



BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ A MŠ CHODOV, PRAHA 11

Zhotovitel:

Ing. arch. David Pfann

Spolupráce:

Bc. Alexandra A. Bajan

Objednatel:

HL. m. Praha (ORD ODO MHMP)

Koordinace projektu:

Pěšky městem, z.s.

Stupeň dokumentace:

dopravní studie

Datum zpracování:

duben 2022



← KOMPLETNÍ STUDIE KE STAŽENÍ (peskymestem.cz/skola/zs-chodov)

OBSAH

1.	SHRNUTÍ DOPORUČENÉHO DALŠÍHO POSTUPU.....	4
1.1	LOKALITA 1: PŘED ŠKOLOU (viz 3.2. a příl. C01a, C01b, C01c)	4
1.2	LOKALITA 2: ZA ŠKOLOU (viz 4.2.)	4
1.3	LOKALITA 3: TŮRKOVA – KŘÍŽOVATKA S KV. V. (viz 5.2. a příl. C02)	4
1.4	LOKALITA 4: BENKOVA – PŘECHOD (viz 6.2. a příl. C03)	4
1.5	LOKALITA 5: KE STÁČÍRNĚ – PŘECHOD (viz 7.2. a příl. C04).....	4
2	ŠIRŠÍ ŘEŠENÉ ÚZEMÍ.....	5
2.1	CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ	5
2.2	SPÁDOVÁNÍ DO ZŠ.....	6
2.3	FUNGOVÁNÍ ZŠ, BUDOVY, POZEMKY A BEZPROSTŘEDNÍ OKOLÍ.....	6
2.4	DOPRAVA DĚTÍ DO ZŠ – PRŮZKUM NA ŠKOLE	7
2.5	VYMEZENÍ LOKALIT K ŘEŠENÍ	8
3	LOKALITA 1: PŘED ŠKOLOU	9
3.1	ANALÝZA (viz příl. B02)	9
3.2	NÁVRH (viz příl. C01a, C01b, C01c)	9
3.3	FOTODOKUMENTACE	9
4	LOKALITA 2: ZA ŠKOLOU	12
4.1	ANALÝZA (viz příl. B02)	12
4.2	NÁVRH	12
4.3	FOTODOKUMENTACE	12
5	LOKALITA 3: TŮRKOVA – KŘÍŽOVATKA	15
5.1	ANALÝZA (viz příl. B03)	15
5.2	NÁVRH (viz příl. C02)	15
5.3	FOTODOKUMENTACE	16
6	LOKALITA 4: BENKOVA – PŘECHOD	18
6.1	ANALÝZA (viz příl. B04)	18
6.2	NÁVRH (viz příl. C03)	18
6.3	FOTODOKUMENTACE	18
7	LOKALITA 5: KE STÁČÍRNĚ – PŘECHOD.....	20
7.1	ANALÝZA (viz příl. B05)	20
7.2	NÁVRH (viz příl. C04)	20
7.3	FOTODOKUMENTACE	20
8	ZÁPISY A DALŠÍ DOKLADY	21
8.1	ZÁPIS Z 1. JEDNÁNÍ PRACOVNÍ SKUPINY (11. 6. 2021)	21
8.2	ZÁPIS Z 2. JEDNÁNÍ PRACOVNÍ SKUPINY (9. 11. 2021)	22
8.3	KOMENTÁŘ PČR (K VERZI ZASLANÉ 29. 11. 2021)	25
8.4	ZÁPIS Z PROJEDNÁNÍ NA PKD ODO MHMP (8. 12. 2021)	26
8.5	ZÁPIS Z PROJEDNÁNÍ NA 4. STANICI HZS (17. 12. 2021).....	27

8.6	STANOVISKO ROPID (K VERZI ZASLANÉ 2. 3. 2022)	27
9	INFORMACE K DOKUMENTU	29
	SOUPIS PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	29
	SEZNAM ZKRATEK.....	29

ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Název akce: **Bezpečné cesty do školy ZŠ a MŠ Chodov, Praha 11**
 Stupeň PD: **studie**
 Datum vypracování: **duben 2022**

Objednatel: **Hlavní město Praha**
 se sídlem: Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
 pracoviště: **Magistrát hlavního města Prahy, Odbor dopravy**
 Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 zastoupené: Ing. Libor Šíma, ředitel
 IČO: 00064581
 DIČ: CZ00064581
 bankovní účet: 27-5157998/6000
 kontaktní osoba: Ing. Martin Havelka, martin.havelka@praha.eu

(dále jen „objednatel“)

Zhotovitel: **Ing. arch. David Pfann**
 se sídlem: Mojmírova 1364/9, Praha 4, 140 00
 IČO: 04638611
 DIČ: CZ9005030045
 bankovní účet: 2100918483/2010 u Fio Banky, a.s.
 kontakty: pfann.david@gmail.com, +420 606 855 399
 spolupráce: Bc. Alexandra A. Bajan

(dále jen „zpracovatel“)

SEZNAM TEXTOVÝCH ČÁSTÍ

A01

TEXTOVÁ ČÁST

A4

SEZNAM GRAFICKÝCH PŘÍLOH

B01	ANALÝZY – PŘEHLEDNÁ SITUACE	m 1:3000	A3
B02	ANALÝZY – OKOLÍ VSTUPŮ ZŠ	m 1:500	A3
B03	ANALÝZY – PŘECHOD PŘES TŮRKOVU	m 1:500	A3
B04	ANALÝZY – KŘIŽOVATKA BENKOVA	m 1:500	A3
B05	ANALÝZY – PŘECHOD KE STÁČÍRNĚ	m 1:500	A3
C01a	NÁVRH – PŘED ŠKOLOU	m 1:500	A3
C01b	NÁVRH – PŘED ŠKOLOU (PROVĚŘENÍ OBAL. KŘÍVEK 1)	m 1:500	A3
C01c	NÁVRH – PŘED ŠKOLOU (PROVĚŘENÍ OBAL. KŘÍVEK 2)	m 1:500	A3
C02	NÁVRH – PŘECHOD PŘES TŮRKOVU	m 1:500	A3
C03	NÁVRH – KŘIŽOVATKA BENKOVA	m 1:250	A3
C04	NÁVRH – PŘECHOD KE STÁČÍRNĚ	m 1:250	A3

Není-li uvedeno jinak, je zdrojem fotografií a schémat v textové části archiv zpracovatele studie.

REKAPITULACE VYPRACOVÁNÍ STUDIE

03 / 2021	škola vybrána do programu
04-05 / 2021	sběr dat o docházce do školy (garance PM + ZŠ)
11. 6. 2021	1. setkání části pracovní skupiny – formulace zadání
09 / 2021	dopravní průzkumy a sčítání dopravy v lokalitě
09-11 / 2021	zpracování dat ze sčítání, zpracování konceptu návrhu
9. 11. 2021	2. setkání pracovní skupiny – představení analýz a konceptu
12 / 2021 až 02 / 2021	zpracovávání námětů ke konceptu a průběžné konzultace návrhu
konec 02 / 2022	odeslání žádosti MČ o realizaci návrhů lokalit 1, 4 a 5 v rámci BESIP
začátek 04 / 2022	předání finální elektronické verze studie ORD

1. SHRUTÍ DOPORUČENÉHO DALŠÍHO POSTUPU

1.1 LOKALITA 1: PŘED ŠKOLOU (viz 3.2. A PŘÍL. C01A, C01B, C01C)

- příprava a realizace celkové stavební úpravy před ZŠ zajištěná ze strany TSK
(MČ požádalo o zařazení do BESIP; odhad nákladů na realizaci: 7 000 000 Kč)
- příprava a realizace zóny 30 v ul. Valentova
(odhad nákladů na projekt a realizaci: 30 000 Kč)

Hlavní koordinace:

- případné záměry na rekonstrukce sítí v území (správci sítí)
- úpravy dopravních režimů v navazujících ulicích (viz 1.2.)
- zavádění ZPS

1.2 LOKALITA 2: ZA ŠKOLOU (viz 4.2.)

- vyznačení zóny 30 v širším území – rozsah zřejmě mezi ul. Türkova, Ke Stáčírně a Mírového hnutí
(odhad nákladů na projekt a realizaci: jednotky milionů Kč)

Hlavní koordinace:

- zavádění ZPS

1.3 LOKALITA 3: TÜRKOVA – KŘÍŽOVATKA S KV. V. (viz 5.2. A PŘÍL. C02)

- projekt a realizace celkové úpravy křižovatky
(ORD zadává TSK; odhad nákladů na realizaci: 5 000 000 Kč)

Hlavní koordinace:

- záměr integračních opatření pro cyklisty na ul. Türkova

1.4 LOKALITA 4: BENKOVA – PŘECHOD (viz 6.2. A PŘÍL. C03)

- příprava a realizace stavebních úprav nároží a přechodu zajištěná ze strany TSK
(MČ požádalo o zařazení do BESIP; odhad nákladů na realizaci: 500 000 Kč)

Hlavní koordinace:

- případné záměry na rekonstrukce sítí v území (správci sítí)
- úpravy dopravních režimů v navazujících ulicích (viz 1.2.)
- zavádění ZPS
- záměr stavební úpravy před ZŠ (viz 1.1)

1.5 LOKALITA 5: KE STÁČÍRNĚ – PŘECHOD (viz 7.2. A PŘÍL. C04)

- příprava a realizace stavebních úprav přechodu zajištěná ze strany TSK
(MČ požádalo o zařazení do BESIP; odhad nákladů na realizaci: 300 000 Kč)

Hlavní koordinace:

- případné záměry na rekonstrukce sítí v území (správci sítí)

2 ŠIRŠÍ ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

2.1 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ



Obrázek: Charakter zástavby v okolí ZŠ a MŠ (zdroj: IPR Praha)

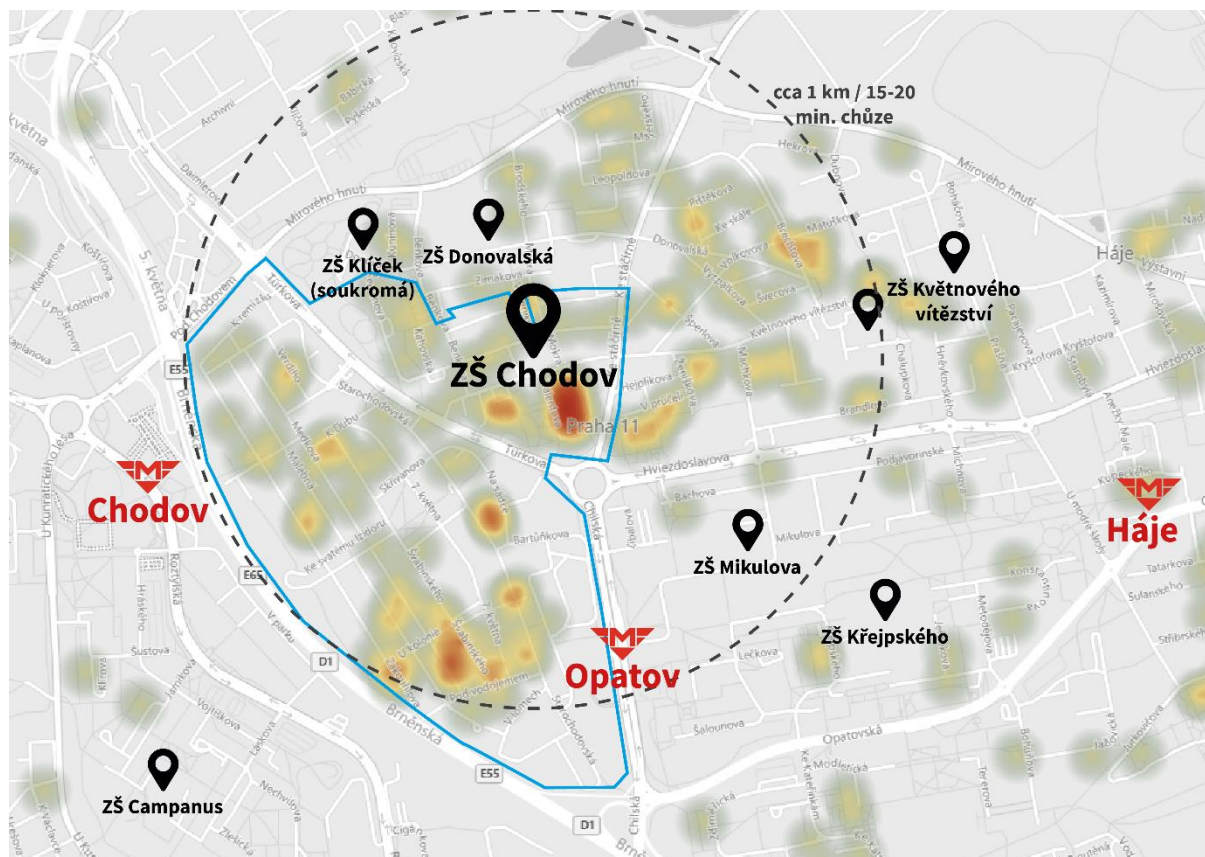
Okolí ZŠ zahrnuje jak zástavbu převážně rodinných domů jihozápadně od ul. Türkova, tak i jednotlivé menší oblasti se sídlištní zástavbou. Specifikem je středněpodlažní zástavba zčásti historických a zčásti nových domů podél přilehlého úseku ul. Květnového vítězství.

Nejrozměrnější vozidla, která je nutné brát v úvahu v rámci rezidenční lokality jsou **třínápravová vozidla svozu odpadu**. Pohyb dalších podobných větších vozidel je zde jen občasný a není třeba se mu v návrhu nijak přizpůsobovat. V souladu s obecnými principy je nutné také zajištění průjezdu IZS odpovídající koncovému charakteru lokality, nad rámec toho je ale nutné počítat s častými výjezdy z hasičské stanice č. 4 umístěné u ul. Květnového vítězství v blízkosti ZŠ.

V lokalitě obecně není zásadní problém s parkovacími stáními. Především v okolí zástavby bytových domů existuje lokální přetlak poptávky po parkovacích stáních, který se zčásti přelévá i do předprostoru ZŠ. V oblasti rodinných domů obklopující ZŠ z ostatních stran je ale řada ulic s trvale nevyužitým prostorem pro parkování podél profilů.

2.2 SPÁDOVÁNÍ DO ZŠ

ZŠ je historicky nejstarším existujícím školským zařízením v širším okolí. Relativně nedaleko však existuje několik dalších novějších škol. I žáci z celkem blízkého okolí tak zčásti spadají pod některou z ostatních škol, a naopak značná část spádové oblasti ZŠ se nachází již relativně daleko – část z něj už na hraně vzdálenosti, která je funkční pro pravidelnou pěší docházku do školy. Značná část žáků pak do školy dochází i ze spádových oblastí ostatních škol na Praze 11, v malé míře dochází i k dojíždění z větší vzdálenosti, a to včetně mimopražských dětí (od Vestce atp.).



Obrázek: Srovnání spádového území ZŠ (modrá linie), reálného rozmístění bydlišť dětí docházejících do ZŠ (heatmapa) a docházkové vzdálenosti. (zdroj: adresář ZŠ + vyhláška MHMP o školských obvodech ZŠ)

2.3 FUNGOVÁNÍ ZŠ, BUDOVY, POZEMKY A BEZPROSTŘEDNÍ OKOLÍ

Škola disponuje 1. i 2. stupněm. Ve školním roce 2020/21 školu navštěvovalo 474 dětí, od následujícího školního roku se pak kapacita díky nové přístavbě zvýšila o 100 dětí.

Stará i nová budova ZŠ se nachází uvnitř oploceného okrsku mírně odsazená od ulice Květnového vítězství. Budova má tři hlavní vstupy pro žáky – hlavní vstup do staré budovy, boční vstup z ul. Klecandova a zadní vstup z ul. Dunovského. Hlavní vjezd na parkoviště pro zaměstnance školy je pak směřován do ul. Mokrá. Vstupy jsou tedy rozmístěné značně atypicky na třech stranách čtvercového pozemku a vjezd je na straně čtvrté. Z hlediska pohybu dětí je jednoznačně nejvýznamnějším prostorem historický předprostor staré hlavní budovy. Pohyb dětí ani dospělých v okolí ostatních vstupů a vjezdu není zdaleka tak intenzivní.

Parkoviště pro učitele je běžně relativně zaplněné, současně je ale možné využívat i řadu volných nezaplatněných stání v okolních ulicích. Na pozemku ZŠ se nachází také kolárna, zjevně kvůli nevhodnému řešení a umístění ale není příliš využívána.

Budova MŠ se pak nachází na protilehlé straně ulice Květnového vítězství. Hlavní vstup do oploceného areálu je z ul. Valentova, hlavní vjezd na parkoviště pro zaměstnance pak z protější strany areálu z parkoviště u bytových domů.

Na ul. Květnového vítězství mezi ZŠ a MŠ se nachází dvě zastávky autobusu, které však mají značně omezený význam – běžná denní frekvence projíždějící linky 203 pouze 2 autobusy za hodinu.

2.4 DOPRAVA DĚTÍ DO ZŠ – PRŮZKUM NA ŠKOLE

Vzhledem k probíhající pandemii nemoci covid-19 bylo v průběhu roku 2021 komplikovanější provádět plnohodnotné průzkumy, které jsou součástí jiných projektů řešených v rámci programu Bezpečné cesty do školy. Specifikem ZŠ Chodov je pak otevírání nové přístavby školní budovy na začátku školního roku 2021/2022. U průzkumů je tedy třeba považovat jejich výstupy za ovlivněné souběhem dokonce dvou značně specifických situací.

