



BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ KUTNOHORSKÁ 36, PRAHA – DOLNÍ MĚCHOLUPY

dopravní studie | únor 2021

Objednatel: Hlavní město Praha
Magistrát hlavního města Prahy, Odbor dopravy

Zhotovitel: Ing. arch. David Pfann

Spolupráce: Alexandra A. Bajan, Jiří Černý

Koordinace projektu: Pěšky městem, z.s.

SEZNAM TEXTOVÝCH ČÁSTÍ

A01	TEXTOVÁ ČÁST	A4
A02	VYJÁDŘENÍ K FINÁLNÍ VERZI STUDIE (dodatečné doplnění)	A4

SEZNAM GRAFICKÝCH PŘÍLOH

B00	ANALÝZY – PŘEHLEDNÁ SITUACE	m 1:5000	A3
B01	ANALÝZY – PŘED ÚŘADEM	m 1:500	A3
B02	ANALÝZA – V DOLINÁCH X KE DRÁZE	m 1:500	A3
B03	ANALÝZA – ZASTÁVKY U MOSTU	m 1:500	A3
C00	NÁVRH – PŘEHLEDNÁ SITUACE	m 1:5000	A3
C01	NÁVRH – PŘED ÚŘADEM	m 1:500	A3
C02	NÁVRH – V DOLINÁCH X KE DRÁZE	m 1:500	A3
C03	NÁVRH – PŘED ZŠ	m 1:500	A3
C04a	NÁVRH – KUTNOHORSKÁ (NESTAVEBNÍ)	m 1:500	A3
C04b	NÁVRH – KUTNOHORSKÁ (STAVEBNÍ)	m 1:500	A3
C05	NÁVRH – ZASTÁVKY + STEZKA	m 1:500	4xA4
C06	NÁVRH – KOLÁRNY	m 1:200	A3

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ KUTNOHORSKÁ 36, PRAHA – DOLNÍ MĚCHOLUPY

A _ TEXTOVÉ ČÁSTI

OBSAH

1. SHRUTÍ DOPORUČENÉHO DALŠÍHO POSTUPU	4
1.1. LOKALITA 1: PŘED ÚŘADEM (viz odd. 3.1.1. a příl. C01).....	4
1.2. LOKALITA 2: KE DRÁŽE X V DOLINÁCH, KE DRÁŽE X ZA KOVÁRNOU (viz odd. 3.1.2. a příl. C02).....	4
1.4. LOKALITA 4: PŘECHOD U ZŠ (viz odd. 3.1.4. a příl. C03).....	5
1.5. LOKALITA 5: DALŠÍ PŘECHODY PŘES KUTNOHORSKOU (viz odd. 3.1.5. a příl. C04a a C04b)	5
1.6. ÚPRAVY DOPRAVNÍCH REŽIMŮ (viz odd. 3.2. a příl. C00)	5
1.7. PARKOVÁNÍ KOL A KOLOBĚŽEK (viz odd. 3.3. a příl. C06).....	5
2. ANALÝZA.....	6
2.1. ŠIRŠÍ ŘEŠENÉ ÚZEMÍ	6
2.1.1. CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ	6
2.1.2. VÝZNAMNÉ ZÁMĚRY V OKOLÍ ZŠ	7
2.1.3. FUNGOVÁNÍ ZŠ	8
2.1.4. DOPRAVA DĚTÍ DO ZŠ – PRŮZKUM NA ŠKOLE	9
2.2. VYMEZENÍ LOKALIT A PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ	11
2.2.1. LOKALITA 1: PŘED ÚŘADEM (příl. B01).....	11
2.2.2. LOKALITA 2: KE DRÁŽE x V DOLINÁCH, KE DRÁŽE x ZA KOVÁRNOU (příl. B02)	12
2.2.3. LOKALITA 3: PŘECHOD POD MOSTEM (příl. B03)	15
2.2.4. LOKALITA 4: PŘECHOD U ZŠ	16
2.2.5. LOKALITA 5: DALŠÍ PŘECHODY PŘES KUTNOHORSKOU.....	17
2.2.6. DOPRAVNÍ REŽIMY V OKOLNÍCH ULICÍCH (příl. B00).....	18
2.2.7. PARKOVÁNÍ KOL A KOLOBĚŽEK V PŘEDPROSTORU ŠKOLY.....	18
3. NÁVRHY	19
3.1. NÁVRHY DLE LOKALIT	19
3.1.1. LOKALITA 1: PŘED ÚŘADEM (příl. C01).....	19
3.1.2. LOKALITA 2: KE DRÁŽE x V DOLINÁCH, KE DRÁŽE x ZA KOVÁRNOU (příl. C02)	19
3.1.3. LOKALITA 3: STEZKA PO MOSTĚ + ZASTÁVKY BUS (příl. C05)	19
3.1.4. LOKALITA 4: PŘECHOD U ZŠ (příl. C03)	21
3.1.5. LOKALITA 5: DALŠÍ PŘECHODY PŘES KUTNOHORSKOU (příl. C04a A C04b)	21
3.2. ÚPRAVY DOPRAVNÍCH REŽIMŮ (příl. C00).....	22
3.3. PARKOVÁNÍ KOL A KOLOBĚŽEK (=“KOLÁRNA“, příl. C06).....	22
4. ZÁPISY Z JEDNÁNÍ PRACOVNÍ SKUPINY.....	28
4.1.1. UŽŠÍ PRACOVNÍ SKUPINA 14. 5. 2020	28
4.1.2. PRACOVNÍ SKUPINA 3. 12. 2020	29
5. INFORMACE K DOKUMENTU	33
SOUPIS PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	33
SEZNAM ZKRATEK.....	33

ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Název akce: **Bezpečné cesty do školy ZŠ Kutnohorská 36, Praha – Dolní Měcholupy**
 Stupeň PD: **studie**
 Datum vypracování: **únor 2021**

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: **Alexandra A. Bajan, Jiří Černý**

(dále jen „zpracovatel“)

SEZNAM TEXTOVÝCH ČÁSTÍ

A01	TEXTOVÁ ČÁST	A4
A02	VYJÁDŘENÍ K FINÁLNÍ VERZI STUDIE (dodatečné doplnění)	A4

SEZNAM GRAFICKÝCH PŘÍLOH

B00	ANALÝZY – PŘEHLEDNÁ SITUACE	m 1:5000	A3
B01	ANALÝZY – PŘED ÚŘADEM	m 1:500	A3
B02	ANALÝZA – V DOLINÁCH X KE DRÁZE	m 1:500	A3
B03	ANALÝZA – ZASTÁVKY U MOSTU	m 1:500	A3
C00	NÁVRH – PŘEHLEDNÁ SITUACE	m 1:5000	A3
C01	NÁVRH – PŘED ÚŘADEM	m 1:500	A3
C02	NÁVRH – V DOLINÁCH X KE DRÁZE	m 1:500	A3
C03	NÁVRH – PŘED ZŠ	m 1:500	A3
C04a	NÁVRH – KUTNOHORSKÁ (NESTAVEBNÍ)	m 1:500	A3
C04b	NÁVRH – KUTNOHORSKÁ (STAVEBNÍ)	m 1:500	A3
C05	NÁVRH – ZASTÁVKY + STEZKA	m 1:500	4xA4
C06	NÁVRH – KOLÁRNY	m 1:200	A3

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

DOPORUČENÝ HARMONOGRAM DALŠÍHO POSTUPU

02 / 2021	rozhodnutí o dalším postupu v jednotlivých částech návrhu
jaro 2021	zadávání příprav dalších stupňů dokumentace (viz odd. 1)
konec 02 / 2021	termín pro podání žádostí do seznamu BESIP
léto 2021	realizace jednoduchých úprav dopravních režimů
2022-?	postupná realizace stavebních opatření

REKAPITULACE VYPRACOVÁNÍ STUDIE

04-05 / 2020	sběr dat o docházce do školy (garance PM + ZŠ)
21. 5. 2020	1. setkání části pracovní skupiny – formulace zadání
21. 9. 2020	Akce Pěšky do školy na ZŠ
09 / 2020	dopravní průzkumy a sčítání dopravy v lokalitě
09-12 / 2020	zpracování dat ze sčítání, zpracování konceptu návrhu
3.12.2020	2. setkání pracovní skupiny – představení analýz a konceptu
12 / 2020 až 01 / 2021	zpracovávání námětů ke konceptu
02 / 2021	předání elektronické verze studie RFD MHMP
02-? / 2021	postupné doplňování písemných vyjádření ke studii (příl. A02)

1. SHRnutí DOPORUČENÉHO DALŠÍHO POSTUPU

1.1. LOKALITA 1: PŘED ÚŘADEM (VIZ ODD. 3.1.1. A PŘÍL. C01)

- realizace stavebně řešeného ostrůvku
(MČ zadává do seznamu BESIP TSK; odhad nákladů na realizaci: 300 000 Kč)

1.2. LOKALITA 2: KE DRÁZE X V DOLINÁCH, KE DRÁZE X ZA KOVÁRNOU (VIZ ODD. 3.1.2. A PŘÍL. C02)

- doplnění zaměření v území
(MČ přímo zadává zhotoviteli)
- zadání studie proveditelnosti stavebních opatření v křižovatkách ulic Ke Dráze x V Dolinách a Ke Dráze x Za Kovárnou
(MČ přímo zadává zhotoviteli; odhad nákladů: 100 000 Kč)
- projekt a realizace stavebních opatření v křižovatce ulic Ke Dráze x V Dolinách
(MČ přímo zadává zhotoviteli; odhad nákladů: 2 000 000 Kč)
- projekt a realizace stavebních opatření v křižovatce ulic Ke Dráze x Za Kovárnou
(MČ přímo zadává zhotoviteli; odhad nákladů: 2 000 000 Kč)

Hlavní koordinace:

- případné záměry na rekonstrukce sítí v území (správci sítí)
- rekonstrukce návsi (arch. Vít Rýpar)
- úpravy dopravních režimů v území

1.3. LOKALITA 3: STEZKA PO MOSTĚ + ZASTÁVKY BUS (VIZ ODD. 3.1.3. A PŘÍL. C05)

Stezka

- vyjasnění záměru s majitelem pozemků vč. informací o stavu mostu a dostupnosti podkladů – zaměření, geologie, dendrologie atp. (Euro Park Praha, a.s.)
- podnět na doplnění zařazení nového propojení pro cyklisty do další aktualizace Koncepte cyklistické dopravy (ORD MHMP)
- zadání studie proveditelnosti stezky
(MČ/majitel pozemků zadává zhotoviteli; odhad nákladů: 100 000 Kč)
- zjištění možnosti financování z rozpočtu určeného na rozvoj cyklistické infrastruktury ORD MHMP
- projekt a realizace stezky
(MČ/majitel pozemků zadává zhotoviteli; odhad nákladů: 15 000 000 Kč)

Hlavní koordinace:

- záměry investora výstavby sídliště Malý Háje (Euro Park Praha, a.s.)
- záměr obnovy železniční trati na mostě

Zastávky

- realizace přesunů zastávek BUS a úprava křižovatky
(MČ žádá o realizaci přímo MHMP/TSK)

Hlavní koordinace:

- provoz a výjezd z areálů na pozemcích p.č. 718/141 a 718/142 (čerpací stanice, vrakoviště)

- záměry provozovatele Retail Park Štěrboholy
- záměry ROPID / DPP (územní rezerva pro tramvaj do území Malého háje?)
- záměry investora výstavby sídliště Malý Háj

1.4. LOKALITA 4: PŘECHOD U ZŠ (VIZ ODD. 3.1.4. A PŘÍL. C03)

- zajistit podrobný dopravní průzkum – respektovanost SSZ
(MČ koordinuje s TSK, odhad nákladů na průzkum: 50 000 Kč)
- doplnění kamerového systému na stávající SSZ
(MČ koordinuje s TSK)
- po roce fungování vyhodnotit fungování opatření – dopravní průzkum
(MČ koordinuje s TSK, odhad nákladů na průzkum: 50 000 Kč)
- v případě potřeby realizace stavební úpravy celého přechodu – vložení ostrůvku, úprava SSZ
(MČ zadává do seznamu BESIP TSK; odhad nákladů na realizaci: 1 000 000 Kč)

Hlavní koordinace:

- plánovaná souvislá údržba Kutnohorské
- rekonstrukce návsi (arch. Vít Rýpar)

1.5. LOKALITA 5: DALŠÍ PŘECHODY PŘES KUTNOHORSKOU (VIZ ODD. 3.1.5. A PŘÍL. C04A A C04B)

- realizace dočasných montovaných ostrůvků
(MČ zadává do seznamu BESIP TSK, odhad nákladů na realizaci: 4x 100 000 Kč)
- realizace stavebně řešených ostrůvků
(MČ zadává do seznamu BESIP TSK, odhad nákladů na realizaci: 3x 300 000 Kč + 1x 450 000)

Hlavní koordinace:

- plánovaná souvislá údržba Kutnohorské

1.6. ÚPRAVY DOPRAVNÍCH REŽIMŮ (VIZ ODD. 3.2. A PŘÍL. C00)

- projekt ke stanovení místní úpravy
(MČ přímo zadává zhotoviteli; odhad nákladů na projekt: 20 000 Kč)
- realizace úprav SDZ a VDZ
(MČ přímo zadává zhotoviteli; odhad nákladů na realizaci: 100 000 Kč)

Hlavní koordinace:

- rekonstrukce návsi (arch. Vít Rýpar)
- úpravy v lokalitě 3

1.7. PARKOVÁNÍ KOL A KOLOBĚŽEK (VIZ ODD. 3.3. A PŘÍL. C06)

- realizace přístřešků, předání správy přístřešků
(MČ žádá MHMP, MHMP zadává TSK; odhad nákladů na realizaci: 800 000 Kč)

Hlavní koordinace:

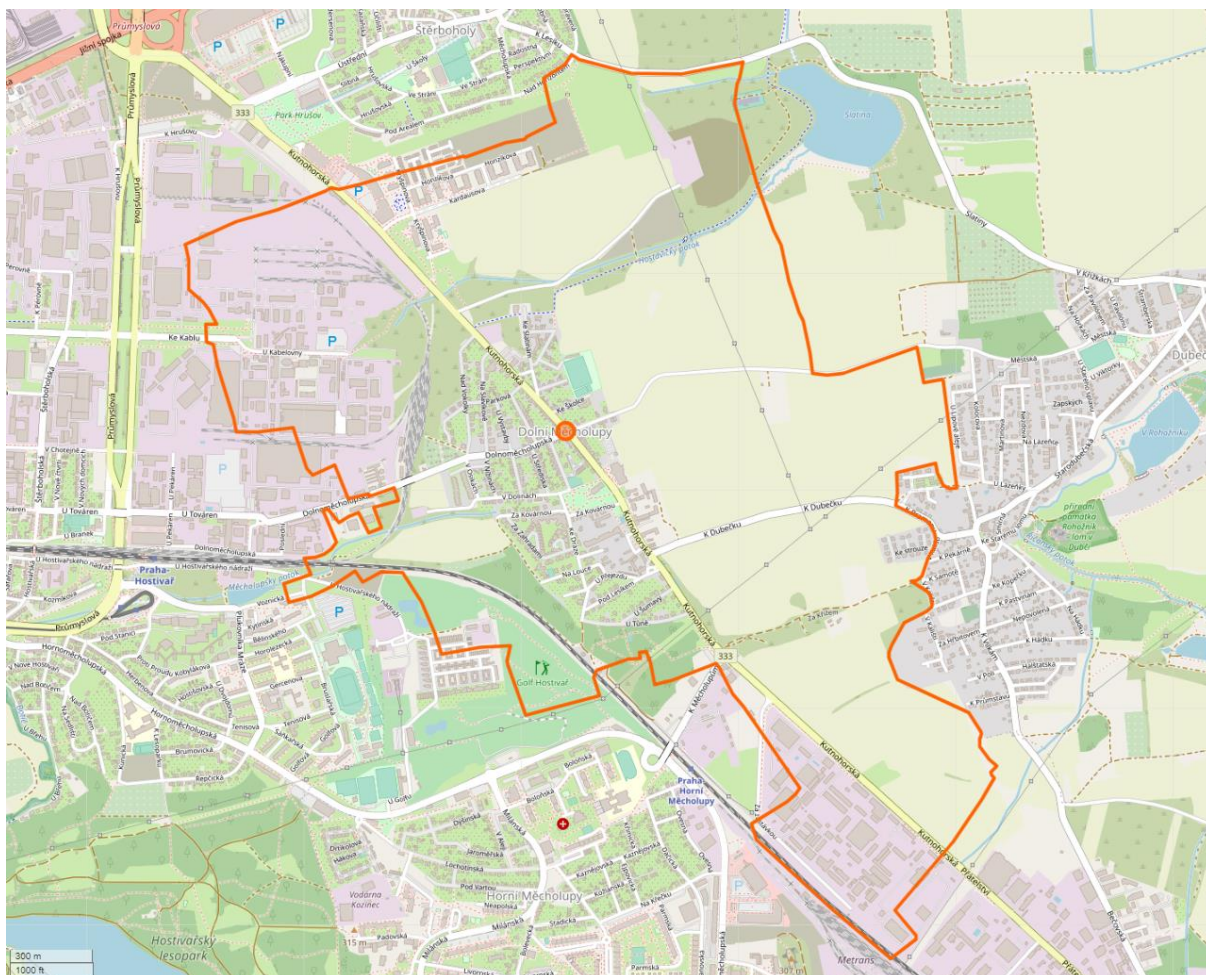
- úpravy a provoz dětského hřiště
- rekonstrukce návsi (arch. Vít Rýpar)
- další záměry vedení ZŠ

2. ANALÝZA

Vzhledem k probíhající pandemii nemoci covid-19 nebylo v průběhu roku 2020 a na začátku roku 2021 provádět plnohodnotné průzkumy, které jsou součástí jiných projektů řešených v rámci programu Bezpečné cesty do školy. Průzkumy tedy probíhaly částečně v omezeném režimu a u některých je třeba považovat jejich výstupy za ovlivněné specifickou situací.

