytvoří takováto situace – v podstatě už nelze projet žádným směrem

10.3. MÍSTO 3 - ULICE WASSERMANNOVA (vedle ZŠ)

Problémy:

Prostor mezi MK Wassermannova a ZŠ:
- velká plocha křižovatky u přechodu blíže ZŠ, ve které se parkuje i na přechodu
- obytná zóna pro provoz do/ze ZŠ nevyhovující - úzký koridor, louže, tmavé prostředí
- nejsou zajištěny vzájemné rozhledy na přechodu

Obousměrná kom. Wassermannova:
- rychlá jízda vozidel přes přechod dále od ZŠ i přes umístěné prahy
- parkování těsně u přechodu

Navrhovaná opatření:

Prostor mezi MK Wassermannova a ZŠ:
- jižní úsek obytné zóny od ul. Wassermannova k ZŠ provést jako chodník s povoleným vjezdem jízdních kol
- motorová doprava pouze v severní části, tj. zaslepení a umožnění otáčení na konci, tuto komunikaci nutno rozšířit na 5,0 m, vymezit parkování
- rozšíření plochy zeleného středového prostoru se stromy do křižovatky, rozšíření plochy pro chodce
- minimalizace vozovkových ploch pro automobilovou dopravu
- přechod a navazující úsek navržen na zvýšené ploše
- doplnění bezbariérových úprav
- odstranění keřů bránících ve výhledu
- přisvětlení a úprava odvodnění

Obousměrná kom. Wassermannova:
- posun přechodu jižním směrem a srovnání s přechodem ve východní jednosměrné části ul. Wassermannova
- rozdělení přechodu na dva vložením dělícího ostrůvku
- celý prostor možné provést jako příčný práh široký
- rozšíření chodníkové plochy západní směrem a příprava pro navazující bezmotorový koridor, společného provozu chodců a cyklistů
- po zprovoznění pro cyklisty provést přechody jako sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty (V8c)

Pohled přes jednosměrný úsek ul. Wassermannova směrem ke škole

5AS 4736

Řidič neumožňuje chodci přecházet

Rychlá jízda přes přechod i přes přítomnost montovaných retardérů
(uzpůsobených provozu autobusů zpravidla nefungují pro vozidla osobní)

10.4. MÍSTO 4 – VOSKOVCOVA x ŠTĚPAŘSKÁ

Problémy:

- rozlehlá plocha křižovatky, která se v některých směrech složitě obchází (přes západní rameno k severu směr tramvajové zastávky),
- hlavní / vedlejší neodpovídá poptávce: problém s intenzitami však mimo tuto křižovatku (paralelní trasa podél ul. K Barrandovu, ulicemi Högerova - Pražského - Slivenecká - Kosořská - Hlubočepská)
- keře zabraňují rozhledům a přehlednosti křižovatky
- nepříznivé sklonové poměry

Navrhovaná opatření:

- návrh okružní křižovatky - zvýšení plynulosti provozu (intenzity převažují Štěpařská jih do ul. Tréglova, přitom hlavní vede ze Štěpařská sever do ul. Voskovcova z důvodu provozu BUS ve stoupání, křižovatka je velmi nehodová, řidiči se na provoz chodců již nesoustředí
- přestože prostorově je řešení nepříznivé, v kontextu místa se nejedná o až takový problém, pouze pěší vazby se za podmínek dodržení odsunutí 5m přechodů od vnějšího okraje OK dostává na jižní i severní straně do nepříznivější polohy
- FINÁLNÍ PROSTOROVÉ ŘEŠENÍ NUTNO PROVĚŘIT PODROBNOU DOPRAVNĚ INŽENÝRSKOU A TECHNICKOU STUDIÍ (NUTNO DEFINOVAT PROSTOROVÉ I VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ, URČIT POLOHU ZÁPADNÍHO PŘECHODU, DOŘEŠIT CHODNÍKOVÉ PLOCHY A OPATŘENÍ V NÁVAZNOSTI NA PARKOVÁNÍ - OPĚRNÉ ZÍDKY APOD.)

Křižovatka je velmi rozlehlá, intenzity v jednotlivých směrech neodpovídají uspořádání křižovatky, hlavní je zde určena provozem autobusové dopravy

10.5. MÍSTO 5 – WERICHOVA (PŘECHOD POD TRNKOVÝM NÁM.)

Problémy:

- chodci musí dávat pozor na rozjíždějící se tramvaj, navazovat v podstatě oční kontakt s řidičem anebo čekat na jeho zazvonění, zda se bude rozjíždět do smyčky (zpravidla většina chodců z první poloviny tramvaje přejde před tramvají, neboť řidič kontroluje, zda všichni na konečné vystoupili)
- absence chodníků a zpevněných ploch v západním směru ul. Werichova
- parkování těsně u přechodu přes vozovku v ul. Werichova
- rychlí jízda vozidel v místě přechodu práh umožňuje pojezd autobusů, tj. jedná se o práh s větším poloměrem zakřivení, tj. pro jízdu osobních vozidel nemá prvek zklidnění dopravy odpovídající funkci

Navrhovaná opatření:

- návrh umístění nového zvýšeného prahu s integrovaný přechodem pro chodce, vč. přisvícení a zajištění odvodnění komunikace
- smyslem řešení je fyzické zajištění zpomalení všech vozidel (nejenom nákladních a vozidel BUS) a zajištění správné funkce přechodu pro chodce, tj. zamezení parkování v těsné blízkosti současného přechodu
- nově se doplňují i prvky pro nevidomé a zajišťuje plná bezbarierovost příčného překonání ul. Werichova v návaznosti na tramvajové zastávky
- úprava vyvolá posunutí zastávky BUS pro náhradní autobusovou dopravu pro účely výluky, tj. prosloužení nástupní hrany (vybudování prodloužení chodníku a přesun označníku a dopravního značení). Variantně lze zastávku odsunout před přechod (zastávku ve směru do centra).
- rampy zvýšeného stavebního prahu jsou ve sklonu umožňující provoz BUS, stejně jako délka prahu, která umožňuje provoz kloubových autobusů

Přechod přes ul. Werichova

Absence zpevněných ploch a chodníků

Přecházení přes tramvajovou trať

10.6. MÍSTO 6 – VOSKOVCOVA x PEŠKOVA

Problémy:

- přechod přes Voskovcovu je nevyhovující - nejsou zajištěny rozhledy
- prvky pro zpomalení dopravy fungují pro veřejnou dopravu, zřídkakdy pro dopravu osobní automobilovou
- přechod přes Peškovu je odsazen tak, že ho využívá minimum chodců
- v křižovatce chybí řešení od zastávky BUS do sídliště směr Peškova, chodci přechází přes hlavní Voskovcovu

Navrhovaná opatření:

- návrh umístění nové zvýšené křižovatky - fyzické zpomalení dopravy
- upravená nároží / zkrácení přechodů, rozšíření chodníkových ploch
- úprava polohy přechodů + nový přechod přes západní rameno - zajištění přístupu zastávka vs. budovy severně od ul. Voskovcova
- zajištění rozhledů (odsun kontejnerů / kácení keřů)
- nově prvky pro nevidomé, plná bezbarierizace křižovatky
- nové veřejné osvětlení a přisvícení
- úprava odvodnění

Keře v křižovatkách a těsně u přechodů jsou častým problémem na sídlišti Barrandov

Pohled z přechodu (vlevo) a pohled na přechod (vpravo)

Přechod přes ul.Záhorského

11. MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

Všechna navrhovaná opatření se nachází na pozemcích a na komunikacích ve vlastnictví hl. m. Prahy a správy TSK, resp. MČ (dle příslušnosti) vyjma následujících souvisejících či navazujících úprav:

Ad místo 1 – přechod Voskovcova: jižně od přechodu ul. Voskovcova bude při rekonstrukci celého bezmotorového koridoru směrem ke škole stavba těsně hraničit s pozemky ve vlastnictví společenství vlastníků a soukromého pozemku (zelené plochy kolem budov).

Ad místo 3 – Wassermannova: západně od ul. Wassermannova se nachází pozemky Wassermannova Development, s.r.o., které nebudou při realizaci přechodu dotčeny. Výstupní a nástupní hrana autobusové zastávky je Na zmíněných pozemcích v celém svém rozsahu.

12. ORIENTAČNÍ PROPOČET NÁKLADŮ

Orientační propočet nákladů na jednotlivá opatření je uveden v tabulce pod textem. Zpravidla bude třeba řešit stavební povolení, v některých případech i související vyvolané ÚR (veřejné osvětlení či změna využití plochy). Ceny jsou uvedeny vč. rozpočtové rezervy 10%, avšak bez DPH a bez započtení nákladů nutných na veškerou agendu a přípravu (zhotovení projektové dokumentace), která činní cca 8-10% z celkové ceny inv. nákladů.

Řešení křižovatky Voskovcova x Štěpařská je třeba řešit podrobnou studií proveditelnosti, která určí možnosti řešení a případné další vyvolané úpravy, terén je svažitý a pro další přípravu je nutné geodetické zaměření, dopravně inženýrské posouzení atd.

místo		*odhad inv. nákladů (mil. Kč)*
1	**Voskovcova** (práh + chodníky)	**2,2**
2	**V Remízku** (bez parkoviště)	**3,5**
3	**Wassermannova** (oba přechody + obytná zóna)	**5,5**
4	**Voskovcova x Štěpařská**	**9**
5	**Werichova**	**1,7**
6	**Voskovcova x Peškova** (křižovatka)	**4,5**
	celkem bez křižovatky Voskovcova x Štěpařská (4)	**17,4 mil. Kč**
	celkem za všechny úpravy dle studie	**26,4 mil. Kč**

13. NÁVRH ETAPIZACE PŘÍPRAVY

Opatření byla navržena tak, aby byly minimalizovány investiční náklady, avšak při dodržení odpovídajících standardů především s ohledem na bezpečnost. **Řešená místa je třeba řešit komplexně, neboť samy o sobě jednotlivé prvky zklidnění zpravidla nefungují - požadovaného efektu zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu tak lze docílit především vhodnou kombinací těchto prvků.**

Pro stavební úpravy je nutno dále schválit priority přípravy v kontextu dalších úprav v celém hl.m. Praze (akce BESIP, RFD MHMP). Dle toho se bude odvíjet příprava v rámci pověřené organizace TSK, hl. m. Prahy. Další možností je příprava PD z investic MČ Praha 5 s následným předáním PD se stavebním povolením k realizaci z prostředků TSK.

Jednotlivá místa lze řešit samostatně a stejně tak uvádět do provozu, tj. jsou z provozního hlediska nezávislá. Jediné místo – ul. Wassermannova lze rozdělit na dvě části (východní a západní), avšak z hlediska přípravy i realizace se doporučuje tuto oblast řešit jako celek u za cenu nemožnosti zasáhnout do pozemku Wassermannova develompent, s.r.o., kterým není stavba západního přechodu podmíněna. Případné integrační úpravy pro cyklisty v rámci vozovky, které mohou navazovat v ul. Wassermannova, lze řešit samostatně.

14. ZÁVĚRY

Dopravní studie Bezpečné cesty do školy se v první části zabývá analýzou současného stavu dopravy na komunikacích v okolí ZŠ Barrandov II. Jedná se o místa vytipovaná dětmi ZŠ. Za účelem snížení negativních vlivů dopravy v okolí školy (především na cestách do školy), byla navržena řada moderních zklidňujících a bezpečnostních opatření, která nejen že usnadní pohyb dětem (především pěšky, druhotně pak na kole či koloběžce), ale také zároveň zajistí celkovou bezpečnost a přehlednost veřejného prostoru na cestách žáků do školy.

Sám o sobě tento dokument (a jeho postupné naplňování formou postupných realizací) nezaručuje zvýšení bezpečnosti provozu v celé řešené oblasti. Postupné realizace však budou zlepšovat podmínky lokálně, v případě, že budou realizovány všechny a na ně budou navazovat liniová či plošná opatření (zřízení zóny 30 apod.) lze do jisté míry očekávat i plošný pozitivní efekt.

Nutná je koordinovaná příprava realizace jednotlivých akcí ve spolupráci MČ a MHMP a jejich servisních organizací. Nezbytná je osvěta a práce školní komunity. Problémem je zpravidla chování rodičů v automobilech v okolí ZŠ, což je velmi úzká a známá cílová skupina, se kterou lze jednoduchým způsobem pracovat.

Studie řeší pouze 6 nejproblematičtějších míst z pohledu žáků ZŠ, ostatními místy se je třeba zabývat samostatně, nejlépe podnětem ZŠ k řešení směrem k MČ.

S odstupem času se doporučuje provést dotazníkové šetření nové (po některé významnější realizaci směřující ke zlepšení v okolí ZŠ) a provést vyhodnocení.

Priority odpovídají číselnému označení opatření, neboť takto byly seřazeny dle četnosti upozornění od dětí. **V první řadě je třeba řešit přechod v ul. Voskovcova, dále prostor v ul. V Remízku, nejlépe společně s novým parkovištěm, dále pak úpravy v ul. Wassermannova, přecházení v ul. Werichova směrem k tramvajové zastávce a v ul. Voskovcova pak obě zmíněné křižovatky. V ul. Voskovcova se nachází celkem 3 místa s navrženými opatřeními, tj. může se ve výsledku jednat o efekt bodových řešení zklidnění v linii, tj. ve výsledku o liniové zklidnění dopravy.**

Celková cena výše uvedených úprav se pohybuje kolem 17,5 mil. Kč a to bez křižovatky Voskovcova x Štěpařská. Ta se odhaduje v horším scénáři na cca 9 mil. Kč za realizaci.