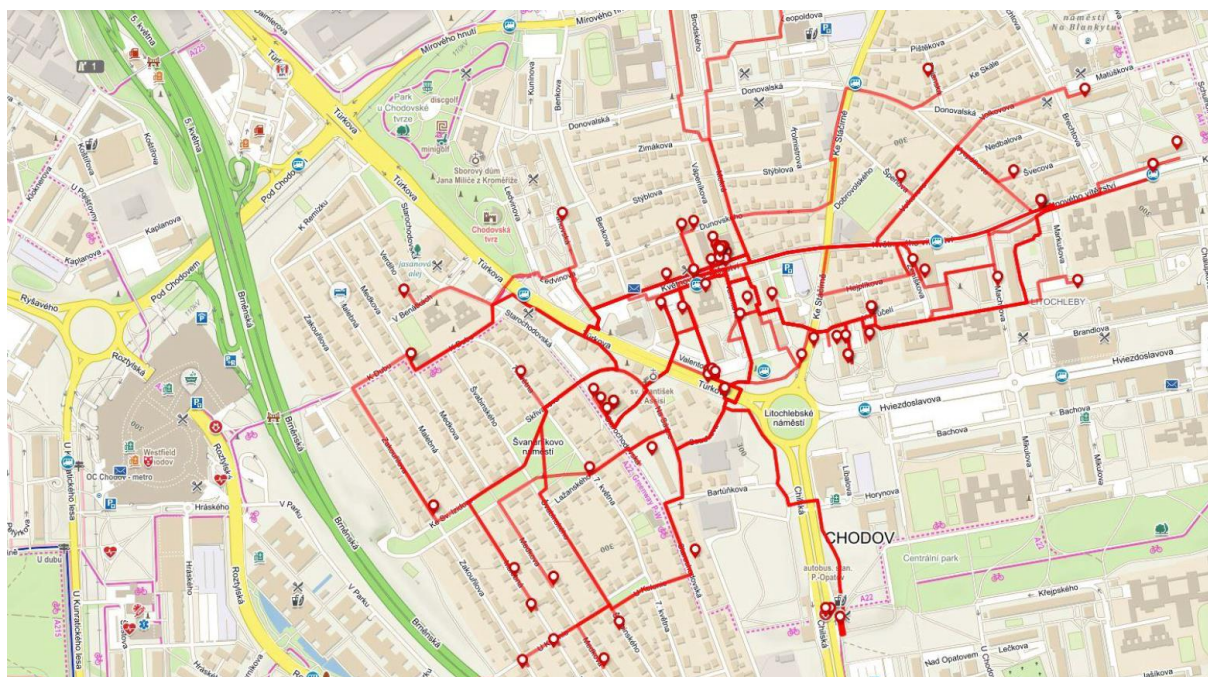
Jedním z podkladů dopravní studie je průzkum, který v rámci projektu BCŠ mezi dětmi, rodiči i učiteli ze ZŠ organizoval na jaře 2021 spolek Pěšky městem. Výstupem průzkumu na škole pak bylo vymezení konkrétnějších témat k řešení v rámci dopravní studie.

Podrobné výstupy šetření jsou dostupné na adrese:

<https://peskymestem.cz/wp-content/uploads/2021/03/Bezpecne-cesty-do-skoly-chodov.pdf>



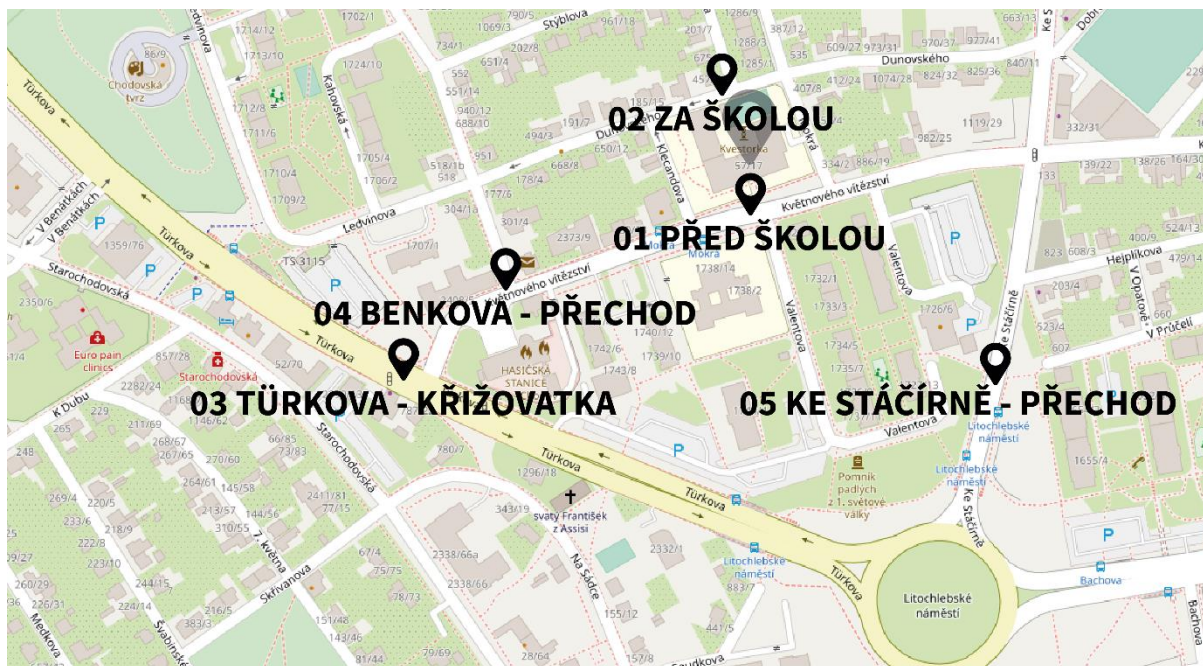
V rámci průzkumu mezi dětmi byla zpracována také **mapa ukazující trasy jednotlivých dětí cestou do školy a ze školy.**



Obrázek: Společná mapa hlavních tras docházky do školy.

2.5 VYMEZENÍ LOKALIT K ŘEŠENÍ

Na základě mapy a průzkumů bylo vytipováno několik problematických lokalit na frekventovaných cestách do školy. V rámci pracovní skupiny pak došlo k výběru pěti témat k dalšímu rozpracování dopravní studií.



Obrázek: Poloha řešených lokalit vzešlých z užšího výběru pracovní skupinou. (Zdroj mapy: Příspěvatelé OSM)

Na všech lokalitách proběhlo **14. 9. 2020 ráno před začátkem vyučování a odpoledne sčítání dopravy**. Podrobné graficky zpracované výstupy sčítání viz. přílohy B02, B03, B04 a B05.

3 LOKALITA 1: PŘED ŠKOLOU

3.1 ANALÝZA (VIZ PŘÍL. B02)

Specifikem ZŠ Chodov je **vstup do školy ze tří různých stran areálu a hlavní vjezd ze strany čtvrté**. To v kombinaci s příchody dětí a přivážením části dětí z mnoha různých směrů generuje řadu různorodých situací ve všech okolních ulicích a na všech přilehlých křižovatkách.

Zásadním problémem nicméně je průjezdná doprava zkracující si cestu po ulici Květnového vítězství místo využití paralelních sběrných komunikací vyššího významu (viz situace širších vztahů B01). Před ZŠ tak funguje relativně vytížená komunikace, kterou musí děti přicházející od jihu překonat. Přestože je v prostoru **využita celá plejáda VDZ, SDZ i dopravních zařízení**, ráno (a zčásti i odpoledne) je zde **nutná asistence MP**. Přestože v širším okolí není vůbec problém s přetlakem parkujících vozidel, **přímo před přechodem jsou také umístěna dlouhodobá šikmá stání zhoršující viditelnost na přechodu**.

Na ul. K. vítězství dochází v důsledku špatně fungujících a nedostatečných K+R k **častému zastavování v jízdním pruhu, v zálivu BUS či v křižovatkách**.

Díky přítomnosti MP nedochází v ranní špičce k nedávání přednosti, přecházení mimo přechod či zastavování na přechodu. Evidovány nejsou díky MP téměř žádné nehody. Odpoledne občas k porušování pravidel dochází, díky nižším intenzitám IAD i pěších odpoledne ale nejde o zásadní problém.

Obecnou charakteristikou předprostoru školy je **havarijní stav velké části povrchů i obrub a bariérovost řady prvků**.

3.2 NÁVRH (VIZ PŘÍL. C01A, C01B, C01C)

Značně zchátralé a v řadě dílčích ohledů nevyhovující řešení prostoru před ZŠ logicky vede k prověření možnosti, že **v rámci zcela nevyhnutelné kompletní obnovy povrchů i velké části obrub, dojde k úpravě stavebního uspořádání předprostoru ZŠ**.

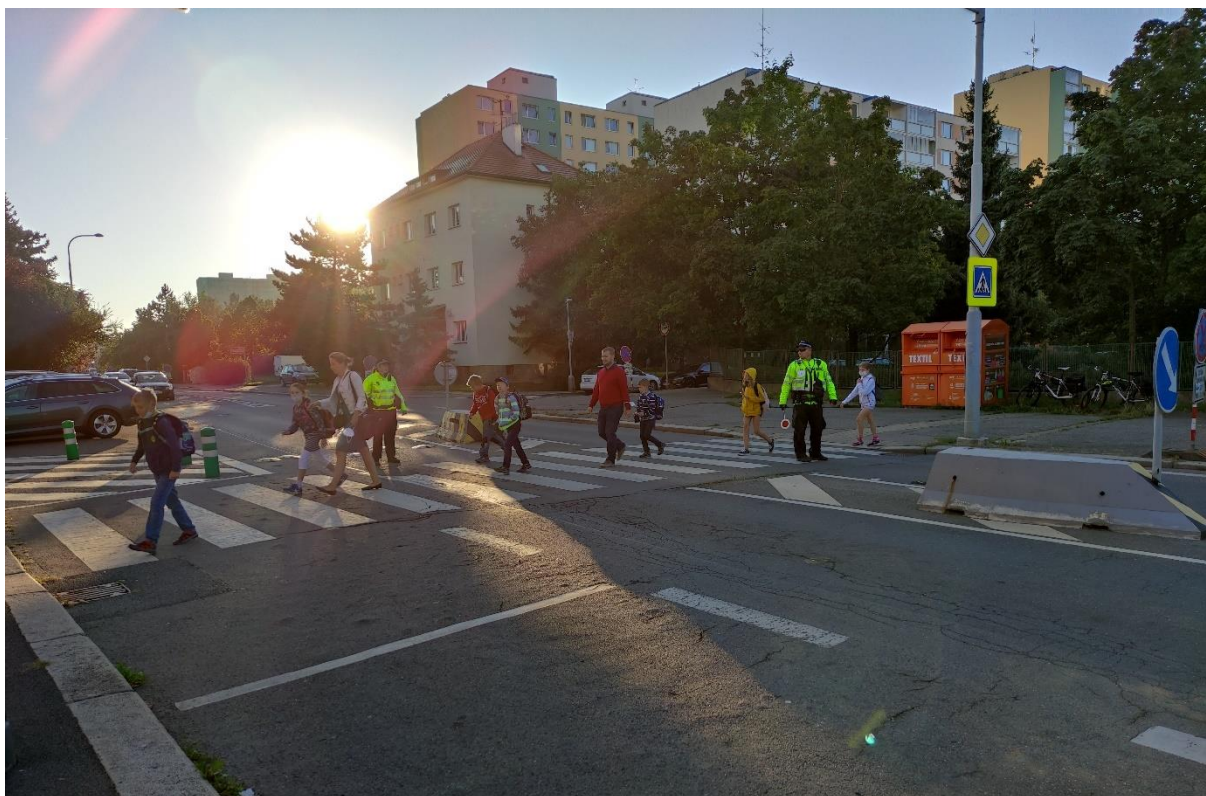
Celek návrhu je řešen tak, že je případně rozdělitelný na několik základních etap, z nichž je možné realizovat jen některé. Hlavní částí návrhu je úprava křižovatky s ul. Valentova a úprava přechodu. **Návrh zde nově řeší křižovatku s kombinací dvou prvků ochrany chodců – zvýšená křižovatková plocha a současně vložení ostrůvku do přechodu**. Zvýšení celé křižovatky současně zahrne přechod přes ul. Valentova a bude tak sloužit jako **opatření na vjezdu do navržené Zóny 30** v této ulici (viz standard řešení dle TP 218, obr. 24). Je navržen posun obrub a zvětšení plochy před školou na úkor protějšního nároží.

Autobusové zastávky jsou ponechány ve stávající poloze v zálivech a dochází pouze k úpravě vyřazovacího pruhu u zastávky při severní straně komunikace a zařazovacího pruhu při straně jižní. V současnosti ulicí projíždí midibus délky 8,5 m, zastávky jsou nicméně dimenzovány až na jeden kloubový autobus délky 18 m.

Vjezd do ulice Klecandova je navržen nově k řešení formou chodníkového přejezdu a současně doplněním tvaru chodníku před školou spolu s navržením 2 stání K+R. Je navrženo převedení ulice Klecandova do režimu zóny 30.

Vozovka na východ od křižovatky s ul. Valentova je zúžena na 6,5 m a zbylý prostor je využit pro dotvoření pásu parkovacích stání a přilehlého chodníku. Současně je navržen **posun přechodu přes ulici Mokrá a jeho ochrana dlouhým stavebně řešeným prahem**, který bude sloužit jako vjezdové opatření navržené zóny 30.

3.3 FOTODOKUMENTACE





4 LOKALITA 2: ZA ŠKOLOU

4.1 ANALÝZA (VIZ PŘÍL. B02)

V ul. Klecandova jsou v ranní špičce hodinové intenzity IAD pouze méně než 30 vozidel. Naopak přecházení přes přechod v ústí ulice se týká 160 lidí a v ulici ráno podélně prochází také přes 160 lidí. **Ulice de facto funguje jako obytná zóna s pohybem dětí i dospělých ve vozovce.** Problémem je **parkování na chodníku přímo blokující vstup** a nepřehledné objíždění parkujících vozidel mezi chodci ve vozovce.

V ul. Dunovského v ranní špičce dochází k **jednorázovému zaplnění parkujícími vozidly** – v krátkém časovém úseku tak vzniká problém daný absencí jakékoli ochrany přecházejících chodců v nárožích (chybí zajištění rozhledů) i častá chůze ve vozovce kvůli extrémně úzkým chodníkům.

V ul. Mokrá u vjezdu do školy **nedochází k zásadním kolizím ani k příliš častému parkování** – není zde vstup, pouze vjezd pro zaměstnance k ZŠ.

4.2 NÁVRH

Po prověření několika variant řešení situace v ulicích Klecandova, Dunovského a Mokrá bylo rozhodnuto o tom, že **v rámci studie nevznikne samostatný návrh dopravního řešení těchto ulic.** V rámci řešení lokality 1 („před školou“, viz oddíl 3. a příl. C01a, C01b a C01c) jsou nicméně **řešena vjezdová opatření na začátku ulic Klecandova a Mokrá.** Současně se předpokládá **integrování těchto ulic do větší oblasti zóny 30**, která by měla být řešena samostatným projektem – viz doporučení v oddílu 1.2.

Prověřovaná řešení zahrnovala následující možné zásahy:

- Zřízení obytné zóny v ul. Klecandova, která by však vzhledem k místním zvyklostem (obytné zóny výhradně řešené zcela bez ohrub) vyžadovala relativně nákladný stavební zásah. Od této možnosti tedy bylo upuštěno.
- Možnost pravidelné ranní časově omezené uzavírky ulice Klecandova a případně části ulice Dunovského pro motorová vozidla (s vymezenými výjimkami), tedy zřízení tzv. „školní ulice“. Ze strany MČ ani ZŠ nicméně nebyl zájem toto opatření realizovat.
- Dopravně-organizační opatření v ulici Dunovského. Vzhledem k malému významu ulice mimo ranní špičku nakonec nebyl zájem o jakékoli úpravy v ulici, které by mohly omezit (nebo vzbudit podezření, že by mohly omezit) rezidenty přilehlých objektů. Možnost složitějších nestavebních zásahů do DZ se tedy nakonec podrobně neprověřovala. Vzhledem k malému významu ulice a omezené schopnosti investic do stavebních opatření se neprověřovala ani možnost stavebního zásahu do profilu ulice.

4.3 FOTODOKUMENTACE





5 LOKALITA 3: TŮRKOVA – KŘÍŽOVATKA

5.1 ANALÝZA (VIZ PŘÍL. B03)

Přestože tento přechod představuje zřejmě nejvýhodnější spojnici přes ulici Türkova pro děti přicházející od jihu, která současně umožňuje zcela se následně vyhnout přecházení ul. Kv. vítězství před ZŠ, děti v tomto místě přechází naprosté minimum. Malá část jich zřejmě využívá z hlediska dopravy bezpečný, ale jinak relativně nevhodně umístěný a značně odpuzující podchod na severozápadě, část také mnohem přívětivější přechod přes Türkovu v místě zúžení na jeden jízdní pruh na jihovýchodě. Značná část dětí z této části spádového území pak bude do školy dovážena (či alespoň přiváděna) rodiči, což sekundárně opět zhoršuje situaci u ZŠ. **Jednoznačným důvodem je zcela nevyhovující standard přechodu přes 3+2 jízdní pruhy s nedostatečným ostrůvkem navíc s nevhodně umístěným VO.**

Z hlediska rozdělení směrů je **ve směru k Litochlebskému náměstí zcela dominantní pravý přímý pruh** – bezprostředně za křižovatkou totiž již dochází ke sjíždění do jednoho pruhu. Střední přímý pruh je zatížen pouze cca 20 % využití pravého pruhu. Značně zatížený je pruh pro odbočení vlevo – **ráno odbočuje cca 30 % vozidel**. Vzhledem ke zjištěným intenzitám dále na ul. Kv. vítězství a k absenci významnějších cílů v okolí ZŠ je zjevné, že **naprostá většina odbočujících vozidel si jen zkracuje cestu kolem ZŠ** místo pokračování po (i ve špičce relativně volné) sběrné ul. Türkova a Ke Stáčírně/Hviezdoslavova.

Na příjezdu od Litochlebského náměstí je dominantní střední přímý pruh navazující na pruh přímo vyjíždějící ze zúžení dále na jihovýchodě. Téměř třetina vozidel v přímém směru je ale už v křižovatce řazena i v levém přímém pruhu. Pravé odbočení z tohoto směru je marginální.

Na výjezdu z ul. Kv. vítězství dominuje pravé odbočení opět z velké části tvořené vozidly, která ulici projížděla z oblastí dál na východ. **Zásadní je výjezd vozidel HZS, pro nějž je třeba ponechat prostor** a volnou komunikaci. V obou směrech je na Türkově instalováno SSZ se znamením "Stůj!" při výjezdu HZS.

V křižovatce a okolí odehrálo od roku 2007 **několik desítek nehod**. Naprostá většina se odehrála při vyjíždění z ul. Květnového vítězství. Celkem **čtyři nehody s účastí chodců se všechny odehrály přímo na přechodu**.