2.1. ŠIRŠÍ ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

2.1.1. CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ



Obrázek: Území MČ Praha-Dolní Měcholupy = spádové území místní ZŠ. (zdroj: přispěvatelé OpenStreetMap)

Spádovým územím školy je celé území MČ (dnes cca 2500 obyvatel s rychlým nárůstem v nové zástavbě).

Je tvořeno čtyřmi hlavními částmi:

1) Staré centrum původní obce Dolní Měcholupy s nabalenou novější zástavbou individuálních a řadových rodinných domů a v menší míře bytových domů. **V území až na několik menších administrativních a výrobních objektů naprosto převažuje bydlení.** Podél ulice Kutnohorská se nachází menší množství obchodů. Ve starém centru se nachází také základní škola.

2) Nově se rozvíjející sídliště Malý háj tvořené na území DM především bytovými domy, z menší části rodinnými domy. Tato prostorově zcela oddělená zástavba se výhledově stane zřejmě populačně silnější částí MČ.

3) Průmyslová zóna na východě funkčně zcela oddělená od centra MČ.

4) Průmyslová zóna na jihu nacházející se na hlavní ose ulice Kutnohorská. Součástí zóny je i velké kontejnerové překladiště generující na Kutnohorské velké intenzity kamionové dopravy.

Dolní Měcholupy se nacházejí víceméně v rovině, centrální částí prochází několik autobusových linek na ulici Kutnohorská a Dolnoměcholupská.

Zásadní bariéru představuje průtah centrem Dolních Měcholup (**ulice Kutnohorská**) **navazující na silnici I/2**. Podle dat TSK v jejím centrálním úseku v roce 2019 projíždělo v pracovním dni v průměru celkem 22,000 vozidel. Další zásadní komunikací je ulice **Dolnoměcholupská**. Pro její západní část neexistují údaje ze sčítání, méně významný východní úsek dle TSK v roce 2019 využívalo 5000 vozidel denně.

Z hlediska dopravních režimů jsou **hlavní osy IAD ponechány bez úpravy režimu**. Většina zbývajících komunikací ve starší zástavbě je převedena do **režimu obytné zóny**. V okolí ZŠ není tato hierarchizace dořešená – část ulic je v režimu obytné zóny, další jsou ponechány bez úpravy režimu, další s lokálním omezením rychlosti na 20 či 30 km/h. (schéma viz příloha B00)

V severojižním směru probíhá skrz centrální část **hlavní cyklotrasa A44**. Ta prochází v zástavbě ulicemi Ke Dráze, V Dolínách, V Osikách a Nad Vokolky. Přepočet odhadových dat platformy Golemio dle průměrných nárůstů pro rok 2020 zde udává cca **450 průjezdů cyklistů denně v pracovní dny** v hlavní cyklistické sezóně. Intenzity na hlavních tazích IAD jsou pak řádově 100 cyklistů denně.

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.

V lokalitě obecně není zásadní problém s parkovacími stáními. Existuje zde poptávka po parkování na veřejných prostranstvích, která je však dána spíše snadnou dostupností tohoto parkování než nedostatkem soukromých parkovacích ploch.

2.1.2. VÝZNAMNÉ ZÁMĚRY V OKOLÍ ZŠ

V sídlišti Malý Háj existuje záměr na vybudování vlastní školy (proběhla architektonická soutěž), nicméně i v případě jejího vybudování bude dlouhodobě fungovat docházení dětí z centra do sídliště či ze sídliště do centra.

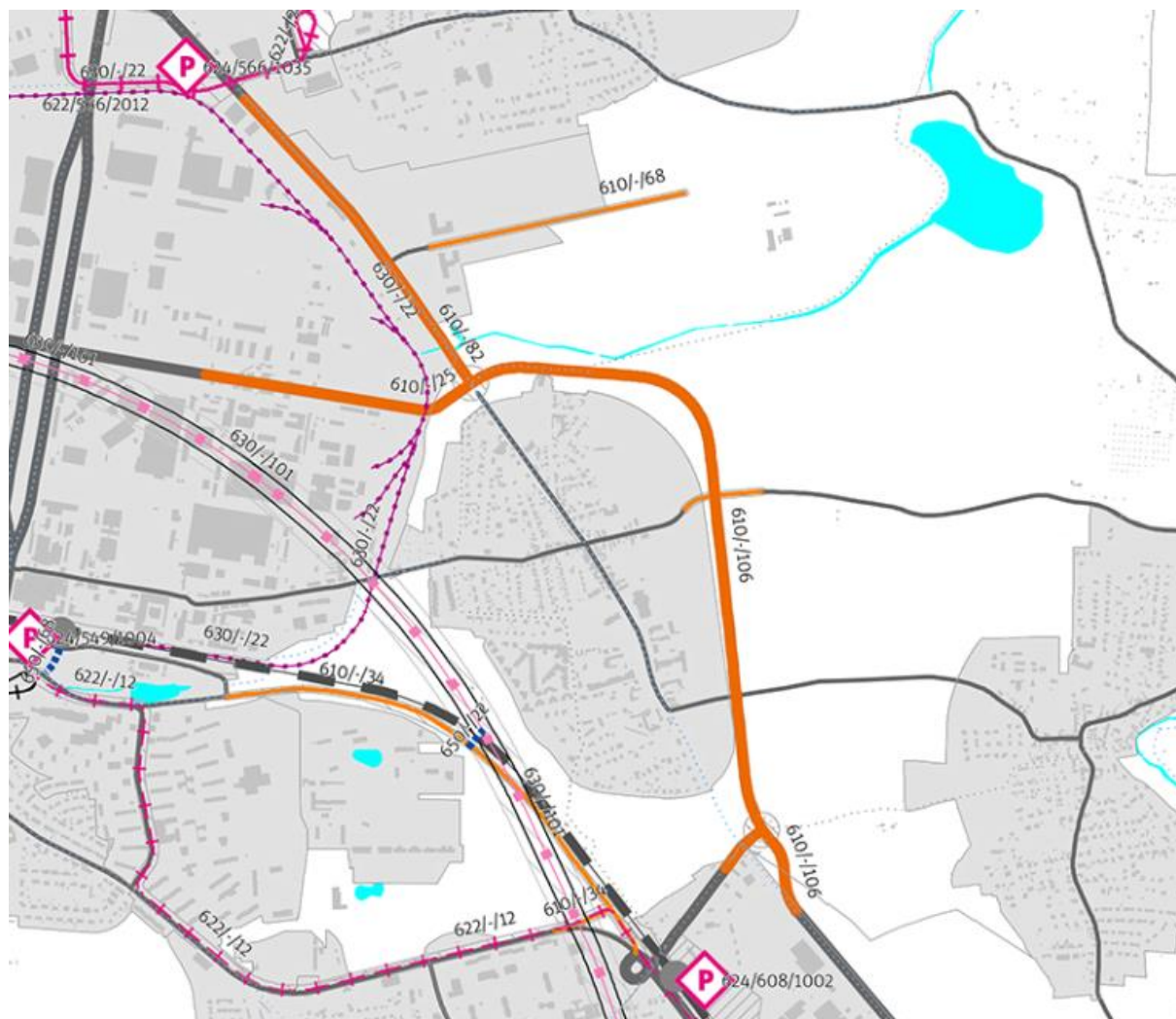
Zhruba v následujících deseti letech je **v plánu vybudování obchvatu centrální části Dolních Měcholup** odklánějící zátěž Kutnohorské mimo centrum DM. Vzhledem k aktuální finanční situaci města a pravděpodobné nižší prioritě této stavby v pražském kontextu se ale dá očekávat další odložení výstavby. Obchvat se na severu nicméně má připojovat zpět na Kutnohorskou jižně od malého háje – severní úsek Kutnohorský tak nadále zůstane zásadní bariérou a průchodnost se naopak dále zkomplikuje vytvořením nové křižovatky.

V současnosti probíhá příprava **souvislé údržby komunikace Kutnohorská** rozdělená do několika etap (ve směru na Štěrboholu již část komunikace údržbou prošla). Projekt nepočítá prakticky se žádnými změnami uspořádání profilu či významnějšími zásahy do VDZ.

V procesu přípravy je celková **rekonstrukce „návsí“ DM**, která navazuje na park kolem školy, která má částečně zasahovat i do uspořádání ulice Kutnohorská v tomto úseku, nicméně bez zásadních změn z hlediska přístupu ke škole.

MČ si nechala vypracovat **Studii dopravy a parkování**, která základně prověřuje celou centrální část MČ a vytipovává možnost rozšíření nabídky parkování a současně zklidňování dopravy.

Existuje zatím dále nerozpracovaný záměr na využití starého železničního mostu přes Kutnohorskou pro **obnovení provozu vlaků** systému S. Na východ od mostu by se nacházela hlavová zastávka, kam by zajižděl vlak využívající stávající trať bez pravidelného provozu, která je napojená na nádraží Praha-Hostivař.



Obrázek: Oranžově plánovaná výstavba dopravní infrastruktury v DM. (zdroj: koncept Metropolitního plánu v aktuální verzi)

2.1.3. FUNGOVÁNÍ ZŠ

Základní škola se nachází v centru staré zástavby mírně odsazená od ulice Kutnohorská, její odvrácená strana je zasazená v rozlehlém parku. Do školy dochází jak děti z centrální části DM, tak i ze sídliště Malý Háj a v malém počtu dojíždí i děti ze vzdálenějších lokalit. Kapacita v době průzkumů byla 170 dětí, nicméně dochází k jejímu postupnému navyšování stavebními úpravami. Škola disponuje pouze prvním stupněm.

Vstup do hlavní budovy ZŠ není historickým vchodem z Kutnohorské, ale z boku od dětského hřiště. Družina a nižší ročníky využívají také zcela novou oddělenou budovu vedle dětského hřiště. Pro část venkovních aktivit v rámci školy, družiny i po škole se využívá přilehlý park. Sportoviště jsou v sousedním, nicméně odděleném areálu, přechod není problematický.

2.1.4. DOPRAVA DĚTÍ DO ZŠ – PRŮZKUM NA ŠKOLE

Jedním z podkladů dopravní studie je základní anketní průzkum, který v rámci projektu BCŠ mezi dětmi, rodiči i učiteli ze ZŠ organizoval v průběhu dubna 2020 spolek Pěšky městem. Ze 170 dětí ve škole odpovědělo na dotazník 75 dětí (44 %), z odpovídajícího počtu rodičů odpovědělo 87 rodičů (51 %). Z 23 pedagogických pracovníků jich odpovědělo 18.

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/2020/10/VYSLEDKY-ZS-KUTNOHORSKA.pdf>



Z výsledků dotazníků plyne několik zásadních poznatků:

- V bezprostřední blízkosti (do 0,5 km) od školy bydlí cca 50 % dětí, velmi blízko (od 0,5 km do 1 km) pak cca 33 % dětí.
- Naopak velmi daleko (nad 5 km) od školy bydlí naprosté minimum dětí (dle dotazníku pouze 1 dítě).
- **Odpoledne chodí pěšky nebo jezdí na koloběžce/skateboardu cca 77 % dětí** – to zhruba odpovídá předpokladu pěší dostupnosti do 1 km, nicméně číslo je spíše o něco nižší, než by se dalo očekávat pouze dle vzdálenosti. Ráno je ale počet těchto dětí ještě o něco nižší – cca 71 %. Jízda na koloběžce a skateboardu je přitom naprosté minimum, na kole nejezdí nikdo.
- **Autem je odváženo ráno 20 % a odpoledne 15 % dětí.** To zhruba odpovídá počtu dětí, které bydlí ve vzdálenějších částech Dolních Měcholup (Malý Háj či okraje původní rozlohy MČ) či zcela mimo. I tak je ale velká část z nich zjevně dovážena rodiči na celkem malou vzdálenost. Zvláště odpoledne, kdy spíše nejde o „vysazování“ cestou do práce, je číslo relativně vysoké.
- **MHD využívá ráno i odpoledne jen málo dětí (4 %, resp. 5 %)**, zjevně se jedná především o děti ze sídliště Malý Háj. Přestože tato skupina je malá, s růstem sídliště se až do vybudování školy a zčásti i poté, dá počítat spíše s jejím mírným nárůstem.
- **Zcela samostatně chodí do ZŠ pouze menší část dětí** – i děti z nejbližšího okolí alespoň jednu z cest nebo část cesty doprovází někdo dospělý. Ještě u skupiny dětí ve věku 9 let rodiče alespoň část cesty doprovází téměř 60 % dětí, u starších dětí je už doprovázeno dětí zásadně méně. **Z nejmladších dětí není ponecháván cestovat do školy samostatně nikdo.**
- Mezi dětmi je **velká poptávka po možnosti dopravovat se do školy především na koloběžce a na skateboardu.** Do podobné skupiny patří o něco méně významná touha dojíždět na jízdním kole. Autem chce cestovat zhruba jen asi 5 % dětí.
- **Přes 40 % dětí nemůže cestovat do školy preferovaným způsobem, protože cesta není bezpečná** nebo je nechtějí pustit rodiče samotné (tedy de facto opět důvod bezpečí), obdobně **nebezpečí dané především dopravou** je také důvodem, proč rodiče nenechávají cestovat děti samotné (cca 50 % rodičů).
- **37 % dětí a 66 % rodičů by uvítalo možnost bezpečného uložení kol a koloběžek.**

- **Prostranství před ZŠ je u dětí velmi oblíbený prostor.** Jak rodiče, tak děti zde ale vnímají nebezpečí dané především ranní dopravní špičkou v blízkosti školy a velká část by jich uvítala zvýšení bezpečnosti chodců.
- Překvapivá je existence malé části rodičů (jednotky procent), kteří se silně vyslovují proti zvýšení bezpečnosti pro chodce a proti lepší dostupnosti MHD. Vedle nich existuje zhruba pětina rodičů, kteří jsou také proti zlepšování bezpečnosti chodců a zlepšení dostupnosti MHD, ale ne tak vyhraněně – zde jde zřejmě spíš o to, že se pro ně nejedná o prioritu, ne o skutečný odpor proti takovým opatřením.

V rámci průzkumu mezi dětmi byla zpracována také **mapa ukazující trasy jednotlivých dětí** cestou do školy a ze školy. Z té vyplývá (a je doplněno a korigováno terénním průzkumem), že hlavní trasy využívané dětmi v bližším okolí jsou podle významu následující:

- ulice V Dolinách
- ulice Čs. tankistů + ulice U Svornosti
- ulice Ke Dráze
- stará náves
- ulice Kutnohorská
- příchod od zastávky autobusu



Obrázek: Společná mapa hlavních tras docházky do školy. Svoji trasu před shrnutím zakreslilo cca 44 % žáků ZŠ.

2.2. VYMEZENÍ LOKALIT A PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ

V rámci projektu BCŠ bylo vybráno několik nejvíce problematických lokalit na frekventovaných cestách do školy. V rámci pracovní skupiny pak došlo k **výběru témat k dalšímu rozpracování dopravní studií**.

Na třech místech proběhlo **17. 9. 2020 ráno před začátkem vyučování a odpoledne sčítání dopravy**. Podrobné graficky zpracované výstupy sčítání viz. přílohy B01, B02 a B03.

2.2.1. LOKALITA 1: PŘED ÚŘADEM (PŘÍL. B01)

Přechod před budovou ÚMČ je obecně považován za špatně řešený a nebezpečný. Sčítání ukázalo, že **dochází k velmi častému nedávání přednosti chodcům** (cca 18 % chodců není puštěno na přechodu, když by mělo být). Občas dochází také k příliš **rychlé jízdě**. Problémem je také bezprostřední sousedství zastávky autobusu – chodci vyčkávající na severní straně ulice jsou z hlediska vozidla přijíždějícího od východu skrytí za autobusem v zastávce.

I přes toto problematické nastavení přechodu v okolí křižovatky došlo od roku 2007 pouze k 15 registrovaným nehodám, nicméně žádná nebyla s účastí chodce. Podle ústního podání je důvodem mj. to, že **jen málo rodičů nechává své děti přecházet zde samostatně**.

K přecházení dětí mimo přechod (zřejmě ze stejného důvodu) nedochází, k přecházení dospělých dochází ve významných pěších vazbách občas.



Obrázek: Stávající podoba přechodu.

2.2.2. LOKALITA 2: KE DRÁZE x V DOLINÁCH, KE DRÁZE x ZA KOVÁRNOU (PŘÍL. B02)

Ulice U Střediska a U Svornosti představují hlavní směry příchodu dětí ke škole ze severozápadu centra Dolních Měcholup. Ve směru z ulice U Svornosti dochází k příchodu podél západní strany (na východní není "chodník") a k přecházení v nepřehledném nároží. Ve směru z ulice U Střediska dochází k příchodu především podél severní strany a zčásti také ve vozovce (při jižní straně není v celé délce "chodník"). K přecházení pak i z tohoto směru dochází v nároží. Problémem je časté zastavování i delší stání na severním chodníku a občas také v nároží, kde dochází k přecházení.

K **vysazování dětí** dochází jak v ulici U Svornosti, tak i v ulici V Dolinách, v dalších ulicích je spíše výjimečné.

V lokalitě jsou od roku 2007 registrovány pouze jednotky nehod, a to bez účasti chodce. Podle ústního podání i podle pozorování je příčinou to, **že velká část rodičů doprovází děti až ke školní budově** a děti se tedy v prostoru prakticky nepohybují samostatně. Mezi dětmi i dospělými z tohoto směru je již dnes relativně časté využití koloběžek.

Z jižní části ulice Na Dráze a ze západní části ul. Za Kovárnou směřuje do školy menší počet dětí. Chodci křižovatku prochází relativně složitě mimo přirozené směry pohybu. Technický stav velké části povrchů i obrub v křižovatce není dobrý.

Samostatným problémem zhoršujícím ranní špičku **je průjezd ulicí Na Dráze, který slouží ke zkracování si cesty skrz Dolní Měcholupy** a vyhýbání se SSZ na ulicích Kutnohorská a Dolnoměcholupská. Průjezd ulicí Na dráze se týká také cyklistů – touto ulicí a dále ulicemi V Dolinách a U Střediska prochází trasa A44.

