

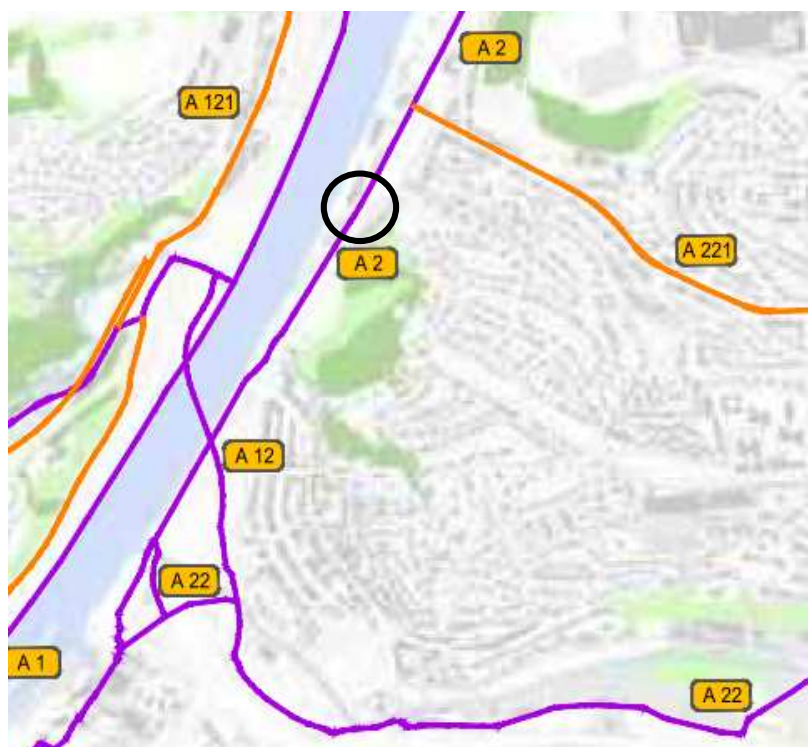


## ZADÁVACÍ KARTA CYKLOOPATŘENÍ

Název akce:	<b>A2 - Podolská</b> <i>Řešení křížení s čerpací stanicí</i>
Délka trasy:	<b>100 m</b>
Projektový stupeň:	<b>DSP</b>
Evidenční číslo TSK:	
Datum vyhotovení:	<b>15.12.2010</b>
Zpracování:	<b>KCD</b> ( <a href="http://cyklo.praha-mesto.cz">http://cyklo.praha-mesto.cz</a> , <a href="mailto:cyklo@cityofprague.cz">cyklo@cityofprague.cz</a> ) <sup>3</sup>
Přílohy:	<b>6 x PŘÍLOHA</b> (vyjádření PČR ze 17.8.2007 a 4x situace, intenzity)
Evidenční číslo ZK:	<b>2010 / 24</b>

*Tato zadávací karta je pouze podkladem pro upřesnění požadavků Komise RHMP pro cyklistickou dopravu na zhotovení projektové dokumentace k předmetné akci.*

### 1. Vymezení a účel akce



- Úsek je součástí pravobřežní páteřní cyklotrasy **A 2**. Náplní akce je zvýšení bezpečnosti provozu na stezce pro chodce a cyklisty u čerpací stanice v blízkosti Branické skály (v oblasti napojení ul. Vysoká cesta na ul. Modřanská).
- Současný stav je neuspokojivý především v místech vjezdu/výjezdu do/z čerpací stanice pohonných hmot (dále ČPS PHM).
- Vzhledem k intenzitám a složení dopravy v místech obou křížení se jedná o současné nevhodné řešení obou těchto míst.
- Rozbor místa, intenzity a vyhodnocení je uvedeno dále v této zadávací kartě.
- Cyklotrasa A 2 je jednou z nejvýznamnějších pražských bruslařských lokalit, proto je nutné zohlednit i potřeby a možnosti této skupiny uživatelů (dle Zákona 361/2000



považovaných za chodce - ale pohybujících se rychlostí cyklisty a to bez brzd). Zejména se jedná o provedení povrchu, kdy nerovnosti snížených obrub či prvků pro nevidomé vytvářejí (zejména v kombinaci s jízdou po spádu ve směru do centra) nebezpečné prvky mající zásadní vliv na styl a bezpečnost jízdy"