5.2 NÁVRH (VIZ PŘÍL. C02)

Navržené řešení zohledňuje nutnou koordinaci s akcí TSK "akce č.1591 Türkova – Praha 11", která řeší návrh integračních cykloopatření v ul. Türkova, na níž je dle Generelu cyklistických tras navržena hl. trasa A427.

Je navrženo **nové řešení křižovatky jako řízené SSZ**. Jako výchozí program je navrženo ponechat trvale volný přímý směr a pravé odbočení v obou směrech v ul. Türkově s občasným vložím fáze levého odbočení z Türkovy spolu s pravým odbočením z Květnového vítězství a následně pravého i levého odbočení z ul. Kv. vítězství. **Volno pro chodce na přechodu přes ul. Türkova pak spouštět pouze na výzvu, nicméně spolu se signálem volno ponechat signál Stůj i pro pravé odbočení z ul. Květnového vítězství**. Pro případ výjezdu HZS je navrženo integrovat program zastavení všech směrů s výjimkou obou směrů výjezdu z ul. Kv. vítězství – pro tento účel budou zřejmě využitelné již existující kabely světelných návěstidel výjezdu HZS.

Toto nastavení umožní zajistit 1. zcela bezpečné přecházení přes ul. Türkova, 2. omezit nechtěný průjezd po ul. Kv. vítězství díky znevýhodnění odbočujících vozidel, 3. zajistit vyklizení ulice Kv. vítězství před výjezdem HZS a následně zcela volný průjezd pro HZS po ul. Türkova v obou směrech a 4. zcela eliminovat vyjíždění z ul. Kv. vítězství do proudu vozidel, které v současném nastavení generuje velké množství dopravních nehod.

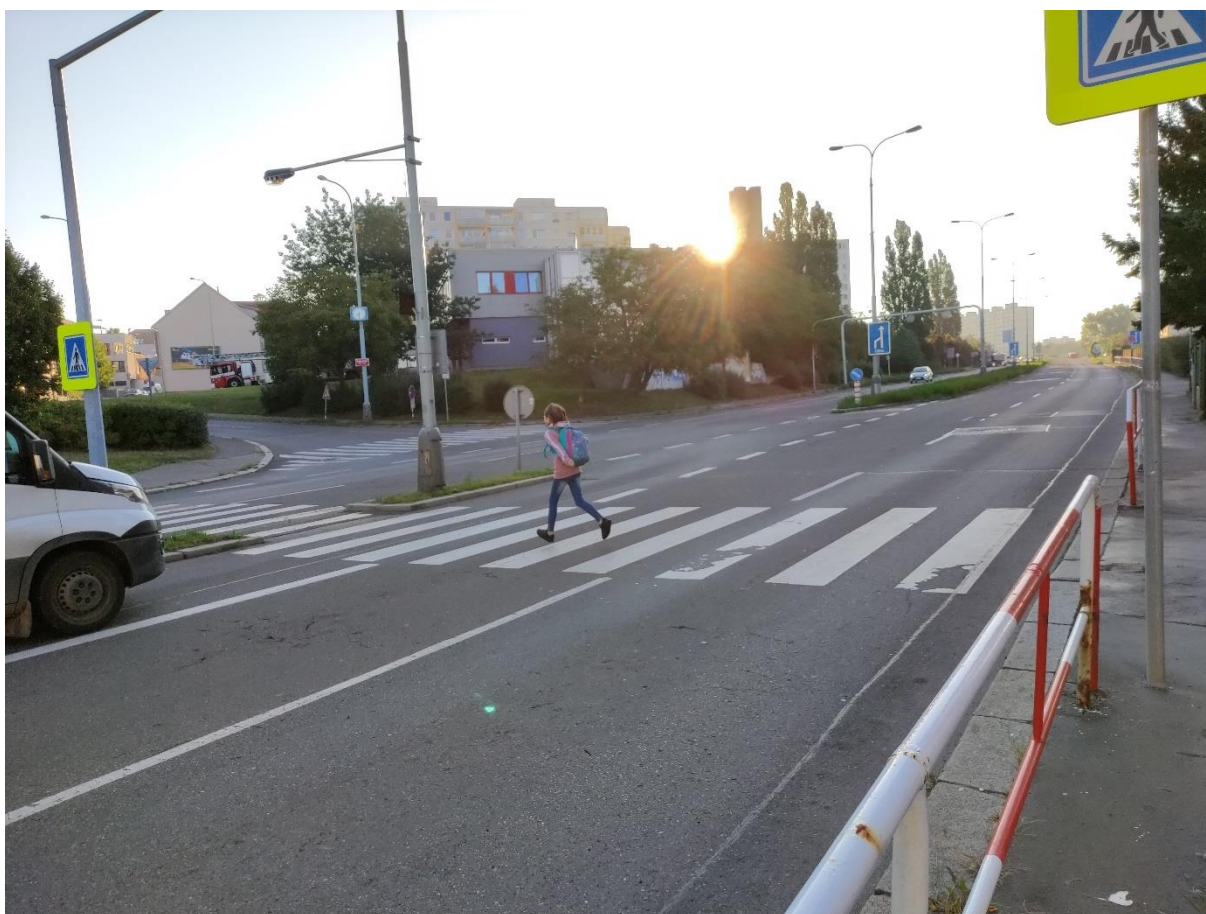
Navrženo je současně **zlepšení parametrů ostrůvku na přechodu přes ul. Türkova** a také **vložení ostrůvku do extrémně dlouhého (cca 16 m v kratším místě!) přechodu přes ul. Kv. vítězství.**

Je navrženo zachování dvou přímých a jednoho odbočovacího pruhu v ul. Türkova ve směru od Chodovce před křižovatkou a dvou pruhů za křižovatkou a snížení počtu na jeden přímý a jeden odbočovací v opačném směru před křižovatkou a ponechání dvou pruhů za křižovatkou. V ul. Kv. vítězství jsou navrženy na výjezdu nově dva pruhy pro oba směry odbočení.

Na téměř všech směrech je doplněno integrační opatření pro cyklisty ve standardu vyhrazeného jízdního pruhu, pouze ve směru od Chodovce není možné při zachování celkem tří pruhů tento pruh vložit, **Nabízí se tedy možnost v rámci řešení celé ulice vymezit pravý jízdní pruh jako vyhrazený jízdní pruh pro autobusy, cyklisty, IZS a taxi.** Toto řešení je ale nutné prověřit v kontextu celé délky ulice v rámci řešeného projektu na integraci cyklistů.

U přechodů je navrženo doplnění chybějících prvků pro nevidomé.

5.3 FOTODOKUMENTACE





6 LOKALITA 4: BENKOVA – PŘECHOD

6.1 ANALÝZA (VIZ PŘÍL. B04)

Podél ulice Benkova je hustěji rozmístěná zástavba, která **v ranní špičce generuje kolem 160 vozidel za hodinu směřujících na ul. Kv. vítězství** a následně na nadřazené komunikace. Několik desítek vozidel zčásti průjezdné, ale asi zřejmě hlavně cílové dopravy do ulice také zatáčí z obou směrů ul. Kv. vítězství. **Přes přechod zde ráno přecházelo 85 lidí za hodinu.** V případě zlepšení fungování přechodu v křižovatce Türkova x Kv. vítězství se nicméně dá očekávat další zvýšení počtu přecházejících. **Přes 10 % vozidel na přechodu chodcům při sčítání nedalo přednost.**

V nedávné době na nároží vznikl nový objekt obchody a s kavárnou v přízemí, u níž **ráno dochází k zastavování vozidel v nároží, před přechodem či přímo na přechodu, což omezuje jak bezpečnost, tak i komfort průchodu.** V křižovatce se podle dostupných statistik odehrálo jen několik málo nehod bez účasti chodce. Nicméně **s nově vzniklou nepřehlednou situací a výhledovým zvýšením intenzit chodců se dá předpokládat mírné zvýšení nehodovosti.**

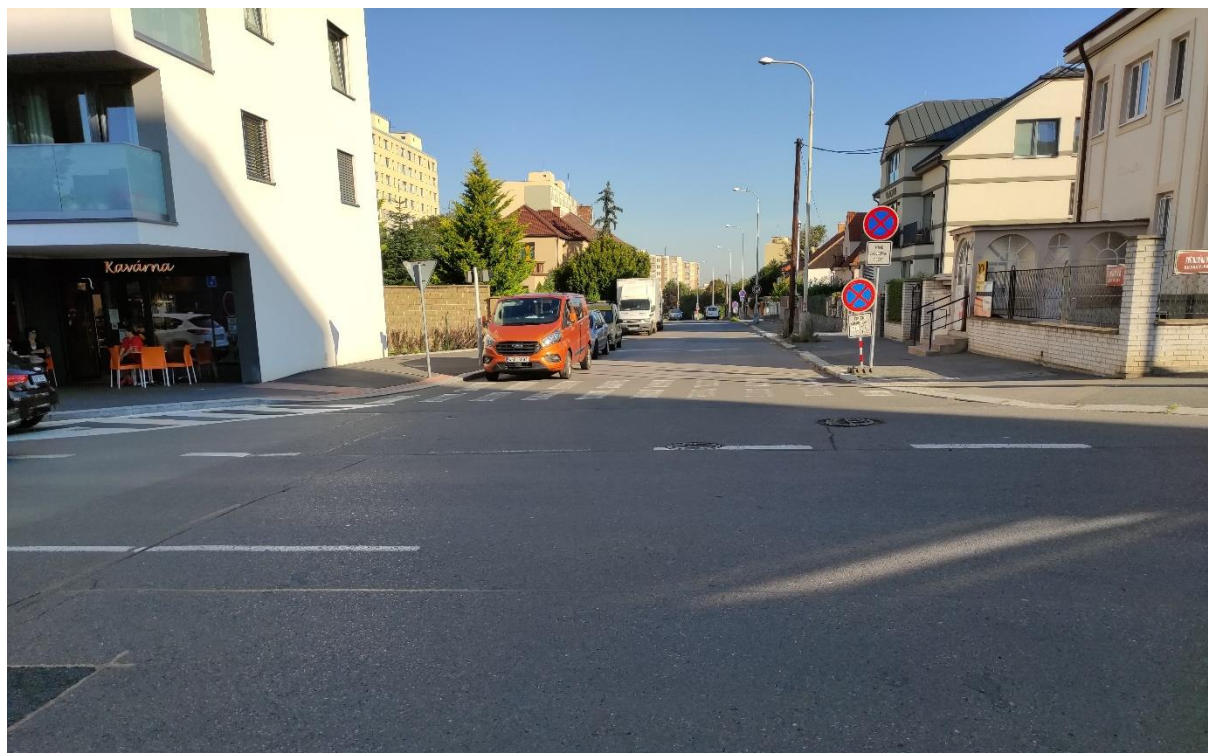
6.2 NÁVRH (VIZ PŘÍL. C03)

Je navrženo **vytažení obruby severozápadního nároží** a vytvoření fyzické ochrany proti parkování před přechodem a před křižovatkou, a to včetně ochrany vytaženého nároží sloupky. Protilehlé nároží je navrženo ponechat ve stávajících obrubách, ale současně je navrženo také doplnit ochranu nároží sloupky.

Samotný **přechod je navrženo řešit na stavebně řešeném dlouhém zvýšeném prahu.**

Standardní řešení prvků pro nevidomé u přechodu je navrženo připojit na umělé vodící linie v nároží domu, které doplní chybějící segment přirozených vodících linií.

6.3 FOTODOKUMENTACE





7 LOKALITA 5: KE STÁČÍRNĚ – PŘECHOD

7.1 ANALÝZA (VIZ PŘÍL. B05)

Přechod bez středového ostrůvku na komunikaci s denními intenzitami přes 15 000 vozidel o celkové délce cca 8,0 m. Přes přechod přecházelo při sčítání ráno celkem 100 lidí, odpoledne pak 68 lidí.

Přechod s délkou 8,0 m **nevyhovuje standardu stanovenému normou ČSN 736110**, existující **prvky bezbariérovosti jsou ve velmi špatném technickém stavu** (přechod de facto již není bezbariérový) a současně **nevyhovují ani již dnes platným požadavkům pro bezbariérovost** (absence signálního pásu, absence barevného rozlišení).

Dochází také k **občasnému nedání přednosti chodcům**.

V blízkosti přechodu se odehrálo **několik nehod, z toho dvě s účastí chodce**.

Na přechod na jihu navazuje **prostor zastávek autobusu, u nichž dochází k relativně častému přebíhání dětí i dospělých** – zjevně dáno vzdáleností přechodu a chybějícím přechodem dále na jihu, kde je pouze bariérový podchod. V prostoru zastávky dále na jih jsou teď evidovány také tři nehody s účastí chodců mimo přechod.

Přechod je přisvětlen a v místě přechodu jsou umístěny na obou stranách kanalizační vpusti.

7.2 NÁVRH (VIZ PŘÍL. C04)

Je navrženo ponechání polohy východní obruby, přisvětlení i uliční vpusti beze změny, nicméně jsou doplněny chybějící prvky pro nevidomé. **Západní obruba je odsunuta a souběžně dochází k posunu sloupu přisvětlení i uliční vpusti. Do komunikace je vložen stavebně řešený ostrůvek o šířce 2,5 m.** V obou směrech jsou ponechány jízdní pruhy o šířce 3,25 m. Přechod je navržen v šířce 5,0 m, u ostrůvku je navrženo ponechat mezi vnitřními obrubami prostor 6,0 m pro zachování vyššího komfortu pro chodce.

7.3 FOTODOKUMENTACE



8 ZÁPISY A DALŠÍ DOKLADY

8.1 ZÁPIS Z 1. JEDNÁNÍ PRACOVNÍ SKUPINY (11. 6. 2021)

Zúčastnili se – dle prezenční listiny

Paní Hanáková s vybranými dětmi představila výsledky dotazníkového šetření i mapování nebezpečných míst. – viz prezentace [zde](#).

Škola má novou přístavbu, předpokládané navýšení počtu dětí od příštího školního roku na 600 žáků.

Budou se používat **3 vchody**: hlavní vchod z ul. Květnového vítězství, boční vchod z ul. Klecandova a zadní vchod z u. Dunovského.

Děti, které dojíždí do školy MHD, nejčastěji využívají zastávky Opatov, Litochlebské nám a Chodovská tvrz.

Identifikovaná nebezpečná místa:

1. prostor před školou
 - nepřehledné parkoviště, které často využívají hosté restaurace – podle informací MČ je v procesu vyznačení K+R parkovacích stání
 - nebezpečný přechod s opotřebovanými retardéry – doporučeno podat podnět na TSK <https://tsk-praha-zavady.cdsw.cz/>
2. ul. Ke Stáčírně u zastávky Litochlebské nám.
 - Nebezpečný přechod a nepříjemný podchod – podchod bude výhledově zrušen, MČ podporuje úpravu přechodu
3. Křižovatka Květnového vítězství x Ke Stáčírně
 - Nepříjemná křižovatka, dlouhé intervaly zelené pro chodce
4. Ledvinova
 - Úzký chodník
5. Turkova x Květnového vítězství
 - nepříjemné přecházení přes 6 jízdních pruhů, úzký ostrůvek, odbočující vozidla
6. parkoviště u ul. Turkova – u Litochlebského nám. a u ulice Ledvinova
 - pocit sociální nejistoty, vraky aut, bezdomovci
7. cesta mezi ulicemi Ledvinova a Květnového vítězství
 - neupravená, přerostlá zeleň
8. přechod ul. Benkova u pošty
9. přechod Hvězdoslavova

Pracovní skupina se shodla, že by bylo dobré se v dopravní studii blíže věnovat těmto místům:

1. prostor před školou
2. dopravní režim v ul. Dunovského a Klecandova, kde budou nové vchody do školy
3. přechod v ul. Ke Stáčírně u zastávky Litochlebské nám.
4. úsek ulice Turkova u křižovatky s ul. Květnového vítězství
5. přechod ul. Benkova u pošty

Škola bude pokračovat v osvětové práci s dětmi i rodiči, v září uspořádá pěší dny.

Dopravní průzkum s dětmi po odsouhlasení lokalit pro dopravní studii městskou částí,

pravděpodobně 2. týden v září.

Dodatečné doplnění: pro křižovatky Türkova x Květnového vítězství a Ke Stáčírně x Donovalská jsou v přípravě stavební úpevy BESIP. Přechod přes ulici Türkova u Chodovské tvrze má objednané vybudování přisvícení. Podrobnosti ohledně stavu a termínu jsme si vyžádali u TSK.