Křižovatka Ke Dráze x V Dolinách a V Dolinách x U Svornosti i navazující ulice jsou součástí obytné zóny. Ta je nicméně stavebně řešená způsobem, který v některých aspektech evokuje úrovně sjednocený prostor obytné zóny, v něčem se zase blíží spíše uspořádání zóny 30 s běžnými chodníky. Nejsou zde také vymezena parkovací stání a parkování se proto řídí „samoregulací“ (de iure jsou veškerá stání v ulicích nelegální, zastavování v některých místech v křižovatce také). Tento stav vytváří zmatek jak u chodců, tak i u řidičů. Chodci mají dojem, že krátkodobým zastavováním na „chodnících“ jsou porušována pravidla silničního provozu a současně že chůzí ve „vozovce“ pravidla sami porušují, ale vlastně jim nic jiného nezbyvá. Řidiči mohou mít obdobně pocit, že „vozovka“ náleží výhradně jim a současně zřejmě nerozlišují legálnost zastavení versus stání při okraji profilu, tolerováno je jak legální, nelegální, reálně neproblematické i problematické zastavování a stání. Pro pochopení fungování jsou zásadní pravidla provozu v obytné zóně dle zákona č. 361/2000 Sb., § 39, odst. (3), (5) a (7):

(3) V obytné a pěší zóně smějí chodci užívat pozemní komunikaci v celé její šířce, přičemž se na ně nevztahuje § 53. Hry dětí na pozemní komunikaci jsou dovoleny jen v obytné zóně.

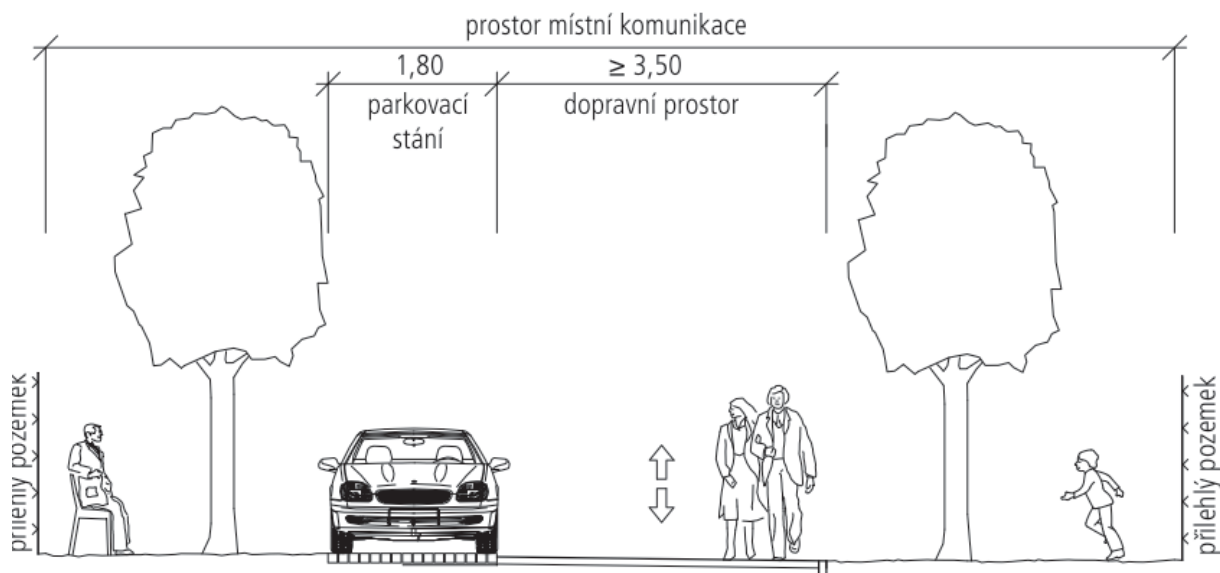
(5) V obytné zóně a pěší zóně smí řidič jet rychlostí nejvýše 20 km.h⁻¹. Přitom musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo. Stání je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště.

(7) V obytné zóně a pěší zóně musí chodci umožnit vozidlům jízdu. To platí i pro děti hrající si v obytné zóně.

(odkazovaný § 53 se týká v tomto případě neplatící povinnosti užít chodník nebo stezku pro chodce)

Stavební uspořádání v tomto místě nicméně tomuto způsobu užití v daném místě nenapomáhá, případně ho vůbec neumožňuje.

Tuto funkci jednotlivých ploch v obytné zóně ilustruje i schéma z TP 103 (kapitola 5.3.1):



Obr. 6: Obousměrná komunikace v obytné zóně v místě s parkovacím stáním (převzato z [15], upraveno).



Obrázek: Ranní provoz v ulici V Dolínách.



Obrázek: Klíčové místo v ohybu ulice U Svornosti – v ranní špičce místo, kam se scházejí i sjíždějí děti z celého severu a západu Dolních Měcholup.



Obrázek: Hlavní přístupová cesta parkem navazující na nepřehledný ohyb ulice U Svornosti.

2.2.3. LOKALITA 3: PŘECHOD POD MOSTEM (PŘÍL. B03)

Historicky značně problematický přechod přes frekventovanou ulici Kutnohorská. Došlo zde k řadě nehod, a to včetně nehod s chodci včetně jednoho úmrtí chodce. **V nedávné době nicméně přechod celkově rekonstruován** – posun mimo přirozený směr pohybu, doplnění ostrůvku, přisvětlení. V současnosti probíhá příprava projektu k převedení stávajícího montovaného ostrůvku do podoby stavebně řešeného ostrůvku se zachováním ostatních již realizovaných úprav.

Dochází zde k relativně častému nedávání přednosti chodcům – i v rekonstruovaném stavu.

Západní autobusový záliv se nachází relativně blízko přechodu – problémem je i po rekonstrukci částečně i **nepřehlednost v případě zastavení autobusu v zálivu**.

Z dětí (i dospělých) jich naprostá většina přechází přes přechod kvůli nástupu do autobusu ve směru do centra DM. Relativně velký počet chodců se pak přechodu vyhýbá a ve směru od Malého háje pokračuje při východní straně vozovky. Jdou zřejmě do centra DM pěšky a raději přecházejí dále na jih – pravděpodobně na přechodu se SSZ.



Obrázek: Podoba přechodu po úpravě – dočasné nestavební řešení, probíhá příprava finální podoby.

2.2.4. LOKALITA 4: PŘECHOD U ZŠ

Ulice Kutnohorská představuje bariéru pro pěší a cyklistickou dopravu jako celek. Relativně neproblematické jsou přechody se SSZ na centrální křižovatce. Z hlediska školy je zásadní přechod se SSZ u školy. V nedávné době došlo k úpravě časování, která ráno vytváří snesitelný kompromis mezi plynulostí automobilové dopravy a rychlostí přechodu komunikace. Další úprava časování usnadňující pohyb mezi zastávkou autobusu a ZŠ vzhledem významu komunikace pro automobilovou dopravu není průchodná. Problémem je nicméně časté nerespektování SSZ. **Na přechodu tedy souběžně s fungujícími semaforů zajišťuje ve školní dny bezpečnost dětí strážník MP!**



Obrázek: Stávající podoba přechodu.

2.2.5. LOKALITA 5: DALŠÍ PŘECHODY PŘES KUTNOHORSKOU

Čtyři přechody bez SSZ mezi centrální křižovatkou a železničním mostem jsou řešeny sjednoceně formou citybloků zajišťujících minimalizovaný „ostrůvek“ na přechodu. Souběžně zde existuje značně viditelná návěst a výrazné SDZ přechodů. Z perspektivy řidiče je zajištěna viditelnost přechodu, řidič ale není fyzicky nijak nucen zpomalovat. Z perspektivy chodce může extenzivní využití různých typů ochrany přechodu spíše vyvolávat dojem nebezpečného místa, kterému je lepší se vyhnout než pocít bezpečí.



Obrázek: Jeden z problematických přechodů (mezi ul. Na Slavíkově a ul. Parková) ve stávající podobě.

2.2.6. DOPRAVNÍ REŽIMY V OKOLNÍCH ULICÍCH (PŘÍL. B00)

Z hlediska dopravních režimů jsou hlavní osy IAD ponechány bez úpravy režimu. Většina zbývajících komunikací je převedena do režimu obytné zóny. V okolí ZŠ není tato hierarchizace dořešená – část ulic je v režimu obytné zóny, další jsou ponechány bez úpravy režimu, další s lokálním omezením rychlosti na 20 či 30 km/h.

2.2.7. PARKOVÁNÍ KOL A KOLOBĚŽEK V PŘEDPROSTORU ŠKOLY

V současnosti je možné zaparkovat jízdní kola v předprostoru školy pouze u tří běžných nekrytých stojanů na jízdní kola, případně u některé značky či plotu v okolí. Přímo v areálu žádné parkování neexistuje. Menší skládací koloběžku či skateboard je možné si uložit do šatní skříňky, jde nicméně o dosti omezené a nouzové řešení.



Obrázek: Stávající stojany.



Obrázek: Část dopravních prostředků využitých v rámci pěšího dne pro cestu do školy – rámcová kvantifikace potenciální poptávky po parkovací kapacitě.

3. NÁVRHY

3.1. NÁVRHY DLE LOKALIT

3.1.1. LOKALITA 1: PŘED ÚŘADEM (PŘÍL. C01)

V místě stávajícího přechodu u ÚMČ je navrženo ponechání stávající polohy přechodu a nejsou navrženy žádné zásahy do stávajících obrub. Je však navrženo **vložení stavebně řešeného ostrůvku** – díky blízkosti zastávce autobusu tak současně dojde k vytvoření tzv. špuntovací zastávky znemožňující předjetí stojícího autobusu.

Vložený ostrůvek umožňuje ponechat bez problémů fungující vjezd i výjezd běžných dodávek do a z obytné zóny v ulici Čs. tankistů. Umožní také výjezd vozidel svozu odpadu z ulice U Střediska v obou směrech a vjezd a výjezd vozidel svozu odpadu do a z ulice Čs. tankistů ve směru ke křižovatce s ul. Kutnohorská.

3.1.2. LOKALITA 2: KE DRÁZE x V DOLINÁCH, KE DRÁZE x ZA KOVÁRNOU (PŘÍL. C02)

V křižovatce ulic V Dolinách, Na Dráze a U Svornosti je navrženo **rozšíření chodníků** (vzhledem k režimu obytné zóny nejde ale o běžné chodníky, ale o tzv. "pobytný prostor") a ochrana tohoto prostoru sloupky s ponecháním minimálního průjezdu 3,5 m plus bezp. odstupy od sloupků. Při jižní straně podél parku jsou **zrušena stávající kolmá stání** vyhrazená pro školu a jsou nahrazena širokým chodníkem navazujícím na promenádu směrem ke škole. V ulici U Svornosti je zkrácením zeleného mysu doplněno jedno parkovací stání a je zde před obloukem doplněn stavební zpomalovací práh. Trávník při západní straně je nahrazen zpevněnou plochou tak, aby bylo umožněno přecházení ve výhodnějším úhlu. Řešení v této části je minimalistické v tom, že se přizpůsobuje stávajícímu řešení odvodnění a vpustí – to ho do značné míry určuje. V oblouku se pak ponechává relativně široký dopravní prostor – jde o řešení umožňující průjezd vozidel svozu odpadu.

Křižovatka ulic V Dolinách a Na Dráze je doplněna stavebně řešenými zpomalovacími prahy na všech ramenech a současně je minimalizován rozsah dopravního prostoru v křižovatce – přilehlé plochy mimo dopravní prostor jsou ochráněny sloupky. Toto řešení je podpořeno zjednosměrněním přilehlých úseků obou ulic pro automobily. Provoz cyklistů je navržen k ponechání jako obousměrný – místem prochází hlavní cyklotrasa A44.

Jižní křižovatka ulic Na dráze a Za Kovárnou je navržena celá jako **zvýšená** s doplněnými vysazenými chodníkovými mysy. Tvar mysů se přizpůsobuje maximálně návaznosti na stávající vpusti a vlečným křivkám vozidel svozu odpadu v "esíčku" křižovatky. I přes navržený režim zóny 30 je zde navržen nový přechod pro chodce, který nahrazuje tři stávající nevhodně řešené přechody – jedná se o oblast blízko ZŠ, kde přechodu usnadňují orientaci děti v systému vzájemných předností.

Všechna navržená řešení je **vhodné koordinovat s připravovanou celkovou rekonstrukcí návsi a přilehlého parku**, lze je ale realizovat samostatně.

3.1.3. LOKALITA 3: STEZKA PO MOSTĚ + ZASTÁVKY BUS (PŘÍL. C05)

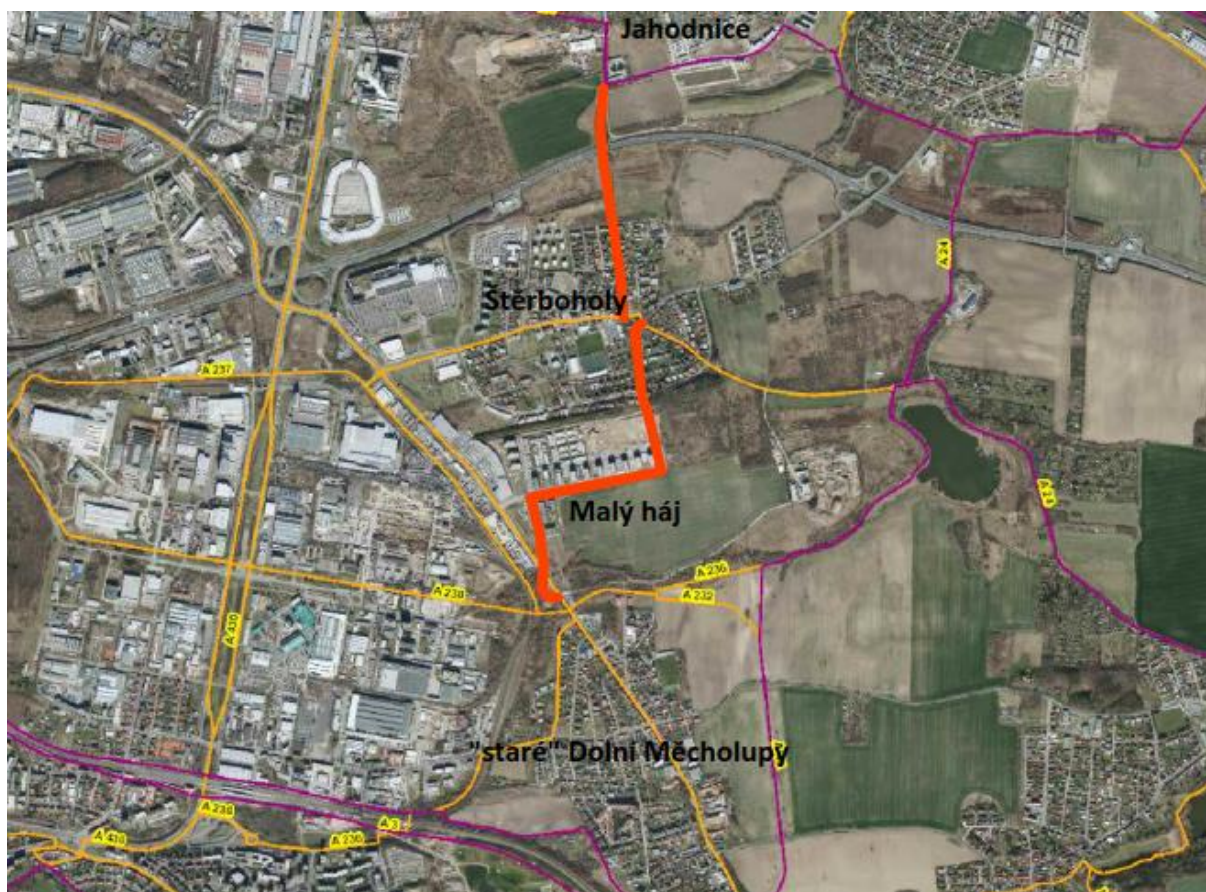
U přechodu na sever od centra DM není navržen žádný zásah – přechod byl již upraven a probíhá příprava jeho převedení na stavebně řešený ostrůvek (akce TSK).

Jsou ale navrženy dva jiné záměry:

1) Využití existujícího železničního mostu s náspy pro vedení stezky sloužící jako nadchod. Jako alternativu k nepohodlnému úrovněvému křížení je navrženo před domovem pro seniory v Malém háji začít se stoupáním stezky na železniční násep, překonat ulici Kutnohorská po starém mostě a na západní

straně ulice se rampou v oblouku směrem na jih připojit na stávající chodník podél komunikace. Ze stejného chodníku je také navrženo doplnit příchod po schodišti bez nutnosti průchodu po relativně dlouhé rampě.

V souvislosti se zásadním rozvojem v oblasti Malého háje, který má přinést nárůst celkem asi o 2000 obyvatel, dává smysl o to pokusit se propojení zahrnující mimo jiné i novou stezku integrovat také do Koncepce cyklistické dopravy hl. m. Prahy. Příležitostí je vytvoření připojení Malého háje jak na centrum Dolních Měcholup, tak i sousedních Štěrbohol. Z hlediska dojíždění do školy pak výhledově půjde o obousměrně fungující propojku – zatím neexistující druhý stupeň ZŠ pro Dolní Měcholupy bude nově právě v Malém Háji. V logice širšího území je pak možné uvažovat i o návaznosti dále podél ulice Nedokončená směrem na Kyje.