15. LITERATURA

Sbírka zákonů číslo 398/ 2009 – o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
vyhláška č. 30/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů
zákon 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů
ČSN 73 61 10 – Projektování místních komunikací
ČSN 73 64 25-1 – Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: navrhování zastávek
TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
TP 85 – Zpomalovací prahy
TP 132 – Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích
TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
TP 145 – Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi
TP 218 – Navrhování zón 30
TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty

V Praze dne 23. 11. 2016 Ing. Květoslav Syrový

VYSVĚTLIVKY:

-	*HDP*	*hlavní dopravní prostor (vozovka)*
-	*PP*	*přidružený prostor*
-	*DZ*	*dopravní značení*
-	*DÚR*	*dokumentace k územnímu řízení*
-	*DSP*	*dokumentace ke stavebnímu povolení*
-	*NAD*	*nákladní automobilová doprava*
-	*PID*	*Pražská integrovaná doprava*
-	*MHD*	*Městská hromadná doprava*
-	*IZS*	*Integrovaný záchranný systém (hasiči, záchranná služba, Policie)*
-	*SSZ*	*Světelné signalizační zařízení*
-	*ÚDI TSK*	*Útvar dopravního inženýrství – Technická správa komunikací*
-	*MHMP*	*Magistrát hlavního města Prahy*
-	*MČ*	*Městská část*
-	*VO*	*veřejné osvětlení*

---

všechny fotografie: autor dopravní studie

16. ZÁPISY Z JEDNÁNÍ

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY 2016

Fakultní základní škola a mateřská škola při PedF UK Barrandov II

Pracovní skupina

9. 6. 2016

Přítomni: dle prezence

1. Představení motivace školy pro zapojení do programu – vlastní úsilí o zlepšení prostoru před školou i dopravní situace – podpora projektem BCŠ

   Vlastní úprava metodiky programu BCŠ – zařazeno mapování i ve ŠD – specifika: pohyb s velkou skupinou dětí; samostatná mapa i výsledky dotazníků (vyplnily družinářky

2. Žákovská prezentace – viz CD
   39 nebezpečných míst
   Opakované problémy:
   - Prování rodičů, který dováží děti autem „Rodiče si protiřečí, vozí děti autem, protože považují dopravní situaci za nebezpečnou, a tím sami nebezpečí zvětšují." (žákyně)
   - Bezohlednost řidičů, nerespektování chodců ve vozovce
   - Nepřehledné přechody – keře, kontejnery na odpad „Děti by měly mít přednost před kontejnery na odpad" (pí. Tesková)
   - Absence pěšího propojení (Slivenec, Holyně)
   - Sociálně patologické jevy a temné průchody

3. Prezentace účelu dopravní studie – p. Syrový

4. Debata – výběr pěti míst, pro která bude zpracována dopravní studie

Místo A „pod školou", ul. Voskovcova

- Společné řešení pro přechod a vjezd na sousední parkoviště
- Přemístění kontejnerů
- Řešení „zeleného" prostoru mezi školou a ul. Voskovcova – potřeba zjistit vlastníka pozemku
- Parkování zásobovacích aut
- Analýza chování chodů

Místo B ul. U Akátů, východní směr od školy

- Přizpůsobit charakteru obytné zóny
- Zpřehlednit
- Parkování rodičů/zaměstnanců školy

- Nedostatečné osvětlení ulice

Místo C Wassermannova x U Kaskád

- Společné řešení pro 3 místa z mapek
- Nepřehledné přechody, šikmý přechod, návaznost na ulici vedoucí ke škole – vyznačit jako obytnou zónu
- Wassermannova využívána při objíždění kolony na hlavní ul. K Barrandovu
- Prostor zastávky konečné autobusu – nevyřešené majetkoprávní vztahy
- Chybí pěší propojení ve směru k Akvaparku
- Zvážit možnost přesunu zastávky

Místo D křižovatka u Alberta

- nutný monitoring dopravní situace
- objíždění kolon na hlavní ul. K Barrandovu

Místo E Přechod u konečné tram ul. Werichova

- Nepovolené parkování v prostoru nouzové zastávky autobusu – možné stavební řešení zaručující ochrannou zónu přechodu
- Světelná/zvuková signalizace v prostoru zastávky – není jasné, kdy se tram rozjede; p. Horatius – nebezpečné spíše na západním konci otrůvku, kde tram není vidět v zatáčce a má velkou rychlost
- Ul. Werichova potenciálně páteřní směrem k novému sídlišti v Holyni

OSTATNÍ:

Podchod: řešení projedná p. senátor Láska s p. místostarostou Šollem; stavební úpravy (zúžení, nová světla, odstranění"postele", zákouti) výmalba, obrázky

Hromadná rešerše umístění kontejnerů u přechodů – k řešení s OD a OŽP MČ P5

Koncepce propojení směrem ke Slivenci – nutné udělat chodníky/cyklostezku, podchody pod ul. K Barrandovu

Zápis ze setkání č. 3 ve věci

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY – ZŠ BARRANDOV II,

Dne 3. 11. 2016

Účastníci dle prezence

1. Představení projektu – Ing. Syrový

Vycházelo se jednak ze subjektivních dat získaných od žáků a rodičů a jednak z objektivního zhodnocení situace v rámci monitoringu dopravy (intenzity jednotlivých druhů dopravy, nehodovost, vybrané interakce mezi jednotlivými účastníky provozu). Výsledky průzkumů jsou součástí situací označených v dopravní studii jako přílohy řady C.
Návrh zahrnuje i síť „zelených chráněných koridorů“, jak je plánována v rámci územního rozvoje, platného cyklogenerelu Prahy 5 a v rámci územní studie od atelieru A69. Ing. Syrový tyto podklady shrnul do jednoho, protože se vzájemně doplňují.
Návrhy pro jednotlivá místa:
Místo č. 1 - Voskovcova

- Sdružení obou paralelních chodníků v jeden
- Rozšíření plochy přechodu
- zvýšený práh pro přechod, rychlost 20 km/hod
- přesun kontejnerů
- Přisvícení, bezbariérovost, prvky pro slepce
- Navazující chodník s povoleným vjezdem kol směr Trnkovo nám. i ZŠ
- V další přípravě nutno zvážit, zda je problém strom na jižní straně chodníku (podnět, Ing. Břeský PČR), projektant v tomto nespatřuje závadu, strom je od hrany chodníku/přechodu ve vzd. 3 m

Místo č. 2 – křižovatka V Remízku x U Akátů

- V remízku: Zóna 30 + lokální zúžení v místě přechodu mezi ul. U Akátů a Voskovcova
- Zvýšená plocha křižovatky V Remízku x U Akátů
- Ul. U Akátů – zjednosměrnění ke škole
- V jihovýchodním nároží nově zpevněná plocha chodníku pro umožnění překonání kom. V Remízku po místě po přecházení, resp. po přechodu (připomínka, Mgr. Syrová)
- chodník navržen jako bezbariérový v celé délce (vjezdy do sousedních pozemků přes chodník jako chodníkové přejezdy)
- Alternativní místo pro parkování rodičů – viz místo č. 3
- V ul. V Remízku (nad řešenou křižovatkou) je možné umístit kolmé parkování, nutno odsunout chodník a provést ho jako nový blíže k ZŠ, otázkou je zda se může jednat o součást investice MHMP BESIP (případně sdružená investice)

Místo č. 3 - Wassermannova

- jako obytná zóna pouze severní úsek na konci s možností otáčení, rozšíření o 1 m na úkor zeleného ostrůvku
- Jižní úsek jako chodník s povoleným vjezdem jízdních kol – od knihovny v přímém směru až za sběrnou komunikaci Wassermannova
- Zřízení „K+R“ parkovacích míst (zatím 4x) v jednosměrné místní části ul. Wassermannova, provedení svislého značení bude upřesněno v rámci realizačního projektu
- Zvýšená plocha křižovatky, protažení kvůli autobusu a současně zachování parkování a principu změny úrovně mezi místní kom. III. třídy (Wassermannova) a IV-. třídy (obytná zóna směr ZŠ)

- Narovnání pěší trasy přes ul. Wassermannova, ostrůvky pro přecházení, přechod na zvýšeném prahu
- Nabízí se pokračování stezky pro chodce a cyklisty směr Slivenec, avšak soukromý pozemek Developmentu.

Místo č. 5 - Werichova (u tramvaje)

- Zvýšený příčný práh s integrovaným přechodem pro chodce
- Jižní hrana chodníku do vozovky, vozovka v místě zvýšeného prahu zúžena na 6,0 m
- Přisvícení a prvky zajišťující bezbariérové řešení
- Přecházení u konečné tram není tak nebezpečné – je oční kontakt s řidičem, horší situace je na opačné straně na odjezdu do centra a křížené s koncem cyklostezky

Místo č. 6 - Voskovcova x Peškova

- Nová zvýšená křižovatková plocha
- Zkrácení délky přechodů, nový přechod přes západní rameno Voskovcova pro účely přístupu na zastávku (dnes se přebíhá vozovka)
- Vytažení všech nároží do vozovky, zmenšení vozovkových ploch
- odsunutí kontejnerových stání dále od přechodu

Místo č. 4 – Voskovcova x Štěpařská

- Nejnehodovější místo, hlavní je ve směru provozu linek BUS MHD, avšak intenzity převažují ve směru ul. Tréglova z (důvodu zkracování si jízdy směr Barrandovský most a centrum namísto ul. K Barrandovu ul. Hlubočepská)
- Návrh okružní křižovatky (OK), která zvýší plynulost a zásadním způsobem právě bezpečnost
- prodlouží se sice pěší trasy (nutno odsunout severní a jižní přechod od okružního řešení křižovatky), avšak opět se na přechodech zvýší bezpečnost (řidiči spíše sledují provoz ostatních vozidel, než-li reagují na chodce)
- Projektant doporučuje řešit navazující podrobnou technickou studii proveditelnosti na základě podrobného geodetického zaměření, zásahy do inženýrských sítí a především zajištění vhodného výškového řešení především jihozápadního nároží OK, podrobné řešení v rámci této dopravní studie je již nad rámec prací

2. Diskuze

Ad č. 1 p. Růžička – dotaz na protiparkovací sloupky – s větším počtem p. Syrový souhlasí
Adč. 2
pí. Tesková poukazuje na nutnost přesunout kontejnery – p. Syrový: ano nabízí se místa v řadě parkování v rámci vozovky pod křižovatkou
místa pro přecházení – lze nahradit přechodem pro chodce, u ZŠ je to možné i v rámci zóny 30
p. Růžička upozorňuje na nutnost doplnit žlutou čáru na rovnou stranu T křižovatky – bude doplněno
Ad č. 3
Krátce diskutováno parkování na střeše objektů CO v gesci MHMP resp. Správy služeb hl. m. Prahy
Konečná autobusu – nelze řešit z důvodu soukromého vlastnictví pozemků (chodník a nástupiště je zcela na pozemku ve vl. právnické osoby)
p. Vaněk – dotaz na možnost rozšíření slepá komunikace pod bazénem, kam rodiče často zajíždějí – ano je možné využít, avšak nebylo v rámci studie podrobně prověřeno
zástupkyně družiny – rodiče také parkují přímo u bazénu – nelze však doporučit oficiálně
p. Horatius – zprůjezdnění obytné zóny, tj. ponechání souč. modelu (aby se vozidla nemusela otáčet) - p. Syrový – zásada je: nezatahovat dopravu tam, kde být nemá a zde by se jednalo v podstatě u kosmetickou úpravu současného neutěšeného stavu – nutno zajistit řádný koridor pro chodce i cyklisty, alespoň v režimu chodníku s povoleným provozem jízdních kol. Koridor je součástí „zelených bezmotorových koridorů“ Barrandova a okolí.
Ad č. 5

p. Horatius se ptá na možnost protáhnout cyklostezku podél ul. Werichova – p. Syrový: je nutno řešit komplexněji v rámci celé oblasti, nejen lokálně, tj. takto není předmětem projektu BCŠ
Ad č. 6
Pí. Frejlachová upozorňuje na zbytkovou zeleň v nárožích – p. Syrový: bude upraveno
p. Růžička požaduje sjednocení omezení rychlosti na 20 km/hod - p. Syrový: bude upraveno
Ad. č. 4
Je potřeba podrobná studie
Přítomní se shodují, že okružní křižovatka je přijatelné dopravní řešení, které zklidní dopravu a má potenciál zabránit vysoké nehodovosti

3. Závěry

- Účastníci obdrží souhrnné návrhy v PDF, týden na připomínky
- Nutnost informovat obyvatele o plánovaných opatřeních: škola – informační kampaň v rámci třídních schůzek, p. Malík – možnost účasti MČ – na webu / v radničním periodiku
- p. Šolle – MČ si musí vydefinovat, jak se k návrhu postaví – možnost realizace některých opatření z prostředků MČ
- p. Palavský – spolupráce s Ateliérem A69 – p. Syrový předá podklady ale zakázka musí přijít ze strany MČ
- další postup: projektant požádá o koncepční stanovisko IPR, dále o vyjádření PČR, do konce listopadu předá studii ZŠ
- do konce listopadu bude svoláno (předběžně v pátek 25. 11. 2016 od 9:00 v ZŠ) finální setkání pracovní skupiny, na kterém proběhne předání studie: projektant – ZŠ – MČ – MHMP.

17. STANOVISKA ČLENŮ PRACOVNÍ SKUPINY

PRAHA PRAGUE PRAGA PRAG

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Vnitřní sdělení

Pro	**Bezpečné cesty do školy (BESIP; Pražské matky, o.s.)**	Datum	**10.11. 2016**
Vyřizuje	**KVP – Ing. arch. Kateřina Frejlachová**		
Č. j.	---	Počet stran	**7**
Věc	**ZŠ V remízku, P5 - Barrandov**		

Obecná doporučení:
- městské části P5 doporučujeme iniciovat vznik návazné studie, která by řešila předprostor základní školy (tzv. „náměstíčko U pegase"), tedy prostranství mezi křižovatkami
- specifikovat materiálové řešení povrchů chodníků upravovaných křižovatek – z koncepčního hlediska (návaznost na asfalt / stávající dlažby / nová dlažba - iniciace předláždění celého navazujícího chodníku)

ad 1 křižovatka Voskovcova
- pozor na bezbariérové umístění kontejnerů

ad 2 V Remízku
- zvážit, zda místo baliset nepoužít stejné litinové sloupky jako ve zbytku křižovatky
- prověřit možnost, zda není vhodnější místo pro přecházení nahradit přechodem pro chodce

ad 3 Wassermanova
- otázka, zda neshlukovat K+R stání do jednoho místa (tzn. zda už není jedno místo nad křižovatkou zbytečné) – větší přehlednost

ad 4 Voskovcova x Štěpařská
- o.k. principiálně ano, ale v návrhu se snažit o kompaktní tvar křižovatky, tak aby vznikl celkově kvalitní prostor, i za cenu přeřešení trasování pěších chodníků a zelených ploch v širším prostoru

ad 5 Werichova
- bez připomínek

ad 6 Voskovcova x Peškova
- po zapracování zbytkových zel. ploch v nárožích, náročných na údržbu a fragmentujících prostor – bez připomínek

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@urm.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

1

PRAŽSKÉ MATKY

Pražské matky
Muchova 13
160 00 Praha 6
prazskematky@ecn.cz

www.prazskematky.cz | www.facebook/prazskematky | IČO: 45246220 | č. ú.: 2400373913/2010

Tato dopravní studie je výsledkem společného projednání na pracovní skupině v průběhu projektu Bezpečné cesty do školy 2016 na ZŠ Barrandov II a pracovní skupina se shodla na její výsledné podobě. Členové pracovní skupiny měli možnost vyslovit své připomínky k navrženým opatřením, které byly do studie zapracovány.

Jméno: **nprap. Pavlína Holcmanová**
vrchní inspektor

Organizace: **Policie České republiky**
Obvodní ředitelství policie Praha II.
místní oddělení Barrandov
152 00 Praha 5, Werichova 981

Podpis:

Datum 13. 11. 2016

PRAŽSKÉ MATKY

Pražské matky
Muchova 13
160 00 Praha 6
prazskematky@ecn.cz

www.prazskematky.cz | www.facebook/prazskematky | IČO: 45246220 | č. ú.: 2400373913/2010

Tato dopravní studie je výsledkem společného projednání na pracovní skupině v průběhu projektu Bezpečné cesty do školy 2016 na ZŠ V Remízku náměstí a pracovní skupina se shodla na její výsledné podobě. Členové pracovní skupiny měli možnost vyslovit své připomínky k navrženým opatřením, které byly do studie zapracovány.