Zapsala B. Klimešová

8.2 ZÁPIS Z 2. JEDNÁNÍ PRACOVNÍ SKUPINY (9. 11. 2021)

Přítomni: Jana Hanáková (zástupkyně ředitele školy), Lucie Vilímovská (školní koordinátorka projektu), Martin Duška (radní Praha 11; přítomný část jednání), Soňa Řeháčková-Muzikářová (OD ÚMČ P11; přítomná část jednání), Martina Bauerová (IPR), Ladislav Štědrý (TSK), Jaroslav Hájek (ODO MHMP), David Pfann (projektant), Blanka Klimešová (Pěšky městem, PM)

Součástí zápisu je prezentace výsledků dopravní analýzy a návrhových situací. Ke stažení zde: <https://drive.google.com/file/d/1E1or7oJPKTQCsUT2EbRNiW7u9v2qPRWY/view?usp=sharing>

Dostupnost školy na základě trvalého bydliště dětí je většinou v dochozí vzdálenosti, bariéry z hlediska bezpečnosti tvoří ulice Květnového vítězství, Türkova a Ke Stáčírně

1. Květnového vítězství –prostor před školou

ANALÝZA: - hlavní pěší vazba do školy – přes přechod i podél ul. Květnového vítězství (přechod v ul. Klecandova)

- nejsou zajištěny dostatečné rozhledy
- ul. Květnového vítězství slouží jako zkratka pro průjezdnou dopravu, pro níž je vyčleněná volná kapacita na ulicích Türkova, Hviezdoslavova, Ke Stáčírně a dalších
- neoprávněné parkování v prostoru zastávek MHD, na místech dopravních stínů, v nárožích
- nutná přítomnost strážníků MP
- havarijní technický stav povrchů, obrub, zklidňujících prvků, zastávek BUS apod.
- naddimenzované zastávky BUS v zálivu – málo významná MK 2. tř, frekvence BUS pouze 1-2/hod

NÁVRH: - cílem je zklidnění, zvýšení bezpečnosti, eliminace tranzitní dopravy, koncepční využití prostoru

- vzhledem k havarijnímu technickému stavu celého předprostoru se nabízí možnost řešit jednotlivé nutné zásahy koordinovaně v jednom celku
- přeorganizace chodníkových ploch, zvýšená plocha vozovky v křižovatce, rozšířený a posunutý přechod s ostrůvkem spojený se „špuntovacími“ zastávkami, více K + R parkování před školou nahrazující nelegální stání před školou či v ul. Klecandova a Dunovského, odsunutí dlouhodobého parkování z předprostoru školy

DISKUZE: – princip „špuntovacích zastávek“ se MČ jeví jako problematický, protože je pro ně zásadní zachovat kapacitnost komunikace pro případ nenadálých situací/oprav na ul. Türkova; stávající frekvence autobusů je však velmi nízká a celková kapacita by neměla být výrazně ohrožena

ZÁVĚR:	- obava z dlouhotrvajícího realizačního procesu Doplnění Martin Havelka (ODO MHMP) <i>Zátkovou zastávku považují za dostatečný způsob pro zajištění bezpečnosti a zklidnění, zvýšení celé plochy křižovatky už i s ohledem na provoz BUS a tím i parametry ramp přijde zbytné.</i> - projektant zhotoví řešení pro fázi 1 a nestavebními úpravami: lego + dlažba pro nové chodníkové plochy a ostrůvek, redukce parkovacích stání před školou pro zajištění rozhledů + změna na podélné parkování - zachovat stavební návrh jako cílové řešení (směřovat k zařazení do seznamu záměrů BESIP), ke kterému mohou vést i dílčí realizace - projednání stavební varianty s ROPID, PČR, HZS - po zanesení úprav bude návrh projednán s MČ
2. Klecandova + Dunovského	
ANALÝZA:	- častý pohyb chodců ve vozovce, neoprávněné parkování v u. Klecandova - velmi nízké intenzity IAD / naopak vysoké intenzity chodců
NÁVRH:	- legalizace stávajícího stavu zavedením režimu obytné zóny - bezpečný prostor pro pěší díky tzv. „školní ulici“ (zákaz vjezdu 7:30-8:00), pilotní projekty školní ulice mají dobré ohlasy – Praha 20, Praha 6 (https://www.cistoustopou.cz/knihovna/pilotni-projekt-mc-praha-20-1547, https://www.zshanspaulka.cz/novinka/skolni-ulice-206)
DISKUZE:	- MČ chápe principy a přínosy školní ulice, ale považuje za nepřipustné v rámci jejího zavádění využívat děti - MČ má obavy z reakcí rezidentů na zavedení školní ulice i na zavedení obytné zóny - v navržené podobě bez možnosti podrobně nastudovat návrh MČ se zavedením školní ulice ani obytné zóny nesouhlasí, preferuje spíše plošné zavedení zóny 30 - škola je konceptu školní ulice nakloněná, byla informována o nutnosti podílet se na informační kampani i instalaci dočasných zábran - zavedení školní ulice vyžaduje zaštitění MČ, pokud o ni má zájem škola, nutno získat shodu na formě s MČ
ZÁVĚR:	- detaily záměru budou podrobně samostatně projednány na OD MČ a případně bude návrh upraven dle podrobnějšího prověření
2. Türkova	
ANALÝZA:	- nesignalizovaný přechod na jedné straně 2 souběžné jízdní pruhy, na druhé 2 souběžné jízdní pruhy + 1 odbočovací - časté dopravní nehody při pravém odbočování z ul. Květnového vítězství, několik nehod s chodci na delším úseku přechodu - logická pěší vazba, ale málo využívaná, pravděpodobně kvůli nízkému bezpečí a komfortu - výjezd vozidel HZS
NÁVRH:	- signalizovaný přechod, který by vedl ke zvýšení bezpečnosti, eliminaci zbytného průjezdu ulicí Květnového vítězství a usnadnění průjezdu vozidlům HZS - koordinace s probíhajícím projektem integračních opatření pro cyklisty na ul. Türkova (TSK)

DISKUZE: - MČ nepovažuje přechod za zásadní pro řešení přecházení dětí ke škole, podstatná je probíhající rekonstrukce stávajícího podchodu
- PM - podchod je z hlediska chodců vždy méně komfortní variantou, není v logické pěší vazbě
- zavedení SSZ podléhá schvalovacímu procesu z hlediska intenzit dopravy, výskytu důležitých cílů pěší dopravy, nehodovosti apod., schvaluje TSK, návrh bude primárně směřovat k zařazení do BESIPu, odkud případně bude pokračovat k dalšímu prověření

ZÁVĚR: - návrh bude projednán s PKD MHMP, koordinace s akcí BESIP

3. Benkova

ANALÝZA: - významný bod na hlavní trase přístupu ke škole od západu
- časté parkování na nárožích, na dopravních stínech
- provoz především ve směru Benkova > Květnového vítězství

NÁVRH: - vytažené nároží, zkrácený přechod

DISKUZE: - bez zásadních připomínek

ZÁVĚR: - navrženo ponechání ve studii navržené podobě

3. Ke Stáčírně

ANALÝZA: - hlavní přístup pro děti od východu
- dlouhý přechod přes přímý úsek komunikace
- nevyhovující technický stav přechodu

NÁVRH: - vložení ostrůvku pro přecházení a úprava nástupních chodníkových ploch do stávajících obrub (bez zásahu do odvodnění a přisvětlení)

DISKUZE: - princip bez zásadních připomínek
- až bude k dispozici přesné zaměření, bude teprve možné přesně stanovit prostorové možnosti mezi obrubami – šířka nového ostrůvku pod 2,0 m je nevhodná, šířka jízdních pruhů pod 3,0 m zde nepřijatelná (provoz autobusů, vozidel zimní údržby), bude-li možno, směřovat k 3,25 m
- nebude-li možné vyhovět šířkám, nutno přistoupit k jednostrannému rozšíření vozovky (analogicky jako při rekonstrukci přechodů u křižovatky Ke Stáčírně – Donovalská, kde taktéž dochází k rozšíření JP na úkor zeleně/chodníku)

ZÁVĚR: - nutné především projednání s ROPID

SOUHRNNÝ ZÁVĚR:

- Návrhové situace budou samostatně projednány s PČR. Vybrané situace budou projednány s ROPID a HZS.
- Doplněné návrhové situace (zpracované závěry pracovní skupiny a požadavků PČR, ROPID a HZS) budou před odevzdáním projednány s MČ.

8.3 KOMENTÁŘ PČR (K VERZI ZASLANÉ 29. 11. 2021)

Dobrý den,

na základě zaslaných návrhů Vám sděluji, že v dané fázi není možné poskytnout kvalifikované vyjádření. Ačkoliv se jedná o stupeň studie, přesto pro vlastní posouzení je nutné předložit řádně okótné situace dopravního řešení se zakreslením stávajícího a nově navrhovaného stavu (vč. kompletního DZ). Dále musí být prokázán bezkolizní průjezd a vzájemné míjení vozidel vlečnými křivkami. V případě úprav křižovatek nebo doplňování parkovacích stání musí být doloženy rozhledové poměry připojení, které by toto mohly ovlivnit.

Pro oficiální stanovisko pak bude nutné podat žádost spolu s kompletní PD.

Obecně mohu k zaslané studii sdělit následující:

- Návrh musí být v souladu zejména s ČSN 73 6110 a ČSN 73 6056.
- V případě zřízení obytné zóny musí dojít ke stavebním úpravám pozemních komunikací tak, aby byl stavební stav v souladu s TP 103. Doplnění pouze chodníkového přejezdu v místě připojení z místní komunikace II. třídy ul. Květnového vítězství s ponecháním stávajících chodníků je neakceptovatelné.
- Zřízení tzv. „školní ulice“ považuji v dané lokalitě za zcela nevhodné. Touto úpravou by došlo k neúměrnému zvýšení dopravní zátěže okolních komunikací s obytnou zástavbou (ul. Stýblova, Dunovského apod.).

Dále není v souladu návrh DZ s informacemi v textu (výjimka pro rezidenty a invalidy).

Vhodnějším řešením by bylo v tomto případě rozšíření stávajících chodníků v těsné blízkosti školy (stávající šířka 1,1 – 1,5 m je zcela nevyhovující). Zároveň by takové řešení zvýšilo bezpečnost dětí nejen ráno cestou do školy, ale také cestou ze školy (toto „školní ulice“ již neřeší).

- Z důvodu průjezdu rozměrnějších vozidel (vč. MHD a vozidel zimní údržby) na místních komunikacích II. třídy Ke Stáčírně a Květnového vítězství požadujeme zachování min. šířky jízdního pruhu 3,25 m. Zřízení zastávek MHD v jízdním pruhu je na těchto komunikacích z hlediska plynulosti silničního provozu neakceptovatelné.
- Při případné úpravě nároží křižovatky ul. Květnového vítězství – Benkova je nutné zohlednit stávající dopravu v klidu okolních objektů řešenou na komunikaci.
- V roce 2018 jsme vydávali stanovisko k projektové dokumentaci úpravy křižovatky Türkova – Květnového vítězství se zcela rozdílným řešením (rovněž obsahovala řešení opatření pro cyklisty). Pokud správce komunikace po třech letech vyhodnotil, že provede jiné řešení, pak musí být předložena k posouzení kompletní PD. Zejména musí být posouzena účelnost SSZ.

S pozdravem

kpt. Ing. Helena Voříšková

vrchní komisař

+420 974 825 675

Helena.Voriskova@pcr.cz

KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

Odbor služby dopravní policie

Oddělení dopravního inženýrství

Kongresová 2/1666

140 00 Praha 4

8.4 ZÁPIS Z PROJEDNÁNÍ NA PKD ODO MHMP (8. 12. 2021)

Zápis z jednání k dopravní studii BCŠ ZŠ Chodov Praha 11 (projednání konceptu s PKD MHMP)

jednání proběhlo na PKD MHMP dne 8. 12. 2021 odpoledne

Přítomni: Leoš Kubín (PKD – místně příslušný d. inženýr), Pavel Dražek (PKD - specialista SSZ), David Pfann (zpracovatel studie)

Zapsal/a: David Pfann

Předmětem bylo projednání konceptu (aktuální varianta 11/2021) lokality č. 3 z dopravní studie BCŠ ZŠ Chodov – křižovatka Türkova x Květnového Vítězství zpracováváné pro RFD MHMP. Cílem bylo vyjasnění principiálního přístupu k řešení křižovatky a vyřešení případných zásadních problémů již ve stupni dopravní studie.

Zpracovatel vyožil základní okolnosti ovlivňující podobu návrhu:

- místo je na optimální trase příchodu k ZŠ Chodov ze značné části spádového území ZŠ – dnes ale zcela nevyhovující a téměř nevyužívané
- časté nehody v odbočení z ul. K. Vítězství i na přechodu
- dochází k častému zkracování si cesty průjezdem po MK 2. tř. Květnového vítězství místo žádoucího pokračování po MK 1. tř. Türkova – paradoxně i když je ul. Türkova relativně volná
- nutná koordinace se záměrem integrace cyklistů na ul. Türkova (TSK)
- existuje starší projekt (zadáno TSK), který křižovatku řeší bez SSZ – nepodařilo se ale úspěšně ho dokončit – neznámo proč

PKD k projektu:

- v základních obrysech souhlas s principiálním stavebním řešením křižovatky i řešením se SSZ – v dalších stupních ale nutno podrobně dořešit šířky jednotlivých pruhů, prověření křivkami atp.
- o realizaci SSZ v křižovatce bude ale nutné rozhodnout na základě posouzení účelnosti – v gesci TSK
- ve stavebním řešení i nastavení SSZ nutno zohlednit výjezd hasičů z přilehlé stanice č. 4
- v případě jakýchkoli stavebních prací na ul. Türkova se předpokládá řešení ponechávající v ulici vždy možnost obousměrného průjezdu – úplné uzavření jednoho směru vyžadující vedení veškeré zátěže ulice skrz ul. Kv. Vítězství se neuvažuje
- omezení objíždění koncového úseku ul. Türkova ulicí Kv. Vítězství je vhodné a zčásti mu může napomoci i nastavení SSZ. Zdržení odbočujících vozidel ale může mít negativní dopad na cílovou dopravu do oblasti ul. Kv. Vítězství – musí tedy být v rovnováze – k vyřešení v rámci podrobného projektu SSZ.
- několik let starý projekt řešící křižovatku bez SSZ zřejmě vůbec nebyl PKD předložen, není známo ani, zda před jeho zpracováním proběhlo posouzení účelnosti, které by zde zavedení SSZ nedoporučilo – SSZ tedy zde zřejmě zatím prověřováno nebylo
- Po dalších jednáních s PČR, na ODO MČ P11 atp. informovat PKD MHMP o vývoji v návrhu

Přílohy k zápisu: situace analýz křižovatky a koncept návrhu řešení

8.5 ZÁPIS Z PROJEDNÁNÍ NA 4. STANICI HZS (17. 12. 2021)

Návrhové situace (křižovatka Türkova x Kv. vítězství, výjezd z ul. Benkova, předprostor školy ve variantě nestavební i stavební a ostrůvek v ul. Ke Stáčírně) byly ve variantě konceptu z prosince 2021 konzultovány s velitelem hasičské stanice č. 4 - Chodov. Základní principy řešení byly přijaty bez připomínek a neměly by pro výjezdy družstev HZS ze stanice představovat problém. Případné podrobné inženýrské posouzení je nicméně věcí odpovídajícího odboru na KŘ HZS hl. m. Prahy.



npor. Bc. Pavel Jůna

velitel stanice Chodov

Květnového vítězství 2023/2

Praha 11 - Chodov

tel.: +420 950 854 097

mob.: +420 606 915 163

email: pavel.juna@hzspraha.cz

web: <https://www.hzscr.cz/hzs-hlavniho-mesta-prahy.aspx>

8.6 STANOVISKO ROPID (K VERZI ZASLANÉ 2. 3. 2022)

E-mail z 28. 4. 2022:

Lokalita 1

Bereme na vědomí, že na základě projednávání není realizováno ve formě zátkových zastávek (za ROPID doporučovaná varianta).

Výsledné řešení není pro provoz bus a pěší vazby od zastávek ideální (vzdálenost pěších vazeb od zastávek, výjezd ze zastávky na východ okolo zbytečného nároží).

Za nevhodnou však považujeme východní rampu zvýšené plochy, která není kolmá na směr průjezdu (zejména ve směru na východ), což přinese rozhoupáním vozidla diskomfort pro cestující a nepříznivé dynamické účinky na vozidlo s vlivem na životnost a údržbu.

Průjezdy (dlouhodobě, i minule) požadujeme dokládat pro SOR NB 18 (délka 18,75 m).

Lokalita 3

Řešení je možné a provozně vyhovující.

Průjezdy (dlouhodobě, i minule) požadujeme dokládat pro SOR NB 18 (délka 18,75 m).

Odbočení z Türkovy od východu do ulice Květnového vítězství může být žádoucí např. při objížděné trase za jižní úsek ulice Ke Stáčírně (a protisměr je dokládán).

Doporučujeme koordinovat s dřívějšími či probíhajícími akcemi v této lokalitě (křižovatka, cyklointegrace).

Bus+cyklopruh ve směru na západ považujeme při SSZ za potřebný (ale nekompatibilní s ostrůvkem mezi směrem přímo a vpravo), protože zde lze očekávat vzdutí (výrazná disproporce kapacity od západu a od východu) a s vlivem na reálné jízdní doby bus.

Lokalita 5

Řešení je možné a provozně vyhovující (vložení ostrůvku může zlepšit průjezdnost přes přechod).

Průjezdy (dlouhodobě) požadujeme dokládat pro SOR NB 18 (délka 18,75 m), zde ale nepředpokládám výrazný rozdíl.

pid

Tomáš Prousek

odbor městské dopravy
oddělení koncepce městské dopravy

M +420 725 471 290

E prousek.tomas@ropid.cz

Regionální organizátor pražské integrované dopravy

Rytířská 406/10, 110 00 Praha 1

www.pid.cz

ropid

regionální organizátor
pražské integrované dopravy

9 INFORMACE K DOKUMENTU

SOUPIS PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

- digitální katastrální mapa
- ortofotomapa
- pasport komunikací dle TSK
- dotazníkové šetření Pěšky městem
- sčítání dopravy ve vytipovaných lokalitách
- vlastní fotodokumentace z průzkumů
- intenzity dopravy na sledované komunikační síti TSK (tsk-praha.cz/wps/portal/root/dopravni-inzenyrstvi/intenzity-dopravy)
- data z platformy Golemio (golemio.cz/cs/oblasti)
- Turistická mapa mapy.cz (mapy.cz/turisticka)
- mapa Open Street Map (openstreetmap.org/)
- Mapový portál hl. m. Prahy (app.iprpraha.cz/apl/app/mapa-online/)
- adresář dětí docházejících do ZŠ Chodov (anonymizovaná data)