Obrázek: Námet na trasování nové propojky pro cyklisty procházející Malým hájem včetně případné návaznosti dále na sever. (zdroj podkladu: Mapový portál hlavního města Prahy – Generel cyklistických tras)

Byla prověřena **možnost současného využití mostu pro výhledové obnovení provozu vlaků**, které by končily v hlavové zastávce na okraji Malého háje. Světlá šířka mostu je 5,34 m, přičemž průjezdný průřez vlaku dle ČSN 736320 má v odpovídající výšce šířku 4,0 m. V případě možnosti odsunutí osy kolejí mimo osu mostu by tedy zbývajících 1,34 m umožňovalo pouze značně nekomfortní pěší prostup (bez možnosti průjezdu cyklistů). **Souběžná realizace je tedy podmíněně možná, ale ne příliš vhodná.**

2) Posun zastávek autobusu ke křižovatce s ulicí Kardausova. Ul. Kardausova je plánována jako hlavní osa nového sídliště. Autobusová zastávka se však nachází v původní poloze, která tuto novou osu ignoruje a již nemá opodstatnění. Posun zastávek by umožnil obsloužit celé sídliště, přilehlé obchodní centrum a současně by zjednodušil přístup k autobusu směrem do centra DM – přecházení přes Kutnohorskou je navrženo integrovat do existující křižovatky se SSZ. Pro západní zastávku přichází v úvahu v zásadě jedna poloha s připojením chodníkem ke křižovatce – v jiné poloze není dostatek prostoru pro vložení zálivu. U

východní polohy je otázka, zda řešit zastávku před či za křižovatkou – v obou polohách teoreticky připadá v úvahu jak zastávka v jízdním pruhu, tak i zastávka v zálivu. Je nutné prověřit kapacity existujícího SSZ.

V případě zastávky ve směru do centra Dolních Měcholup je **nutné podrobně prověřit reálné možnosti vyřešení kolize s vjezdem do areálu**, v němž se nachází čerpací stanice pohonných hmot a další provozy. Problematický vjezd mezi navrženou zastávkou a navrženým přechodem vznikl podle dostupných ortofotomap někdy mezi lety 2006 a 2012. Vnitroareálové komunikace nejsou vedeny jako účelové komunikace, vjezd má tedy zřejmě režim připojení místa ležícího mimo pozemní komunikaci k místní komunikaci 1. třídy (funkční skupiny A). Podle údajů z katastru se jedná reálně o dva vedle sebe fungující vjezdy na dva oddělené pozemky, které mají nicméně stejného majitele. Není však zcela zřejmé, pro jaká vozidla a s jakými přesně vstupními parametry byly tyto vjezdy schváleny. Nabízí se dvě základní možnosti řešení – ponechání stávajícího principu s ponecháním stávajícího úrovněového řešení (neumožňuje realizovat nový přechod přes vjezd), nebo naopak řešení ve formě běžného městského chodníkového přejezdu zajišťujícího připojení místa ležícího mimo pozemní komunikaci k této komunikaci v případě, že podél komunikace pokračuje chodník. Ve druhém případě je možné realizovat průběžný chodník s lokálním zpevněním povrchu a s nájezdovými rampami v úseku, kde bude pravidelně přejížděn auty.

3.1.4. LOKALITA 4: PŘECHOD U ZŠ (PŘÍL. C03)

Jedná se o přechod, který formálně vyhovuje všem technickým požadavkům a je ochráněn SSZ. Provozně ale reálně nevyhovuje. V první fázi se tak nabízí **instalovat zde úsekové měření rychlosti a dopravní kamery**. Průzkumy před a po instalaci je třeba prověřit účinnost těchto opatření.

V případě že i tak nebude zajištěno respektování SSZ, je navrženo **zesílení ochrany chodců rozsáhlejší úpravou** spočívající ve vložení stavebně řešeného ostrůvku. Mezi stávajícími obrubami není dostatek prostoru, je proto navržen posun východní obruby včetně sloupu SSZ.

Navržené stavební řešení je doporučené **koordinovat se záměrem na celkovou rekonstrukci návsi Dolních Měcholup**.

V současnosti probíhá také příprava souvislé údržby tohoto úseku Kutnohorské. Ta zde proběhne zřejmě bez větších zásahů do uspořádání. Navrženou úpravu tak dává smysl realizovat procesně nezávisle na plánované souvislé údržbě.

3.1.5. LOKALITA 5: DALŠÍ PŘECHODY PŘES KUTNOHORSKOU (PŘÍL. C04A A C04B)

V současnosti probíhá **příprava souvislé údržby tohoto úseku Kutnohorské**. Ta zde proběhne zřejmě bez větších zásahů do uspořádání – po ukončení úpravy povrchu dojde k opětovnému osazení city-bloků na přechody. Důvodem je nejasnost ohledně konečné podoby uspořádání ulice Kutnohorská po dokončení obchvatu DM – v profilu se uvažuje s možností vedení cyklopruhů.

Realizace obchvatu je nicméně i v případě rychlého průběhu zřejmě věcí cca dalších deseti let. Z tohoto hlediska **dává smysl realizovat zlepšení situace na přechodech, které má potenciál fungovat minimálně deset let** a následně může být odstraněno či ponecháno v rámci celkové úpravy zklidněné komunikace.

Na čtyřech přechodech bez SSZ je navržena realizace ostrůvků. Vzhledem k výhodnosti zjednodušeného procesu přípravy **je možné realizovat ostrůvky montované (C04a)**. Je navrženo minimalistické řešení se zachováním přilehlých dopravních stínů a dalšího VDZ.

Obdobně jako u přechodu dále na sever **je pak možné následně je nahradit stavebně řešeným ostrůvkem**. Alternativou je pak přímo integrovat stavebně řešené ostrůvky (C04b) do existujícího projektu obnovy povrchů v tomto úseku Kutnohorské. Případně je možné řešit projekt stavebních ostrůvků samostatně mimo projekt obnovy povrchů.

V rámci křižovatky ulice Kutnohorská a Nad Vokolky je navíc navrženo **doplnění chybějícího vyčkávacího prostoru** a současně převedení přechodů přes obě ulice do **režimu sdruženého přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty**. Navazující úseky chodníku jsou řešeny v režimu stezky pro chodce a

cyklisty. Důvodem je průchod cyklotrasy A44 touto křižovatkou, a tedy vhodnost integrovat také řešení pro cyklisty do celkového řešení.

U všech přechodů je navrženo ponechání stávajícího přívěsního včetně světelného návěstidla.

3.2. ÚPRAVY DOPRAVNÍCH REŽIMŮ (PŘÍL. C00)

Z hlediska úprav dopravních režimů je navrženo převedení některých ulic s různými režimy na jihovýchod od ZŠ do sjednocené podoby Zóny 30. Jde o řešení, které sjednotí roztříštěné režimy v jednotlivých ulicích, umožní minimalizovat množství dopravního značení a usnadní legalizaci některých dnes de facto existujících, ale normově problematických situací v některých úsecích.

3.3. PARKOVÁNÍ KOL A KOLOBĚŽEK (=“KOLÁRNA“, PŘÍL. C06)

Na základě poptávky ze strany školy, rodičů i dětí je řešen návrh uzamykatelného přístřešku pro jízdní kola. Praktický test v podobě pěšího dne zaprvé ukázal teoretický maximální potenciál, ale současně ukázal **vyšší podíl jízdních kol oproti koloběžkám než na jiných školách** – to zřejmě souvisí s častým dojížděním na delší vzdálenost například z Malého háje. Základní inspirací pro návrh je především relativně **nedávno realizovaný přístřešek u ZŠ Burešova na Praze 8**, s nímž jsou výborné zkušenosti. Situace u ZŠ Kutnohorská je nicméně mírně odlišná, proto návrh pracuje s odlišnými parametry. Cílem návrhu v rámci BCŠ není přesné podrobné navržení přístřešku, spíše souhrn základních požadavků na přístřešek pro účely podrobného prověření a vytipování vhodných míst.

V současnosti probíhá také příprava pilotního projektu přístřešku v režii TSK u ZŠ v Praze-Kbelích. Pro vyjasnění ideálních možností je vhodné v dalších fázích návrhu sledovat také vývoj tohoto pilotního projektu.

Rozhovor s ředitelem ZŠ Burešova o zkušenostech s fungováním přístřešku ukázal následující body:

- na ZŠ Burešova využívají univerzální čipový systém na vstup do budovy, výdej jídla v jídelně, přístup do přístřešku na kola atp.; možnost rozšiřování oprávnění, jednoduchá deaktivace při ztrátě, finančně i administrativně nenáročná
- zřízení přístřešku řešitelné administrativně (pojištění atp.) relativně jednoduše
- model financování přístřešku se ukázal jako problematický, přístřešek by zřejmě bylo možné realizovat levněji
- ke krádežím nedochází, opakované problémy s mizejícími koly pouze důsledkem chaotického chování dětí („zapomenu, že jsem dnes na kole nejel“), případně her („půjčím si kamarádovo kolo a vrátím ho jinam“), situace se postupně usadila a problémy ustaly
- v rámci zavedení systému čipů krátkodobě vyšší administrativní náročnost, následně už jen drobné udržovací práce (deaktivace ztracených čipů atp.), bez zátěže pro ZŠ
- cca ¾ parkujících ne jízdní kola, ale koloběžky – běžné stojany na kola nevhodné pro odstavení a současně prostorově neúsporné; i u kol většinou nejde o velká jízdní kola pro dospělé, ale pro menší varianty pro děti (u ZŠ Kutnohorská se ale dá čekat o něco vyšší podíl jízdních kol)
- zasazení do okolního terénu není dokonalé, malá péče věnována řešení okolí přístřešku

ZÁKLADNÍ PARAMETRY KOLÁRNY

- Orientační kapacita pro přístřešek je cca 15 jízdních kol a 15 koloběžek. Teoretický potenciál dojíždění na kole/koloběžce v lokalitě je ale mnohem vyšší, výhledově počítat s možností rozšíření parkovacích kapacit pro jízdní kola a koloběžky.
- Celková plocha jednotlivého přístřešku umožňující řešit přístřešek pouze na ohlášení stavby bez stavebního povolení nesmí přesáhnout 25 m². To je pro orientační kapacitu nedostačující. Tento parametr se má dle připravovaného nového stavebního zákona posunout až na 40 m².
- Přístřešek je možné realizovat jako výstup jednotlivého návrhu nebo (v případě ekonomické smysluplnosti) využít některou z částečně typizovaných variant nabízených některými

zahraničními producenty. V každém případě by měl návrh zohledňovat kontext místa a být řešen i po estetické stránce, ne pouze jako utilitárně nejvhodnější varianta nezohledňující barvy, materiály, typy jednotlivých prvků, řešení dlažeb atp.

- Materiálové řešení preferované průhledné (klecové řešení) umožňující alespoň částečnou sociální kontrolu dění uvnitř – prevence krádeží kol i případné šikany atp.
- Součástí návrhu musí být i podrobné prověření výškového řešení a řešení napojení na stávající zpevněné plochy, obruby, doplnění povrchů a podobně (viz problematiku součástí řešení u ZŠ Burešova).
- Vstupy do přístřešků by měly být realizovány co nejblíže vstupům do ZŠ. Současně je vhodné zajistit odstup vstupu od prostoru využívaného k průchodu.
- Pro ukládání malých koloběžek využít přímo k tomu navržené stojany umožňující bezpečné zamknutí koloběžky – ideálně typ „kleště“ využitelný s běžným zámečkem.
- Nenavrhovat řešení ukládání kol zavěšením či ve více úrovních nad sebou – v případě hromadné manipulace více dětí s koly najednou komplikované a nebezpečné.
- Velká část jízdních kol bude menších než kola pro dospělé – je tedy možné držet se na minimu běžných parametrů (délky kol atp.), případně jít i pod ně.
- Podlaha uvnitř řešená jako zpevněná – nejvhodněji dlážděná.
- Vstupní dveře: Navrhnout ideálně alespoň dvoje dveře pro zjednodušení průchodu – pohyb s jízdním kolem je prostorově náročnější než běžný průchod. Situovat dveře tak, aby bylo možné zajistit nad nimi kamerový či přímo vizuální dohled z vrátnice školy. Dveře otvíravé ven, využití mechanického zavírače dveří. Vstup optimálně pomocí čipu využívaného na obědy, na vstup do školy atp. (viz řešení ZŠ Burešova).
- Je vhodné zajistit základní osvětlení přístřešku jak pro zajištění lepší orientace uvnitř, tak i pro zajištění bezpečnosti.
- Esteticky i funkčně vhodné je možné i řešení přístřešku s lehkou zelenou střechou.
- Pro zajištění funkčnosti systému uzamykání a osvětlení je třeba zajistit přívod elektřiny k přístřešku.
- Základní parametry stání pro jízdní kola viz [TP 179](#), kapitola 9.2.

VARIANTY POLOHY KOLÁRNY

Bylo prověřeno několik základních možností umístění přístřešku pro kola v předprostoru školy. Zásadní roli při jejich vymezení měla především blízkost ke vstupu do školy, stávající inženýrské sítě a jejich ochranná pásma, předpokládaný kořenový systém stávajících vzrostlých stromů, trasy pěšího pohybu v parku, stínění přístřešku okny školy a také celková vhodnost zasazení do okolního prostředí parku. K dalšímu podrobnému prověření byly vybrány pozice pro kolárnu v rámci areálu dětského hřiště (varianta A) a ve výklenku mezi starou a novější budovou školy (varianta B). Dále je nutné prověřit podrobněji, která z těchto poloh bude pro návrhy přístřešků nejvýhodnější.



Obrázek: Možné polohy přístřešku v rámci předprostoru školy – podrobněji viz příloha C06.

Varianta A – kolárna v rámci areálu dětského hřiště

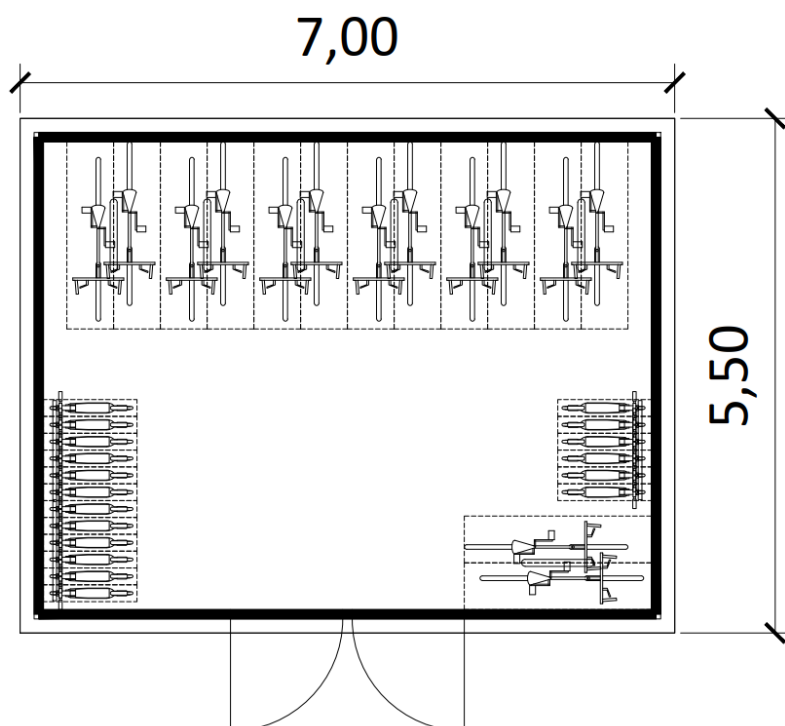
- Možno realizovat větší plochu přístřešku, vyšší kapacita.
- Teoretická výhledová možnost rozšíření na úkor plochy dětského hřiště.
- Možnost současně upravit celý přístup k dětskému hřišti.
- Logičtější umístění vstupu v rámci pěších/cyklistických vazeb ze všech směrů.
- Možnost realizovat masivnější konstrukci – například vč. zelené střechy.
- Samostatně stojící objekt bez ovlivnění sousední budovou školy.
- Zřejmě bez nutnosti přeložek IS (nicméně nutnost řešit OP IS se správci).
- Možnost integrovat objekt do provozu dětského hřiště (např. využití střechy objektu?).
- Zřejmě celkově vyšší náklady – větší objekt, větší zpevněné plochy, delší přívod elektřiny atp.
- Zabírá plochu dětského hřiště.
- Nutnost rozsáhlejších úprav oplocení hřiště, brány atp.

Varianta B – kolárna ve výklenku mezi starou a novější budovou školy

- Menší plocha a kapacita přístřešku.
- Využívá „zbytkový prostor“ mezi dvěma budovami školy.
- Zřejmě celkově nižší náklady – menší objekt a zpevněné plochy, kratší přívod elektřiny atp.
- Minimální nutné zásahy do okolních ploch a objektů.
- Pravděpodobně nutnost přeložky elektrického kabelu – otázka přesného vedení, ochranného pásma, přípustného posunu stávajícího kabelu.
- Bez možnost dalšího rozšíření kapacity.
- Zřejmě nutnost lehčí konstrukce umožňující nenáročnou demontáž – zajištění přístupu k fasádě školní budovy (opravy zateplení atp.). Otázka reálnosti zelené střechy atp.
- Objekt přimknutý k budově školy – zřejmě nutno posouzení vlivu z hlediska požární bezpečnosti, oslunění vnitřních prostor školy atp.



Obrázky: Stav přístřešku před ZŠ Burešova – přístřešek s vyšší kapacitou než celkovou kapacitou uvažovanou pro ZŠ Kutnohorská. U dveří viditelný systém čtečky čipů. Přímý dohled zajištěn z okna vrátnice a záznam kamerou.



Obrázek: Možnost prostorového řešení přístřešku se stáními pro 14 (běžných) jízdních kol nebo velkých koloběžek a 18 malých koloběžek (varianta A). Celková zpevněná plocha 38,5m².



Obrázek: Schématické prostorové prověření kolárny (varianta B) – objekt koncipován jako přimknutý ke stávající budově školy – nutnost realizování pouze nosné konstrukce střechy a bočnic na stranách nepřiléhajících k fasádě.



Obrázek: Možné řešení stojanu pro koloběžky (zdroj: stránky prodejce)



Obrázek: Možnost řešení přístřešku se zelenou střechou (zdroj: stránky výrobce)

4. ZÁPISY Z JEDNÁNÍ PRACOVNÍ SKUPINY

(ostatní doklady shrnuty v příl. A02)

4.1.1. UŽŠÍ PRACOVNÍ SKUPINA 14. 5. 2020

přítomni: B: Klimešová a P: Syrová (Pražské matky, D. Pfann (projektant), za školu p. ředitel Ferkl a P. Huclová, koordinátorka, A. Ševčíková, rodič a J. Doláková, místostarostka MČ Praha - Dolní Měcholupy

Ve škole proběhlo dotazníkové šetření i mapování. Vzhledem k mimořádné situaci, uzavření škol a omezení fyzických jednání výsledky projednány ve složení viz výše. Setkání s dětmi v tuto chvíli nepřipadá v úvahu. Dopravní průzkum si částečně udělá projektant sám (Ing. Arch. David Pfann), doplníme jej pravděpodobně v září.

