

DOPRAVNÍ STUDIE DOLNÍ LIBNĚ

(zápis z druhého setkání s obyvateli)

ul. Kotlaska, Pod Kotlaskou, Pod Hájkem, Ronkova, Na Hrázi,
Ludmilina, U Synagogy a část náměstí Dr. Václava Holého

Čas a místo konání:

20. 6. 2017, 18:00-20:30, Praha 8 – Libeň (ZŠ Bohumila Hrabala)

Přítomní:

obyvatelé Libně (cca 30 přítomných dle prezenční listiny)

Petr Vilgus (zástupce starosty MČ Praha 8)

Iva Hájková, Jana Martínková (ÚMČ Praha 8)

Květoslav Syrový (zpracovatel dopravní studie, syrovky.k@gmail.com)

David Pfann (zpracovatel dopravní studie, pfann.david@gmail.com)

Náplň setkání:

Účelem setkání bylo v obecné rovině seznámení obyvatel Libně s konceptem návrhu studie, zjištění jejich názorů na jednotlivá řešení, která mohou být součástí finální podoby studie a doplnění již dříve zjištěných požadavků a námětů. První částí byla prezentace zpracovatele, jejíž součástí byly i reakce na přímé dotazy přítomných, v kratší druhé části pak byl dán větší prostor diskuzi nad jednotlivými částmi řešení i nad obecnými principy, které by měly být v rámci řešeného území zvoleny.

Zpracovatel studie také vysvětlil základní okolnosti tohoto setkání: základním vodítkem při vypracování studie by měl být názor místních obyvatel a jejich požadavky a představy. Proto toto setkání předchází projednávání návrhů se všemi jednotlivými podstatnými odbory na radnici, jednání s MHMP, TSK, DP, Policií ČR a dalšími institucemi, které se budou k návrhu vyjadřovat.

Principy navrhovaného řešení a samotný prvotní návrh je patrný z přiložené prezentace.

Další postup / harmonogram:

Po této veřejné prezentaci bude následovat zapravování úvodních připomínek a podnětů k návrhu, odevzdání konceptu návrhu (verze 0.2), přes léto pak proběhne diskuze uvnitř ÚMČ Praha 8, posléze i s výše uvedenými zájemci v řešeném území a s výše uvedenými dotčenými orgány státní správy. Během září budou opět projednány a zapravovány připomínky (vznikne tak verze 0.3), která bude veřejně prezentována. Teprve poté bude odevzdána finální verze studie.

V rámci prezentace i diskuze se následně objevilo několik témat, jimž se věnoval zásadnější prostor a k nimž se přítomní opakovaně (a často i vzájemně protichůdně) vyjadřovali. Jedná se o tato témata a náměty k nim:

1. NUTNOST ÚZEMÍ DOPRAVNĚ ZKLIDNIT A SOUČASNĚ ZACHOVAT OBSLUHU ÚZEMÍ

zpracovatel podpořil navrhované řešení těmito argumenty:

- ▶ Zachovat obsluhu území beze změny a současně zklidnit dopravu ve snaze snížit tranzit územím = ponechat bez zásadní reorganizace dopravy, avšak podpořit řešení především stavebně (VARIANTA 1).
- ▶ stavebně řešené příčné prahy především v místech přechodů představují standardní a ověřený způsob zklidnění používaný na mnoha místech v Praze i mimo ni, přestože jsou zde provozovány linky MHD a stále komunikace zajišťuje i tranzit přes území (např. ul. Na Pískách v Praze 6 se sérií pěti prahů – objezd Vítězného nám., dále třeba zklidnění ul. Weberova v Praze 5 apod.)
- ▶ prahy fyzicky donutí řidiče snížit rychlost v místě potřeby (křižovatky a interakce s chodci), a tak zajišťují nejvyšší standard ochrany chodců na přechodech
- ▶ moderní automobily, a to především ty s vyšším podvozkem, dokáží krátké prahy přejet relativně bez problémů, z hlediska účinnosti prahů to ovšem může být problém (důvod návrhu dlouhých prahů a zvýšených křižovatek)
- ▶ současná řešení prahů jsou výsledkem dlouhého vývoje, moderní varianty standardních prahů minimalizovaly hlučnost a odstranily riziko poškození podvozku, současně se jedná o v Praze sledované funkční řešení (viz akce BESIP MHMP)
- ▶ fyzické prahy v odp. vzdálenostech zajišťují reálné fyzické zklidnění – zřízení Zóny 30
- ▶ nabízí se i reorganizace dopravy a postupné omezování určitých průjezdů Dolní Libní (VARIANTY 2 až 5), avšak tato řešení více či méně komplikují i místní obsluhu. V případě varianty 5 se nabízí i moderní řešení, zajistit průjezd pro místní, příp. veřejnou dopravu, skutečnou místní obsluhu a IZS pomocí pollerů (zasunovacích sloupků).
- ▶ Provoz jízdních kol bude ve všech jednosměrkách obousměrný

v diskusi zazněly tyto názory:

- ▶ nízké automobily mohou mít s přejížděním prahů problém a následná náhrada škod zatěžuje rozpočet MČ (reakce: s prahy jsou již zkušenosti, musí z hlediska bezpečnosti vyhovovat všem vozidlům)
- ▶ prahy jsou zbytečné, hlučné, drahé a neefektivní při zklidňování dopravy (reakce: zkušenosti v Praze jsou pozitivní- viz BESIP, záleží na volbě vhodného typu prahu a jeho provedení)
- ▶ místo prahů se na některých místech v zahraničí preferuje zklidnění pomocí střídavého parkování na stranách (reakce: pro ul. Kotlaska a Ronkova s povoleným průjezdem rozměrných vozidel je toto řešení nevhodné řešení, funguje pouze u ulic výhradně s provozem osobních vozidel a v rezidentních zónách – např. ul. Na Hrázi)

- ▶ místo prahů by zcela stačila Zóna 30 / Tempo 30, které díky přednosti zprava zpomalují dopravu v ulicích zcela dostatečně (reakce: pouze formálně zřízení zóny 30 zpravidla fyzicky nefungují, je třeba podpořit stavebním řešením, které popisují Technické podmínky TP 218 – Navrhování zón 30)

2. OBOUSMĚRNÁ RONKOVA VS. ZACHOVÁNÍ STÁVAJÍCÍHO TRANZITU SKRZ UL. POD HÁJKEM A KOTLASKA

v diskusi zazněly tyto názory:

- ▶ stávající tranzit de facto rezidentní oblastí v ul. Pod Hájkem a Kotlaska zatěžuje velké množství obyvatel domů v těchto ulicích (reakce: právě to je důvod pro řešení plošným zklidněním – zavedení zóny „tempo“ 30)
- ▶ bude zatěžovat také obyvatele nové zástavby, která zde zřejmě vznikne
- ▶ rozdělení jednotlivých proudů dopravy mezi Kotlasku a Ronkovu je fér – všechna zátěž nepadá pouze na obyvatele Ronkovy
- ▶ pokud bude současně provedeno zklidnění, celkový tranzit bude menší, a i když budou v Ronkově oba směry, v souhrnu bude dopravy možná i méně než dnes (trasa přes Ronkovu od Vysočan do Libně je delší)
- ▶ obousměrné řešení bude překážkou pro výjezd autobusů z nádraží kvůli přednostem (reakce: přednosti v křižovatce Ronkova x Na Žertvách se nemění, autobusy mají přednost na výjezdu i vjezdu do terminálu, což se se zobosměrněním ul. Ronkova změnit nemusí, v křižovatce sice přibudou vozidla ve směru Na Žertvách - Ronkova, avšak jedná se o pravé odbočení z hlavní, takže se nebude jednat o zásadní zdržení autobusové dopravy, která je zde oproti historii provozována jen několika linkami)
- ▶ obousměrné řešení nebude překážkou pro výjezd autobusů z nádraží kvůli přednostem (přednosti mohou být ponechány jako součást zklidnění, v zóně 30 je toto řešení přípustné v případě, že se nejedná o pravidelné řešení, které je vyloženo proti smyslu zóny 30)
- ▶ obousměrný tranzit v Ronkově bude dvojnásobná zátěž pro obyvatele této ulice (reakce: realizací fyzického zklidnění se očekává snížení počtu vozidel cca o 1/3, navýšení se tedy nepředpokládá dvojnásobné).

3. STROMY V ULICÍCH

v diskusi zazněly tyto názory:

- ▶ stromy mají zásadní význam pro mikroklima v ulicích měst (stín, podpora výskytu v ulici apod.)
- ▶ v každé ulici by mělo být stromořadí, každý strom bude v budoucnu užitečný
- ▶ všechny pro bydlení oblíbené čtvrti ve vnitřní Praze mají v ulicích hodně stromů, proto existuje jasný důkaz o spojení kvality bydlení se zelení v ulicích