SEZNAM ZKRATEK

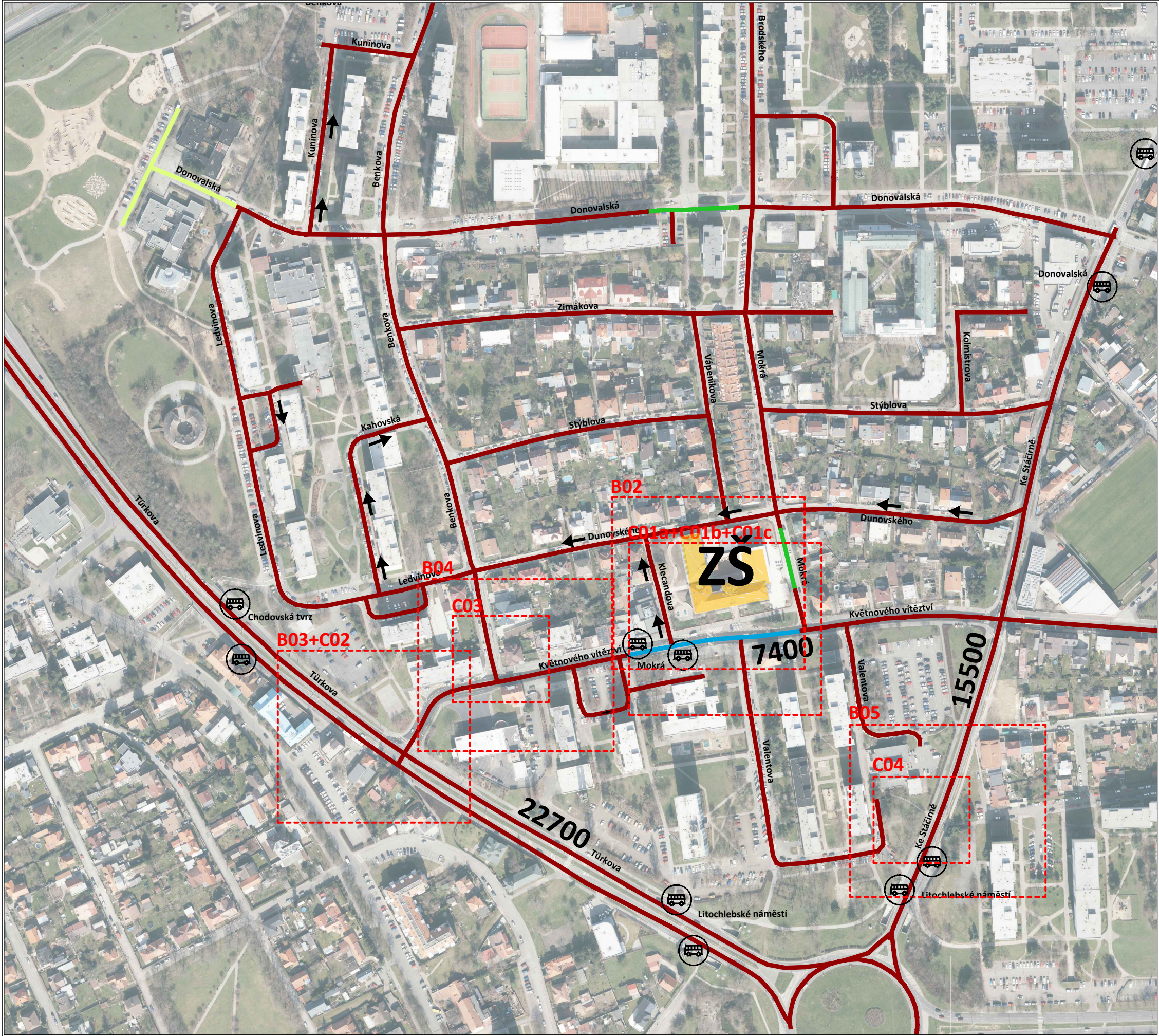
- BCŠ** – program Bezpečné cesty do školy
- DM** – Městská část Praha-Dolní Měcholupy
- DP** nebo **DPP** – Dopravní podnik hl. m. Prahy
- IAD** – individuální automobilová doprava
- KN** – katastr nemovitostí
- MČ** – městská část
- MHD** – městská hromadná doprava
- MHMP** – Magistrát hlavního města Prahy
- MP** – Městská policie
- MŠ** – mateřská škola
- ODO** – odbor dopravy
- ORD** – Oddělení rozvoje dopravy Odboru dopravy MHMP
- PČR** – Policie České republiky
- PD** – projektová dokumentace
- PM** – Pěšky městem z. s. (dříve Pražské matky z. s.)
- SP** – stavební povolení
- SSZ** – světelné signalizační zařízení (semafor)
- TSK** – Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.
- TNV** – těžká nákladní vozidla
- ÚMČ** – Úřad městské části
- ÚR** – územní rozhodnutí
- VO** – veřejné osvětlení
- ZPS** – zóny placeného stání
- ZŠ** – základní škola

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ A MŠ CHODOV, PRAHA 11

B+C _ GRAFICKÉ PŘÍLOHY

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY, ZŠ CHODOV, PRAHA 4

ANALÝZY PŘEHLEDNÁ SITUACE



Obytná zóna

20 km/h

Zóna 30

30 km/h

bez specifického režimu = 50 km/h

intenzity IAD - počet vozidel/24h (sčítání TSK 2019 pro ul. Turková a Ke Stačírně + sčítání BCŠ 2021 pro Květnového vítězství)

15500

autobusová zastávka + název zastávky

Mokrý

objednatel studie
Hlavní město Praha
Odbor rozvoje a financování dopravy
Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

PRAHA
PRAHA
PRAHA
PRAHA

zhotovitel studie
Ing. arch. David Pfann, IČO: 04638611
Mojmírova 1364/9, 140 00 Praha 4 - Nusle
pfann.david@gmail.com

spolupráce: Bc Alexandra A. Bajan

koordinátor programu Bezpečné cesty do školy
Pěšky městem, z.s.
Muchova 13, 160 00 Praha 6
info@peskymestem.cz, www.peskymestem.cz

pěšky
městem

záměr
BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY
ZŠ A MŠ CHODOV, PRAHA 11

příloha
ANALÝZY - PŘEHLEDNÁ SITUACE

č. přílohy
B01

stupeň dokumentace
studie

datum
04/2022

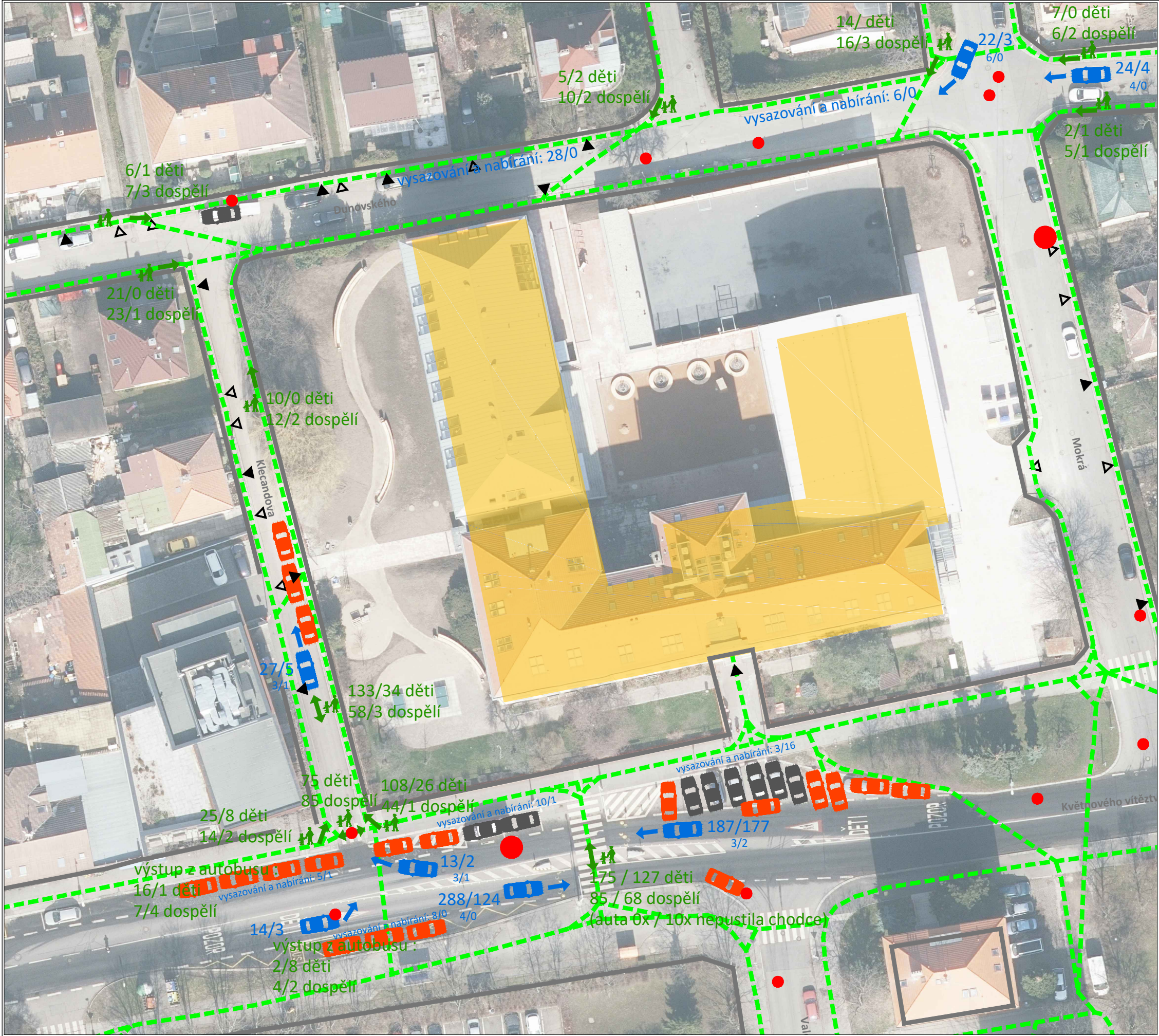
měřítko
1:3000

formát
A3

mapový podklad: IPR, © Přispěvatelé OpenStreetMap
Všechny části tohoto díla jsou chráněny zákonem o autorském právu.

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY, ZŠ CHODOV, PRAHA 4

SČÍTÁNÍ: 14. 9. 2021, 7:18-8:18 + 12:55-14:00 (přepočteno na hodinové intenzity); POČASÍ: ráno slunečno 12°C, odpoledne slunečno 22°C



ANALÝZY

PŘED ŠKOLOU + ZA ŠKOLOU

Specifikem ZŠ Chodov je vstup do školy ze tří různých stran areálu a hlavní vjezd ze strany čtvrté. To v kombinaci s příchody dětí a přivážením části dětí z mnoha různých směrů generuje řadu různorodých situací ve všech okolních ulicích a na všech přílehlých křižovatkách.

Zásadním problémem nicméně je průjezdná doprava zkracující si cestu po ulici Květnového vítězství místo využití paralelních sběrných komunikací vyššího významu (viz sit. širších vztahů B01). Před ZŠ tak funguje relativně vytížená komunikace, kterou musí děti přicházející od jihu překonat. Přestože je v prostoru využita celá plejáda VZD, SDZ i dopravních zařízení, ráno (a zčásti i odpoledne) je zde nutná asistence MP. Přestože v širším okolí není vůbec problém s přetlakováním parkujících vozidel, přímo před přechodem jsou také umístěna dlouhodobá šikmá stání zhoršující viditelnost na přechodu.

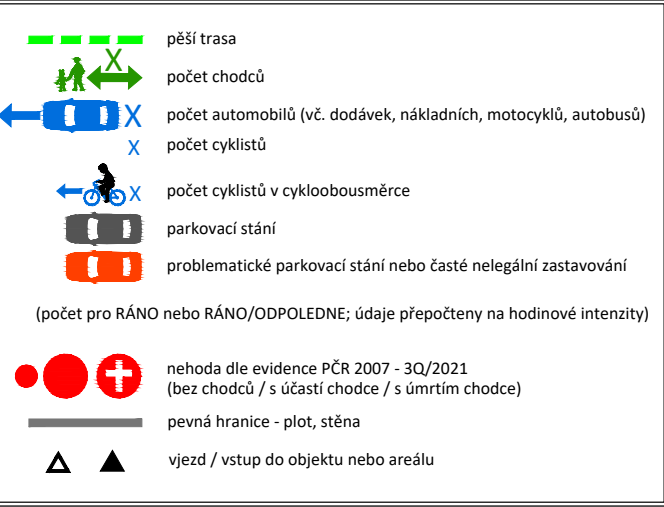
Na ul. K. vítězství dochází v důsledku špatně fungujících a nedostatečných K+R k častému zastavování v jízdním pruhu, v zářezu BUS či v křižovatkách. Díky přítomnosti MP nedochází v ranní špičce k nedávání přednosti, přecházení mimo přechod či zastavování na přechodu. Evidovány nejsou díky MP téměř žádné nehody. Odpoledne občas k porušování pravidel dochází, díky nižším intenzitám IAD i pěších odpoledne ale nejde o zásadní problém.

Obecnou charakteristikou předprostoru školy je havarijní stav velké části povrchů i obrub a bariérovost řady prvků.

V ul. Klecandova jsou v ranní špičce hodinové intenzity IAD pouze méně než 30 vozidel. Naopak přecházení přes přechod v ústí ulice se týká 160 lidí a v ulici ráno podélně prochází také přes 160 lidí. Ulice de facto funguje jako obytná zóna s pohybem dětí i dospělých ve vozovce. Problémem je parkování na chodníku přímo blokující vstup a nepřehledné objížďení parkujících vozidel mezi chodci ve vozovce.

V ul. Dunovského v ranní špičce dochází k jednorázovému zaplnění parkujícími vozidly - krátkodobý problém představuje absence jakékoli ochrany přecházejících chodců v nárožích (chybí zajištění rozhledů) i častá chůze ve vozovce kvůli extrémně úzkým chodníkům.

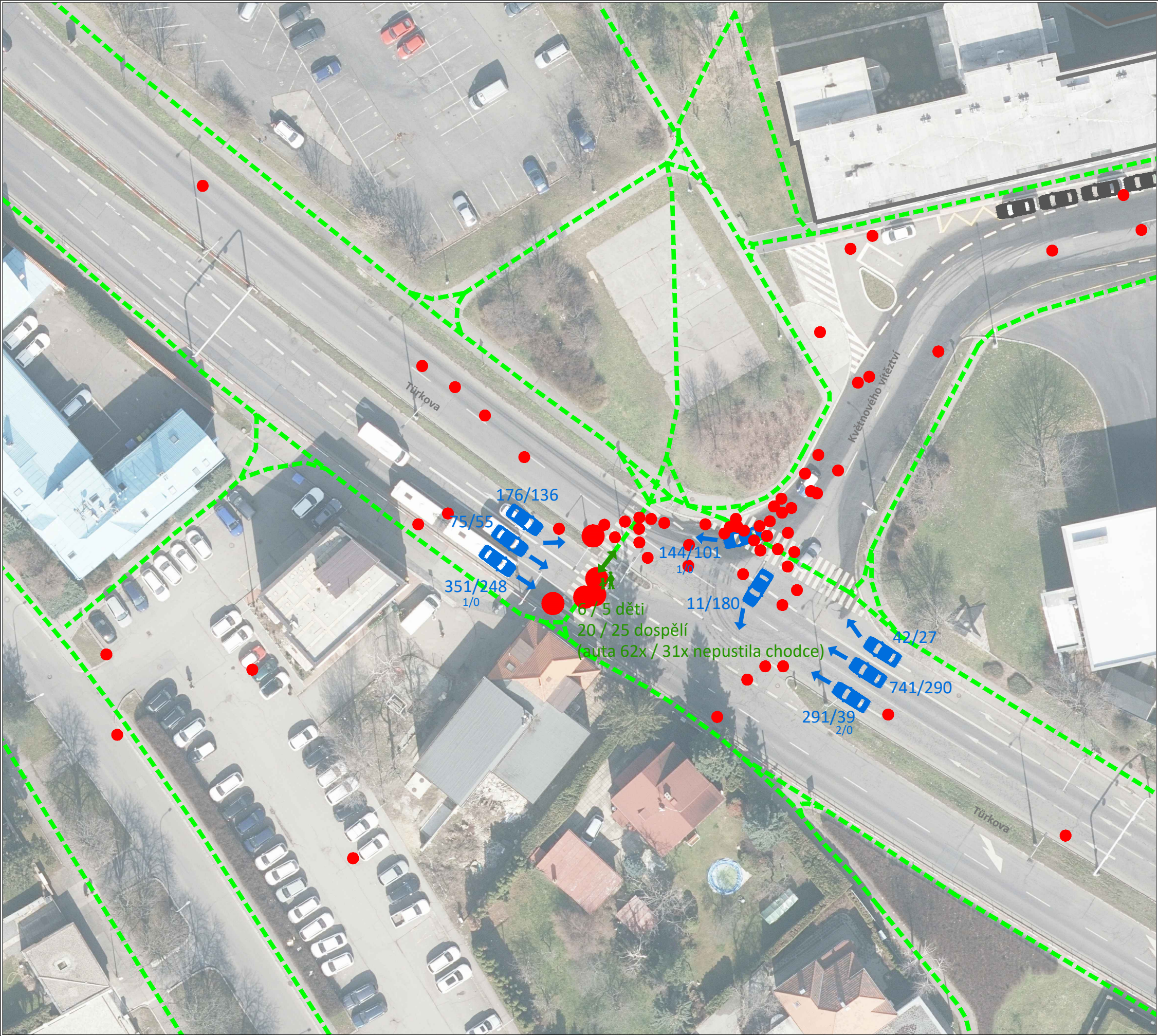
V ul. Mokrá u vjezdu do školy nedochází k zásadním kolizím ani k příliš častému parkování - není zde vstup, pouze vjezd pro zaměstnance k ZŠ.



objednatel studie Hlavní město Praha Odbor rozvoje a financování dopravy Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1		
zhotovitel studie Ing. arch. David Pfann, IČO: 04638611 Mojmírova 1364/9, 140 00 Praha 4 - Nusle pfann.david@gmail.com		
koordinátor programu Bezpečné cesty do školy Pěšky městem, z.s. Muchova 13, 160 00 Praha 6 info@peskymestem.cz, www.peskymestem.cz		
záměr BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ A MŠ CHODOV, PRAHA 11		
příloha ANALÝZY - LOKALITA 1+2		č. přílohy B02
stupeň dokumentace studie		
měřítko 1:500		
mapový podklad: IPR, © Přispěvatelé OpenStreetMap Všechny části tohoto díla jsou chráněny zákonem o autorském právu.		