Vzhledem k nižšímu počtu odevzdaných vstupů (75 dotazníků, tj. 44 % dětí, 39 map, tj. 22 % dětí) jsme vycházeli nejen z četnosti zmíněných míst, ale také z toho, která místa leží na frekventovaných cestách dětí - viz školní mapa.

V přílohou zápisu je podrobné zpracování vstupní analýzy, školní mapu i seznam vytipovaných nebezpečných míst.

Dopravní studie by se nadále věnovala těmto místům (zde):

1. přecházení u městského úřadu, Křižovatka Dolnoměcholupská x U Střediska (50.0586047N, 14.5575044E)

názor dětí: auta jezdí rychle a nedávají přednost, hodně aut, nepřehledný přechod, přes kolony a autobus není vidět do protisměru

názor rodičů: nebezpečné přecházení, vysoká rychlost aut, autobus v zastávce brání výhledu

2. ulice V Dolinách a obytná zóna vč. křižovatky U Svornosti x V Dolinách (50.0571858N, 14.5592319E, 50.0569447N, 14.5562386E)

Kolizní místo kde se střetávají děti, které jsou pěšky s rodiči, kteří vezou děti autem - nepřehledné, couvání a otáčení v křižovatce

názor dětí: na chodnících parkují auta tak, že se nedá projít po chodníku a musím je obcházet přes silnici; hodně aut

názor rodičů: "Kvůli parkování aut ,částečně na chodnících, v celé délce ulice V Dolinách...raději chodíme po silnici."

jako rizikovou ulici vnímá i škola, která tudy často chodí s třídními kolektivy

obytná zóna problematicky stavebně řešená jako celek, charakterem bližší řešení zóny 30, otázka vymáhání pravidel a osvěta – nutná součinnost s PČR

3. Za Kovárnou x Ke Dráze (50.0563947N, 14.5591675E)

Nepřehledná křižovatka, auta parkují blízko u přechodů

4. přechod přes Kutnohorskou u školy (50.0576025N, 14.5610986E)

Dlouhá doba - někdy až 3/4 minuty než světelná signalizace vyhoví požadavku na zelený signál, nebezpečí přebíhání na červenou když jede autobus.

5. přecházení Kutnohorské

Nepříjemné přecházení po celé délce ulice Kutnohorská.

Nutno počkat na dokončení obchvatu obce, který odvede tranzitní dopravu.

Ve studii bude dále zpracován přechod u zastávky Kutnohorská: nepřehledný, chybí přisvícení přechodu; otázka možnosti využít nadchod.

Dále prověřit možnost chodníku/cyklostezky, tak, aby děti mohly přecházet až u školy, kde ráno stojí policista.

6. parkování jízdních kol a koloběžek u školy

vysoká poptávka, stávající nekryté a nechráněné stojany naprosto nedostačující

prověřit lokality a potřebné kapacity pro vybudování krytého uzamykatelného stání u školy

Výhledově bude probíhat výstavba nové školy v lokalitě Malý Háj. Nová škola bude nabízet druhý i stupeň, který v ZŠ Kutnohorská není, tudíž potřeba dopravy mezi "starými" Dolními Měcholupy a Malým Hájem potrvá.

Během června proběhne setkání se zástupci pedagogů a rodičů ke Školnímu plánu mobility.

V pracovní skupině bychom se potkali až na podzim při projednání návrhů pro jednotlivá místa

4.1.2. PRACOVNÍ SKUPINA 3. 12. 2020

On-line schůzka

Přítomni: Blanka Klimešová (Pěšky městem), Ladislav Štědrý (TSK), Zdeněk Plachý (PČR), Rozálie Kašparová (IPR), David Pfann (projektant), Mirek Ferkl (ZŠ Kutnohorská, ředitel), Alena Ševčíková (ZŠ Kutnohorská - rodič), Petra Huclová (ZŠ Kutnohorská - koordinátorka BCŠ), Havelka Martin (MHMP, ODO), Zdeněk Havel (OD MČ Praha 15), Petra Syrová (Pěšky městem), Martin Kembitzký (MČ Praha Dolní Měcholupy), strážník městské policie Dolní Měcholupy

A. *Představení analytických a návrhových situací pro místa vybraná na základě dotazníkového průzkumu a mapování s dětmi*

B. *Diskuse*

1. Dolnoměcholupská

Problémy: *nebezpečný přechod, špatný rozhled za autobusem v zastávce, vysoké intenzity automobilové dopravy*

Návrh (viz návrhová situace): *přechod s vloženým ostrůvkem, zastávka ve směru do průmyslové zóny bude fungovat jako „špuntovací“*

Diskuse:

Havel: pravděpodobné omezení průjezdnosti kvůli špuntovací zastávce, čekající auta (hlavně kamiony) budou zhoršovat kvalitu ovzduší

Štědrý: podobná realizaci z Prahy 3, která se ukázala jako nehodová, kvůli tomu, že řidiči objíždějí autobus v zastávce protisměrem (reakce Pfann: jde o konkrétní řešení ostrůvku v zastávce, riziko objíždění při nevhodném řešení existuje, zde málo pravděpodobné)

Ferkl: Na prvním místě je bezpečnost dětí a chodců, auta počkají.

Kembitzký: MČ plánuje omezit průjezd kamionů Dolnoměcholupskou ulicí (problémy už v křižovatce Dolnoměcholupská x Kutnohorská), v realitě k předjíždění autobusu v zastávce prakticky nedochází už dnes, průjezdnost se prakticky nezmění

ZÁVĚR:

Návrh má podporu většiny členů pracovní skupiny

2. a) V Dolinách

Problémy: místo kde se potkávají děti docházející pěšky a rodiče dovážející děti autem, nedostatečně ošetřen pěší pohyb, chybí opatření podporují bezpečí pěších

ulice často využívány jako objízdná trasa křižovatky Dolnoměcholupská x Kutnohorská, jde o zásadní místo, kde se koncentrují děti směřující z celého západu DM, příp. i z MH

Návrh (viz návrhová situace): zjednosměrnění ul. Ke Dráze a navazujícího úseku ul. V Dolinách, zklidňující opatření v nároží, zúžení vozovky v ul. Na Dráze na minimální šířku, rozšíření severního "chodníku" na 2 m, nový "chodník" při jižní straně ulice s pokračováním i za křižovatkou Ke Dráze, důsledná ochrana všech ploch vyhrazených pouze pro chodce (příp. cyklisty) pomocí sloupků, zvýšení plochy křižovatky, stavebně řešený zpomalovací práh.

Diskuse:

Havelka: komunikace NEJSOU ve správě TSK, nelze řešit z BESIP

Kašparová: otázka počtu sloupků, (v souč. návrhu s odstupem 3 m) Sloupky směrem k parku by se daly nahradit nějakými kostkami, na kterém se dá i sedět, což odpovídá užívání parku (přechod park vs ulice) a zároveň by se efektivně zabránilo by se tak parkování aut v oblouku ul. U Svornosti.

Kembitzký: zvažovaný vjezd pro zásobování ke škole (režim sklopného sloupku) – bezpečnější varianta než zásobování z Kutnohorské, které funguje dosud

Syrová: nesouhlasí s parkovacími místy při jižní hraně

Kašparová: dtto

ZŠ: parkování je vyhrazeno pro zaměstnance – potřeba nahradit jinými parkovacími místy v lokalitě, je možno (v ul. Ke Dráze, příp. v ul. Za Kovárnou)

Plachý: zvýšení plochy křižovatky zde bude mít minimální efekt – rozdíl výšek ploch příliš malý.

ZÁVĚR:

Návrh má podporu většiny členů pracovní skupiny, pracovní skupina spíše podporuje zcela zrušit parkovací stání v ulici V Dolinách v úseku mezi ul. U Svornosti a Ke Dráze

Realizaci je potřeba řešit z prostředků MČ, možná koordinace s probíhajícími projekty na rekonstrukci návsí

2. b) Ke kovárně, Na Dráze

Návrh (viz návrhová situace): režim zóny 30 v ulicích Za Kovárnou a v jižní části ul. Ke dráze, zvýšená plocha křižovatky, nové přechody pro chodce, zjednosměrnění nebo úplné uzavření ul. Ke Dráze (úsek u parku)

Diskuse:

Kembitzký: zachovat vazbu, kterou pokrývá souč. Přechod v ul. Za Kovárnou

Klimešová: tento přechod v potřebuje obnovit vodorovné značení

Plachý: není proti úplnému uzavření ulice Ke Dráze. Nesouhlasí se dvěma přechody v těsné blízkosti. Kašparová: ponechat zvýšenou plochu křižovatky, která pokrývá různé vazby, přechod jako nejvyšší forma ochrany ve vazbě ke škole

ZÁVĚR

Návrh má podporu většiny členů pracovní skupiny, pracovní skupina spíše podporuje vytvořit zvýšenou plochu křižovatky s jedním bezpečným přechodem pro chodce

Realizaci je potřeba řešit z prostředků MČ, možná koordinace s probíhajícími projekty na rekonstrukci návsí

3. Kutnohorská u ZŠ

Problémy: signalizovaný přechod, ale jízda i přebíhání na červenou

Návrh (viz návrhová situace): vložený ostrůvek, rozšíření přechodu na 6 m

Diskuse:

S vložením ostrůvku nesouhlasí PČR ani TSK, nadbytečné opatření, situaci by měla zlepšit instalace kamer.

Štědrý: rozšíření přechodu malý efekt, ale vyžadovalo by zásah do signalizace, nevhodné.

ZÁVĚR:

V první fázi instalace úsekového měření a kamer, na základě vyhodnocení efektu další kroky. Případné stavební zásahy a zásahy do SSZ ideálně ne samostatně, ale v rámci úpravy návsí.

4. Kutnohorská u Malého Háje

Problém: nepříjemný nebezpečný přechod s vazbou na autobusovou zastávku (Obchvat NEPOVEDE auta mimo tento přechod - intenzity zůstanou, spíš narostou)

Probíhá projekt na stavební úpravu stáv. montovaného ostrůvku, nenabízí se o moc lepší řešení přechodu ve stávající poloze, již realizováno přesvětlení, bezbariérovost, odsunutí mimo přirozený směr pohybu, vložení zábradlí.

Možná řešení:

1. Využití starého železničního mostu pro mimoúrovňové vedení stezky

Možná kolize se záměrem MČ obnovit zastávku vlaku, trať z Hostivaře

2. Přesunutí zastávek BUS

MČ o přesunutí zastávek uvažuje, majetkoprávní problémy, IPR preference polohy proti sobě PČR - prověření kapacity světelné křižovatky

ZÁVĚR:

Většina členů pracovní skupiny podporuje rekonstrukci lávky i přesunutí zastávek. Nutno dále rozpracovat.

5. Ostatní přechody na Kutnohorské

Sočasné přechody pře Kutnohorskou ošetřeny betonovými citybloky – nevyhovující a nedostatečná ochrana chodců

Návrh (viz návrhová situace): nové ostrůvky řešené stavebně nebo jako montované

Plánovaná souvislá údržba, projektuje DIPRO

Předpokládá se zavedení jízdních pruhů pro cyklisty – nedostatečné šířky v místě přechodů, návrh: v místě přechodů cyklisty vést středem jízdního pruhu. Je potřeba v tomto směru vznést dotaz a vést jednání (Marek Bělor, MHMP)

Financování jako nestavební úprava případně v rámci souvislé údržby (ne BESIP)

Následně možnost doplnění stavebního řešení – již možnost zařazení do BESIP.

Plachý Nemám námitky k provedení ze žulových obrub v rámci souvislé údržby

ZÁVĚR:

Návrh má podporu většiny členů pracovní skupiny

6. Parkování koloběžek a kol

Předpokládaná kapacita cca 15 kol a 15 koloběžek

Škola preferuje var. A, může zasáhnout až do atletické dráhy

Prostor mezi starou a novou budovou

Prověření stavu již podané žádosti na volně přístupné stojany na kola

Koordinace se souvisejícími projekty:

- *Silniční obchvat (v horizontu spíše desetiletí)*
- *souvislá údržba ulice Kutnohorská*
- *rekonstrukce návsi*
- *výstavba nového dětského hřiště*

5. 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/)
- Studie dopravy a dopravy v klidu, Dolní Měcholupy (III / 2020)
- Nová mateřská a základní škola pro Dolní Měcholupy, P.01 soutěžní zadání

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
- PČR** – Policie České republiky
- PD** – projektová dokumentace
- PM** – Pěšky městem z. s. (dříve Pražské matky z. s.)
- RFD** – Odbor rozvoje a financování dopravy MHMP
- 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 KUTNOHORSKÁ 36, PRAHA – DOLNÍ MĚCHOLUPY

B+C _ GRAFICKÉ PŘÍLOHY

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY, ZŠ KUTNOHORSKÁ, PRAHA 10

ANALÝZY

PŘEHLEDNÁ SITUACE

POPIS STAVU

Dolní Měcholupy jsou pražská městská část se zhruba **2500 obyvateli**. Mimo centrální část původní vesnice je jejich součástí **nově vznikající sídliště Malý Háj** na severu katastru, které samo o sobě bude srovnatelné se zbytkem MČ co se počtu obyvatel týče.

Dolní Měcholupy se nacházejí víceméně v rovině, centrální částí prochází několik autobusových linek. Zásadní **bariéru představuje průtah centrem** Dolních Měcholup (ulice Kutnohorská) navazující na silnici I/2. Zhruba v následujících deseti letech je v plánu vybudování obchvatu centrální části Dolních Měcholup. Další zásadní komunikací je ulice Dolnoměcholupská. V severojižním směru probíhá skrz centrální část **hlavní cyklotrasa A44**.

Z hlediska dopravních režimů jsou hlavní osy IAD ponechány bez úpravy režimu. Většina zbývajících komunikací je převedena do režimu obytné zóny. **V okolí ZŠ není tato hierarchizace dořešená** - část ulic je v režimu obytné zóny, další jsou ponechány bez úpravy režimu, další s lokálním omezením rychlosti na 20 či 30 km/h.

Základní škola se nachází v centru staré zástavby mírně odsazená od ulice Kutnohorská, její odvrácená strana je zasazená v rozlehlém parku. Do školy dochází jak děti z centrální části DM, tak i ze sídliště Malý Háj a dojíždí i děti ze vzdálenějších lokalit. V sídlišti Malý Háj existuje záměr na vybudování vlastní školy (proběhla architektonická soutěž), nicméně i v případě jejího vybudování bude dlouhodobě docházet k docházení dětí z centra do sídliště či ze sídliště do centra.



legenda

Obytná zóna

20 km/h

Zóna 30

30 km/h

bez specifického režimu = 50 km/h

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: Alexandra A. Bajan, Jiří Černý

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

pěšky
městem

záměr
BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY
ZŠ KUTNOHORSKÁ, PRAHA 10

příloha
ANALÝZY - PŘEHLEDNÁ SITUACE

stupeň dokumentace
studie

datum
02/2021

měřítko
1:5000

formát
A3

č. přílohy
B00

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

SČÍTÁNÍ: 17. 9. 2020, 7:30-8:00 + 12:40-14:30 (přepočteno na hodinové intenzity); POČASÍ: ráno oblačno 15°C, odpoledne slunečno 18°C

SČÍTÁNÍ: 17. 9. 2020, 7:30-8:00 + 12:40-14:30 (přepočteno na hodinové intenzity); POČASÍ: ráno oblačno 15°C, odpoledne slunečno 18°C



PŘECHOD PŘED ÚŘADEM

Přechod před budovou ÚMČ je obecně považován za špatně řešený a nebezpečný. Sčítání ukázalo, že **dochází k velmi častému nedávání přednosti chodcům** (cca 18% chodců není puštěno na přechodu, když by mělo být). Občas dochází také k **přilíši rychlé jízdě**. Problémem je také bezprostřední sousedství zastávky autobusu - chodci vyvážející na severní straně ulice jsou z hlediska vozidla přijíždějícího od východu skryti za autobusem v zastávce.

I přes toto problematické nastavení přechodu v okolí křižovatky došlo od roku 2007 pouze k 15 registrovaným nehodám, nicméně žádná nebyla s účastí chodce. Podle ústního podání je důvodem mj. to, že **jen málo rodičů nechává své děti přecházet zde samostatně.**

legenda

-  pěší trasa
-  počet chodců
-  počet automobilů (vč. dodávek, nákladních, motocyklů, autobusů)
-  počet cyklistů
-  počet cyklistů v cykloobousměrce
-  parkovací stání - legální
-  parkovací stání - problematické

(počet pro RÁNO nebo RÁNO/ODPOLEDNE; údaje přepočteny na hodinové intenzity)

-  stávající/navržený strom na veřejném prostranství
- 
-  nehoda dle evidence PČR 2007 - 3Q/2019
-  (bez chodců / s účastí chodce / s úmrtím chodce)
- 

PR	HA
PR	GUE
PR	GA
PR	G

ěšky
něstem



301

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

SČÍTÁNÍ: 17. 9. 2020, 7:30-8:00 (jižní křižovatka) + 7:20-8:15(severní křižovatka) (přepočteno na hodinové intenzity); POČASÍ: oblačno 15°C



V DOLINÁCH/KE KOVÁRNĚ X KE DRÁZE

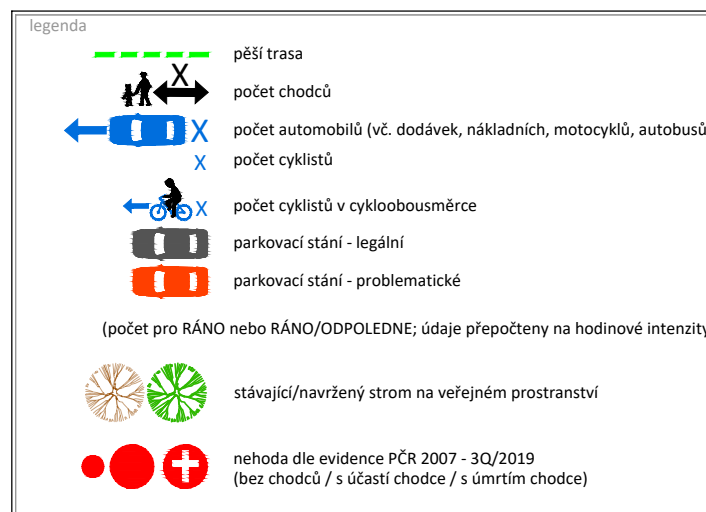
Ulice U Střediska a U Svornosti představují hlavní směry příchodu dětí ke škole ze severozápadu centra Dolních Měcholup. Ve směru z ulice U Svornosti dochází k příchodu podél západní strany (na východní není "chodník") a k přecházení v nepřehledném nároží. Ve směru z ulice U Střediska dochází k příchodu především podél severní strany a zčásti také ve vozovce (při jižní straně není v celé délce "chodník"). K přecházení pak i z tohoto směru dochází v nároží. Problémem je časté zastavování i delší stání na severním chodníku a občas také v nároží, kde dochází k přecházení.