Jméno: Bc. Lazar Vít

Organizace: Městská policie Praha

Podpis:

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
Městská policie hl. m. Prahy
Obvodní ředitelství Praha 5
Okrskova služebna
Krškova 807/21
152 00 Praha 5

Datum: 23.11. 2016

PRAŽSKÉ MATKY

Pražské matky
Muchova 13
160 00 Praha 6
prazskematky@ecn.cz

www.prazskematky.cz | www.facebook/prazskematky | IČO: 45246220 | č. ú.: 2400373913/2010

Tato dopravní studie je výsledkem společného projednání na pracovní skupině v průběhu projektu Bezpečné cesty do školy 2016 na ZŠ Barrandov II a pracovní skupina se shodla na její výsledné podobě. Členové pracovní skupiny měli možnost vyslovit své připomínky k navrženým opatřením, které byly do studie zapracovány.

Jméno: Ing. Ladislav Sechter

Organizace: Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Podpis:

Datum 22.11.2016

Pražské matky
Muchova 13
160 00 Praha 6
prazskematky@ecn.cz

www.prazskematky.cz | www.facebook/prazskematky | IČO: 45246220 | Č. ú.: 2400373913/2010

Tato dopravní studie je výsledkem společného projednání na pracovní skupině v průběhu projektu Bezpečné cesty do školy 2016 na FZŠ Barrandov II, V Remízku, Praha 5 a pracovní skupina se shodla na její výsledné podobě. Členové pracovní skupiny měli možnost vyslovit své připomínky k navrženým opatřením, které byly do studie zapracovány.

Jméno:

Organizace:

Podpis:

Datum

Pražské matky
Muchova 13
160 00 Praha 6
prazskematky@ecn.cz

www.prazskematky.cz | www.facebook/prazskematky | IČO: 45246220 | Č. ú.: 2400373913/2010

Tato dopravní studie je výsledkem společného projednání na pracovní skupině v průběhu projektu Bezpečné cesty do školy 2016 na FZŠ Barrandov II, V Remízku, Praha 5 a pracovní skupina se shodla na její výsledné podobě. Členové pracovní skupiny měli možnost vyslovit své připomínky k navrženým opatřením, které byly do studie zapracovány.

Jméno:

Organizace:

Podpis:

Datum

Pražské matky
Muchova 13
160 00 Praha 6
prazskematky@ecn.cz

www.prazskematky.cz | www.facebook/prazskematky | IČO: 45246220 | Č. ú.: 2400373913/2010

Tato dopravní studie je výsledkem společného projednání na pracovní skupině v průběhu projektu Bezpečné cesty do školy 2016 na FZŠ Barrandov II, V Remízku, Praha 5 a pracovní skupina se shodla na její výsledné podobě. Členové pracovní skupiny měli možnost vyslovit své připomínky k navrženým opatřením, které byly do studie zapracovány.

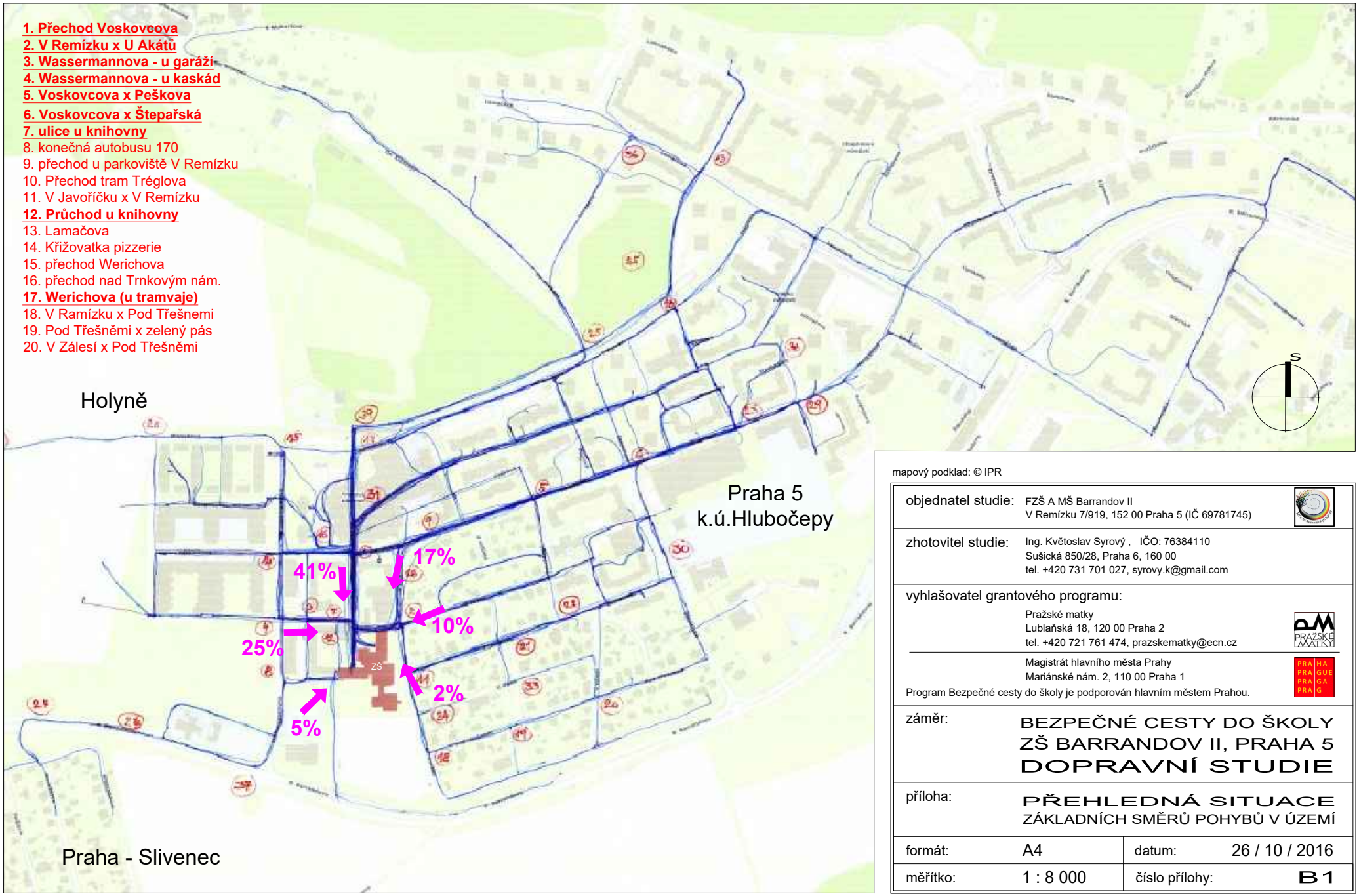
Jméno:

Organizace:

Podpis:

Datum

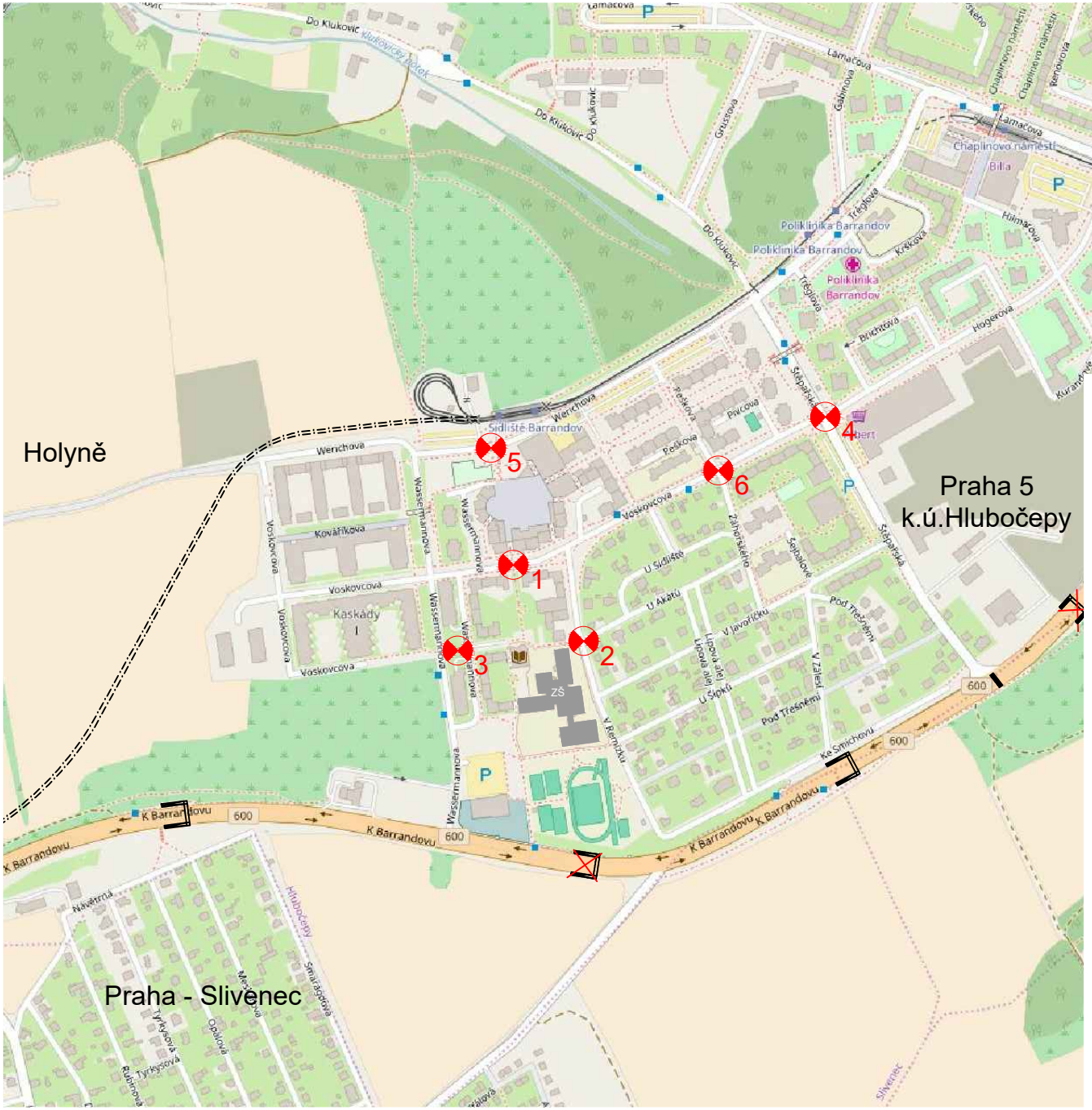
ŠKOLNÍ MAPA OD ŽÁKŮ ZŠ A MŠ Barrandov II



mapový podklad: © IPR

objednatel studie:	FZŠ A MŠ Barrandov II V Remízku 7/919, 152 00 Praha 5 (IČ 69781745)
zhotovitel studie:	Ing. Květoslav Syrový , IČO: 76384110 Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 tel. +420 731 701 027, syrovy.k@gmail.com
vyhlašovatel grantového programu:	Pražské matky Lublaňská 18, 120 00 Praha 2 tel. +420 721 761 474, prazskematky@ecn.cz
	Magistrát hlavního města Prahy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ BARRANDOV II, PRAHA 5 DOPRAVNÍ STUDIE
příloha:	PŘEHLEDNÁ SITUACE ZÁKLADNÍCH SMĚRŮ POHYBŮ V ÚZEMÍ
formát: A4	datum: 26 / 10 / 2016
měřítko: 1 : 8 000	číslo přílohy: B1

VÝČET NEJVÍCE RIZIKOVÝCH MÍST - DLE ZŠ



1. PŘECHOD VOSKOVCOVA
2. V REMÍZKU x U AKÁTŮ
3. WASSERMANNOVA
4. VOSKOVCOVA x ŠTĚPAŘSKÁ
5. WERICHOVA (u tramvaje)
6. VOSKOVCOVA x PEŠKOVA

S

mapový podklad: © Přispěvatelé OpenStreetMap

objednatel studie:	FZŠ A MŠ Barrandov II V Remízku 7/919, 152 00 Praha 5 (IČ 69781745)
zhotovitel studie:	Ing. Květoslav Syrový , IČO: 76384110 Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 tel. +420 731 701 027, syrovy.k@gmail.com
vyhlašovatel grantového programu:	Pražské matky Lublaňská 18, 120 00 Praha 2 tel. +420 721 761 474, prazskematky@ecn.cz
	Magistrát hlavního města Prahy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ BARRANDOV II, PRAHA 5 DOPRAVNÍ STUDIE
příloha:	PŘEHLEDNÁ SITUACE ŘEŠENÝCH RIZIKOVÝCH MÍST

formát:	A4	datum:	26 / 10 / 2016
měřítko:	1 : 8 000	číslo přílohy:	B2

NÁVRH BEZMOTOROVÝCH KORIDORŮ

Legenda

bezmotorový chráněný koridor - stav

bezmotorový chráněný koridor - návrh

nefunkční podchod / podjezd

S

mapový podklad: © Přispěvatelé OpenStreetMap

objednatel studie:	FZŠ A MŠ Barrandov II V Remízku 7/919, 152 00 Praha 5 (IČ 69781745)
zhotovitel studie:	Ing. Květoslav Syrový , IČO: 76384110 Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 tel. +420 731 701 027, syrovy.k@gmail.com
vyhlašovatel grantového programu:	Pražské matky Lublaňská 18, 120 00 Praha 2 tel. +420 721 761 474, prazskematky@ecn.cz Magistrát hlavního města Prahy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ BARRANDOV II, PRAHA 5 DOPRAVNÍ STUDIE
příloha:	PŘEHLEDNÁ SITUACE KONCEPCE BEZMOTOROVÉ DOPRAVY

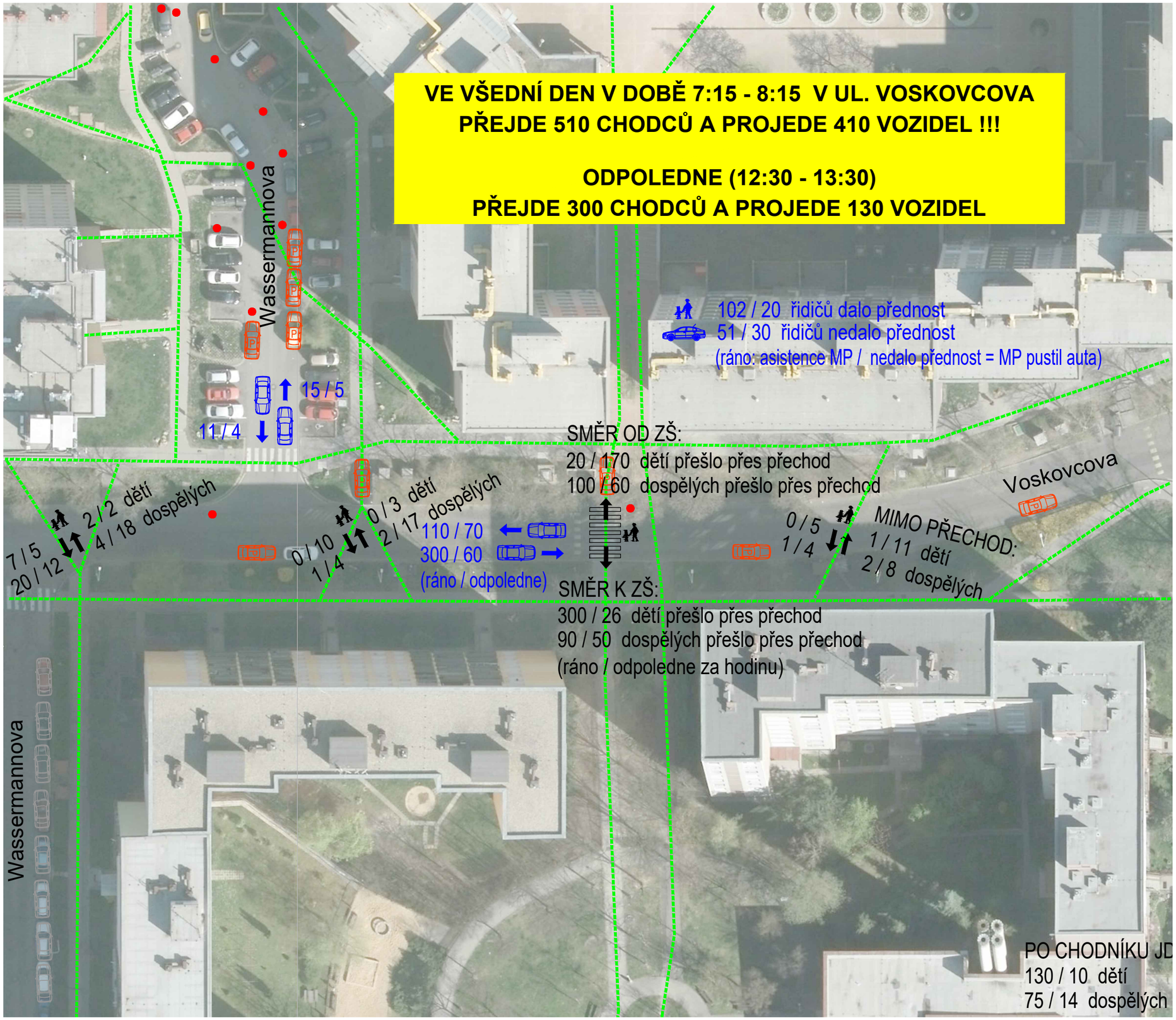
formát:	A4	datum:	07 / 11 / 2016
měřítko:	1 : 8 000	číslo přílohy:	B3