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY, ZŠ CHODOV, PRAHA 4

SČÍTÁNÍ: 14. 9. 2021, 7:35-8:20 + 13:00-14:00 (přepočteno na hodinové intenzity); POČASÍ: ráno slunečno 12°C, odpoledne slunečno 22°C



ANALÝZY

TÜRKOVA - KŘÍŽOVATKA S KV. VÍTEŽSTVÍ

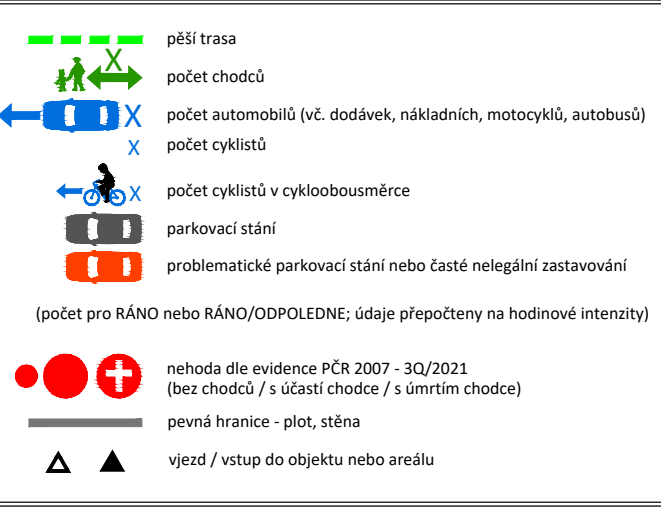
Přestože tento přechod představuje zřejmě nejvýhodnější spojnici přes ulici Türkova pro děti přicházející od jihu, která současně umožňuje zcela se následně vyhnout přecházení ul. Kv. vítězství před ZŠ, děti v tomto místě přechází naprosté minimum. Malá část jich zřejmě využívá z hlediska dopravy bezpečný, ale jinak relativně nevhodně umístěný a značně odpuzující podchod na severozápadě, část také mnohem přívětivější přechod přes Türkovu v místě zúžení na jeden jízdní pruh na jihovýchodě. Značná část dětí z této části spádového území pak bude do školy dovážena (či alespoň přiváděna) rodiči, což sekundárně opět zhoršuje situaci u ZŠ. **Jednoznačným důvodem je zcela nevyhovující standard přechodu přes 3+2 jízdní pruhy s nedostatečným ostrůvkem navíc s nevhodně umístěným VO.**

Z hlediska rozdělení směrů je **ve směru k Litochlebskému náměstí zcela dominantní pravý přímý pruh** - bezprostředně za křižovatkou totiž již dochází ke sjíždění do jednoho pruhu. Střední přímý pruh je zatížen pouze cca 20 % využití pravého pruhu. Značně zatížený je pruh pro odbočení vlevo - **ráno odbočuje cca 30 % vozidel**. Vzhledem ke zjištěným intenzitám dále na ul. Kv. vítězství a k absenci významnějších cílů v okolí ZŠ je zjevné, že **naprostá většina odbočujících vozidel si jen zkracuje cestu kolem ZŠ** místo pokračování po (i ve špičce relativně volné) sběrné ul. Türkova a Ke Stáčírně/Hviezdoslavova.

Na příjezdu od Litochlebského náměstí je dominantní střední přímý pruh navazující na pruh přímo vyjíždějící ze zúžení dále na jihovýchodě. Téměř třetina vozidel v přímém směru je ale už v křižovatce řazena i v levém přímém pruhu. Pravé odbočení z tohoto směru je marginální.

Na výjezdu z ul. Kv. vítězství dominuje pravé odbočení opět z velké části tvořené vozidly, které ulici projížděly z oblastí dál na východ. Zásadní je **výjezd vozidel HZS, pro nějž je třeba ponechat prostor** a volnou komunikaci. V obou směrech je na Türkově instalováno SSZ se znamením "Stůj!" při výjezdu HZS.

V křižovatce a okolí odehrálo od roku 2007 **několik desítek nehod**. Naprostá většina se odehrála při vyjíždění z ul. Květnového vítězství. Celkem **čtyři nehody s účastí chodců se všechny odehrály přímo na přechodu**.



objednatel studie Hlavní město Praha Odbor rozvoje a financování dopravy Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1		
zhotovitel studie Ing. arch. David Pfann, IČO: 04638611 Mojmírova 1364/9, 140 00 Praha 4 - Nusle pfann.david@gmail.com		
spolupráce: Bc Alexandra A. Baján		
koordinátor programu Bezpečné cesty do školy Pěšky městem, z.s. Muchova 13, 160 00 Praha 6 info@peskymestem.cz, www.peskymestem.cz		
záměr BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ A MŠ CHODOV, PRAHA 11		
příloha ANALÝZY - LOKALITA 3	č. přílohy B03	
stupeň dokumentace studie	datum 04/2022	
měřítko 1:500	formát A3	
mapový podklad: IPR, © Přispěvatelé OpenStreetMap Všechny části tohoto díla jsou chráněny zákonem o autorském právu.		

SČÍTÁNÍ: 14. 9. 2021, 7:20-8:20 + 12:55-13:55 (přepočteno na hodinové intenzity); POČASÍ: ráno slunečno 12°C, odpoledne slunečno 22°C



BENKOVA - PŘECHOD

V nedávné době na nároží vznikl nový objekt obchody a s kavárnou v příměří, u níž **dochází ráno k zastavování vozidel v nároží, před přechodem či přímo na přechod, což omezuje jak bezpečnost, tak i komfort průchodu.** V křižovatce se podle dostupných statistik odehrálo jen několik málo nehod bez účasti chodce. Nicméně **s nově vzniklou nepřehlednou situací a výhledovým zvýšením intenzit chodců se dá předpokládat mírné zvýšení nehodovosti.**

	pěší trasa
	počet chodců
	počet automobilů (vč. dodávek, nákladních, motocyklů, autobusů)
	počet cyklistů
	počet cyklistů v cykloobousměrce
	parkovací stání
	problematické parkovací stání nebo časté nelegální zastavování
(počet pro RÁNO nebo RÁNO/ODPOLEDNE; údaje přepočteny na hodinové intenzity)	
	nehoda dle evidence PČR 2021 - 3Q/2021 (bez chodců / s účastí chodce / s úmrtím chodce)
	pevná hranice - plot, stěna
	vjezd / vstup do objektu nebo areálu

PRA	HA
PRA	GUE
PRA	GA
PRA	G

spolupráce: Bc Alexandra A. Bajan

pěšky
.....
městem



Speciálne cesty do školy

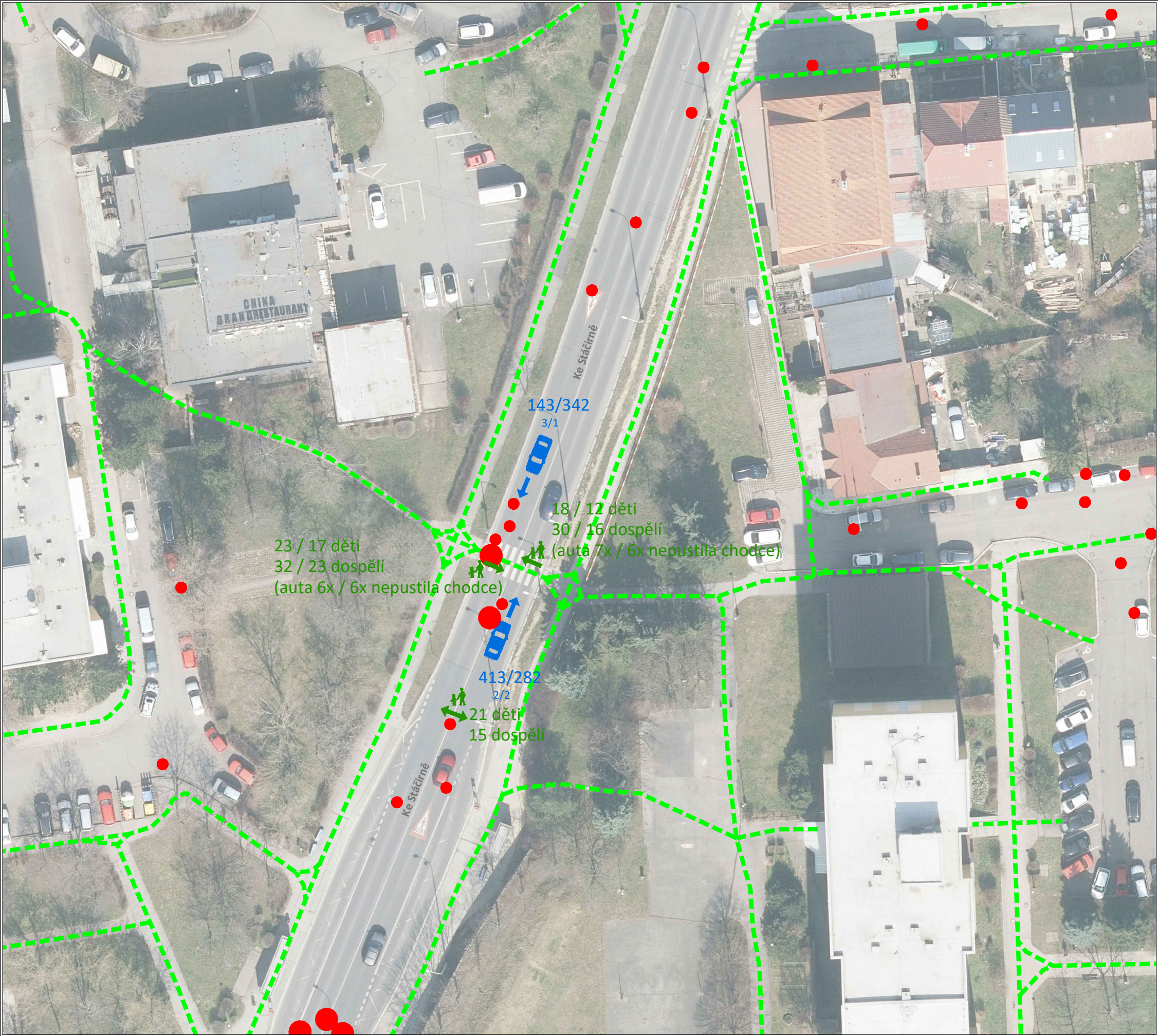
č. přílohy
B04

stupeň dokumentace studie	datum 04/2022	
měřítko 1:500	formát A3	

mapový podklad: IPR, © Příspěvatelé OpenStreetMap
Všechny části tohoto díla jsou chráněny zákonem o autorském právu.

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY, ZŠ CHODOV, PRAHA 4

SČÍTÁNÍ: 14. 9. 2021, 7:35-8:20 + 13:00-14:00 (přepočteno na hodinové intenzity); POČASÍ: ráno slunečno 12°C, odpoledne slunečno 22°C



ANALÝZY

KE STÁČÍRNĚ - PŘECHOD

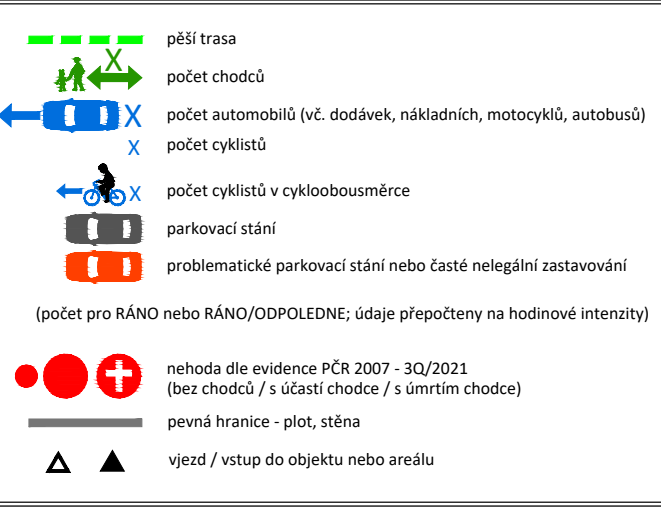
Přechod bez středového ostrůvku na komunikaci s denními intenzitami přes 15 000 vozidel o celkové délce cca 8,0 m. Přes přechod přecházelo při sčítání ráno celkem 100 lidí, odpoledne pak 68 lidí.

Přechod s délkou 8,0 m **nevyhovuje standardu stanovenému normou ČSN 736110**, existující **prvky bezbariérovosti jsou ve velmi špatném technickém stavu** (přechod de facto již není bezbariérový) a současně **nevyhovují ani již dnes platným požadavkům pro bezbariérovost** (absence signálního pásu, absence barevného rozlišení).

Dochází také k **občasnému nedání přednosti chodcům**. V blízkosti přechodu se odehrálo několik nehod, z toho dvě s účastí chodce.

Na přechod na jihu navazuje prostor zastávek autobusu, u nichž dochází k relativně častému přebíhání dětí i dospělých - zjevně dáno vzdáleností přechodu a chybějícím přechodem dále na jihu, kde je pouze bariérový podchod. V prostoru zastávky dále na jih jsou též evidovány také tři nehody s účastí chodců mimo přechod.

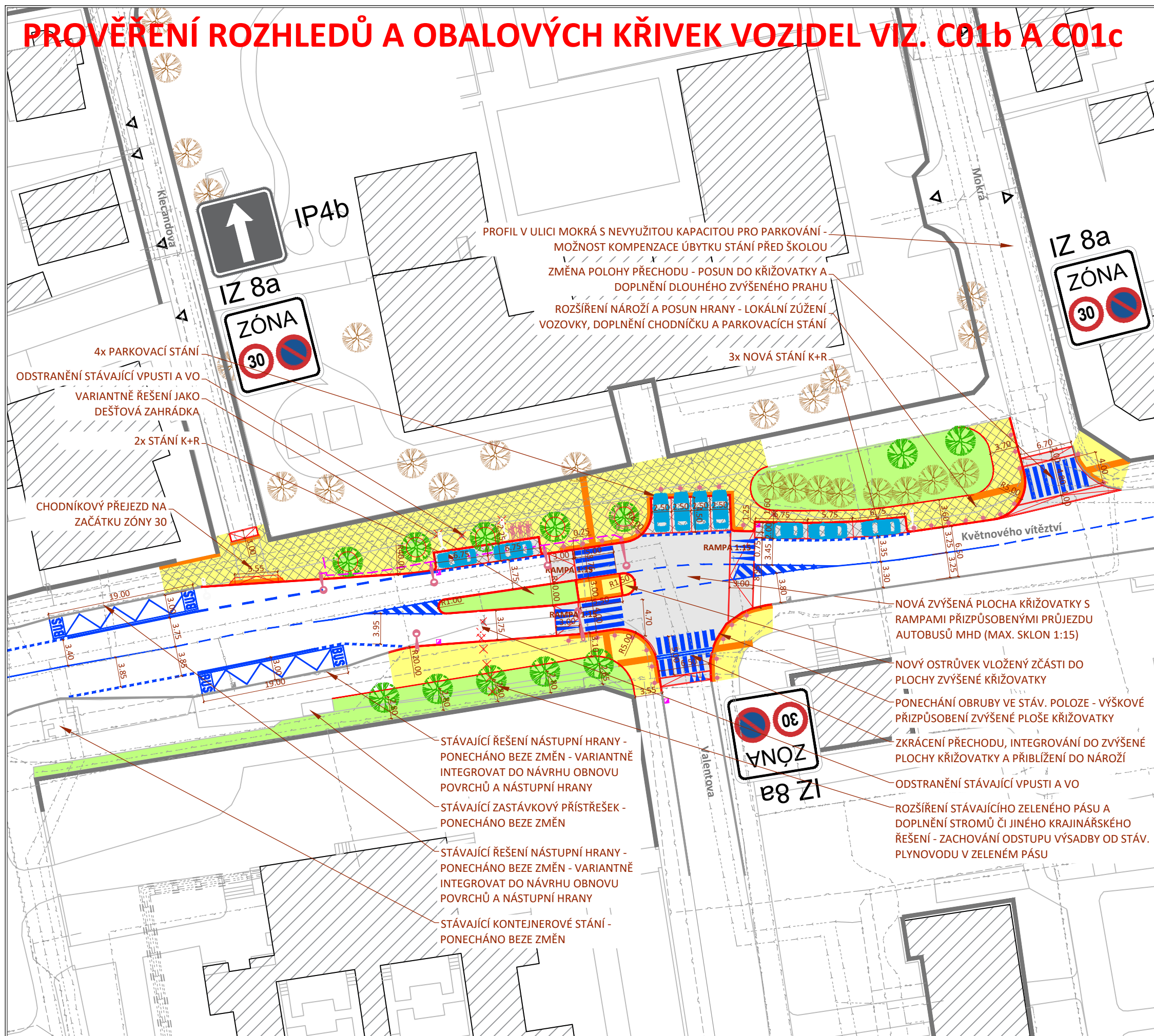
Přechod je přisvícen a v místě přechodu jsou umístěny na obou stranách kanalizační vpusti.



objednatel studie Hlavní město Praha Odbor rozvoje a financování dopravy Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1		
zhotovitel studie Ing. arch. David Pfann, IČO: 04638611 Mojmírova 1364/9, 140 00 Praha 4 - Nusle pfann.david@gmail.com		
koordinátor programu Bezpečné cesty do školy Pěšky městem, z.s. Muchova 13, 160 00 Praha 6 info@peskymestem.cz, www.peskymestem.cz		
záměr BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ A MŠ CHODOV, PRAHA 11		
příloha ANALÝZY - LOKALITA 5		č. přílohy B05
stupeň dokumentace studie	datum 04/2022	
měřítko 1:500	formát A3	
mapový podklad: IPR, © Přispěvatelé OpenStreetMap Všechny části tohoto díla jsou chráněny zákonem o autorském právu.		

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY, ZŠ CHODOV, PRAHA 4

PROVĚŘENÍ ROZHLEDŮ A OBALOVÝCH KŘIVEK VOZIDEL VIZ. C01b A C01c



NÁVRH

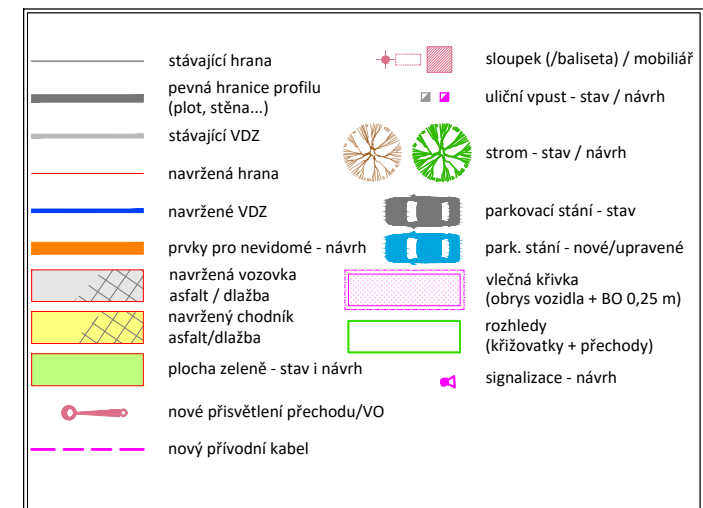
PŘED ŠKOLOU

Značně zchátralé a v řadě dílčích ohledech nevyhovující řešení prostoru před ZŠ logicky vede k **prověření možnosti, že v rámci zcela nevyhnutelné kompletní obnovy povrchů i velké části obrub dojde k úpravě stavebního uspořádání předprostoru ZŠ.**

Celek návrhu je řešen tak, že je případně rozdělitelný na několik základních etap, z nichž je možné realizovat jen některé. Hlavní částí návrhu je úprava křižovatky s ul. Valentova a úprava přechodu. **Návrh zde nově řeší křižovatku s kombinací dvou prvků ochrany chodců - zvýšená křižovatková plocha a současně vložení ostrůvku do přechodu.** Zvýšení celé křižovatky současně zahrne přechod přes ul. Valentova a bude tak sloužit jako **opatření na vjezdu do navržené Zóny 30** v této ulici (viz standard řešení dle TP 218, obr. 24). Je navrženo posun obrub a zvětšení plochy před školou na úkor protějšího nároží. **Autobusové zastávky jsou ponechány ve stávající poloze v zálevech a** dochází pouze k úpravě vřazovacího pruhu u zastávky při severní straně komunikace a zařazovacího pruhu při straně jižní. V současnosti ulicí projíždí mikibusy délky 8,5 m, zastávky jsou nicméně dimenzovány až na jeden kloubový autobus délky 18 m.