K **vysazování dětí** dochází jak v ulici U Svornosti, tak i v ulici V Dolínách, v dalších ulicích je spíše výjimečné.

V lokalitě jsou od roku 2007 registrovány pouze jednotky nehod, a to bez účasti chodce. Podle ústního podání i podle pozorování je příčinou to, že **velká část rodičů doprovází děti až ke školní budově** a děti se tedy v prostoru prakticky nepohybují samostatně. Mezi dětmi i dospělými z tohoto směru je již dnes relativně časté **využití koloběžek**.

Z jižní části ulice Na Dráze a ze západní části ul. Za Kovárnou směřuje do školy menší počet dětí. Chodci křižovatku prochází relativně složitě mimo přirozené směry pohybu. Technický stav velké části povrchů i obrub v křižovatce není dobrý.

Samostatným problémem zhoršujícím ranní špičku je **průjezd ulicí Na Dráze, který slouží ke zkracování si cesty skrz Dolní Měcholupy a vyhýbání se SSZ na ulicích Kutnohorská a Dolnoměcholupská**. Průjezd ulicí Na dráze se týká také cyklistů - touto ulicí a dále ulicemi V Dolinách a U Střediska prochází trasa A 44.



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: Alexandra A. Bajan, Jiří Černý

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

pěšky
.....
městem

	záměr

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ KUTNOHORSKÁ, PRAHA 10



příloha

ANALÝZY - LOKALITA 2

č. přílohy	B02
------------	------------

stupeň dokumentace

	datum
	02/2021

měřítko
1:500

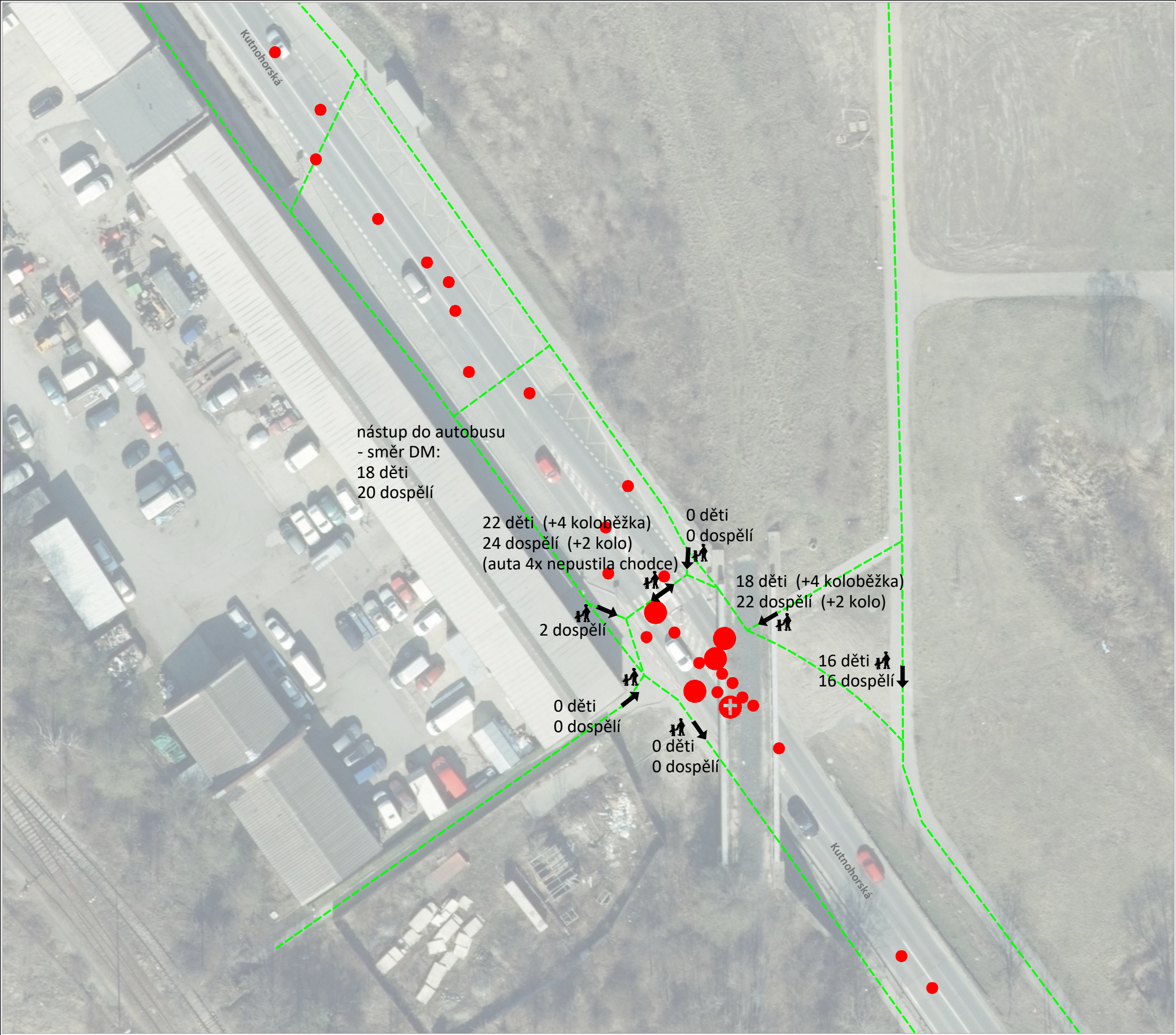
formát	A3
--------	----

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



BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY, ZŠ KUTNOHORSKÁ, PRAHA 10

SČÍTÁNÍ: 17. 9. 2020, 7:30-8:00 (přepočteno na hodinové intenzity); POČASÍ: oblačno 15°C



ANALÝZY

PŘECHOD POD MOSTEM

POPIS STAVU

Historicky značně problematický přechod přes frekventovanou ulici Kutnohorská. Došlo zde k řadě nehod, a to včetně nehod s chodci včetně jednoho úmrtí chodce. **V nedávné době nicméně přechod celkově rekonstruován** - posun mimo přirozený směr pohybu, doplnění ostrůvku, přisvětlení. V současnosti probíhá příprava projektu k převedení stávajícího montovaného ostrůvku do podoby stavebně řešeného ostrůvku se zachováním ostatních již realizovaných úprav.

Dochází zde k relativně častému **nedávání přednosti chodcům** - i v **rekonstruovaném stavu**.

Západní autobusový záliv se nachází relativně blízko přechodu - problémem je i po rekonstrukci částečně i **nepřehlednost v případě zastavení autobusu v zálivu**.

Z dětí (i dospělých) jich naprostá většina přechází přes přechod kvůli nástupu do autobusu ve směru do centra DM. Relativně velký počet chodců se pak přechodu vyhýbá a ve směru od Malého háje pokračuje při východní straně vozovky. Jdou zřejmě do centra DM pěšky a raději přecházejí dále na jih - zřejmě na přechodu se SSZ.



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 prazskematky@ecn.cz, www.prazskematky.cz		
záměr BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ KUTNOHORSKÁ, PRAHA 10 		
příloha	č. přílohy B03	
ANALÝZY - LOKALITA 3		
stupeň dokumentace studie	datum 02/2021	
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 KUTNOHORSKÁ, PRAHA 10

NÁVRH

PŘEHLEDNÁ SITUACE

POPIS STAVU

Z hlediska úprav dopravních režimů je navrženo převedení některých ulic s různými režimy na jihovýchod od ZŠ do sjednocené podoby Zóny 30. Jde o řešení, které sjednotí roztržštěné režimy v jednotlivých ulicích, umožní minimalizovat množství dopravního značení a usnadní legalizaci některých dnes de facto existujících, ale normově problematických situací v některých úsecích.



legenda

Obytná zóna

20 km/h

Zóna 30

30 km/h

bez specifického režimu = 50 km/h

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: Alexandra A. Bajan, Jiří Černý

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

PRAHA
PRAHA
PRAHA
PRAHA

pěšky
městem

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY

záměr
BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY
ZŠ KUTNOHORSKÁ, PRAHA 10

č. přílohy
C00

příloha
NÁVRH - PŘEHLEDNÁ SITUACE

stupeň dokumentace
studie

datum
02/2021

měřítko
1:5000

formát
A3

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

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY, ZŠ KUTNOHORSKÁ, PRAHA 10

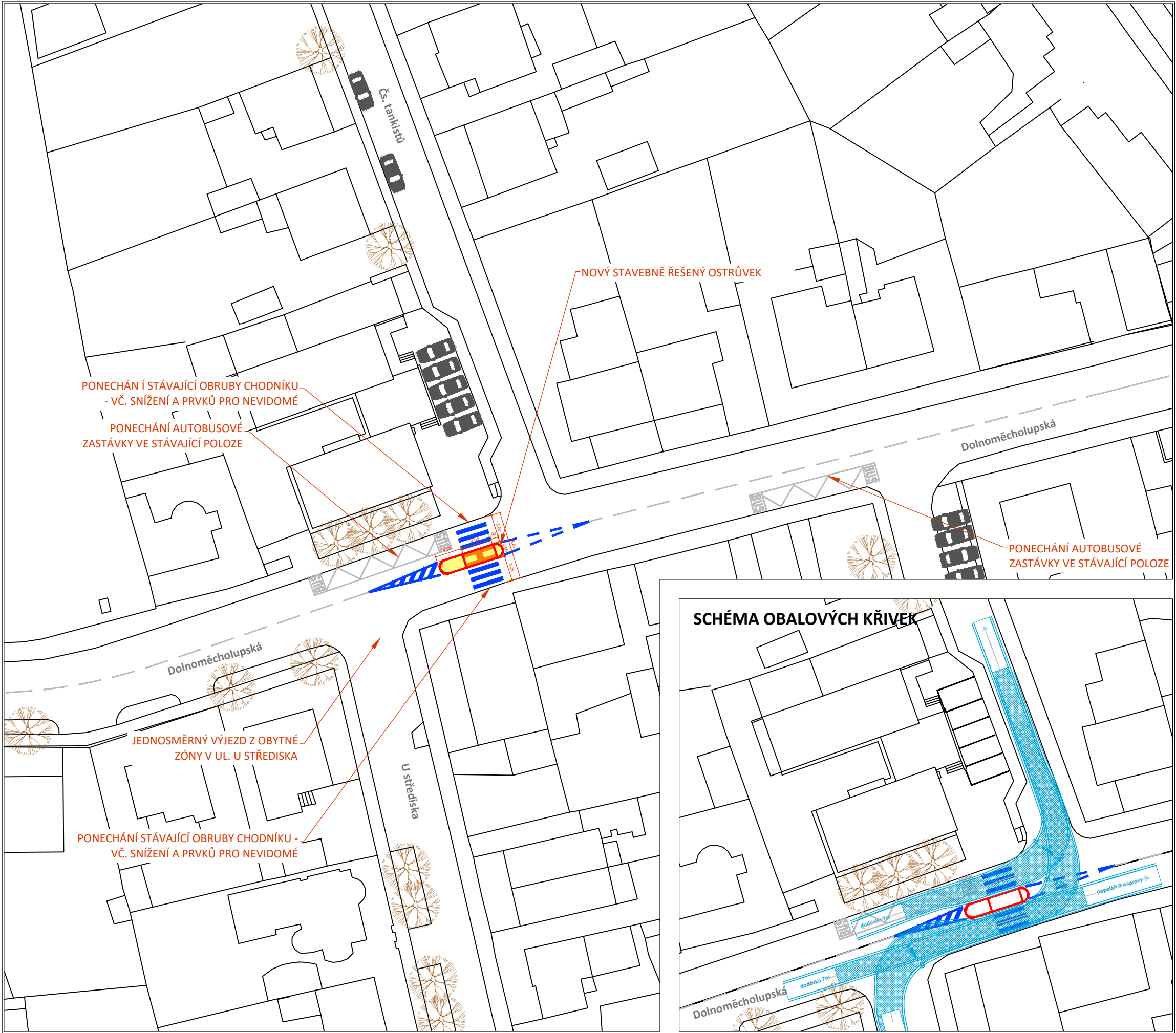
NÁVRH

PŘECHOD PŘED ÚŘADEM

POPIS

V místě stávajícího přechodu u ÚMČ je navrženo ponechání stávající polohy přechodu a nejsou navrženy žádné zásahy do stávajících obrub. Je však navrženo **vložení stavebně řešeného ostrůvku** - díky blízkosti zastávce autobusu tak současně dojde k vytvoření tzv. špuntovací zastávky znemožňující předjetí stojícího autobusu.

Vložený ostrůvek umožňuje ponechat bez problémů fungující vjezd i výjezd běžných dodávek do a z obytné zóny v ulici Čs. tankistů. Umožní také výjezd vozidel svozu odpadu z ulice U střediska v obou směrech a vjezd a výjezd vozidel svozu odpadu do a z ulice Čs. tankistů ve směru ke křižovatce s ul. Kutnohorská.



legenda			
	stávající hrana		sloupek (/baliseta) / mobiliář
	stávající VDZ		uliční vpust - stav / návrh
	navržená hrana		strom - stav / návrh
	navržené VDZ		strom - stav / návrh
	prvky pro nevidomé - návrh		parkovací stání - stav
	navržená vozovka asfalt / dlažba		park. stání - nové/upravené
	navržený chodník		vlečná křivka (nejv. předpokládané vozidlo)
	plocha zeleně		
	nové přisvětlení přechodu/VO		
	nový přívodní kabel		

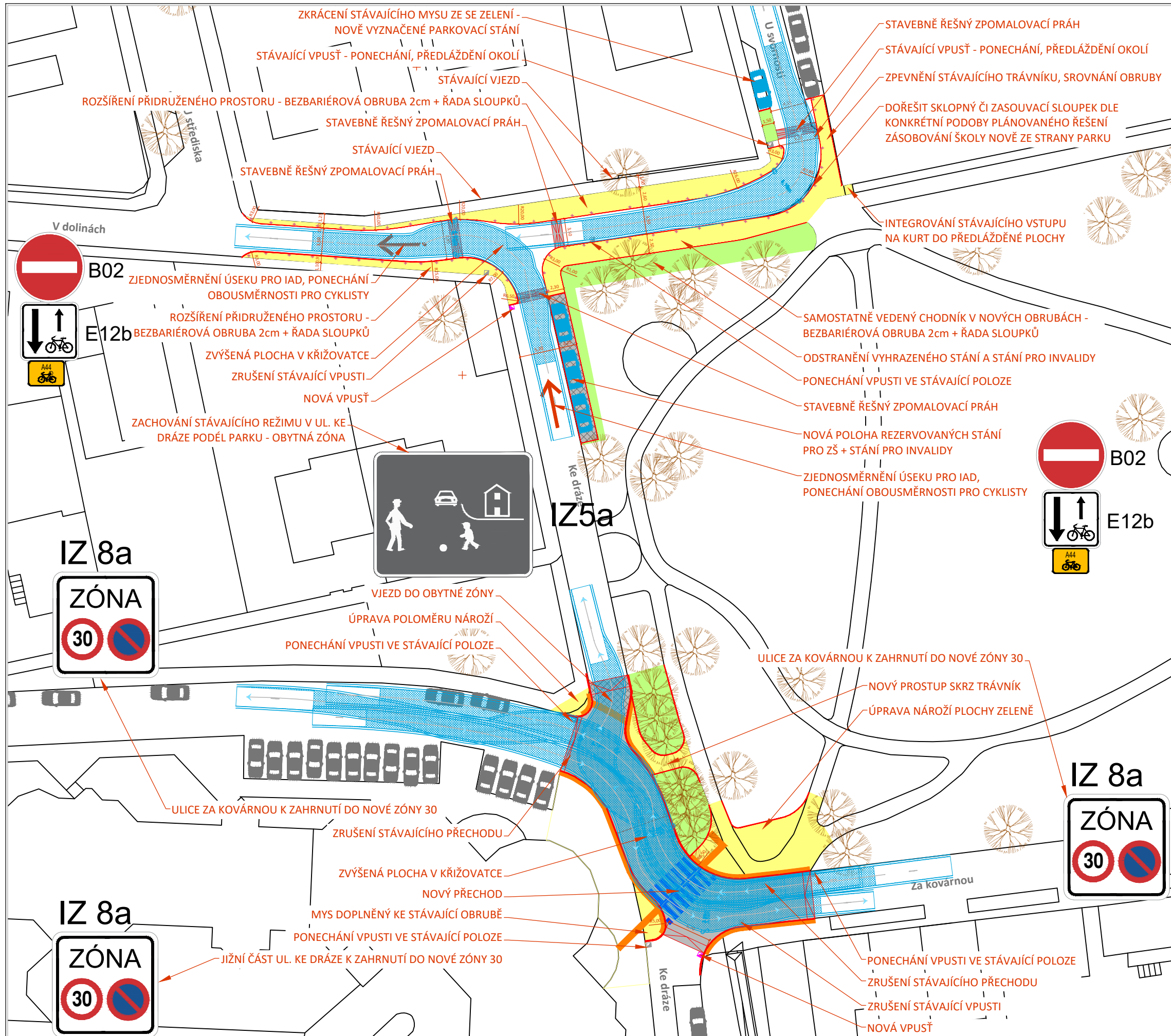
objednatel studie Hlavní město Praha Odbor rozvoje a financování dopravy Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1		
zhotovitel studie Ing. arch. David Pfann, IČO: 04638611 Mojmírova 1364/9, 140 00 Praha 4 - Nusle pfann.david@gmail.com		spolupráce: Alexandra A. Bajan, Jiří Černý
koordinátor programu Bezpečné cesty do školy Pěšky městem, z.s. Muchova 13, 160 00 Praha 6 prazskematky@ecn.cz, www.prazskematky.cz		
záměr BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ KUTNOHORSKÁ, PRAHA 10 		
příloha NÁVRH - LOKALITA 1	č. přílohy C01 	
stupeň dokumentace studie	datum 02/2021	
měřítko 1:500	formát A3	
mapový podklad: IPR, © Přispěvatelé OpenStreetMap Všechny části tohoto díla jsou chráněny zákonem o autorském právu.		