- ▶ různé druhy a varianty stromů mají různý vliv na mikroklima v ulici a různě ovlivňují pohodlí obyvatel okolních domů
- ▶ stromy v ulicích představují problém pro obyvatele nižších pater přiléhajících domů (reakce: záleží na typu stromu a jeho kultivaru pro městské prostředí, požadovaného efektu lze docílit odborným řešením volby stromu, výsadby a údržby)
- ▶ stromy v ulicích ubírají místo pro parkovací stání (reakce: záleží na prioritách)
- ▶ ve východní části ul. Kotlaska by stromy měly být oproti návrhu umístěné spíše na severní straně ulice, aby nestínily obyvatelům domů na jižní straně ulice

4. MÍRNÝ ÚBYTEK PARKOVACÍCH STÁNÍ

v diskusi zazněly tyto názory:

- ▶ i když dnes asi opravdu není s parkováním zásadní problém, v oblasti se bude stavět a bude potřeba spíše více stání pro nové obyvatele (reakce: bude to řešit investor v rámci nových staveb, budou tam všichni parkovat? Jaká bude jejich motivace?)
- ▶ parkovací stání by se neměla ubírat
- ▶ mírný úbytek není problém, je třeba vyřešit parkování především na místech, kde díky němu vzniká jakékoliv nebezpečí
- ▶ v ulici pod Kotlaskou zvážit šikmé parkování, mohlo by navýšit kapacitu (reakce: bude prověřeno a zapracováno)

5. OSTATNÍ TÉMATA

v diskusi zazněly tyto názory:

- ▶ je třeba zajistit kvalitní povrchy chodníků – dlažba vs. asfalt (reakce: preferují se dlažby)
- ▶ na chodnících se vždy bude také trochu parkovat (viz. rekonstruovaná Moskevská), únosnost dlažby na to musí být dostatečná (kde to bude dovoleno pro zásobování, bude to vymezeno a stavebně uzpůsobeno, v případě nežádoucího parkování budou řešeny zábrany)
- ▶ je třeba zajistit více kontejnerů na tříděný odpad, kontejnery na náměstí Dr. V. Holého nepřesouvat dále od podniků na jižní straně náměstí
- ▶ při návrhu laviček je třeba vyřešit, zda nebudou využívány pouze lidmi bez domova a pro další nebudou nepoužitelné (reakce: celkový charakter prostředí a vyšší výskyt místních i návštěvníků zpravidla odlákává pozornost „lidí bez domova“)
- ▶ Hrabalova stěna a Hrabalovo náměstí je v hrozném stavu a je třeba je rekonstruovat (reakce: bohužel neznáme podobu území v místě souč. autobusového terminálu, proto zde navrhujeme volnou hranu s možností variabilně přizpůsobit budoucnosti)
- ▶ místo autobusového nádraží by měl být park

- ▶ „náměstíčko“ v ul. Kotlaska nebude využíváno, dokud tudy povede tranzit (reakce: v Praze lze sledovat ulice se zahrádkami i využívaným sezením, přestože se zde pohybuje řádově více vozidel než v ul. Kotlaska, osobní míra a hranice ne/využitelnosti nabídky takové sezení, je vždy individuální)
- ▶ při realizaci zklidnění v Dolní Libni se tranzit přesune do Horní Libně na ul. Zenklova a okolí (reakce: ul. Zenklova, Čuprova a Sokolovská jsou celoměstského významu a pro tyto účely takto řešeny a spravovány, ne tak již celá oblast Dolní Libně, kde jsou všechny vnitřní komunikace zatříděny a spravovány jako místní, tranzit sem tedy nepatří. V současném řešení je tranzit tolerován).
- ▶ tranzit nepatří do obytných oblastí, je třeba, aby se obyvatelé jednotlivých lokalit postavili tlaku shora
- ▶ park u kurtů nad Kotlaskou by se měl oplotit, aby v něm nebyly psí exkrementy a byl použitelný pro hraní dětí (reakce: potřeby hřišť, kvality a lepšího vybavení veřejného prostoru je hlavním požadavkem, který vyplynul z předchozích participací s občany)
- ▶ obecný odpor k nové zástavbě plánované v kolonii Kotlaska, absence informací od MČ i MHMP
- ▶ potřeba upravit prostor u synagogy a na jih od nádraží – lavičky a podobně
- ▶ do záboru území by měly být zařazeny další ulice

Zapsali: David Pfann a Květoslav Syrový

Revize: Iva Hájková

Přílohy:

P1 – prezentace

Použité zkratky:

DP – Dopravní podnik Hlavního města Prahy

IAD – individuální automobilová doprava

IPR – Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

MČ – městská část

MHD – městská hromadná doprava

MHMP – Magistrát hlavního města Prahy

TSK – Technická správa komunikací