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - ZŠ BARRANDOV II

MÍSTO 1 / ANALÝZY

DOPRAVNÍ PRŮZKUM 4. 10. 2016, 7:15 - 8:15 (déšť, 5°C) / 12:30 - 14:00 (oblačno, 12°C)

ul. VOSKOVCOVA



POPIS PROBLÉMŮ:

- charakter prostředí neodpovídá skutečnému provoznímu využití (ve špičce převažuje pěší doprava)
- parkuje se na chodníku - v jednom z hlavních přístupů do ZŠ - nutno fyzicky zamezit
- tmavé prostředí - husté koruny stromů nepropouští světlo, chybí přisvícení přechodu
- nejsou zajištěny dostatečné rozhledové poměry
- dva úzké chodníky namísto jednoho širokého - sídlištěm prochází široký koridor, který má potenciál pro pěší a cyklsitickou dorpavu napříč celýjm sídlištěm s pokračováním do připravovaného rozšíření sídliště směr - kapacitně nedostačující a nevyhovující křížení
- špatný stavební stav / odvodnění = tvoří se louže
- celkově nevyhovující stav a vybavení v místě přechodu i v bezprostředním okolí

POSTŘEHY DĚTÍ (170x) A RODIČŮ:

- nebezpečný přechod (když chybí strážník), auta nezastavují
- popelnice brání ve výhledu
- louže
- "nejraději bychom zde měli semafor"

NEHODOVOST (dle statistik PČR, 1/2007 - 9/2016)

- evidovány pouze nehody bez účasti chodců
- nehoda v místě přechodu se stala o prázdninách 13.7.2013, v sobotu, nákladní auto s pevnou překážkou
- kumulace nehod především na parkovišti (14 nehod mezi vozidly při parkování)

Legenda

- pěší trasa
- intenzity chodců (špičková hodina ráno / odpol. po vyučování)
- intenzity vozidel (špičková hodina ráno / odpoledne po vyučování)
- špatně zaparkované vozidlo (v rozporu se sil. zákonem)
- evidovaná nehoda / evidovaná nehoda s účastí chodce

vysvětlivky: x / y ... počet ráno / odpoledne
(odpolední inzenzity jsou přepočítány z 1,5 hodinového sčítání na hodinové)

S

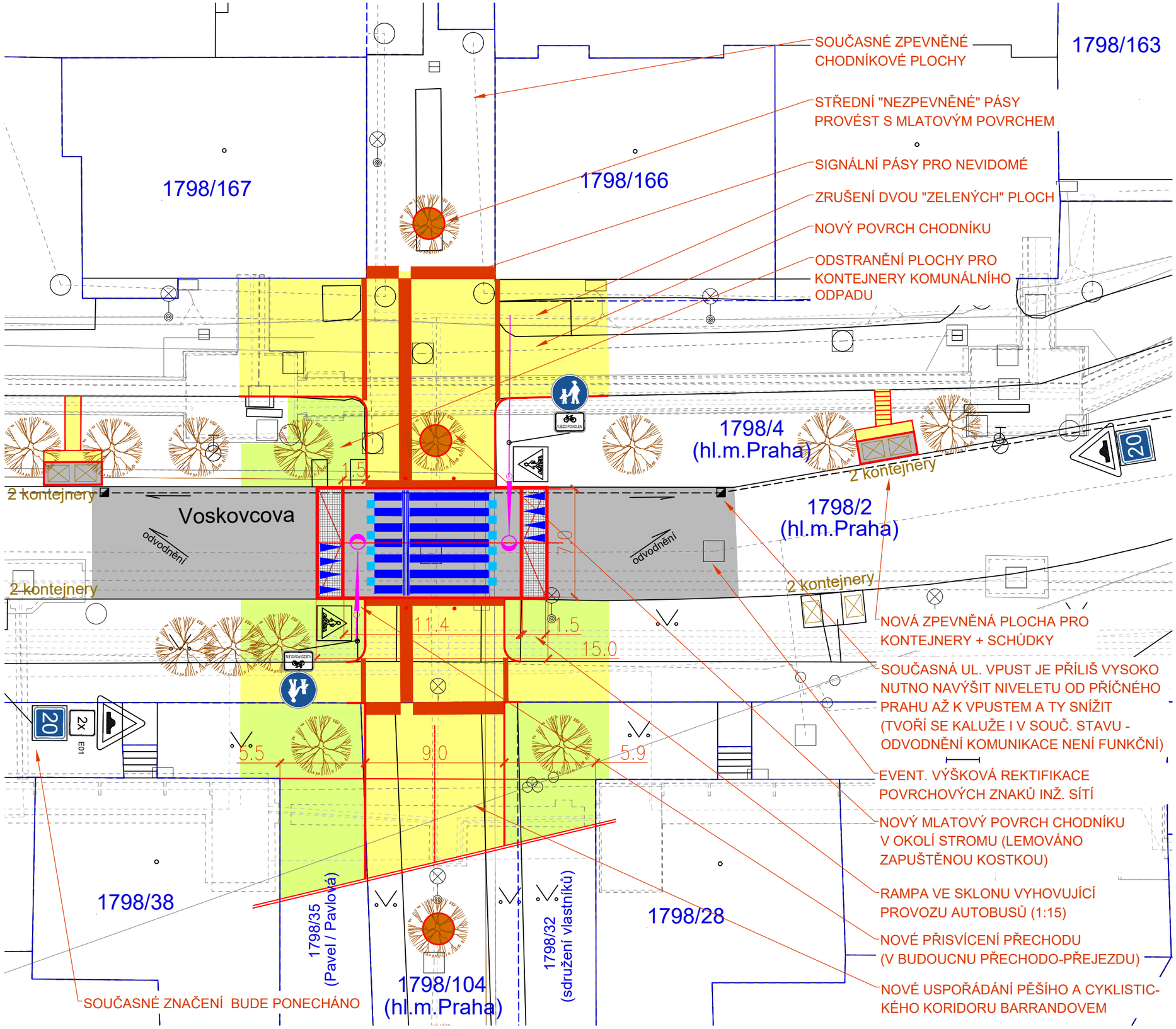
mapový podklad: © IPR

objednatel studie:	FZŠ A MŠ Barrandov II V Remízku 7/919, 152 00 Praha 5 (IČ 69781745)
zhotovitel studie:	Ing. Květoslav Syrový , IČO: 76384110 Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 tel. +420 731 701 027, syrovy.k@gmail.com
vyhlašovatel grantového programu:	Pražské matky Lublaňská 18, 120 00 Praha 2 tel. +420 721 761 474, prazskematky@ecn.cz Magistrát hlavního města Prahy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ BARRANDOV II, PRAHA 5 DOPRAVNÍ STUDIE
příloha:	ANALÝZA - MÍSTO 1 UL. VOSKOVCOVA
formát: A3	datum: 26 / 10 / 2016
měřítko: 1 : 500	číslo přílohy: C.1

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - ZŠ BARRANDOV II

MÍSTO 1 / NÁVRHY

ul. VOSKOVCOVA



NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ:

- místo křížení chodníku a vozovky je součástí "základního bezmotorového koridoru" sídlištěm Barrandov, který vede již z Chaplinova náměstí a má potenciál pokračovat i do nové zástavby západního Barrandova
- přímo v místě je třeba fyzicky zpomalit provoz - ve špičce dle objektivního hodnocení na základě monitoringu dopravy (viz analýzy) převažuje provoz chodců nad provozem motorových vozidel
- v místě přechodu je navržen stavební příčný práh široký s integrovaným přechodem pro chodce, v budoucnu jako sdružený s přejezdem pro cyklisty
- stavební práh má rampy ve sklonu umožňující provoz autobusů veřejné dopravy 1:15 (práh je i dostatečně dlouhý)
- celý prostor křížení bude nově osvětlen včetně bezpečnostního přisvětlení zvýšeného prahu
- vzájemné rozhledy jsou nově zajištěny odstraněním prostoru pro popelnice. Nově se rozdělují na dva prostory a přesunují dále od přechodu, blíže ke vchodům do domů (popeláři navíc nebudou zastavovat přímo u přechodu, ale v místě, kde mohou najednou obsloužit i protější popelnice)
- odstraňují se přebytečné plochy "zeleně" před vchody, které neslouží svému účelu a chodí se po nich.
- doplňují se prvky pro nevidomé a celý prostor je nově bezbariérový

LEGENDA

- současná hrana
- současné značení
- nový obrubník
- nová hrana
- nové vodorovné dopravní značení
- nové prvky pro nevidomé (varovné a signální pásy)
- nová vozovka - asfalt
- nová vozovka - dlažba kamenná (kostka 10/10)
- nový chodník
- nový mlatový - pochozí povrch
- travnatá plocha
- vlečná křivka největšího rozměrného vozidla
- nový stožár veřejného osvětlení (přisvícení přechodu)
- nová uliční vpust - odvodnění komunikace
- současný / nový strom

S

mapový podklad: © IPR / k.ú. Hlubočepy

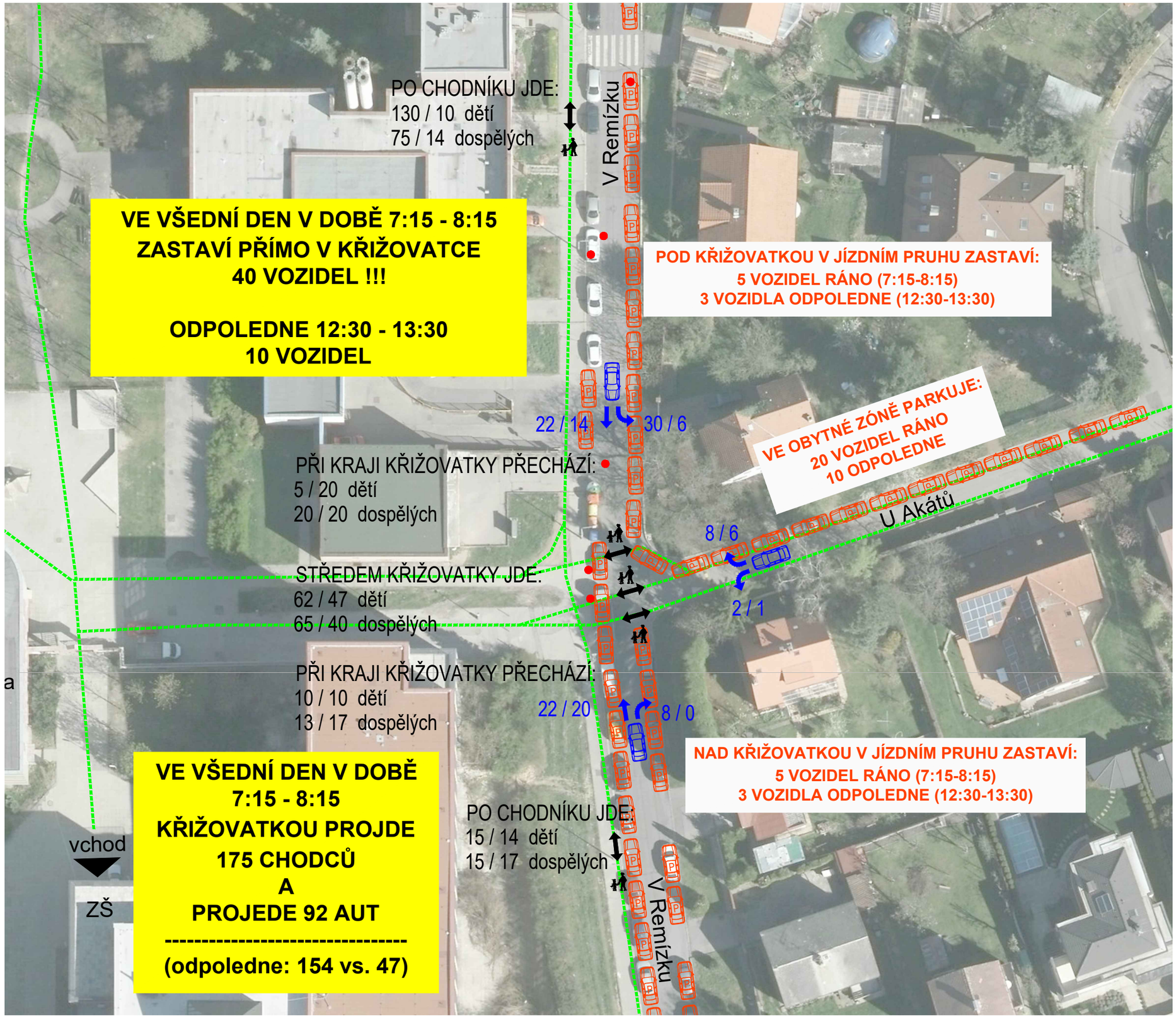
objednatel studie:	FZŠ A MŠ Barrandov II V Remízku 7/919, 152 00 Praha 5 (IČ 69781745)
zhotovitel studie:	Ing. Květoslav Syrový , IČO: 76384110 Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 tel. +420 731 701 027, syrovy.k@gmail.com
vyhlašovatel grantového programu:	Pražské matky Lublaňská 18, 120 00 Praha 2 tel. +420 721 761 474, prazskematky@ecn.cz Magistrát hlavního města Prahy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ BARRANDOV II, PRAHA 5 DOPRAVNÍ STUDIE
příloha:	NÁVRHY - MÍSTO 1 UL. VOSKOVCOVA
formát: A3	datum: 07 / 11 / 2016
měřítko: 1 : 250	číslo přílohy: D.1