V DOLINÁCH/KE KOVÁRNĚ X KE DRÁZE

V křižovatce ulic V Dolinách, Na Dráze a U Svornosti je navrženo **rozšíření chodníků** (vzhledem k režimu obytné zóny nejde ale o běžné chodníky, ale o tzv. "pobytový prostor") a ochrana tohoto prostoru sloupky s ponecháním minimálního průjezdu 3,5 m plus bezp. odstupy od sloupků. Při jižní straně podél parku jsou **zrušena stávající kolmá stání** vyhrazená pro školu a jsou nahrazena širokým chodníkem navazujícím na proměnadu směrem ke škole. V ulici U Svornosti je zkrácením zeleného mysu doplněno jedno parkovací stání a je zde před obloukem doplněn stavební zpomalovací práh. Trávník při západní straně je nahrazen zpevněnou plochou tak, aby bylo umožněno přecházení ve výhodnějším úhlu. Řešení v této části je minimalistické v tom, že se přizpůsobuje stávajícímu řešení odvodnění a vpusť - to ho do značné míry určuje. V oblouku se pak ponechává relativně široký dopravní prostor - jde o řešení umožňující průjezd vozidel svozu odpadu.

Jižní křižovatka ulic Na dráze a Za Kovárnu je navržena celá jako zvýšená s doplňnými vysazenými chodníkovými misky. Tvar misky se přizpůsobuje maximální návaznosti na stávající vpusť a vlečným křivkám vozidel svozu odpadu v "esičku" křižovatky. I přes navržený režim zóny 30 je zde navržen nový přechod pro chodce, který nahrazuje tři stávající nevhodné řešení přechody - jedná se o oblast blízko ZŠ, kde přechodu usnadňují orientaci dětí v systému vzájemných předností.

Všechna navržená řešení je vhodné koordinovat s připravovanou celkovou rekonstrukcí návsí a přilehlého parku, lze je ale realizovat samostatně.



legenda

	stávající hrana		sloupek (/baliseta) / mobiliář
	stávající VDZ		uliční vpust - stav / návrh
	navržená hrana		strom - stav / návrh
	navržené VDZ		
	prvky pro nevidomé - návrh		parkovací stání - stav
	navržená vozovka asfalt / dlažba		park. stání - nové/upravené
	navržený chodník		vlečná křivka (nejv. předpokládané vozidlo)
	plocha zeleně		
	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: Alexandra A. Bajan, Jiří Černý

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

záměr	
-------	--

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY
ZŠ KUTNOHORSKÁ, PRAHA 10

příloha	č. přílohy
NÁVRH - LOKALITA 2	C02

stupeň dokumentace studie	datum 02/2021	
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 KUTNOHORSKÁ, PRAHA 10

NÁVRH

PŘECHOD U ZŠ

POPIS

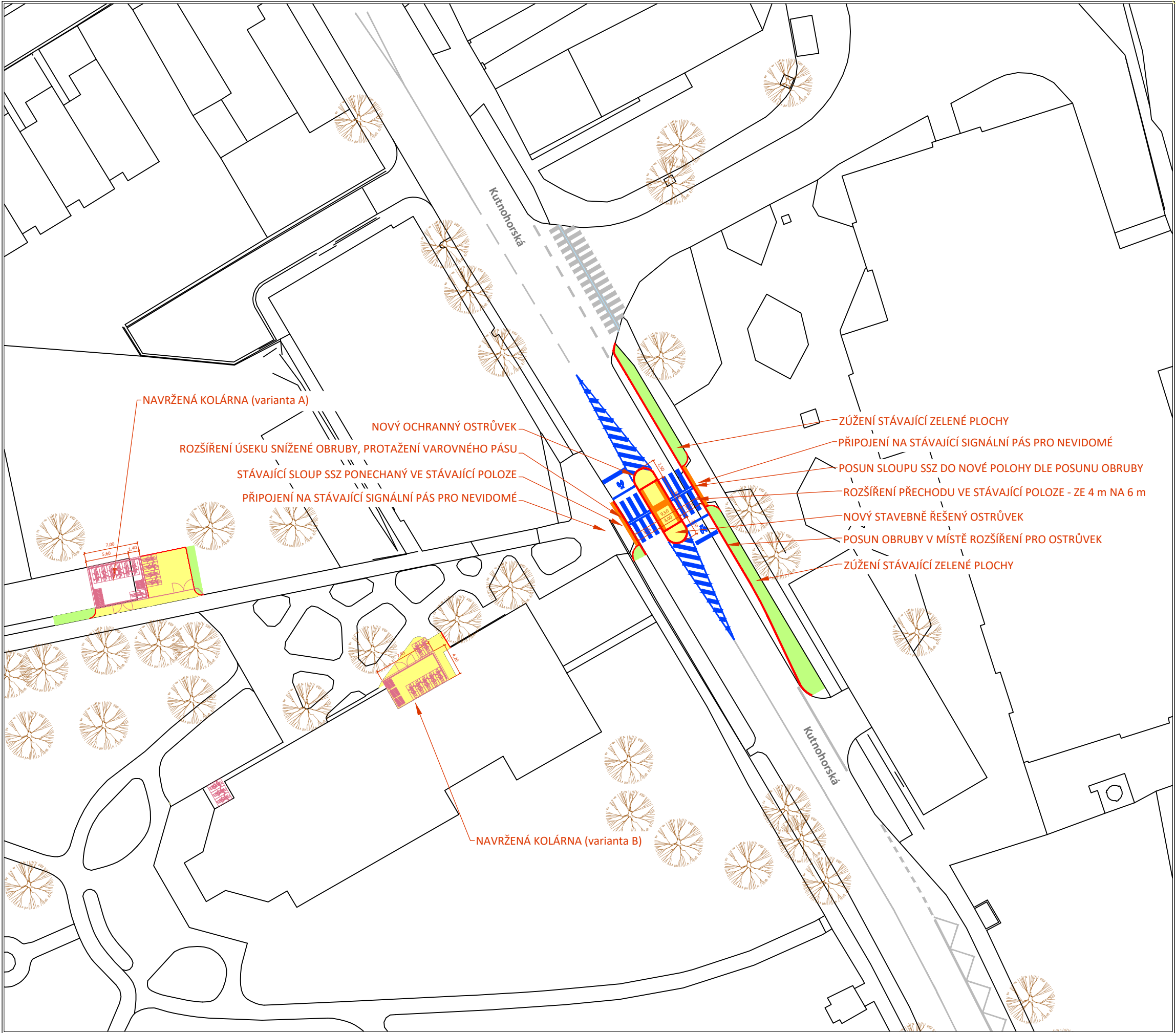
Na přechodu se SSZ nebylo vzhledem k omezením daným probíhající pandemií provedeno sčítání. Dlouhodobě je však z různých zdrojů opakována řada stížností - **nerespektování červené, projíždění nepovolenou rychlostí, problém dlouhého čekání dětí a případně přebíhání na autobus při příliš dlouhé červené.**

Jedná se o přechod, který formálně vyhovuje všem technickým požadavkům a je ochráněn SSZ. Provozně ale reálně nevyhovuje. V první fázi se tak nabízí **instalovat zde úsekové měření rychlosti a dopravní kamery. Průzkumy před a po instalaci je třeba prověřit účinnost těchto opatření.**

V případě že i tak nebude zajištěno respektování SSZ, je navrženo **zesílení ochrany chodců rozsáhlejší úpravou** spočívající ve vložení stavebně řešeného ostrůvku. Mezi stávajícími obrubami není dostatek prostoru, je proto navržen posun východní obruby včetně sloupu SSZ.

Navržené stavební řešení je doporučené **koordinovat se záměrem na celkovou rekonstrukci návsí** Dolních Měcholup.

V současnosti probíhá také příprava souvislé údržby tohoto úseku Kutnohorské. Ta zde proběhne zřejmě bez větších zásahů do uspořádání. Navrženou úpravu tak dává smysl realizovat procesně nezávisle na plánované souvislé údržbě.



legenda			
	stávající hrana		sloupek (/baliseta) / mobiliář
	stávající VDZ		uliční vpust - stav / návrh
	navržená hrana		strom - stav / návrh
	navržené VDZ		strom - stav / návrh
	prvky pro nevidomé - návrh		parkovací stání - stav
	navržená vozovka asfalt / dlažba		park. stání - nové/upravené
	navržený chodník		vlečná křivka (nejv. předpokládané vozidlo)
	plocha zeleně		
	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: Alexandra A. Bajan, Jiří Černý
koordinátor programu Bezpečné cesty do školy Pěšky městem, z.s. Muchova 13, 160 00 Praha 6 prazskematky@ecn.cz, www.prazskematky.cz		
záměr BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ KUTNOHORSKÁ, PRAHA 10 		
příloha NÁVRH - LOKALITA 3	č. přílohy C03 	
stupeň dokumentace studie	datum 02/2021	
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 KUTNOHORSKÁ, PRAHA 10

NÁVRH

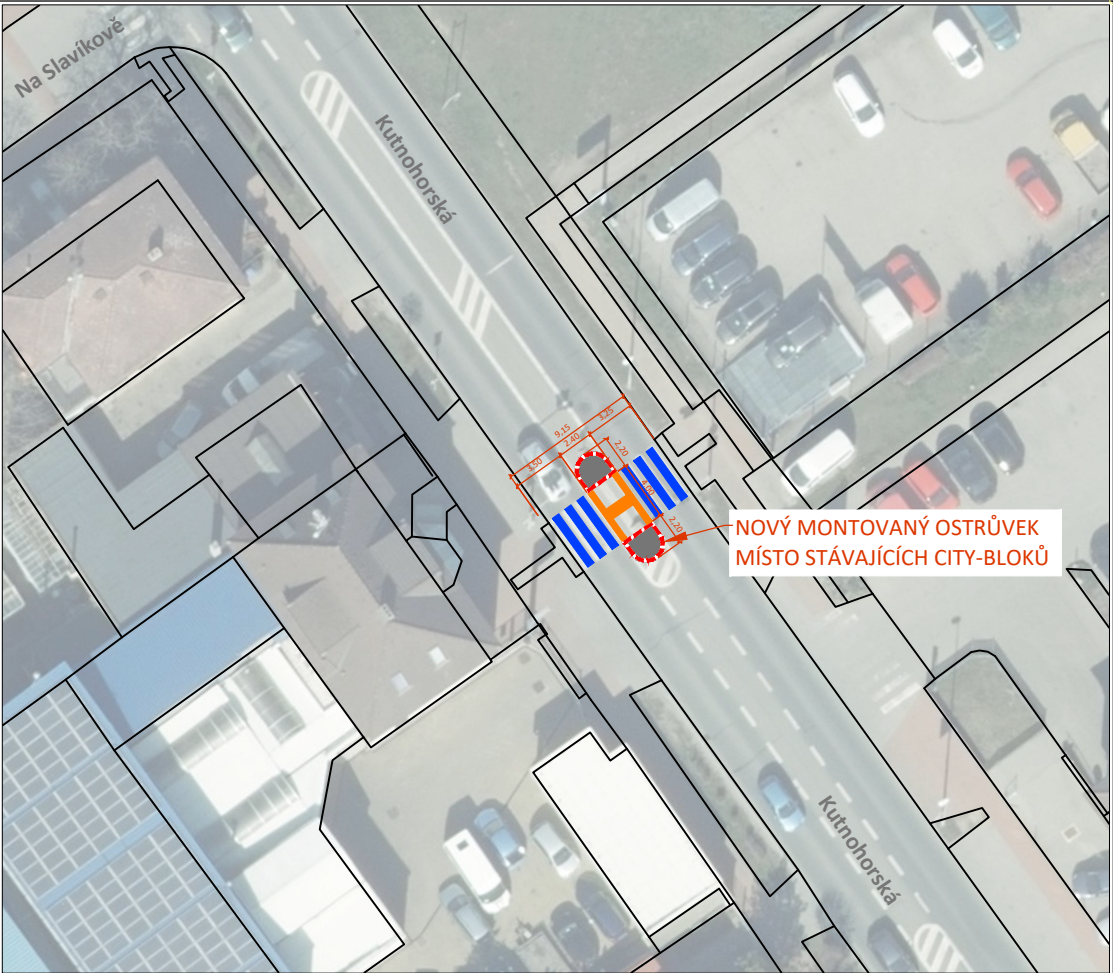
KUTNOHORSKÁ - PŘECHODY BEZ SSZ

POPIS

Ulice Kutnohorská je vnímána jako bariéra jako celek. Situace zhoršuje i nízká kvalita existujících přechodů bez SSZ ochráněných značně provizorně působícími city-bloky.

V současnosti probíhá příprava souviselé údržby tohoto úseku Kutnohorské. Ta zde proběhne zřejmě bez větších zásahů do uspořádání - po ukončení úpravy povrchu dojde k opětovnému osazení city-bloků na přechody. Důvodem je nejasnost ohledně konečné podoby uspořádání ulice Kutnohorská po dokončení obchvatu DM - v profilu se uvažuje s možností vedení cyklopruhů. Realizace obchvatu je nicméně i v případě rychlého průběhu zřejmě věcí cca dalších deseti let. Z tohoto hlediska dává smysl realizovat zlepšení situace na přechodech, které má potenciál fungovat minimálně deset let a následně může být odstraněno či ponecháno v rámci celkové úpravy zklidněné komunikace.

