

Materiál pro jednání Výboru pro dopravu a evropské fondy ZHMP

Téma Městský okruh Pelc Tyrolka - Malovanka

Na vaši žádost Vám zasíláme materiál v souvislosti se zprovozněním městského okruhu Pelc Tyrolka – Malovanka. Dovoluji si upozornit, že některé otázky týkající se organizace dopravy a stavebních úprav, které přímo souvisí s výstavbou tunelového komplexu spadají do kompetence investora výstavby.

TSK byla Radou hl. m. Prahy (RHMP) oslovena na základě Usnesení č. 2165, které ukládá Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR) připravit definování koncepčního záměru akcí regulativního charakteru s cílem zvýšení kvality veřejného prostoru a Technické správě komunikací hl. m. Prahy (TSK) zjistit proveditelnost vznesených ideových námětů a následně zajistit jejich případnou realizaci. Ve smyslu uvedeného usnesení dodal Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, kancelář veřejného prostoru (IPR-KVP) ideové materiály k vybraným opatřením. Následně byla vytvořena pracovní skupina TSK - IPR, která na operativních jednáních diskutovala nad vyslovenou problematikou a připravovala a prověřovala návrhy možných řešení.

1) Jaké jsou očekávané okamžité a střednědobé dopady zprovoznění tunelu Blanka v případě realizace hlavních doprovodných opatření? Jak se zprovoznění TKB projeví dlouhodobě v dopravních preferencích Pražanů?

V první polovině letošního roku se předpokládá spuštění severní části Městského okruhu v úseku Malovanka - Pelc Tyrolka. V této souvislosti se očekávají významné pozitivní změny v plynulosti dopravy v celém severozápadním sektoru hlavního města a dále změny v intenzitách automobilové dopravy v širším prostoru centra města, které se projeví zejména snížením objemů intenzit dopravy na souběžných komunikacích na většině území Holešovic a na vltavských nábřežích. Kartogram intenzit s předpokládaným vývojem intenzit vyvolaných v důsledku spuštění MO Pelc Tyrolka - Malovanka je zobrazen v příloze č. 1. Z kartogramu jsou patrná i místa, na kterých se logicky předpokládají dílčí nárůsty dopravy - vesměs jsou patrné pouze na komunikacích, které bezprostředně navazují na nový úsek Městského okruhu, a slouží tak jako přivaděče na tuto novou kapacitní komunikaci.

Co se týče předložených námětů od IPRu a jejich realizace, bylo po projednání s odpovědnými subjekty závěrem konstatováno, že většinu z nich není vhodné realizovat k datu zprovoznění MO Pelc Tyrolka – Malovanka a to zejména s ohledem na stav přípravy investičně náročnějších podnětů nebo i pro kontroverzní dopady na plynulost dopravy. Bylo doporučeno, aby zejména opatření s výrazným regulačním účinkem na IAD byla odložena až na období po vyhodnocení skutečných změn dopravy vyvolaných TKB.

2) Jaké změny v organizaci dopravy v souvislosti s otevřením TKB se připravují? Jaký je jejich harmonogram? Jak jsou související změny koordinovány s ROPID a Dopravním podnikem?

Změny týkající se přímo vyvolaných investic stavbou této části MO (úpravy dopr. režimu, nastavení krizového řízení atd.) spadají do kompetence investora výstavby.

3) Výbor žádá TSK o dodání dokladů o průběhu a výsledcích jednání s jednotlivými městskými částmi ohledně opatření souvisejících se zprovozněním TKB. Se zdůvodněním, proč se některá opatření připravují k realizaci a jiná ne.

Ve smyslu uvedeného usnesení byly prověřovány tyto návrhy dopravních opatření:

- nová světelná signalizační zařízení (SSZ) v trase tzv. severojižní magistrály (SJM),
- dopravně-urbanistické úpravy celoměstsky významných lokalit včetně úprav SSZ,
- zavedení dopravního opatření pro veřejnou a bezmotorovou dopravu na SJM v úseku od ulice Vyskočilova po Hlávkův most,
- zneprůjezdnění Malé Strany,
- zneprůjezdnění Smetanova nábřeží,
- úprava dopravního režimu v Žitné ulici
- usměrnění provozu nákladní automobilové dopravy,

Zvažované úpravy v dopravě byly předloženy dotčeným městským částem (dopis nám. Nouzy 29.11.2013 pod č. j. MHMP 1464735/2013 a z 28.2.2014 pod č. j. MHMP 265749/2014) a požádány o připomínky. Rada oslovených městských částí této možnosti využila a zaslala své vyjádření. Dne 10.1.2014 TSK pod č. j. TSK/00748/14/8001 požádala o připomínky

k vysloveným vizím další orgány a organizace (ODA MHMP, RFD MHMP, KRPA PČR, DP, MP, ROPID).