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - ZŠ BARRANDOV II

MÍSTO 2 / ANALÝZY

DOPRAVNÍ PRŮZKUM 4. 10. 2016, 7:15 - 8:15 (déšť, 5°C) / 12:30 - 14:00 (oblačno, 12°C)

ul. V REMÍZKU



POPIS PROBLÉMŮ:

- charakter prostředí neodpovídá skutečnému provoznímu využití (ve špičce převažuje pěší doprava 2 až 3násobně)
- provoz chodců je velmi nebezpečný, řidiči vozidel ohrožují chodce
- parkuje se v křižovatce, v ulici, v obytné zóně - samotná vozidla ani nemohou pak projíždět (ráno cca 10 min. naprostý kolaps dopravy)
- všichni parkující v ul. v ul. V Remízku porušují zákon - není zajištěn průjezd pr okaždý směr v š. 3,0 m dle zákona o provozu na PK
- parkuje se v protisměru, parkuje se i v rozporu s místní úpravou (tj. i na žlutých čárách)
- vjezdy k objektu trafostanice atd. - nevhodné bariérové řešení
- popelnice překáží v rozhledech

POSTŘEHY DĚTÍ (129x) A RODIČŮ:

- nepřehledné místo
- chybí opatření pro chodce - přechody a chodník
- popelnice brání ve výhledu
- příliš aut
- rychlá jízda
- nebezpečné situace při zastavování a vystupování

NEHODOVOST (dle statistik PČR, 1/2007 - 9/2016)

- evidovány pouze nehody bez účasti chodců, zpravidla při parkování
- nehody vždy bez následků na zdraví

Legenda

- pěší trasa
- intenzity chodců (špičková hodina ráno / odpol. po vyučování)
- intenzity vozidel (špičková hodina ráno / odpoledne po vyučování)
- špatně zaparkované vozidlo (v rozporu se sil. zákonem)
- evidovaná nehoda / evidovaná nehoda s účastí chodce

vysvětlivky: x / y ... počet ráno / odpoledne
(odpolední inzenzity jsou přepočítány z 1,5 hodinového sčítání na hodinové)

S

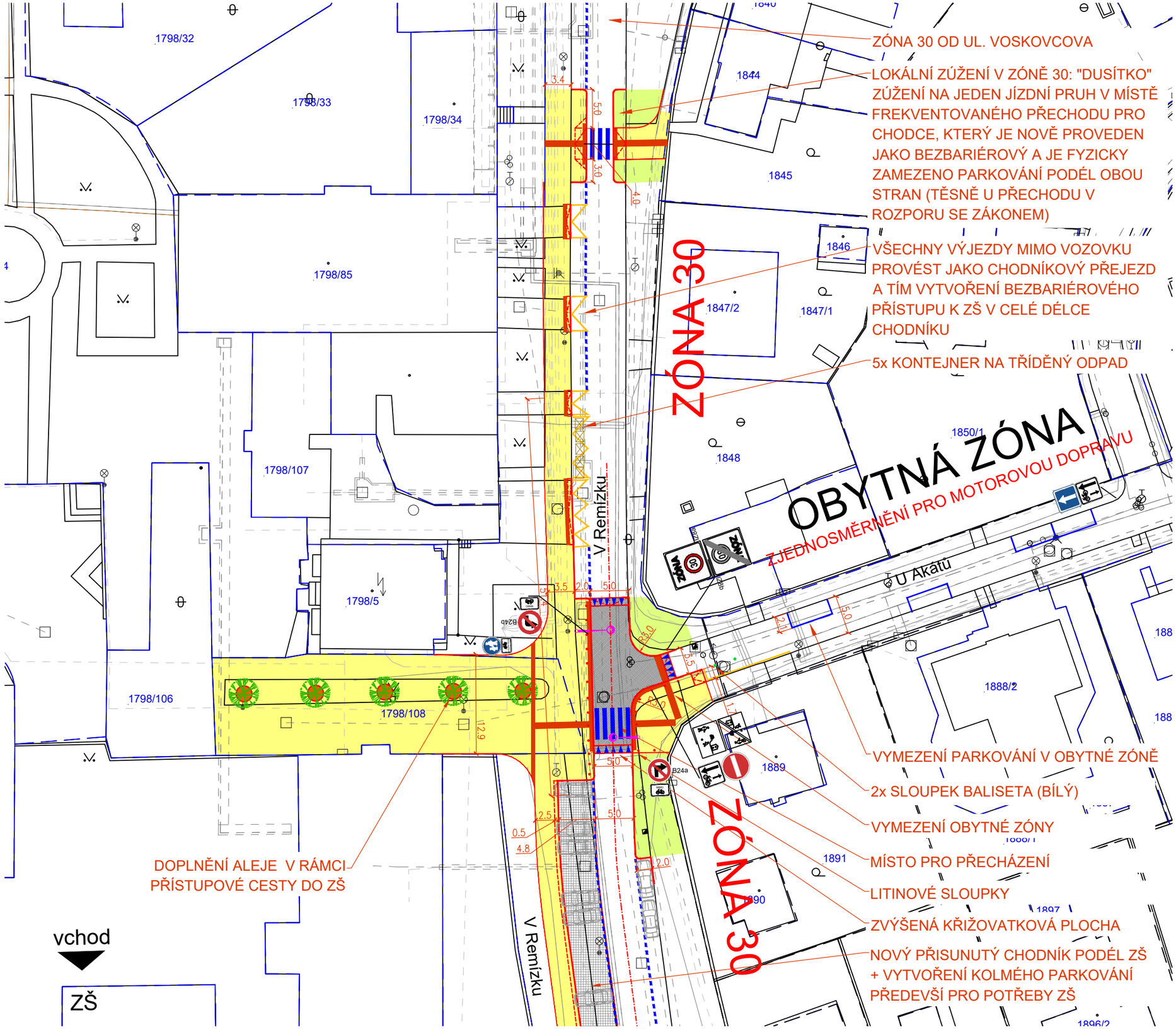
mapový podklad: © Přispěvatelé OpenStreetMap

objednatel studie:	FZŠ A MŠ Barrandov II V Remízku 7/919, 152 00 Praha 5 (IČ 69781745)
zhotovitel studie:	Ing. Květoslav Syrový , IČO: 76384110 Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 tel. +420 731 701 027, syrovy.k@gmail.com
vyhlašovatel grantového programu:	Pražské matky Lublaňská 18, 120 00 Praha 2 tel. +420 721 761 474, prazskematky@ecn.cz Magistrát hlavního města Prahy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ BARRANDOV II, PRAHA 5 DOPRAVNÍ STUDIE
příloha:	ANALÝZA - MÍSTO 2 UL. V REMÍZKU
formát: A3	datum: 26 / 10 / 2016
měřítko: 1 : 500	číslo přílohy: C.2

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - ZŠ BARRANDOV II

MÍSTO 2 / NÁVRHY

ul. V REMÍZKU



NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ:

- ul. V Remízku označena jako zóna 30 (šířka vozovky 5,0 m)
- ul. U Akátů ponechána jako obytná zóna (vjezd 3,5 m)
- ve výše uvedeném smyslu je třeba křižovatku zrealizovat i stavebně, neboť tudy prochází značné intenzity chodců, primárně dětí (+ družina)
- častý výskyt dětí (jednotlivců i skupin) vyžaduje řešení v místě ukončení / začátku obytné zóny samostatnou bezbariérovou rampu v návaznosti na přidružený prostor zóny 30 ul. V Remízku - takto je možné překonávat křižovatku mimo její centrální prostor, jako se děje v současnosti.
- v kritickém místě křižovatky dochází v návrhu k jasnému vymezení hlavního a přidruženého prostoru a zmenšení křižovatkové plochy
- v obytné zóně se doporučuje vymezit parkovací / odstavná stání
- všechny vjezdy přes chodník podél ul. V Remízku je třeba provést jako chodníkové přejezdy s krátkými rampami a varovnými pásy (současné řešení je nevhodné a bariérové)
- v ul. V Remízku je třeba jasně vymezit parkování při západní straně
- doporučuje se zrušení středového "zeleného" pásu a nahradit ho alejí menších stromů do rabátek s mlatovým / pochozím povrchem
- doplňují se prvky pro nevidomé a celý prostor je nově bezbariérový
- přechod směr ul. Voskovcova je třeba taktéž upravit - zajistit rozhledy pomocí fyzického zamezení parkování v rozporu se zákonem

LEGENDA

- současná hrana
- současné značení
- nový obrubník
- nová hrana
- nové vodorovné dopravní značení
- nové prvky pro nevidomé (varovné a signální pásy)
- nová vozovka - asfalt
- nová vozovka - dlažba kamenná (kostka 10/10)
- nový chodník
- nový mlatový - pochozí povrch
- travnatá plocha
- vlečná křivka největšího rozměrného vozidla
- nový stožár veřejného osvětlení (přisvícení přechodu)
- nová uliční vpust - odvodnění komunikace
- současný / nový strom

S

mapový podklad: © IPR / k.ú. Hlubočepy

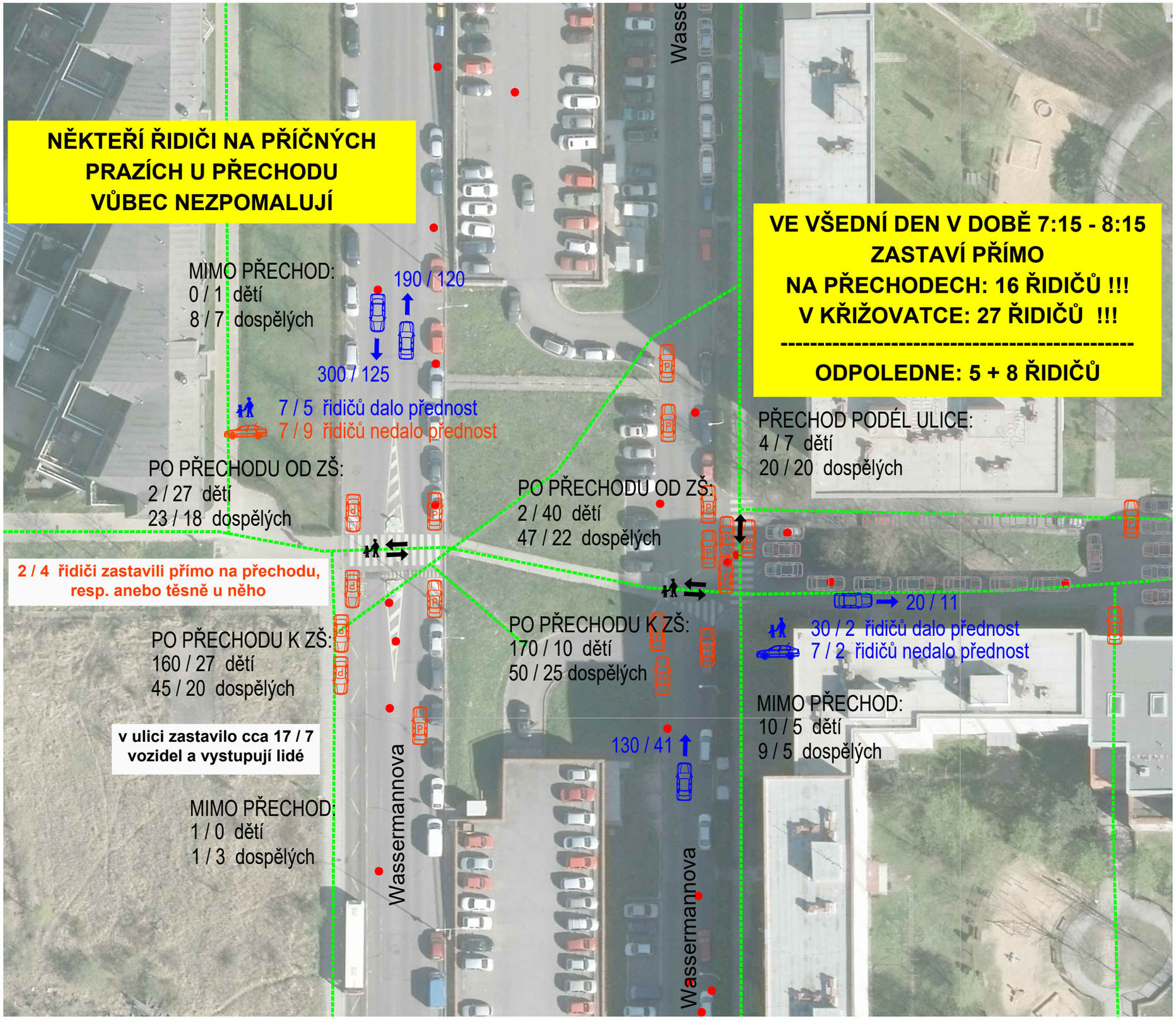
objednatel studie:	FZŠ A MŠ Barrandov II V Remízku 7/919, 152 00 Praha 5 (IČ 69781745)
zhotovitel studie:	Ing. Květoslav Syrový , IČO: 76384110 Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 tel. +420 731 701 027, syrovy.k@gmail.com
vyhlašovatel grantového programu:	Pražské matky Lublaňská 18, 120 00 Praha 2 tel. +420 721 761 474, prazskematky@ecn.cz Magistrát hlavního města Prahy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ BARRANDOV II, PRAHA 5 DOPRAVNÍ STUDIE
příloha:	NÁVRHY - MÍSTO 2 UL. V REMÍZKU
formát: A3	datum: 07 / 11 / 2016
měřítko: 1 : 500	číslo přílohy: D.2

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - ZŠ BARRANDOV II

MÍSTO 3 / ANALÝZY

DOPRAVNÍ PRŮZKUM 4. 10. 2016, 7:15 - 8:15 (déšť, 5°C) / 12:30 - 14:00 (oblačno, 12°C)

ul. WASSERMANNOVA



POPIS PROBLÉMŮ:

PŘECHOD BLÍŽE ZŠ

- velká plocha křižovatky u přechodu blíže ZŠ, ve které se parkuje i na přechodu
- obytná zóna pro provoz do/ze ZŠ nevyhovující - úzký koridor, louže, tmavé prostředí
- nejsou zajištěny vzájemné rozhledy na přechodu

PŘECHOD DÁLE OD ZŠ

- rychlá jízda vozidel přes přechod dále od ZŠ i přes umístěné prahy
- parkování těsně u přechodu

POSTŘEHY DĚTÍ A RODIČŮ:

PŘECHOD BLÍŽE ZŠ (42 žáků)

- všude v okolí parkují auta

PŘECHOD DÁLE OD ZŠ (70 žáků)

- nebezpečné přecházení - rychlá jízda přes přechody
- špatné rozhledy, keře
- "chceme semafor"

NEHODOVOST (dle statistik PČR, 1/2007 - 9/2016)

- evidovány pouze nehody bez účasti chodců, zpravidla při parkování
- pouze 1x lehké zranění

Legenda

- pěší trasa
- intenzity chodců (špičková hodina ráno / odpol. po vyučování)
- intenzity vozidel (špičková hodina ráno / odpoledne po vyučování)
- špatně zaparkované vozidlo (v rozporu se sil. zákonem)
- evidovaná nehoda / evidovaná nehoda s účastí chodce

vysvětlivky: x / y ... počet ráno / odpoledne
(odpolední inzenzity jsou přepočítány z 1,5 hodinového sčítání na hodinové)