Vjezd do ulice Klecandova je navržen nově k řešení formou chodníkového přejezdu a současně doplněním tvaru chodníku před školou spolu s navržením 2 stání K+R. Je navrženo převezení ulice Klecandova do režimu zóny 30.

Vozovka na východ od křižovatky s ul. Valentova je zúžena na 6,5 m a zbylý prostor je využit pro dotvoření pásu parkovacích stání a přilehlého chodníku. Současně je navržen posun přechodu přes ulici Mokrá a jeho ochrana dlouhým stavebně řešeným prahem, který bude sloužit jako vjezdové opatření navržené zóny 30.



objednatel studie
Hlavní město Praha
Odbor rozvoje a financování dopravy
Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

zhotovitel studie
Ing. arch. David Pfann, IČO: 04638611
Mojmírova 1364/9, 140 00 Praha 4 - Nusle
pfann.david@gmail.com

spolupráce: Bc Alexandra A. Bajan

koordinátor programu Bezpečné cesty do školy
Pěšky městem, z.s.
Muchova 13, 160 00 Praha 6
info@peskymestem.cz, www.peskymestem.cz

	záměr

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ A MŠ CHODOV, PRAHA 11

příloha
NÁVRH - LOKALITA 1

Č. přílohy
C01a

stupeň dokumentace
studie

datum	04/2022
-------	---------

měřítka
1:500

formát	A3
--------	----

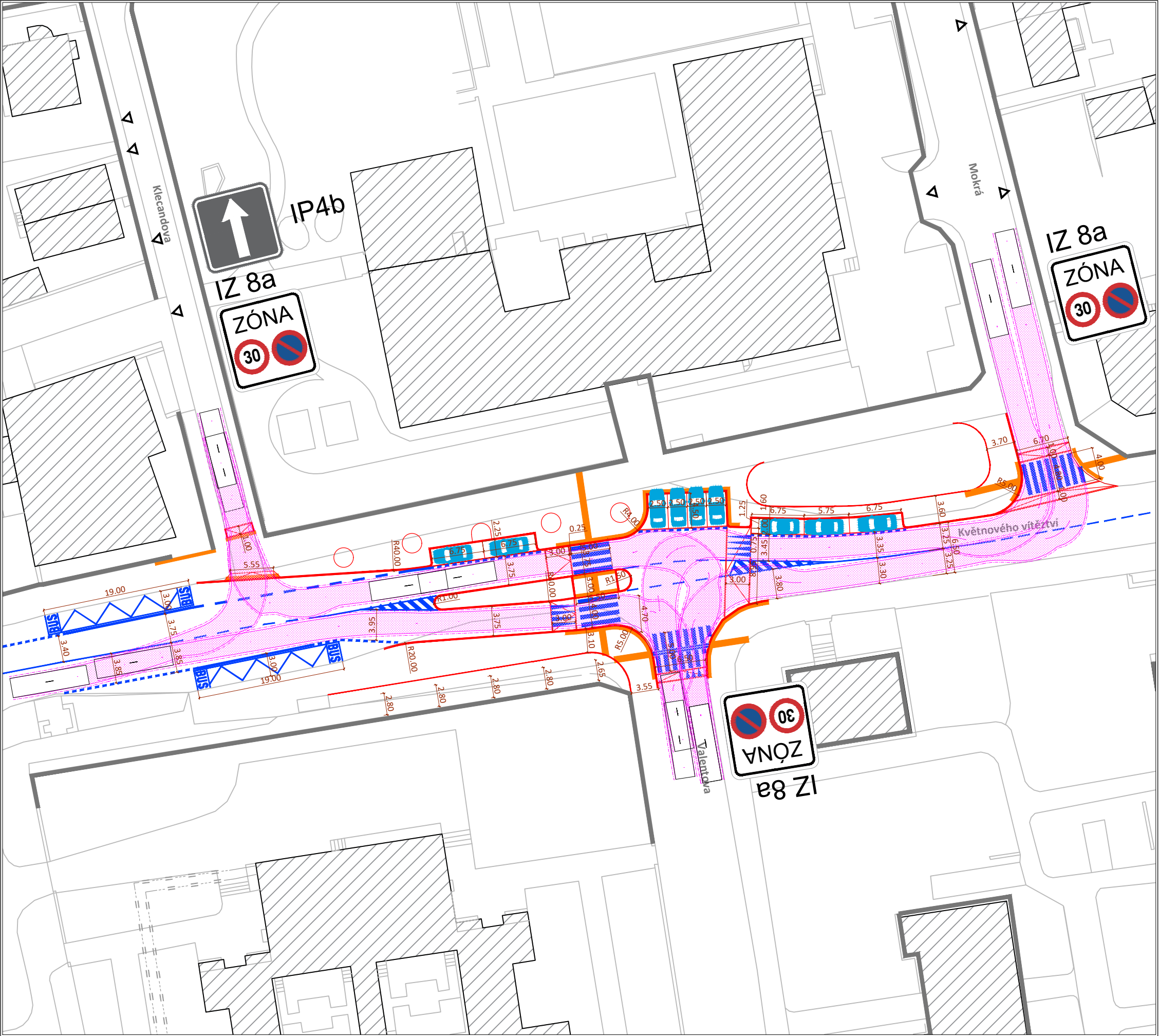
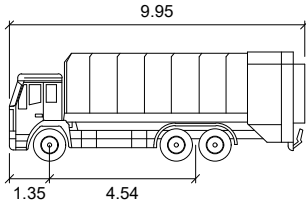
mapový podklad: IPR, © Příspěvatelé OpenStreetMap
Všechny části tohoto díla jsou chráněny zákonem o autorském právu.



BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY, ZŠ CHODOV, PRAHA 4

NÁVRH PŘED ŠKOLOU (PROVĚŘENÍ OBAL. KŘIVEK 1)

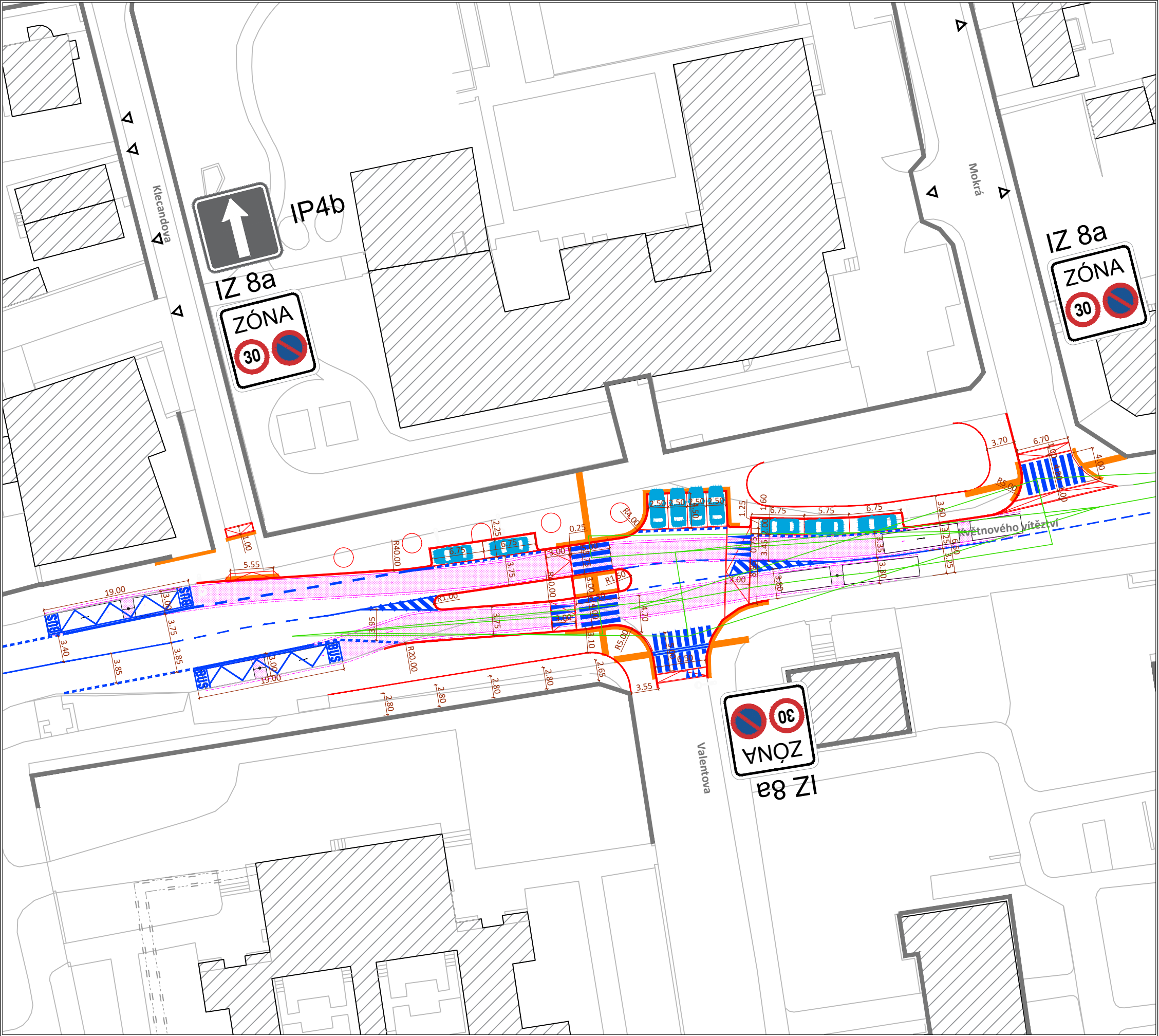
Prověřované vozidlo svozu odpadu, 3 nápravy:



	stávající hrana		sloupek (/baliseta) / mobiliář
	pevná hranice profilu (plot, stěna...)		uliční vpust - stav / návrh
	stávající VDZ		strom - stav / návrh
	navržená hrana		parkovací stání - stav
	navržené VDZ		park. stání - nové/upravené
	prvky pro nevidomé - návrh		vlečná křivka (obrys vozidla + BO 0,25 m)
	navržená vozovka		rozhledy (křižovatky + přechody)
	navržený chodník		signalizace - návrh
	asfalt/dlažba		
	plocha zeleně - stav i návrh		
	nové přisvětlení přechodu/VO		
	nový přívodní kabel		

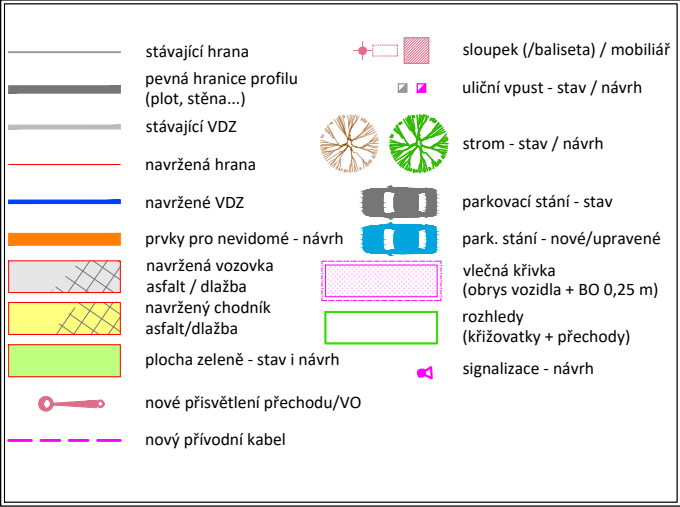
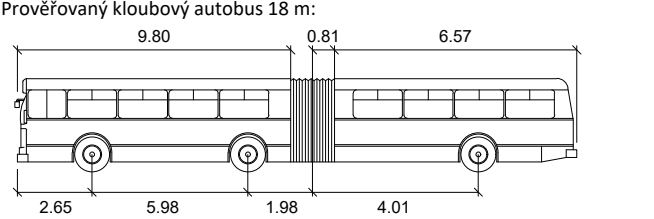
objednatel studie Hlavní město Praha Odbor rozvoje a financování dopravy Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1		
zhotovitel studie Ing. arch. David Pfaňn, IČO: 04638611 Mojmírova 1364/9, 140 00 Praha 4 - Nusle pfann.david@gmail.com		
koordinátor programu Bezpečné cesty do školy Pěšky městem, z.s. Muchova 13, 160 00 Praha 6 info@peskymestem.cz, www.peskymestem.cz		
záměr BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ A MŠ CHODOV, PRAHA 11		
příloha NÁVRH - LOKALITA 1		č. přílohy C01b
stupeň dokumentace studie	datum 04/2022	
měřítko 1:500	formát A3	
mapový podklad: IPR, © Přispěvatelé OpenStreetMap Všechny části tohoto díla jsou chráněny zákonem o autorském právu.		

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY, ZŠ CHODOV, PRAHA 4



NÁVRH

PŘED ŠKOLOU (PROVĚŘENÍ OBAL. KŘIVEK 2)



objednatel studie
Hlavní město Praha
Odbor rozvoje a financování dopravy
Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

zhotovitel studie
Ing. arch. David Pfann, IČO: 04638611
Mojmírova 1364/9, 140 00 Praha 4 - Nusle
pfann.david@gmail.com

koordinátor programu Bezpečné cesty do školy
Pěšky městem, z.s.
Muchova 13, 160 00 Praha 6
info@peskymestem.cz, www.peskymestem.cz

PRAHA
PRA
GUE
PRA
GA
PRA
G

pěšky
městem

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY
ZŠ A MŠ CHODOV, PRAHA 11

příloha
NÁVRH - LOKALITA 1

stupeň dokumentace
studie

měřítko
1:500

datum
04/2022

formát
A3

mapový podklad: IPR, © Přispěvatelé OpenStreetMap
Všechny části tohoto díla jsou chráněny zákonem o autorském právu.

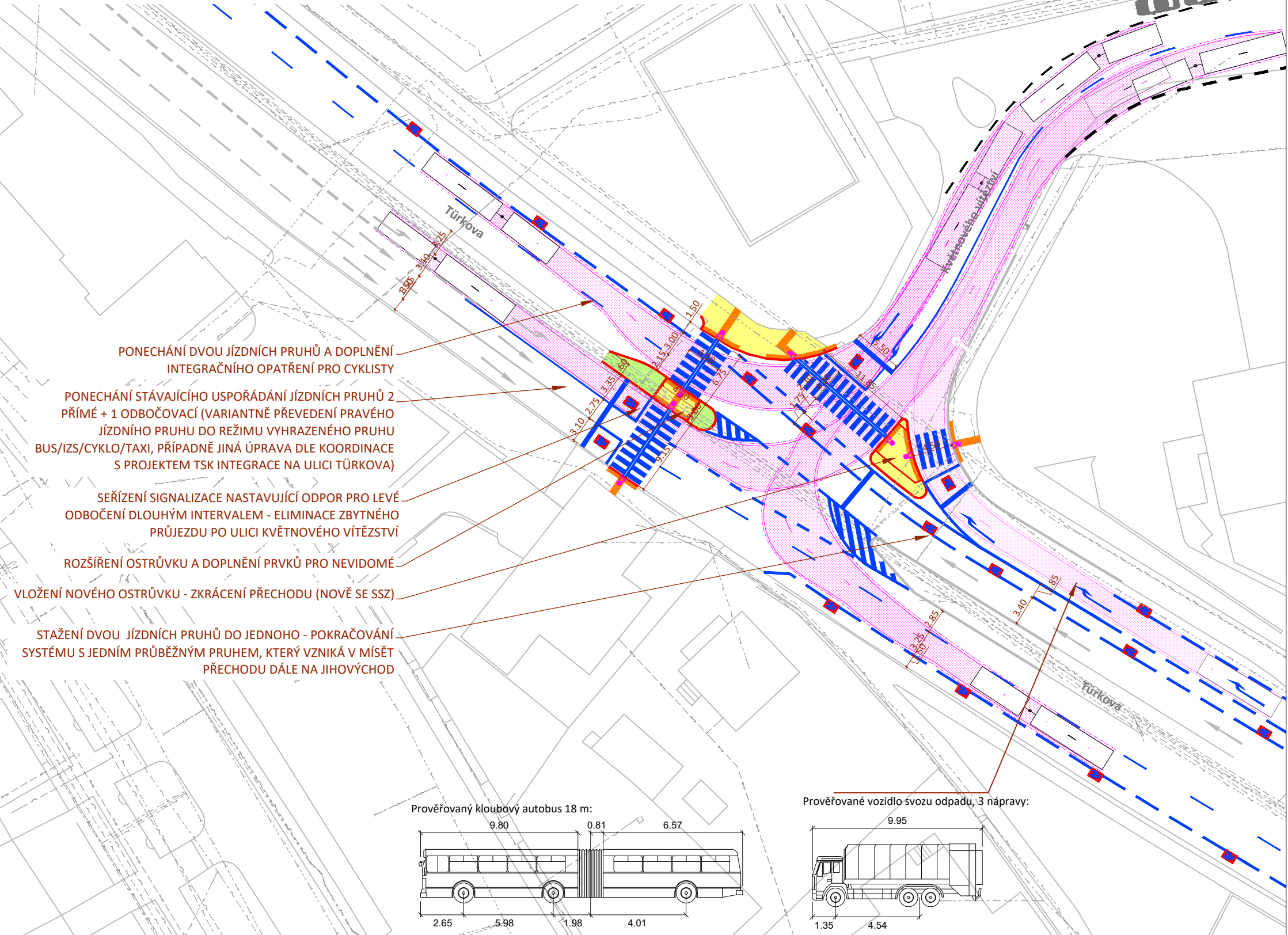
spolupráce: Bc Alexandra A. Bajan

č. přílohy
C01c

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY, ZŠ CHODOV, PRAHA 4

ŘEŠENÍ SSZ V KŘÍŽOVATCE TÜRKOVA x KVĚTNOVÉHO VÍTĚZSTVÍ JE NUTNÉ KOORDINOVAT S REGULACÍ VÝJEZDU Z OBLASTI NA JIHU V KŘÍŽOVATCE TÜRKOVA x V BENÁTKÁCH.