Ze společných jednání vyplynuly následující závěry k jednotlivým navrhovaným dopravním opatřením:

Nová světelná signalizační zařízení (SSZ) v trase tzv. severojižní magistrály (SJM)

Z navrhovaných SSZ se předpokládá v tomto roce realizace dvojice světelně řízených křižovatek SJM s Wenzigovou ulicí. Tyto signalizace jsou přínosné z dopravního hlediska pro celou přílehlou oblast, navíc umožní zlepšení příčných vazeb pro bezmotorovou dopravu. U ostatních námětů na SSZ byla detekována řada rizik a lokálních komplikací, jak z hlediska dopravněinženýrského rozboru, tak z hlediska upozornění a stanovisek dotčených orgánů a městských částí.

Dopravně-urbanistické úpravy v okolí SJM

Vzhledem k očekávaným finančním nárokům na realizaci urbanisticky kvalitního pojetí (a na základě rozporuplných názorů dotčených subjektů) a v neposlední řadě s ohledem na složitost a široké spektrum hledisek dopravních, urbanistických, estetických i hledisek kvality životního prostředí je nutné nejprve zpracovat komplexní urbanistickou, dopravněinženýrskou studii.

Bezmotorová doprava na SJM

Z dosavadních závěrů podrobných projednávání vyplynulo, že zavedení cyklistické dopravy na komunikace 5. května - Legerova I Sokolská I Mezibranská - Wilsonova není zejména z hlediska bezpečnosti realizovatelné. Případné snížení kapacity komunikace vyčleněním vyhrazeného pruhu pro cyklistickou a/nebo hromadnou dopravu v každém směru nemá logické opodstatnění, resp. by vyvolalo fatální dopady na plynulost dopravy v celém širším okolí magistrály.

Zneprůjezdnění Malé Strany a Smetanova nábřeží

Ze získaných stanovisek dotčených subjektů a ze závěrů odborných posudků a jednání vyplynulo, aby byl realizován soubor lokálních úprav, které budou mít za cíl dosáhnout zejména zklidňujícího a tím i regulačního účinku, zlepšení podmínek provozu hromadné

dopravy, lepších podmínek pro chodce a cyklisty. Úplné přerušení provozu nebylo doporučeno mimo jiné s ohledem na zachování dopravní obslužnosti území.

Úprava dopravního režimu v Žitné ulici

Navržená úprava se opírá zejména o zavedení protisměrné cyklistické dopravy, dle shromážděných názorů se však jedná zejména ve střední části ulice Žitné o řešení z bezpečnostního hlediska nevhodné. Doporučuje se proto zpracování komplexní urbanistické studie, která by definovala i koncepci vedení cyklistické dopravy v tomto území. Podmínky pro některé navržené ideové principy budou založeny v rámci úprav komunikačního prostoru a křižovatek na Karlově náměstí. V souvislosti se zprovozněním tunelového komplexu lze očekávat mírný pokles dopravy, který vytváří určitý potenciál pro zamýšlené změny. V případě Žitné ulice je však třeba rozlišovat mezi dolní a horní částí této ulice, kde příznivějšími prostorovými poměry disponuje pouze část dolní.

Usměrnění nákladní dopravy

Výstavbou TKB dojde ke vzniku nové trasy, která vytváří možnost k převádění některých dopravních vztahů tranzitní těžké nákladní AD přes Prahu.

Omezení těžké nákladní dopravy (TNA) na území hl. m. Prahy bylo navrženo rozšířením zóny se zákazem vjezdu nákladních automobilů nad 6 tun celkové hmotnosti a pomocí "12t zátek", umístěných na radiálních komunikacích vedených směrem k centru města. V současné době jsou již vyznačeny „12 t zátky“ plnící omezení jízd TNA na Rozvadovské spojce od MUK Zličín, na ul. K Barrandovu od MUK Slivenec, na ul. Strakonické od MUK Chuchle, v jižním sektoru města v pásmu mezi Pražským a Městským okruhem a na komunikaci Na Jelenách. Nové "12 t zátky" jsou navrženy ve směru k centru města na ul. V Holešovičkách za křižovatkou s ul. Zenklovou, na ul. Svatovítské od Vítězného nám., na ul. Karlovarské za křižovatkou s ul. Slánskou a na Plzeňské ul. za křižovatkou s ul. Jeremiášovou (od křižovatky Bílý Beránek).