S

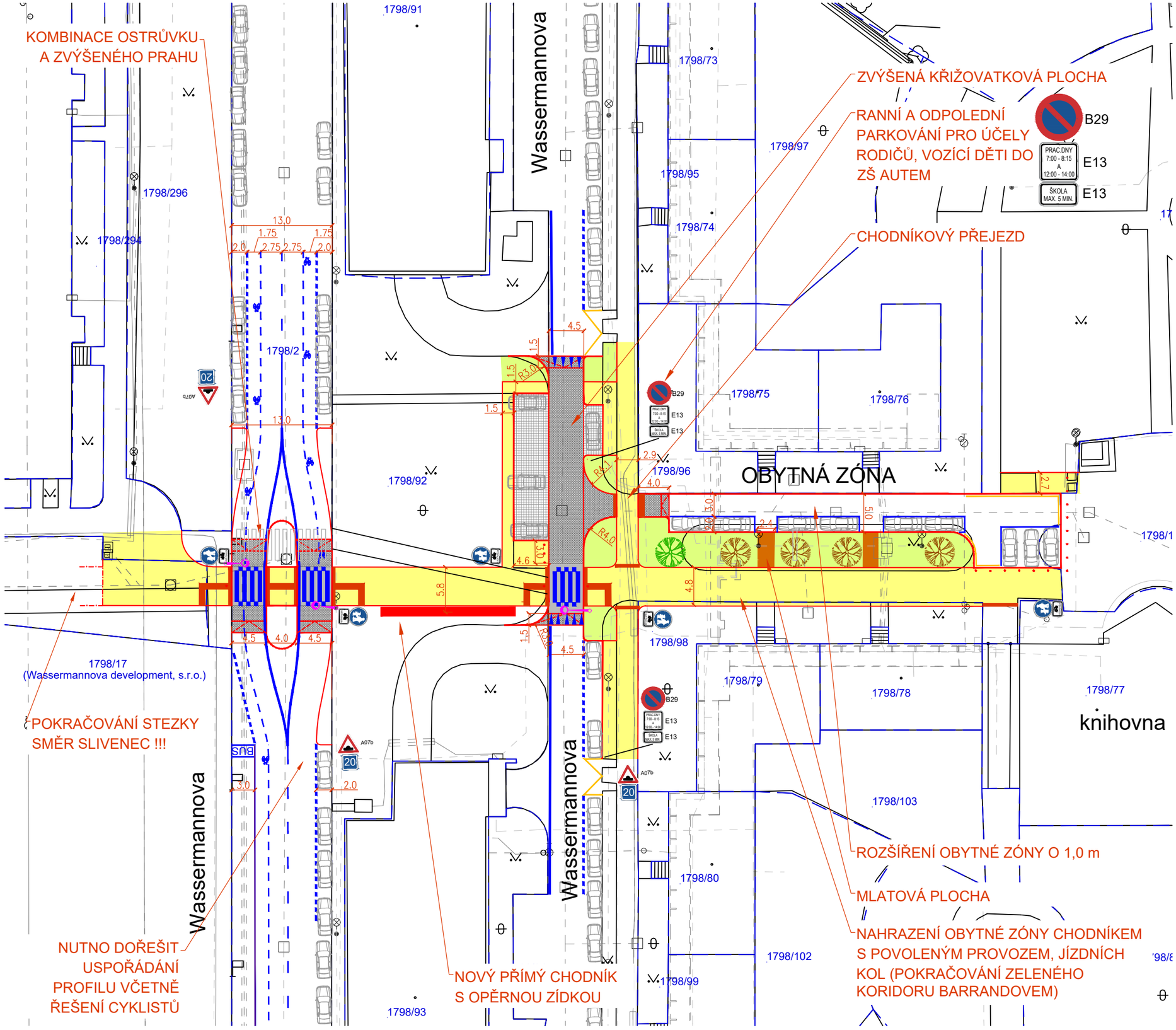
mapový podklad: © Přispěvatelé OpenStreetMap

objednatel studie:	FZŠ A MŠ Barrandov II V Remízku 7/919, 152 00 Praha 5 (IČ 69781745)
zhotovitel studie:	Ing. Květoslav Syrový , IČO: 76384110 Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 tel. +420 731 701 027, syrovy.k@gmail.com
vyhlašovatel grantového programu:	Pražské matky Lublaňská 18, 120 00 Praha 2 tel. +420 721 761 474, prazskematky@ecn.cz Magistrát hlavního města Prahy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ BARRANDOV II, PRAHA 5 DOPRAVNÍ STUDIE
příloha:	ANALÝZA - MÍSTO 3 UL. WASSERMANNOVA
formát: A3	datum: 26 / 10 / 2016
měřítko: 1 : 500	číslo přílohy: C.3

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - ZŠ BARRANDOV II

MÍSTO 3 / NÁVRHY

ul. WASSERMANNOVA



NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ:

Prostor mezi MK Wassermannova a ZŠ

- jižní úsek obytné zóny od ul. Wassermannova k ZŠ provést jako chodník s povoleným vjezdem jízdních kol
- motorová doprava pouze v severní části, tj. zaslepení a umožnění otáčení na konci, tuto komunikaci nutno rozšířit na 5,0 m, vymezit parkování
- rozšíření plochy zeleného středového prostoru se stromy do křižovatky, rozšíření plochy pro chodce
- minimalizace vozovkových ploch pro automobilovou dopravu
- přechod a navazující úsek navržen na zvýšené ploše
- doplnění bezbariérových úprav
- odstranění keřů bránících ve výhledu
- přisvětlení a úprava odvodnění

obousměrná kom. Wassermannova

- posun přechodu jižním směrem a srovnání s přechodem ve východní jednosměrné části ul. Wassermannova
- rozdělení přechodu na dva vložením dělícího ostrůvku
- celý prostor možné provést jako příčný práh široký
- rozšíření chodníkové plochy západní směrem a příprava pro navazující bezmotorový koridor, společného provozu chodců a cyklistů
- po zprovoznění pro cyklisty provést přechody jako sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty (V8c)

LEGENDA

- současná hrana
- současné značení
- nový obrubník
- nová hrana
- nové vodorovné dopravní značení
- nové prvky pro nevidomé (varovné a signální pásy)
- nová vozovka - asfalt
- nová vozovka - dlažba kamenná (kostka 10/10)
- nový chodník
- nový mlatový - pochozí povrch
- travnatá plocha
- vlečná křivka největšího rozměrného vozidla
- nový stožár veřejného osvětlení (přisvícení přechodu)
- nová uliční vpust - odvodnění komunikace
- současný / nový strom

mapový podklad: © IPR / k.ú. Hlubočepy

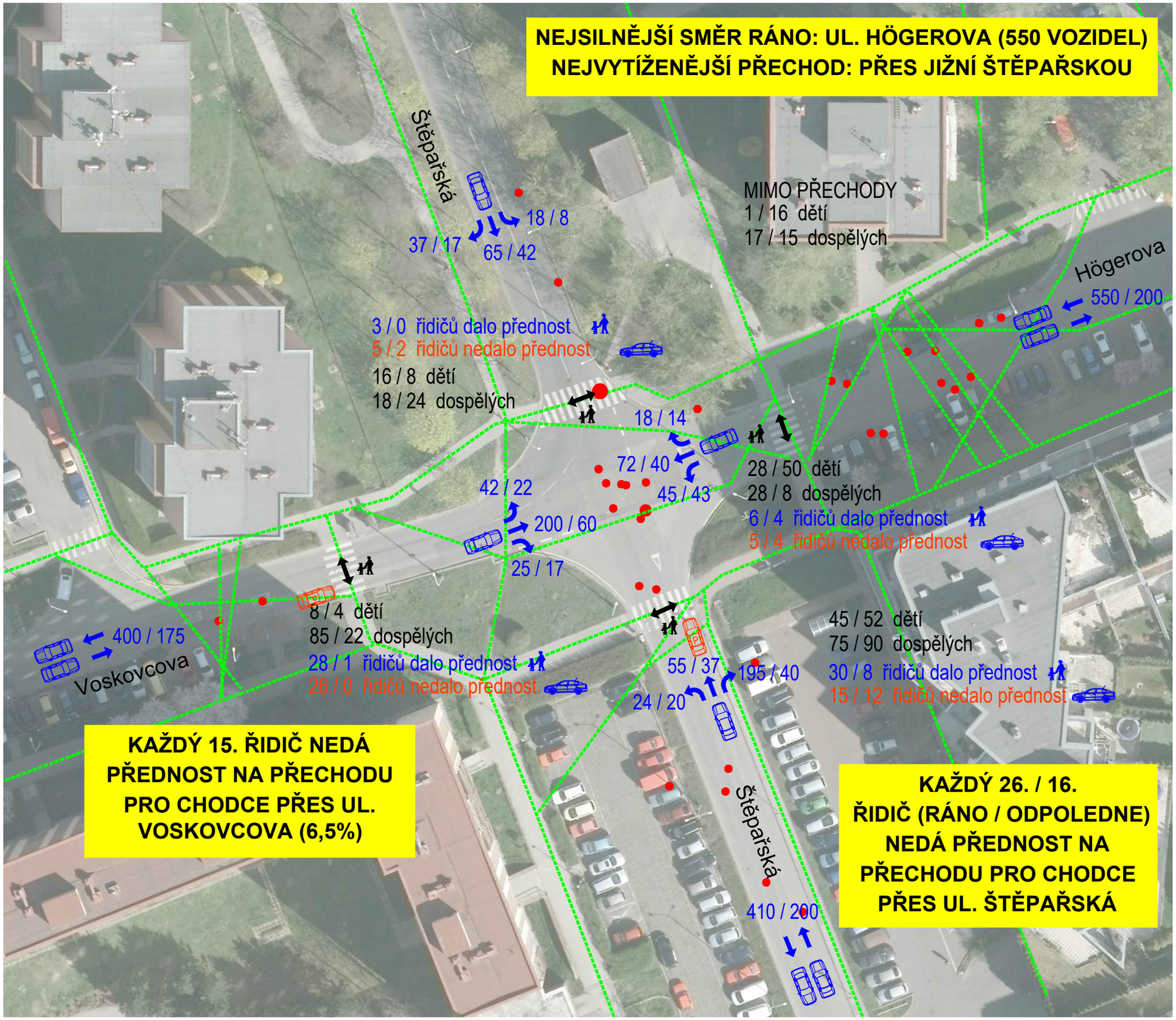
objednatel studie:	FZŠ A MŠ Barrandov II V Remízku 7/919, 152 00 Praha 5 (IČ 69781745)
zhotovitel studie:	Ing. Květoslav Syrový , IČO: 76384110 Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 tel. +420 731 701 027, syrovy.k@gmail.com
vyhlašovatel grantového programu:	Pražské matky Lublaňská 18, 120 00 Praha 2 tel. +420 721 761 474, prazskematky@ecn.cz Magistrát hlavního města Prahy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ BARRANDOV II, PRAHA 5 DOPRAVNÍ STUDIE
příloha:	NÁVRHY - MÍSTO 3 UL. WASSERMANNOVA
formát: A3	datum: 07 / 11 / 2016
měřítko: 1 : 500	číslo přílohy: D.3

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - ZŠ BARRANDOV II

DOPRAVNÍ PRŮZKUM 4. 10. 2016, 7:15 - 8:15 (déšť, 5°C) / 12:30 - 14:00 (oblačno, 12°C)

MÍSTO 4 / ANALÝZY

VOSKOVCOVA x ŠTĚPAŘSKÁ



POPIS PROBLÉMŮ:

- rozlehlá plocha křižovatky, která se v některých směrech složitě obchází
- hlavní / vedlejší neodpovídá poptávce: problém s intenzitami však mimo tuto křižovatku (paralelní trasa podél ul. K Barrandovu, ulicemi Högerova - Pražského - Slivenecká - Kosořská - Hlubočepská)
- keře zabraňují rozhledům a přehlednosti křižovatky
- nepříznivé sklonové poměry

POSTŘEHY DĚTÍ A RODIČŮ:

- nebezpečné přechody
- "hodně aut" / provoz

NEHODOVOST (dle statistik PČR, 1/2007 - 9/2016)

- evidována 1x nehoda s chodcem s lehkým zraněním (v sobotu večer v březnu 2008), jinak nehody bez účasti chodců
- v křižovatce problém s předností v jízdě (1x těžké zranění při jízdě od jihu z ul. Štapařská)
- v ul. Högerova zpravidla nehody spojené s parkováním a otáčením

Legenda

- pěší trasa
- intenzity chodců (špičková hodina ráno / odpol. po vyučování)
- intenzity vozidel (špičková hodina ráno / odpoledne po vyučování)
- špatně zaparkované vozidlo (v rozporu se sil. zákonem)
- evidovaná nehoda / evidovaná nehoda s účastí chodce

vysvětlivky: x / y ... počet ráno / odpoledne
(odpolední inzenzity jsou přepočítány z 1,5 hodinového sčítání na hodinové)

S

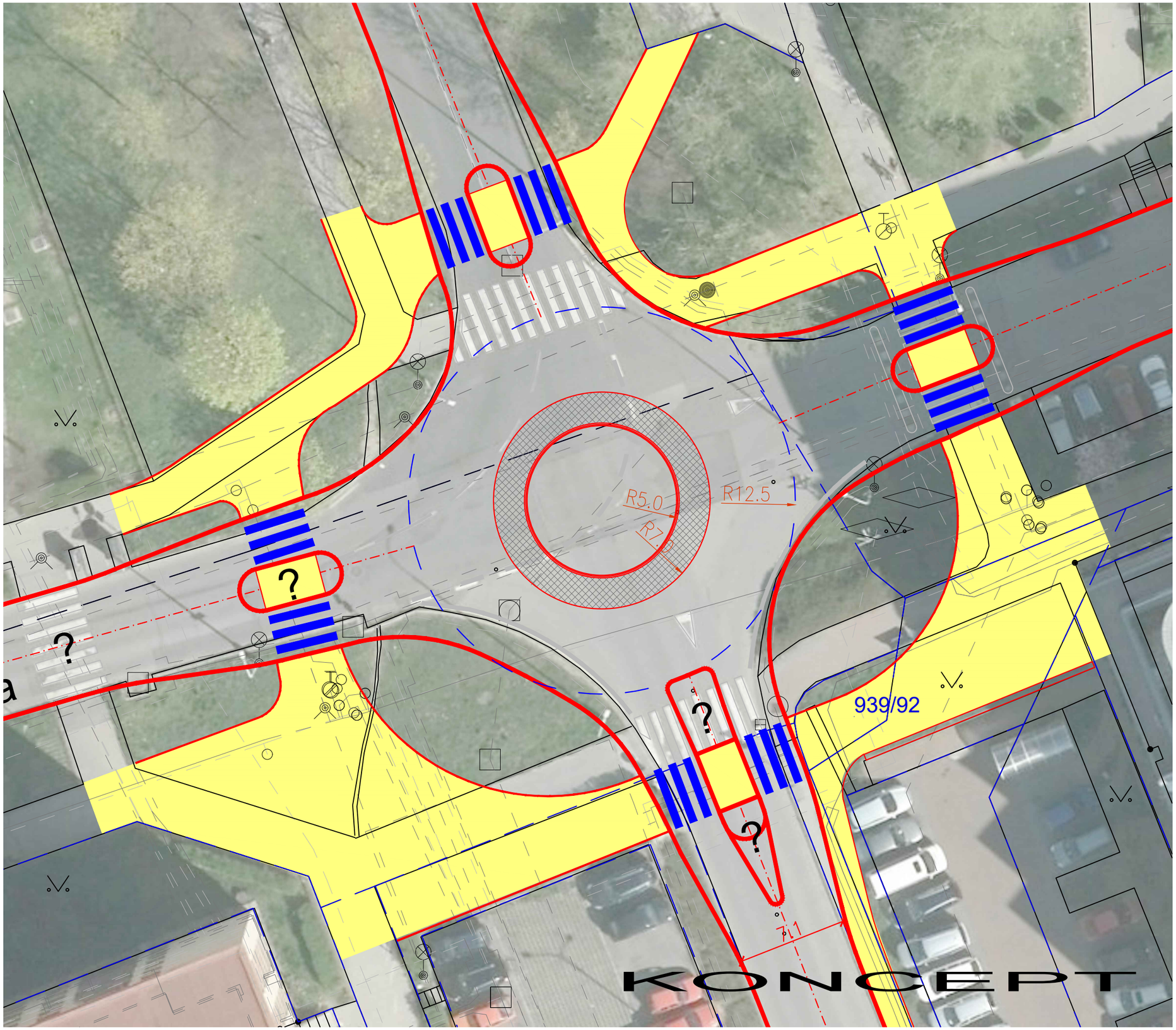
mapový podklad: © Přispěvatelé OpenStreetMap