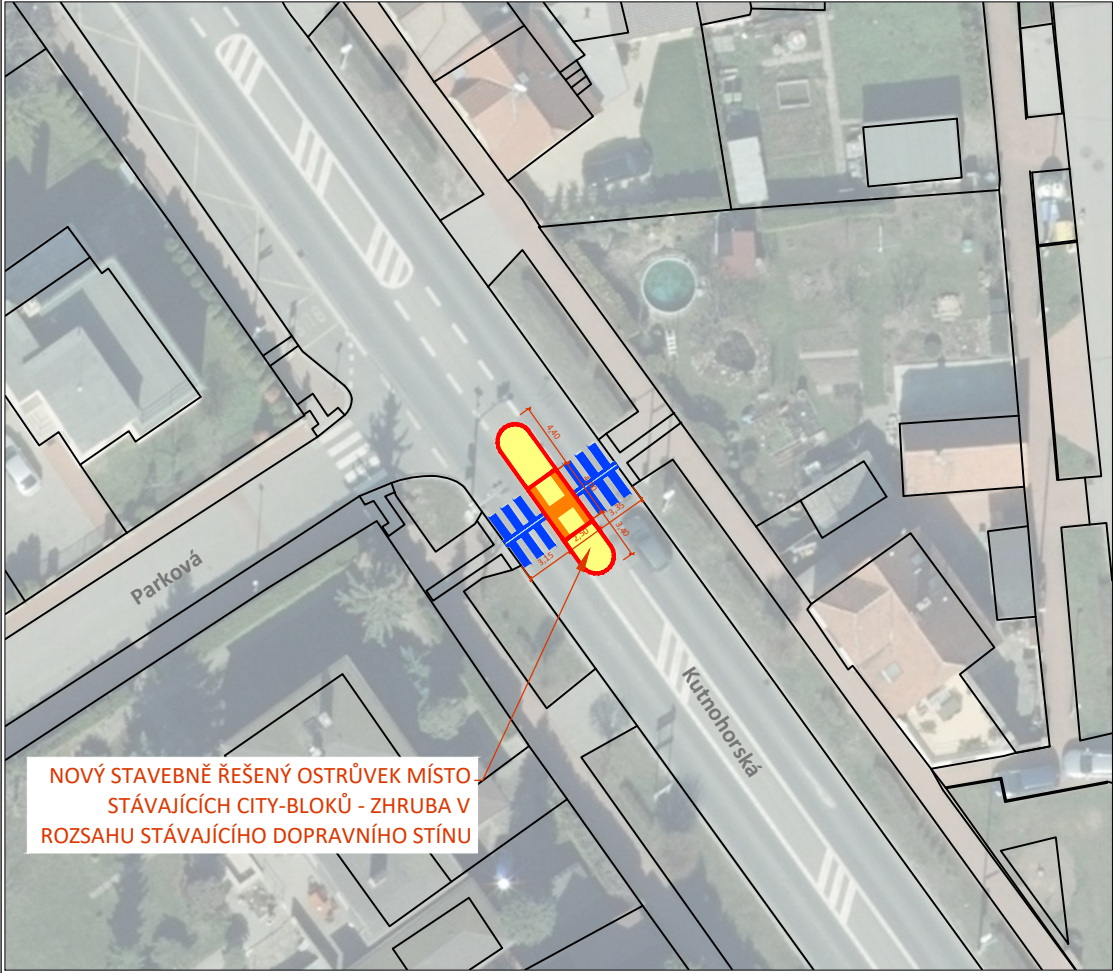
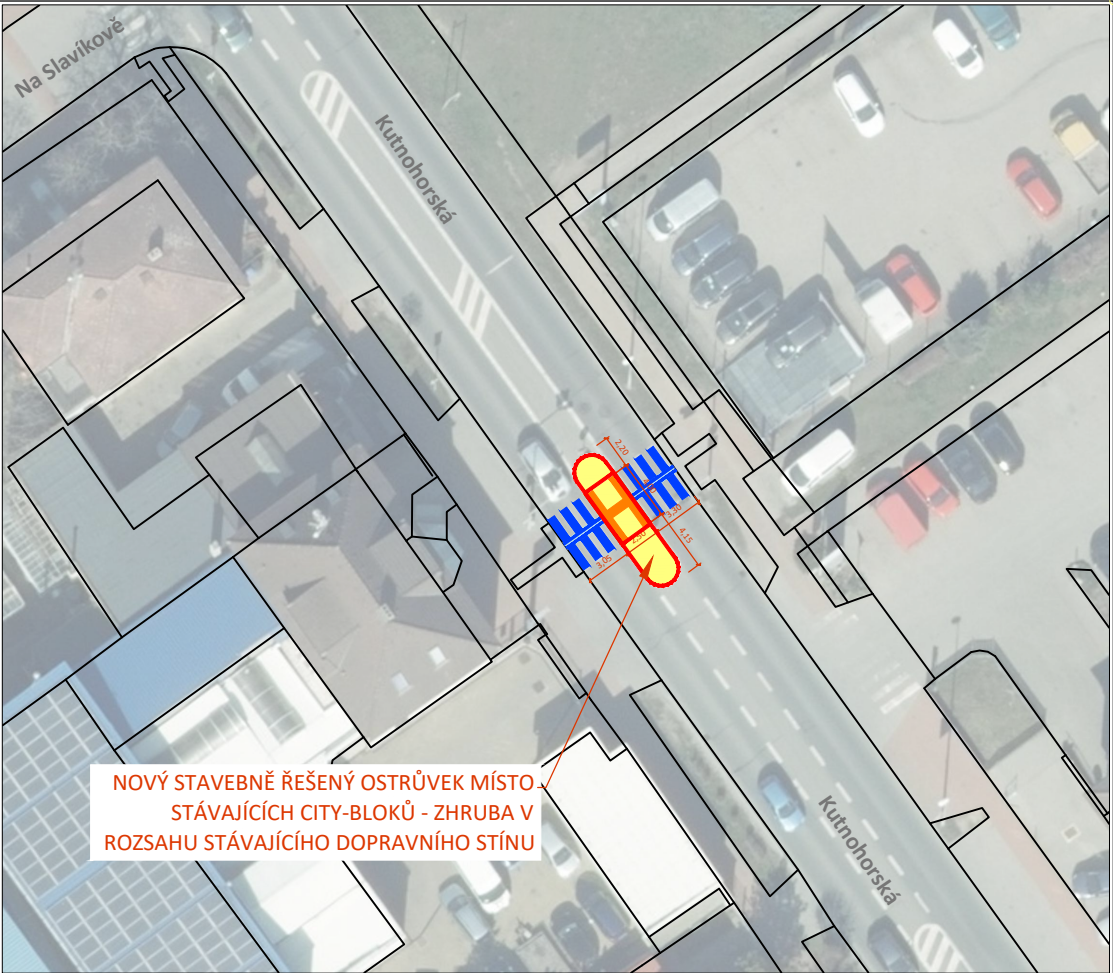
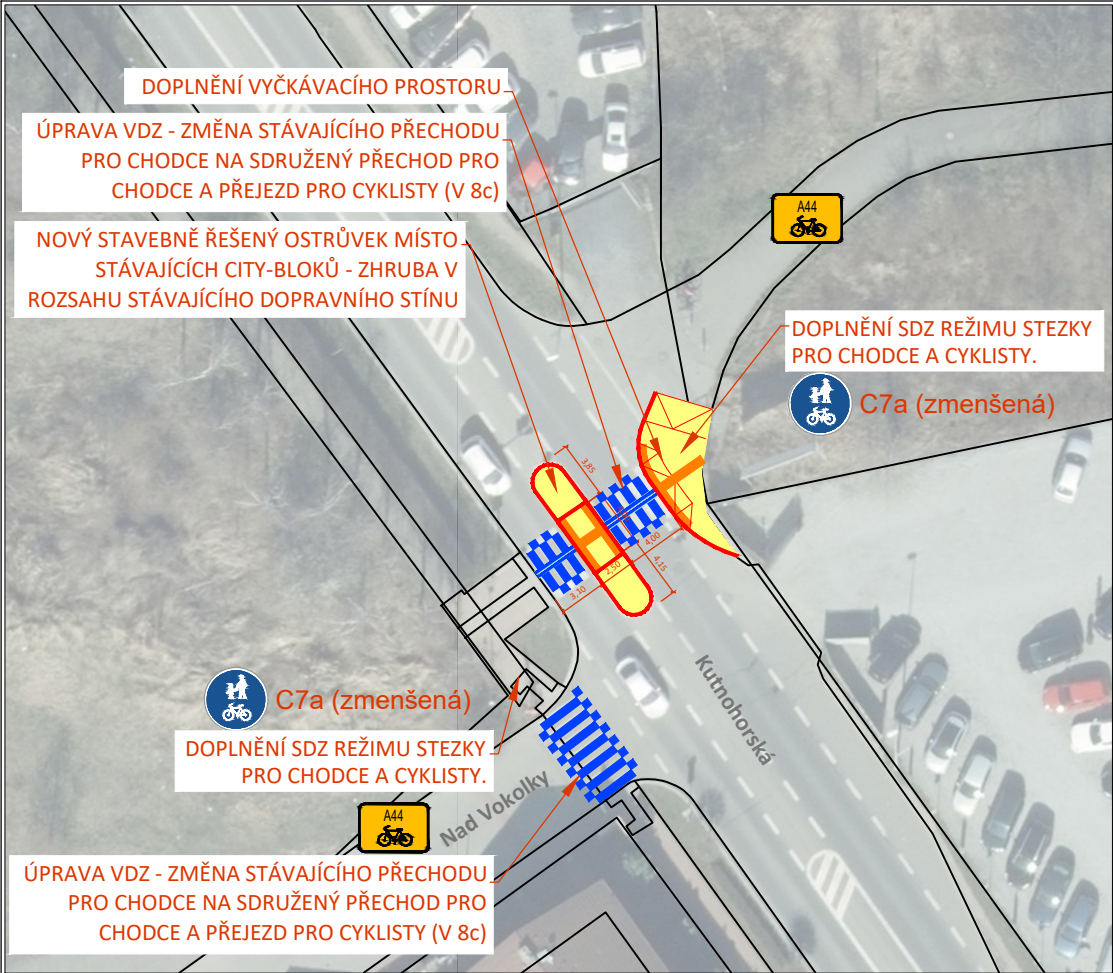
Na čtyřech přechodech bez SSZ je navržena realizace ostrůvků. Vzhledem k výhodnosti zjednodušeného procesu přípravy je možné realizovat ostrůvky montované (C04a). Je navrženo minimalistické řešení se zachováním přilehlých dopravních stínů a dalšího VDZ. Obdobně jako u přechodu dále na sever je pak možné následně je nahradit stavebně řešeným ostrůvkem. Alternativou je pak přímo integrovat stavebně řešené ostrůvky (C04b) do existujícího projektu obnovy povrchů v tomto úseku Kutnohorské. Případně je možné řešit projekt stavebních ostrůvků samostatně mimo projekt obnovy povrchů.



legenda			
	stávající hrana		sloupek (/baliseta) / mobiliář
	stávající VDZ		uliční vpust - stav / návrh
	navržená hrana		strom - stav / návrh
	navržené VDZ		parkovací stání - stav
	prvky pro nevidomé - návrh		park. stání - nové/upravené
	navržená vozovka asfalt / dlažba		vlečná křivka (nejv. předpokládané vozidlo)
	navržený chodník		
	plocha zeleně		
	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: Alexandra A. Bajan, Jiří Černý
koordinátor programu Bezpečné cesty do školy Pěšky městem, z.s. Muchova 13, 160 00 Praha 6 prazskematky@ecn.cz, www.prazskematky.cz		
záměr BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ KUTNOHORSKÁ, PRAHA 10		
příloha NÁVRH - LOKALITA 4 (NESTAVEBNÍ)		č. přílohy C04a
stupeň dokumentace studie	datum 02/2021	
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 KUTNOHORSKÁ, PRAHA 10



NÁVRH

KUTNOHORSKÁ - PŘECHODY BEZ SSZ

POPIS

Ulice Kutnohorská je vnímána jako bariéra jako celek. Situace zhoršuje i nízká kvalita existujících přechodů bez SSZ ochráněných značně provizorně působícími city-bloky.

V současnosti **probíhá příprava souviselé údržby tohoto úseku Kutnohorské. Ta zde proběhne zřejmě bez větších zásahů do uspořádání** - po ukončení úpravy povrchu dojde k opětovnému osazení city-bloků na přechody. Důvodem je nejasnost ohledně konečné podoby uspořádání ulice Kutnohorská po dokončení obchvatu DM - v profilu se uvažuje s možností vedení cyklopruhů. Realizace obchvatu je nicméně i v případě rychlého průběhu zřejmě věcí cca dalších deseti let. Z tohoto hlediska **dává smysl realizovat zlepšení situace na přechodech, které má potenciál fungovat minimálně deset let** a následně může být odstraněno či ponecháno v rámci celkové úpravy zklidněné komunikace.

Na čtyřech přechodech bez SSZ je navržena realizace ostrůvků. Vzhledem k výhodnosti zjednodušeného procesu přípravy **je možné realizovat ostrůvky montované (C04a)**. Je navrženo minimalistické řešení se zachováním přílehlých dopravních stínů a dalšího VDZ.

Obdobně jako u přechodu dále na sever **je pak možné následně je nahradit stavebně řešeným ostrůvkem**. Alternativou je pak přímo integrovat stavebně řešené ostrůvky (C04b) do existujícího projektu obnovy povrchů v tomto úseku Kutnohorské. Případně je možné řešit projekt stavebních ostrůvků samostatně mimo projekt obnovy povrchů.

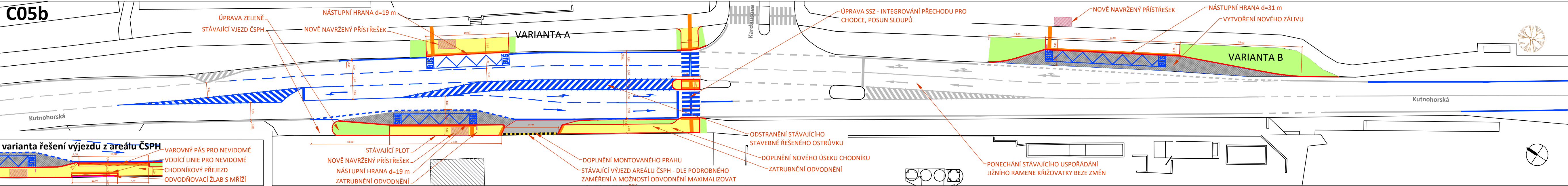
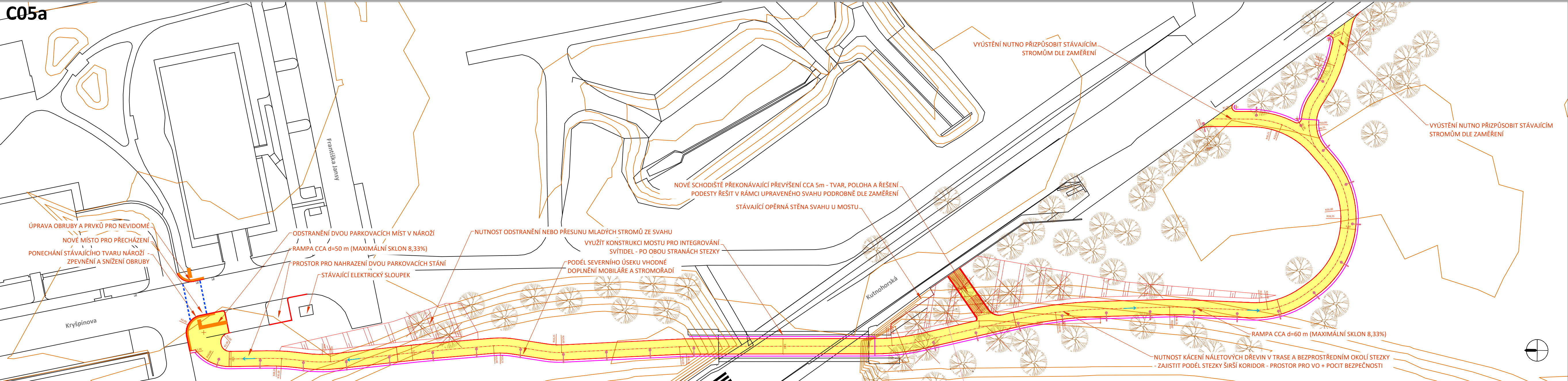
V rámci křižovatky ulice Kutnohorská a Nad Vokolkou je navíc navrženo doplnění chybějícího vyčkávacího prostoru současně převedení přechodů přes obě ulice do režimu sdruženého přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty. Navazující úseky chodníku jsou řešeny v režimu stezky pro chodce a cyklisty. Důvodem je průchod cyklotrasy A44 touto křižovatkou a tedy vhodnost integrovat také řešení pro cyklisty do celkového řešení.

U všech přechodů je navrženo ponechání stávajícího přísvecení včetně světelného návěstidla.

legenda			
	stávající hrana		sloupek (/baliseta) / mobiliář
	stávající VDZ		uliční vpust - stav / návrh
	navržená hrana		strom - stav / návrh
	navržené VDZ		strom - stav / návrh
	prvky pro nevidomé - návrh		parkovací stání - stav
	navržená vozovka asfalt / dlažba		park. stání - nové/upravené
	navržený chodník		vlečná křivka (nejv. předpokládané vozidlo)
	plocha zeleně		
	nové přísvětlení 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		
koordinátor programu Bezpečné cesty do školy Pěšky městem, z.s. Muchova 13, 160 00 Praha 6 prazskematky@ecn.cz, www.prazskematky.cz		spolupráce: Alexandra A. Bajan, Jiří Černý
záměr BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ KUTNOHORSKÁ, PRAHA 10		
příloha NÁVRH - LOKALITA 4 (STAVEBNÍ)		č. přílohy C04b
stupeň dokumentace studie	datum 02/2021	
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 KUTNOHORSKÁ, PRAHA 10



NÁVRH

STEZKA PO STARÉM MOSTĚ, ZASTÁVKY BUS

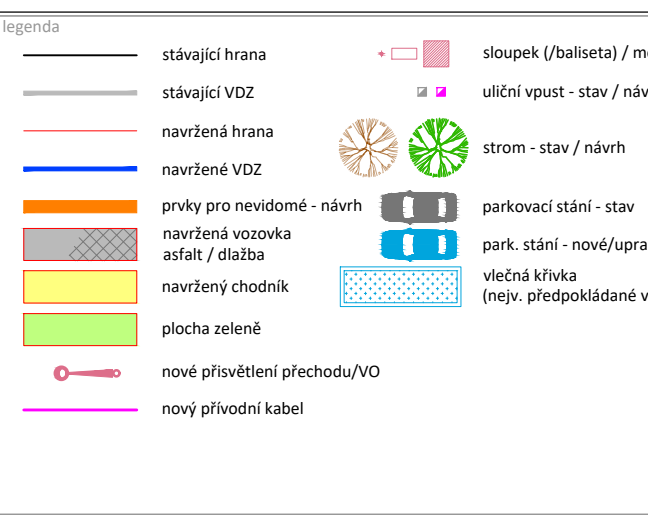
POPIS NÁVRHU

U přechodu na sever od centra DM není navržen žádný zásah - přechod byl již upraven a probíhá příprava jeho převedení na stavebně řešený ostrůvek (akce TSK).

Jsou ale navrženy dva jiné záměry:
1) Využití existujícího železničního mostu s násypy pro vedení stezky slouží jako nadchod. Jako alternativu k nepohodlnému úrovněmu křížení je navrženo před domovem pro seniory v Malém háji začít se stoupáním stezky na železniční násyp, překonat ulici Kutnohorská po starém mostě a na západní straně ulice se rampou v oblouku směrem na jih připojit na stávající chodník podél komunikace. Ze stejného chodníku je také navrženo doplnit příchod po schodišti bez nutnosti průchodu po relativně dlouhé rampě.

Byla prověřena možnost současného využití mostu pro výhledové obnovení provozu vlaků, které by končily v hlavové zastávce na okraji Malého háje. Světla šířka mostu je 5,34 m, přičemž průřezný průřez vlaku dle ČSN 736320 má v odpovídající výšce šířku 4,0 m. V případě možnosti odsunutí osy koleje mimo osu mostu by tedy zbývajících 1,34 m umožňovalo pouze značně nekomfortní pěší prostop (bez možnosti průjezdu cyklistů). **Souběžná realizace je tedy podmíněná možná, ale ne příliš vhodná.**

2) Posun zastávek autobusu ke křižovatce s ulicí Kardausova. Ul. Kardausova je plánována jako hlavní osa nového sídliště. Autobusová zastávka se však nachází v původní poloze, která tuto novou osu ignoruje a již nemá opodstatnění. Posun zastávek by umožnil obsloužit celé sídliště, přilehlé obchodní centrum a současně by zjednodušil přístup k autobusu směrem do centra DM - přecházení přes Kutnohorskou je navrženo integrovat do existující křižovatky se SSZ. Pro západní zastávku přichází v úvahu v zásadě jedna poloha s připojením chodníkem ke křižovatce - v jiné poloze není dostatek prostoru pro vložení zářív. U východní polohy je otázka, zda řešit zastávku před či za křižovatkou - v obou polohách teoreticky připadá v úvahu jak zastávka v jízdním pruhu, tak i zastávka v zářív. Je nutné prověřit kapacity existujícího SSZ.



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
prazskematky@ecn.cz, www.prazskematky.cz

spolupráce: Alexandra A. Bajan, Jiří Černý

záměr
BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY
ZŠ KUTNOHORSKÁ, PRAHA 10

příloha
NÁVRH - LOKALITA 5
C05

stupeň dokumentace studie	datum 02/2021
měřítko 1:500	formát 4x4

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