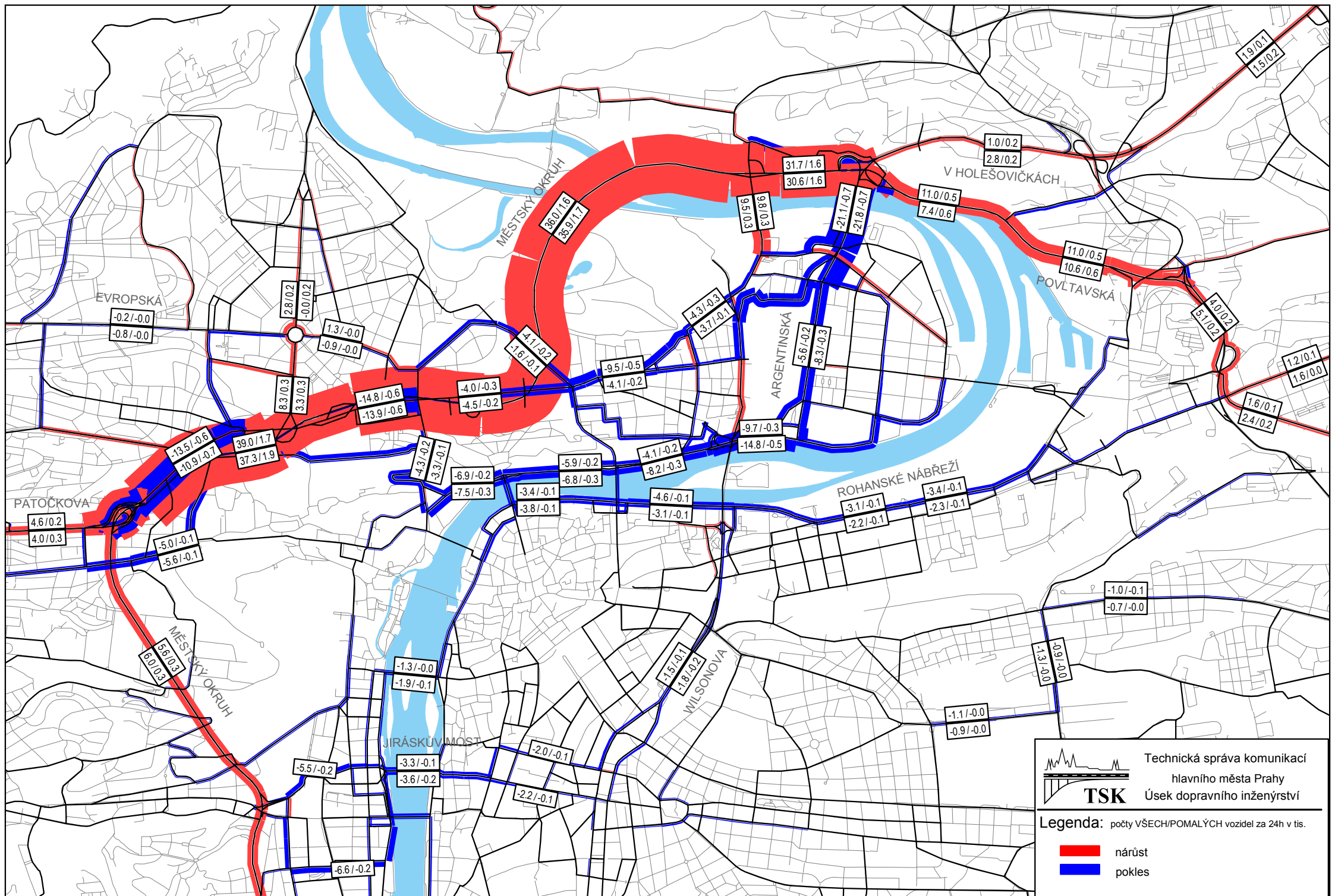
Při předběžném projednávání rozšíření „zóny 6t“ o zbývající levobřežní část Prahy 7 se však ukázalo, že při zachování nutných příjezdových tras by rozšíření „zóny 6t“ zahrnuilo jen několik ulic. Rozšíření o další území širší centrální oblasti města se proto aktuálně jeví jako nereálné.

4) *Na řadě přímo dotčených radnic se změnila politická konstelace a tím nejspíš i postoj k řešení dopravy po zprovoznění tunelu. Zohlednila TSK při přípravě doprovodných opatření tuto skutečnost, jedná s novými starosty a radními pro dopravu?*

S ohledem na významnost této stavby, TSK neopomíná na skutečnost změny politického složení jednotlivých městských částí a i nadále pokračuje ve vzájemné spolupráci. Technická správa komunikací je připravena jednat o otázkách souvisejících se zprovozněním tunelového komplexu a dopady na dopravní situaci v Praze. Aktuálně byla uplatněna Městskou částí Praha 7 žádost o návrh nestavebních opatření směřujících ke zklidnění Veletržní ulice, který se zpracovává.

5) *Výbor žádá TSK o seznámení s konceptem krizového řízení. Jaké budou reakce na různé scénáře po zprovoznění tunelu Blanka včetně harmonogramu a zásobníku kroků, které by se realizovaly v případě různých scénářů dopravního vývoje (například pokud se po zprovoznění tunelu nezlepší plynulost dopravy v historickém centru, dojde-li ke vzniku kolon na konkrétních návazných komunikacích, budou-li mít zásahy do režimů světelných signalizací v případě abnormálních stavů v tunelu dopad na plynulost veřejné dopravy, apod.)*

Koncept samotného krizového řízení, zajištění bezpečnosti a plynulosti dopravy spadá do kompetence investora a projektanta stavby tunelového komplexu.



Technická správa komunikací
hlavního města Prahy
TSK Úsek dopravního inženýrství

Legenda: počty VŠECH/POMALÝCH vozidel za 24h v tis.

- nárůst
- pokles