objednatel studie:	FZŠ A MŠ Barrandov II V Remízku 7/919, 152 00 Praha 5 (IČ 69781745)
zhotovitel studie:	Ing. Květoslav Syrový , IČO: 76384110 Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 tel. +420 731 701 027, syrovy.k@gmail.com
vyhlašovatel grantového programu:	Pražské matky Lublaňská 18, 120 00 Praha 2 tel. +420 721 761 474, prazskematky@ecn.cz Magistrát hlavního města Prahy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ BARRANDOV II, PRAHA 5 DOPRAVNÍ STUDIE
příloha:	ANALÝZA - MÍSTO 4 VOSKOVCOVA x ŠTĚPAŘSKÁ
formát: A3	datum: 26 / 10 / 2016
měřítko: 1 : 500	číslo přílohy: C.4

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - ZŠ BARRANDOV II

MÍSTO 4 / NÁVRHY

VOSKOVCOVA x ŠTĚPAŘSKÁ



NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ:

- návrh okružní křižovatky - zvýšení plynulosti provozu (intenzity převažují Štěpařská jih do ul. Tréglova, přitom hlavní vede ze Štěpařská sever do ul. Voskovcova z důvodu provozu BUS ve stoupání, křižovatka je velmi nehodová, řidiči se na provoz chodců již nesoustředí
- přestože prostorově je řešení nepříznivé, v kontextu místa se nejedná o až takový problém, pouze pěší vazby se za podmínek dodržení odsunutí 5m přechodů od vnějšího okraje OK dostává na jižní i severní straně do nepříznivější polohy
- **FINÁLNÍ PROSTOROVÉ ŘEŠENÍ NUTNO PROVĚŘIT PODROBNOU DOPRAVNĚ INŽENÝRSKOU A TECHNICKOU STUDIÍ** (NUTNO DEFINOVAT PROSTOROVÉ I VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ, URČIT POLOHU ZÁPADNÍHO PŘECHODU, DOŘEŠIT CHODNÍKOVÉ PLOCHY A OPATŘENÍ V NÁVAZNOSTI NA PARKOVÁNÍ - OPĚRNÉ ZÍDKY APOD.)

LEGENDA

- současná hrana
- současné značení
- nový obrubník
- nová hrana
- nové vodorovné dopravní značení
- nové prvky pro nevidomé (varovné a signální pásy)
- nová vozovka - asfalt
- nová vozovka - dlažba kamenná (kostka 10/10)
- nový chodník
- nový mlatový - pochozí povrch
- travnatá plocha
- vlečná křivka největšího rozměrného vozidla
- nový stožár veřejného osvětlení (přisvícení přechodu)
- nová uliční vpust - odvodnění komunikace
- současný / nový strom

S

mapový podklad: © IPR / k.ú. Hlubočepy

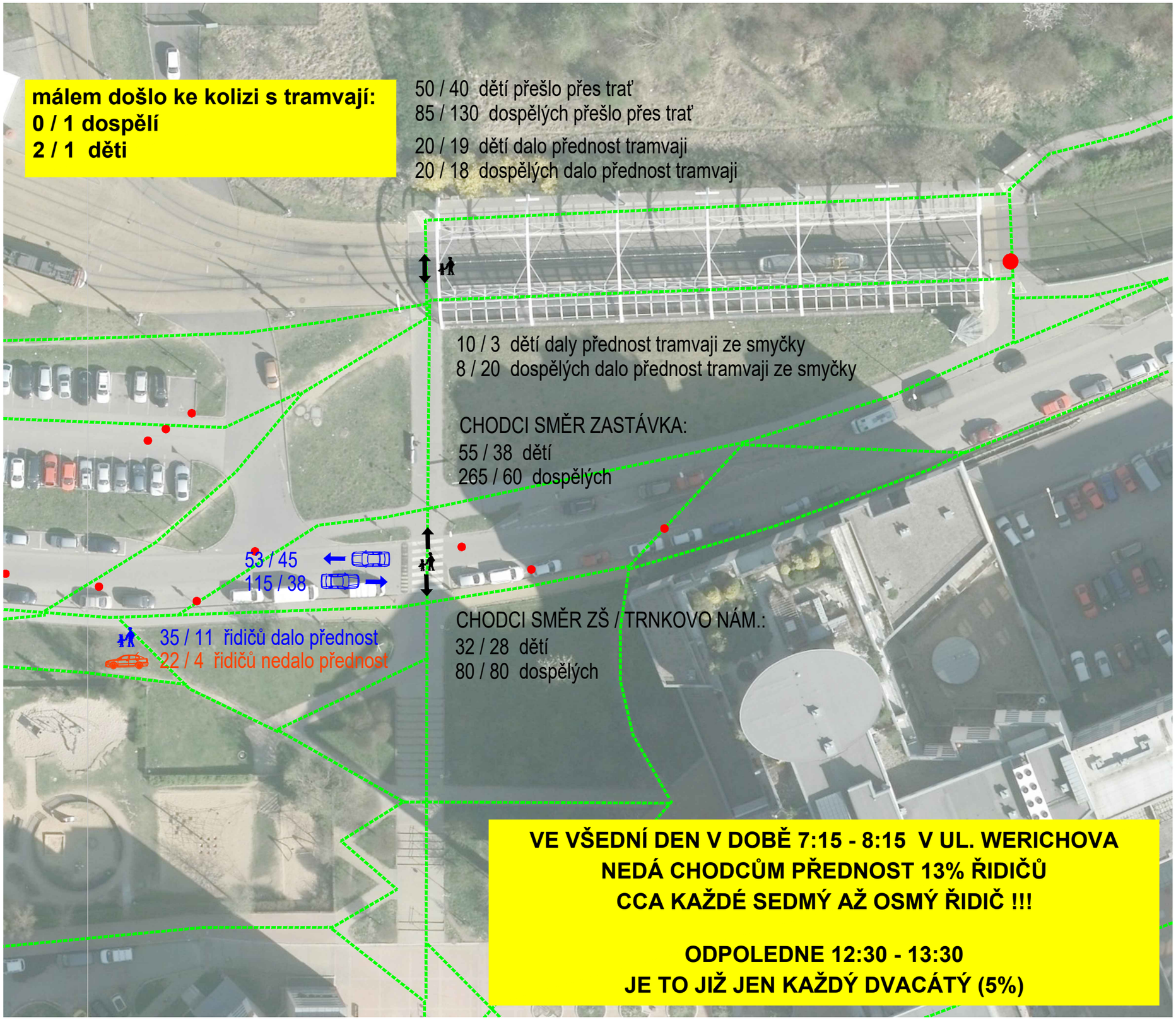
objednatel studie:	FZŠ A MŠ Barrandov II V Remízku 7/919, 152 00 Praha 5 (IČ 69781745)
zhotovitel studie:	Ing. Květoslav Syrový , IČO: 76384110 Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 tel. +420 731 701 027, syrovy.k@gmail.com
vyhlašovatel grantového programu:	Pražské matky Lublaňská 18, 120 00 Praha 2 tel. +420 721 761 474, prazskematky@ecn.cz Magistrát hlavního města Prahy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ BARRANDOV II, PRAHA 5 DOPRAVNÍ STUDIE
příloha:	NÁVRHY - MÍSTO 4 VOSKOVCOVA x ŠTĚPAŘSKÁ
formát: A3	datum: 07 / 11 / 2016
měřítko: 1 : 250	číslo přílohy: D.4

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - ZŠ BARRANDOV II

MÍSTO 5 / ANALÝZY

WERICHOVA

DOPRAVNÍ PRŮZKUM 4. 10. 2016, 7:15 - 8:15 (déšť, 5°C) / 12:30 - 14:00 (oblačno, 12°C)



POPIS PROBLÉMŮ:

- chodci musí dávat pozor na rozjíždějící se tramvaj, navazovat v podstatě oční kontakt s řidičem anebo čekat na jeho zazvonění, zda se bude rozjíždět do smyčky (zpravidla většina chodců z první poloviny tramvaje přejde před tramvají, neboť řidič kontroluje, zda všichni na konečné vystoupili)
- absence chodníků a zpevněných ploch v západním směru ul. Werichova
- parkování těsně u přechodu přes vozovku v ul. Werichova
- rychlí jízda vozidel v místě přechodu práh umožňuje pojezd autobusů, tj. jedná se o práh s větším poloměrem zakřivení, tj. pro jízdu osobních vozidel nemá prvek zklidnění dopravy odpovídající funkci

POSTŘEHY DĚTÍ (43x) A RODIČŮ:

- nebezpečný přechod

NEHODOVOST (dle statistik PČR, 1/2007 - 9/2016)

- evidována 1x nehoda s chodcem na tramvajové trati s lehkým zraněním (v sobotu večer v únoru 2011), jinak nehody bez účasti chodců
- všechny ostaní nehody v oblasti jsou pozuze s hmotnou škodou a jedná se o nehdoy mezi vozidly (při parkování a před přechodem nedodržení bezpečné vzdálenosti: řidič nedobrzdil za předchozím vozidlem, které dávalo přednost na přechodu)

Legenda

- pěší trasa
- intenzity chodců (špičková hodina ráno / odpol. po vyučování)
- intenzity vozidel (špičková hodina ráno / odpoledne po vyučování)
- špatně zaparkované vozidlo (v rozporu se sil. zákonem)
- evidovaná nehoda / evidovaná nehoda s účastí chodce

vysvětlivky: x / y ... počet ráno / odpoledne
(odpolední inzenzity jsou přepočítány z 1,5 hodinového sčítání na hodinové)

S

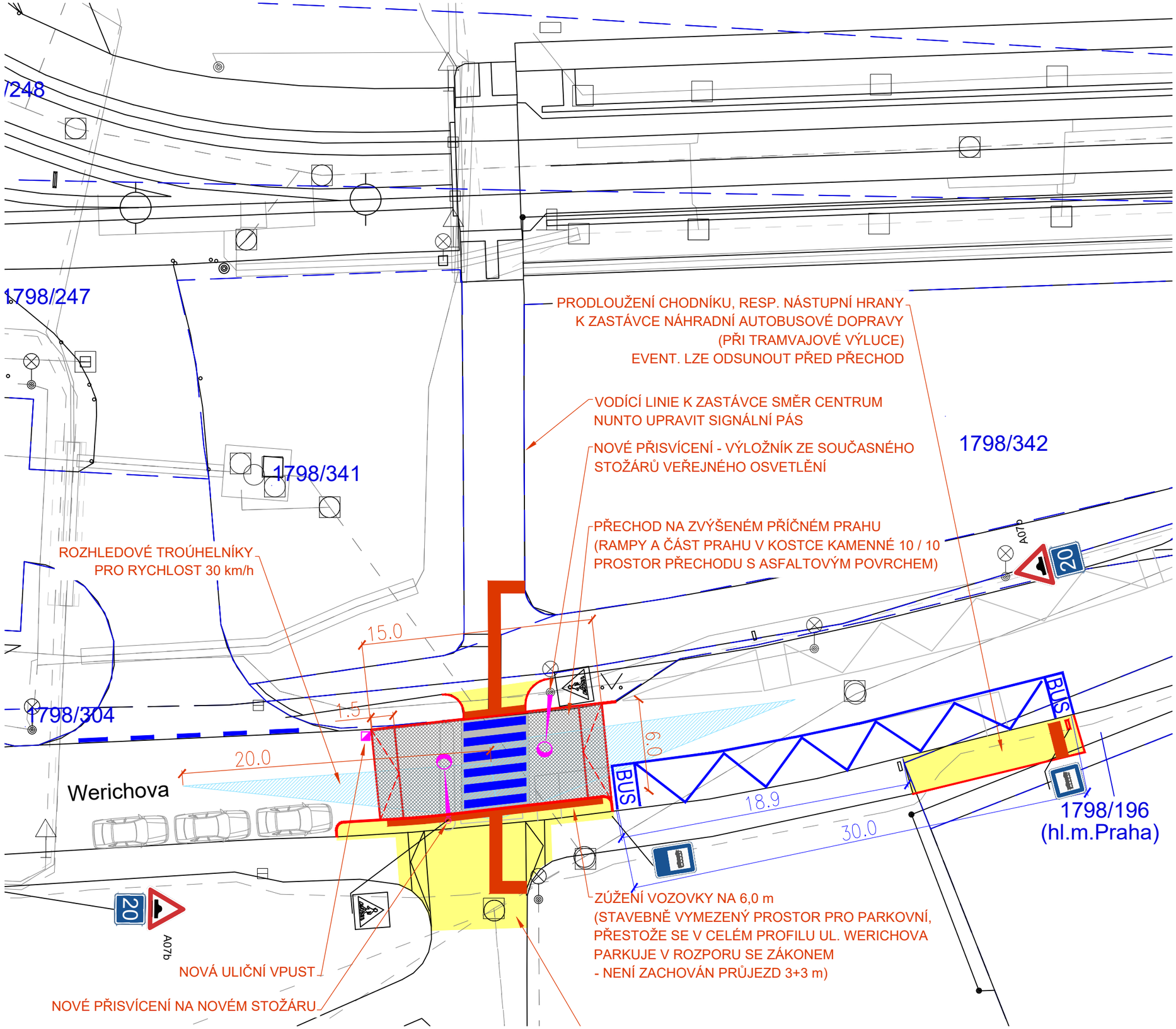
mapový podklad: © Přispěvatelé OpenStreetMap

objednatel studie:	FZŠ A MŠ Barrandov II V Remízku 7/919, 152 00 Praha 5 (IČ 69781745)
zhotovitel studie:	Ing. Květoslav Syrový , IČO: 76384110 Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 tel. +420 731 701 027, syrovy.k@gmail.com
vyhlašovatel grantového programu:	Pražské matky Lublaňská 18, 120 00 Praha 2 tel. +420 721 761 474, prazskematky@ecn.cz
	Magistrát hlavního města Prahy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ BARRANDOV II, PRAHA 5 DOPRAVNÍ STUDIE
příloha:	ANALÝZA - MÍSTO 5 WERICHOVA
formát: A3	datum: 26 / 10 / 2016
měřítko: 1 : 500	číslo přílohy: C.5