STÁVAJÍCÍ SVĚTELNÉ ZNAMENÍ SLOUŽÍCÍ K SIGNALIZACI VÝJEZDU HASIČŮ BUDE PROPOJENO S PROGRAMOVÁNÍM NOVÉHO SSZ V KŘÍŽOVATCE A V PŘÍPADĚ VÝJEZDU SPOUŠTÍ CYKLUS PRO VÝJEZD HASIČŮ - VOLNO PRO VÝJEZD Z ULICE KVĚTNOVÉHO VÍTĚZSTVÍ V OBOU SMĚRECH, STŮJ V PŘÍMÉM SMĚRU I PRO ODBOČENÍ V OBOU SMĚRECH NA ULICI TÜRKOVA, STŮJ PRO VŠECHNY PŘECHODY PRO CHODCE



NÁVRH

TÜRKOVA - KŘÍŽOVATKA S KV. VÍTĚZSTVÍ

Navržené řešení zohledňuje nutnou koordinaci s akcí TSK "akce č.1591 Türkova - Praha 11", která řeší návrh integračních cykloopatření v ul. Türkova, na níž je dle Generelu cyklistických tras navržena hl. trasa A427.

Je navrženo nové řešení křižovatky jako řízené SSZ. Jako výchozí program je navrženo ponechat trvale volný přímý směr a pravé odbočení v obou směrech v ul. Türkově s občasným vložením fáze levého odbočení z Türkovy spolu s pravým odbočením z Květnového vítězství a následně pravého i levého odbočení z ul. Kv. vítězství. Volno pro chodce na přechodu přes ul. Türkova pak spouštět pouze na výzvu, nicméně spolu se signálem volno ponechat signál Stůj i pro pravé odbočení z ul. Květnového vítězství. Pro případ výjezdu HZS je navrženo integrovat program zastavení všech směrů s výjimkou obou směrů výjezdu z ul. Kv. vítězství - pro tento účel budou zřejmě využitelné již existující kabely světelných návěstidel výjezdu HZS.

Toto nastavení umožní zajistit 1. zcela bezpečné přecházení přes ul. Türkova, 2. omezit nechtěný průjezd po ul. Kv. vítězství díky znevýhodnění odbočujících vozidel , 3. zajistit vyklizení ulice Kv. vítězství před výjezdem HZS a následně zcela volný průjezd pro HZS po ul. Türkova v obou směrech a 4. zcela eliminovat vyjíždění z ul. Kv. vítězství do proudu vozidel, které v současném nastavení generuje velké množství dopravních nehod.

Navrženo je současné zlepšení parametrů ostrůvku na přechodu přes ul. Türkova a také vložení ostrůvku do extrémně dlouhého (cca 16 m v kratším místě!) přechodu přes ul. Kv. vítězství.

Je navrženo zachování dvou přímých a jednoho odbočovacího pruhu v ul. Türkova ve směru od Chodovce před křižovatkou a dvou pruhů za křižovatkou a snížení počtu na jeden přímý a jeden odbočovací v opačném směru před křižovatkou a ponechání dvou pruhů za křižovatkou. V ul. Kv. vítězství jsou navrženy na výjezdu nově dva pruhy pro oba směry odbočení.

Na téměř všech směrech je doplněno integrační opatření pro kyklisty ve standardu vyhrazeného jízdního pruhu, pouze ve směru od Chodovce není možné při zachování celkem tří pruhů tento pruh vložit, Nabízí se tedy možnost v rámci řešení celé ulice vymezit pravý jízdní pruh jako vyhrazený jízdní pruh pro autobusy, cyklisty, IZS a taxi.

U přechodů je navrženo doplnění chybějících prvků pro nevidomé.

	stávající hrana		sloupek (/baliseta) / mobiliář
	pevná hranice profilu (plot, stěna...)		uliční vpust - stav / návrh
	stávající VDZ		strom - stav / návrh
	navržená hrana		parkovací stání - stav
	navržené VDZ		park. stání - nové/upravené
	prvky pro nevidomé - návrh		vlečná křivka (obrys vozidla + BO 0,25 m)
	navržená vozovka asfalt / dlažba		rozhledy (křižovatky + přechody)
	navržený chodník asfalt/dlažba		signalizace - návrh
	plocha zeleně - stav i návrh		nové přisvětlení přechodu/VO
	nový přívodní kabel		

objednatel studie
Hlavní město Praha
Odbor rozvoje a financování dopravy
Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

zhotovitel studie
Ing. arch. David Pfann, IČO: 04638611
Mojmírova 1364/9, 140 00 Praha 4 - Nusle
pfann.david@gmail.com

spolupráce: Bc Alexandra A. Bajan

koordinátor programu Bezpečné cesty do školy
Pěšky městem, z.s.
Muchova 13, 160 00 Praha 6
info@peskymestem.cz, www.peskymestem.cz

PRAGUE

PRAHA

PRAHA

PRAHA

PRAHA

PRAGUE

PRAHA

PRAHA

PRAHA

PRAHA

záměr
BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY
ZŠ A MŠ CHODOV, PRAHA 11

příloha
NÁVRH - LOKALITA 3

č. přílohy
C02

stupeň dokumentace
studie

datum
04/2022

měřítko
1:500

formát
A3

mapový podklad: IPR, © Přispěvatelé OpenStreetMap
Všechny části tohoto díla jsou chráněny zákonem o autorském právu.

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY, ZŠ CHODOV, PRAHA 4

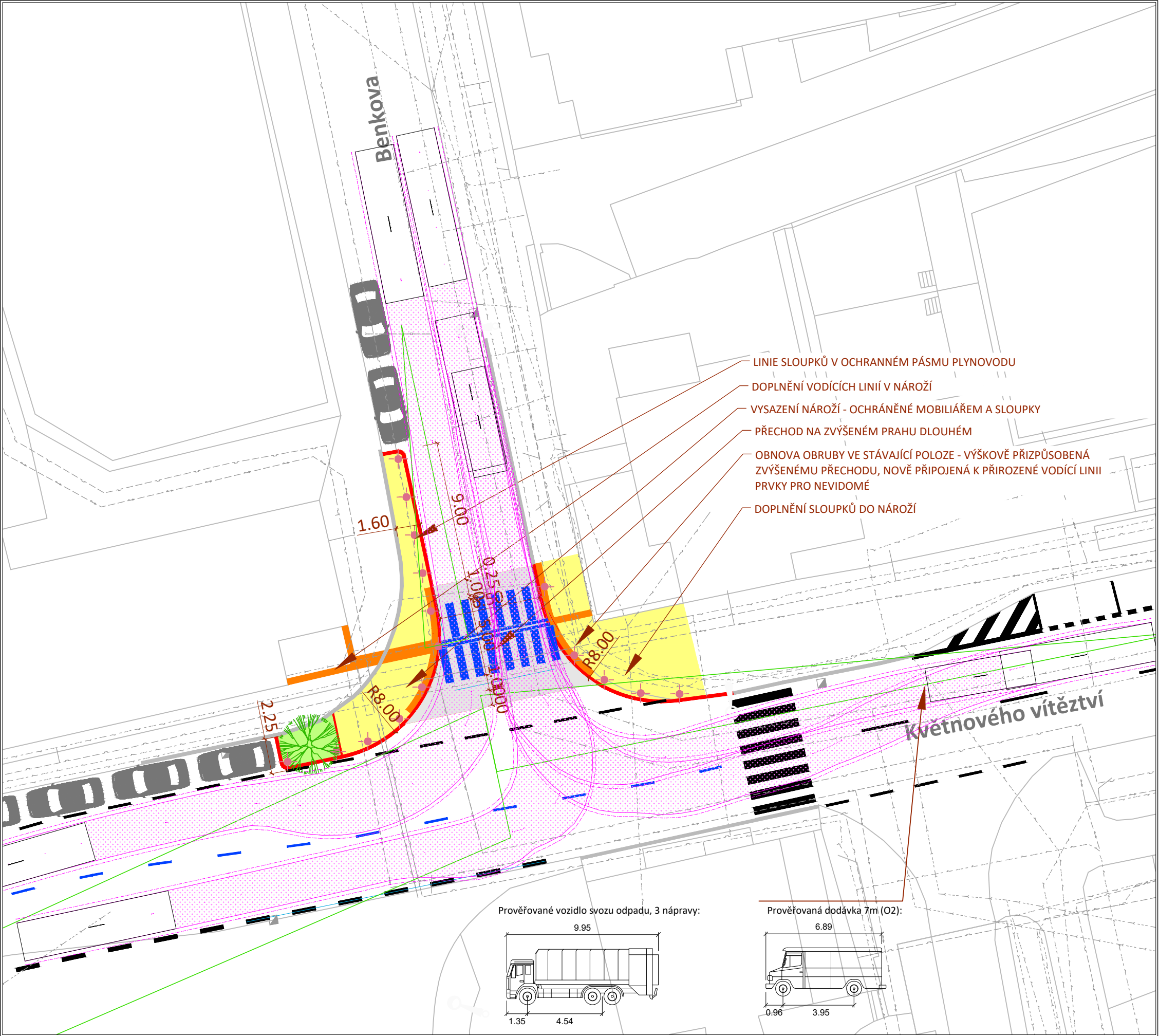
NÁVRH

BENKOVA - PŘECHOD

Je navrženo **vytažení obruby severozápadního nároží** a vytvoření fyzické ochrany proti parkování před přechodem a před křižovatkou, a to včetně ochrany vytaženého nároží sloupky. Protilehlé nároží je navrženo ponechat ve stávajících obrubách, ale současně je navrženo také doplnit ochranu nároží sloupky.

Samotný **přechod je navrženo řešit na stavebně řešeném dlouhém zvýšeném prahu**.

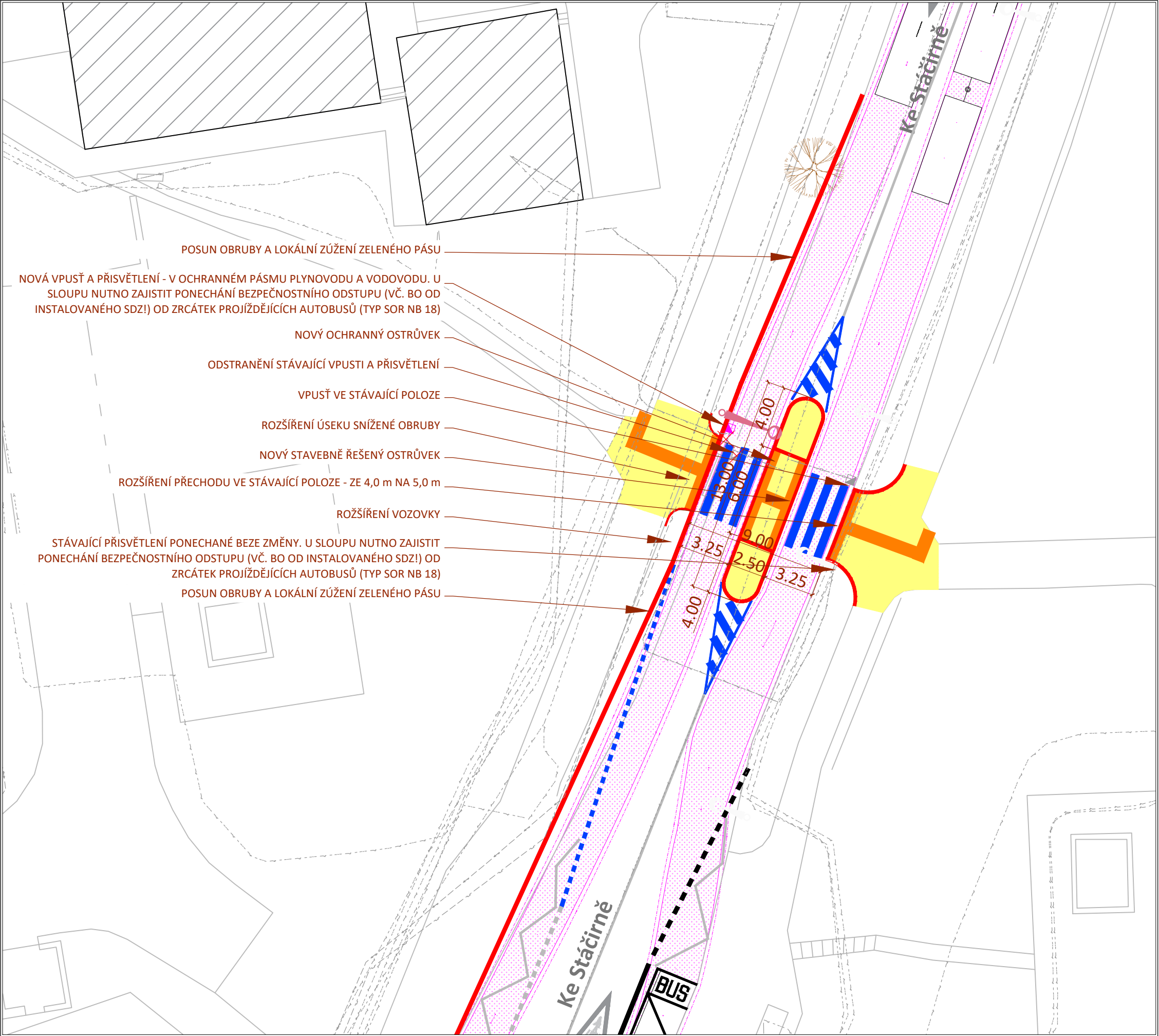
Standardní řešení prvků pro nevidomé u přechodu je navrženo připojit na umělé vodící linie v nároží domu, které doplní chybějící segment přirozených vodících linií.



stávající hrana	sloupek (/baliseta) / mobiliář
pevná hranice profilu (plot, stěna...)	uliční vpusť - stav / návrh
stávající VDZ	strom - stav / návrh
navržená hrana	parkovací stání - stav
navržené VDZ	park. stání - nové/upravené
prvky pro nevidomé - návrh	vlečná křivka (obrys vozidla + BO 0,25 m)
navržená vozovka	rozhledy (křižovatky + přechody)
asfalt / dlažba	signalizace - návrh
navržený chodník	
asfalt/dlažba	
plocha zeleně - stav i návrh	
nové přisvětlení přechodu/VO	
nový přívodní kabel	

objednatel studie Hlavní město Praha Odbor rozvoje a financování dopravy Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1		
zhotovitel studie Ing. arch. David Pfann, IČO: 04638611 Mojmírova 1364/9, 140 00 Praha 4 - Nusle pfann.david@gmail.com		spolupráce: Bc Alexandra A. Bajan
koordinátor programu Bezpečné cesty do školy Pěšky městem, z.s. Muchova 13, 160 00 Praha 6 info@peskymestem.cz, www.peskymestem.cz		
záměr BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ A MŠ CHODOV, PRAHA 11		
příloha NÁVRH - LOKALITA 4	č. přílohy C03	
stupeň dokumentace studie	datum 04/2022	
měřítko 1:250	formát A3	
mapový podklad: IPR, © Přispěvatelé OpenStreetMap Všechny části tohoto díla jsou chráněny zákonem o autorském právu.		

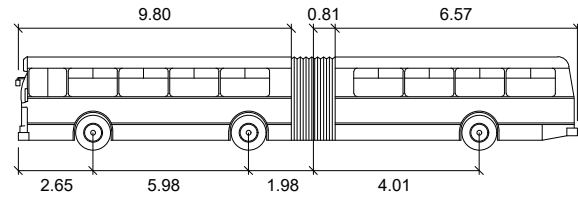
BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY, ZŠ CHODOV, PRAHA 4



NÁVRH KE STÁČÍRNĚ - PŘECHOD

Je navrženo ponechání polohy východní obruby, přisvětlení i uliční vpusti beze změny, nicméně jsou doplněny chybějící prvky pro nevidomé. **Západní obruba je odsunuta a souběžně dochází k posunu sloupu přisvětlení i uliční vpusti.** Do komunikace je vložen stavebně řešený ostrůvek o šířce 2,5 m. V obou směrech jsou ponechány jízdní pruhy o šířce 3,25 m. Přechod je navržen v šířce 5,0 m, u ostrůvku je navrženo ponechat mezi vnitřními obrubami prostor 6,0 m pro zachování vyššího komfortu pro chodce.

Prověřovaný kloubový autobus 18 m
(v dalších stupních prověřovat průjezd SOR NB 18):



	stávající hrana		sloupek (/baliseta) / mobiliář
	pevná hranice profilu (plot, stěna...)		uliční vpusť - stav / návrh
	stávající VDZ		strom - stav / návrh
	navržená hrana		parkovací stání - stav
	navržené VDZ		park. stání - nové/upravené
	prvky pro nevidomé - návrh		vlečná křivka (obrys vozidla + BO 0,25 m)
	navržená vozovka asphalt / dlažba		rozhledy (křižovatky + přechody)
	navržený chodník asphalt/dlažba		signalizace - návrh
	plocha zeleně - stav i návrh		
	nové přisvětlení přechodu/VO		
	nový přívodní kabel		

objednatel studie Hlavní město Praha Odbor rozvoje a financování dopravy Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1		
zhotovitel studie Ing. arch. David Pfann, IČO: 04638611 Mojmírova 1364/9, 140 00 Praha 4 - Nusle pfann.david@gmail.com		spolupráce: Bc Alexandra A. Bajan
koordinátor programu Bezpečné cesty do školy Pěšky městem, z.s. Muchova 13, 160 00 Praha 6 info@peskymestem.cz, www.peskymestem.cz		
záměr BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ A MŠ CHODOV, PRAHA 11		
příloha NÁVRH - LOKALITA 5		č. přílohy C04
stupeň dokumentace studie	datum 04/2022	
měřítko 1:250	formát A3	
mapový podklad: IPR, © Přispěvatelé OpenStreetMap Všechny části tohoto díla jsou chráněny zákonem o autorském právu.		