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - ZŠ BARRANDOV II

MÍSTO 5 / NÁVRHY

PŘECHOD WERICHOVA



NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ:

- návrh umístění nového zvýšeného prahu s integrovaný přechodem pro chodce, vč. přisvícení a zajištění odvodnění komunikace
- smyslem řešení je fyzické zajištění zpomalení všech vozidel (nejenom nákladních a vozidel BUS) a zajištění správné funkce přechodu pro chodce, tj. zamezení parkování v těsné blízkosti současného přechodu
- nově se doplňují i prvky pro nevidomé a zajišťuje plná bezbaroerovost příčného překonání ul. Werichova v návaznosti na tramvajové zastávky
- úprava vyvolá posunutí zastávky BUS pro náhradní autobusovou dopravu pro účely výluky, tj. prosloužení nástupní hrany (vybudování prodloužení chodníku a přesun označníku a dorpavního značení). Variantně lze zastávku odsunout před přechod (zastávku ve směru do centra).
- rampy zvýšeného stavebního prahu jsou ve sklonu umožňující provoz BUS, stejně jako délka prahu, která umožňuje provoz kloubových autobusů

LEGENDA

- současná hrana
- současné značení
- nový obrubník
- nová hrana
- nové vodorovné dopravní značení
- nové prvky pro nevidomé (varovné a signální pásy)
- nová vozovka - asfalt
- nová vozovka - dlažba kamenná (kostka 10/10)
- nový chodník
- nový mlatový - pochozí povrch
- travnatá plocha
- vlečná křivka největšího rozměrného vozidla
- nový stožár veřejného osvětlení (přisvícení přechodu)
- nová uliční vpust - odvodnění komunikace
- současný / nový strom

S

mapový podklad: © IPR / k.ú. Hlubočepy

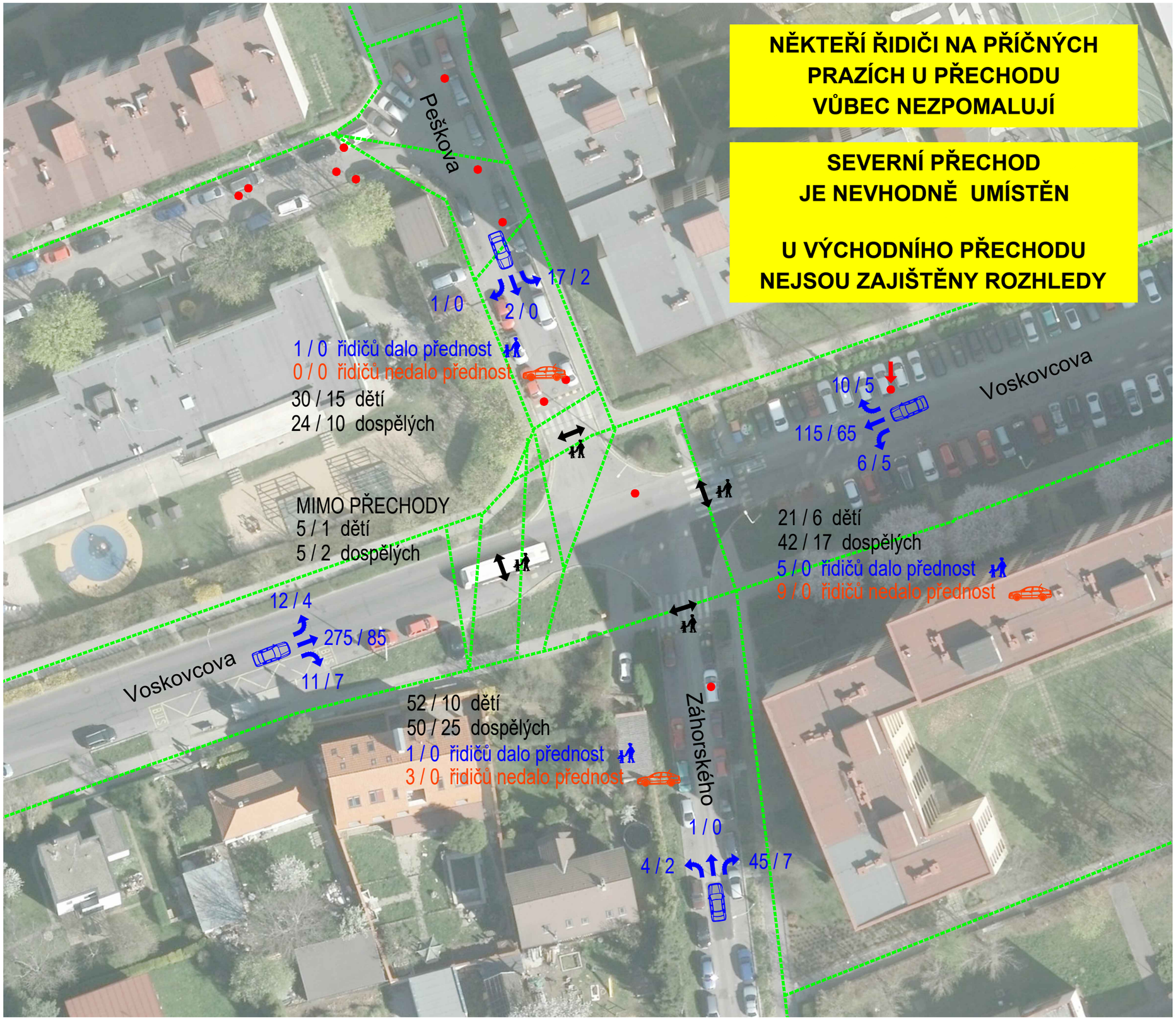
objednatel studie:	FZŠ A MŠ Barrandov II V Remízku 7/919, 152 00 Praha 5 (IČ 69781745)
zhotovitel studie:	Ing. Květoslav Syrový , IČO: 76384110 Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 tel. +420 731 701 027, syrovy.k@gmail.com
vyhlašovatel grantového programu:	Pražské matky Lublaňská 18, 120 00 Praha 2 tel. +420 721 761 474, prazskematky@ecn.cz Magistrát hlavního města Prahy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ BARRANDOV II, PRAHA 5 DOPRAVNÍ STUDIE
příloha:	NÁVRHY - MÍSTO 5 PŘECHOD WERICHOVA
formát: A3	datum: 07 / 11 / 2016
měřítko: 1 : 250	číslo přílohy: D.5

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - ZŠ BARRANDOV II

MÍSTO 6 / ANALÝZY

DOPRAVNÍ PRŮZKUM 4. 10. 2016, 7:15 - 8:15 (déšť, 5°C) / 12:30 - 14:00 (oblačno, 12°C)

VOSKOVCOVA x PEŠKOVA



POPIS PROBLÉMŮ:

- přechod přes Voskovcovu je nevyhovující - nejsou zajištěny rozhledy
- prvky pro zpomalení dopravy fungují pro veřejnou dopravu, zřídkakdy pro dorpavu osobní automobilovou
- přechod přes Peškovu je odsazen tak, že ho využívá minimum chodců
- v křižovatce chybí řešení od zastávky BUS do sídliště směr Peškova, chodci přechází přes hlavní Voskovcovu

POSTŘEHY DĚTÍ (32x) A RODIČŮ:

- nebezpečný přechod
- chybí rozhledy

NEHODOVOST (dle statistik PČR, 1/2007 - 9/2016)

- vyjma jedné nehody vždy srážky mezi vozidly bez zranění
- nejsou evidovány jako účastníci nehody chodec ani cyklista
- evidována 1x nehoda s těžkým zraněním (východní rameno ul. Voskovcova - označeno šipkou), která má uvedeno (č. nehody 003100148327), že přesto že se srazila dvě vozidla, tak škoda je 0 Kč, viník ujel. Jednou z možností může být, že z řidiče se stal chodec při vystupování a někd oho srazil a ujel, proto škoda 0,-Kč na vozidle...

Legenda

- pěší trasa
- intenzity chodců (špičková hodina ráno / odpol. po vyučování)
- intenzity vozidel (špičková hodina ráno / odpoledne po vyučování)
- špatně zaparkované vozidlo (v rozporu se sil. zákonem)
- evidovaná nehoda / evidovaná nehoda s účastí chodce

vysvětlivky: x / y ... počet ráno / odpoledne
(odpolední inzenzity jsou přepočítány z 1,5 hodinového sčítání na hodinové)

S

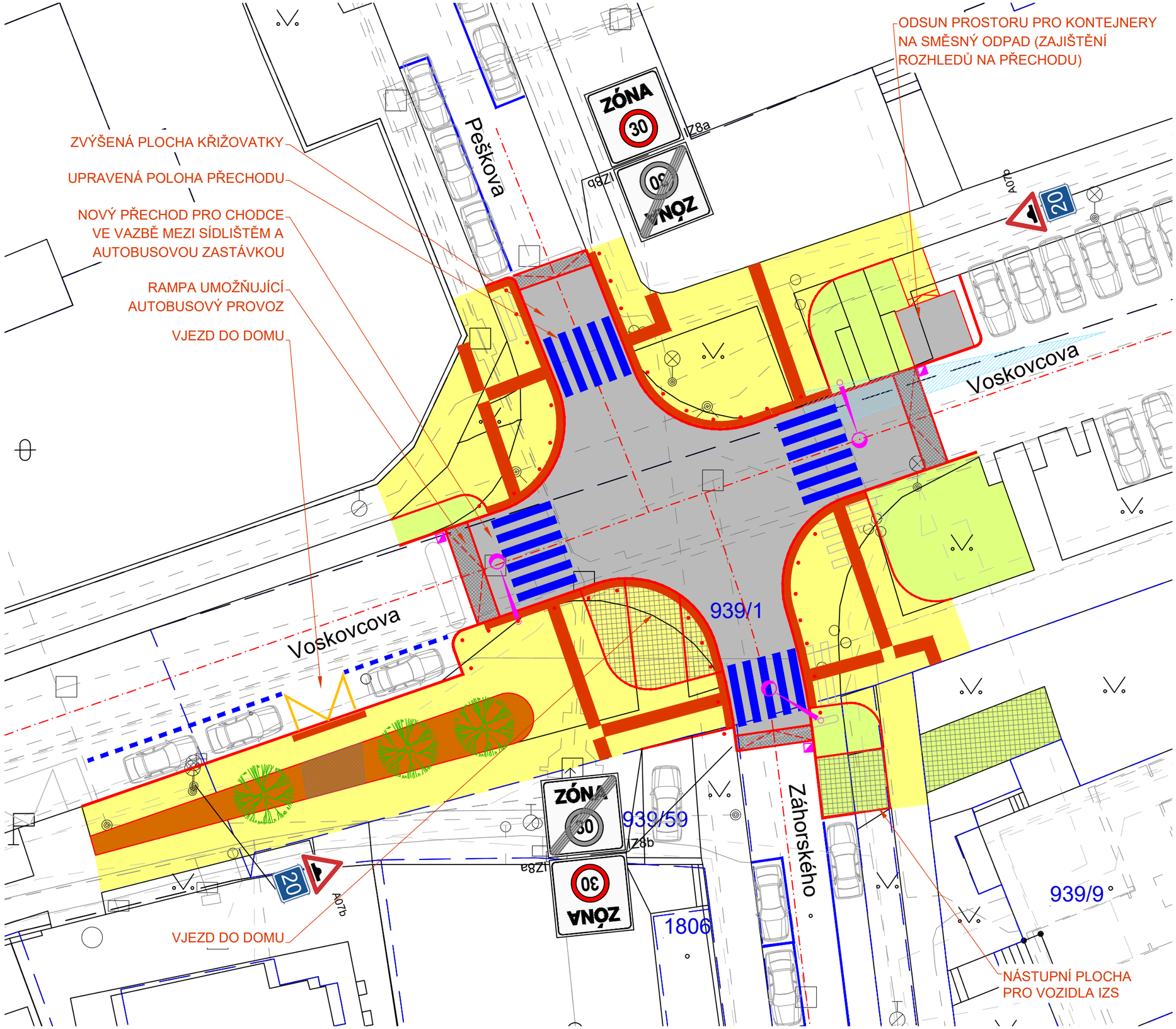
mapový podklad: © Přispěvatelé OpenStreetMap

objednatel studie:	FZŠ A MŠ Barrandov II V Remízku 7/919, 152 00 Praha 5 (IČ 69781745)
zhotovitel studie:	Ing. Květoslav Syrový , IČO: 76384110 Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 tel. +420 731 701 027, syrovy.k@gmail.com
vyhlašovatel grantového programu:	Pražské matky Lublaňská 18, 120 00 Praha 2 tel. +420 721 761 474, prazskematky@ecn.cz Magistrát hlavního města Prahy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ BARRANDOV II, PRAHA 5 DOPRAVNÍ STUDIE
příloha:	ANALÝZA - MÍSTO 5 VOSKOVCOVA x PEŠKOVA
formát: A3	datum: 26 / 10 / 2016
měřítko: 1 : 500	číslo přílohy: C.6

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - ZŠ BARRANDOV II

MÍSTO 6 / NÁVRHY

VOSKOVCOVA x PEŠKOVA



NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ:

- návrh umístění nové zvýšené křižovatky - fyzické zpomalení dopravy
- upravená nároží / zkrácení přechodů, rozšíření chodníkových ploch
- úprava polohy přechodů + nový přechod přes západní rameno - zajištění přístupu zastávka vs. budovy severně od ul. Voskovcova
- zajištění rozhledů (odsun kontejnerů / kácení keřů)
- nově prvky pro nevidomé, plná bezbarierizace křižovatky
- nové veřejné osvětlení a přisvícení
- úprava odvodnění

LEGENDA

- současná hrana
- současné značení
- nový obrubník
- nová hrana
- nové vodorovné dopravní značení
- nové prvky pro nevidomé (varovné a signální pásy)
- nová vozovka - asfalt
- nová vozovka - dlažba kamenná (kostka 10/10)
- nový chodník
- nový mlatový - pochozí povrch
- travnatá plocha
- vlečná křivka největšího rozměrného vozidla
- nový stožár veřejného osvětlení (přisvícení přechodu)
- nová uliční vpust - odvodnění komunikace
- současný / nový strom

S

mapový podklad: © IPR / k.ú. Hlubočepy

objednatel studie:	FZŠ A MŠ Barrandov II V Remízku 7/919, 152 00 Praha 5 (IČ 69781745)
zhotovitel studie:	Ing. Květoslav Syrový , IČO: 76384110 Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 tel. +420 731 701 027, syrovy.k@gmail.com
vyhlašovatel grantového programu:	Pražské matky Lublaňská 18, 120 00 Praha 2 tel. +420 721 761 474, prazskematky@ecn.cz Magistrát hlavního města Prahy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ BARRANDOV II, PRAHA 5 DOPRAVNÍ STUDIE
příloha:	NÁVRHY - MÍSTO 6 VOSKOVCOVA x PEŠKOVA
formát: A3	datum: 07 / 11 / 2016
měřítko: 1 : 250	číslo přílohy: D.6