## 2. Průzkumy

Intenzity z roku 2007 jsou převzaty z podrobného sčítání (ÚDI TSK 2007). Dle průzkumů z roku 2010 se po stezce každodenně pohybuje průměrně cca 1800 uživatelů jízdních kol a cca 700 bruslařů (běžný jarní, letní a podzimní den). V zimních měsících, především za sněhu a náledí, kdy nejsou stezky dostatečně udržované se pohybují intenzity cca na 5-10% cyklistů za den.

Tabulka intenzit všech účastníků dopravy v místech obou křížení (vjezd/výjezd do ČPS PHM), resp. v místech současných přechodů:

rok	jízdní kola	motorová vozidla	chodci	bruslaři
2007	700	726	306	192
2010	1800	835	350	700

*Pozn. motorová vozidla byla přepočtena pro rok 2010 v závislosti na rostoucím stupni motorizace pro rok 2006-2009 (11-15 %).*

poměr motorových vozidel a ostatních účastníků provozu (cyklisté, bruslaři, chodci) je cca 1:3,5

## 3. Předchozí řešení projektu

- Rozdělení stezky v místě ČPS PHM na pás pro cyklisty a chodce je NEVHODNÉ (vzhledem k návaznosti na obou koncích v režimu C9 nedoporučuje ani ČSN 73 6110 a TP 179), původní varianty B a C, projekt Ing. Zobačová.
- Další velmi nevhodný je záměr řešení stezky kolem (převedení za) ČPS PHM a to především z následujících důvodů:
  - V místě podél ČPS PHM převažují intenzity bezmotorových vozidel nad motorovými cca 3x.
  - nevhodné je vychýlení z přímého směru jízdy a odvedení z logického směru pohybu (uživatelé toto opatření nebudou respektovat ani přes jakékoliv opatření). Odporuje to zásadám navrhování komunikací pro cyklisty.
  - šířkové poměry mezi myčkou a plotem loděnice nedovolují umístit tuto stezku
  - směrem k řece (pod ČPS PHM) je z hlediska ČSN 736110 i TP 179 nevhodný podélný spád a v místě u řeky by muselo být provedeno bezpečnostní opatřením, které zasahující do profilu koryta řeky Vltavy
  - v nárožích takového řešení nelze zajistit parametry pro jízdu cyklistů ani rychlostí chůze – řešení je pro cyklisty a bruslaře nevhodné a nebezpečné
  - v místě bude náročná zimní údržba a bude nepřístupné místo bude v noci nepřehledné a při absenci osvětlení (vandalismus) nepoužitelné,
  - odlehle místo bude nebezpečné z hlediska kriminality
- Současné (ne)řešení obou křížení je nedostačující (varianta D projektu Ing. Zobačová z roku 2007).
- Nesouhlas s řešením křížení od správce, resp. zástupce majitele ČPS PHM s odůvodněním, že jakékoliv řešení sníží navštěvovanost, nelze akceptovat především v porovnání s



hlediskem bezpečnosti a dále také složení a intenzit jednotlivých uživatelů stezky pro chodce a cyklisty.

## 4. Uspořádání trasy

### Současný stav:

- Před a za vjezdem a výjezdem je a zůstává stezka se společným provozem chodců a cyklistů (C9) směrově dělená přerušovanou čarou (1 / 3 / 0,125m),

### Navrhované řešení:

- oba přechody budou zrušeny a nahrazeny
  - o stezkou pro chodce a cyklisty na zvýšené ploše max. o 1 až 5 cm, tzn. provoz na stezce bude upřednostněn. Zvýšení bude spíše psychologické než fyzické, takže opatření nebude fyzicky znemožňovat vjezd a výjezd cisternám s pohonnými hmotami (velmi pozvolné rampy, které nebudou mít v podstatě žádný vliv na jízdu rozměrného vozidla).
  - o Prostor ČPS PHM bude výrazně označen jak ukládá zákon: „Čerpací stanice je místo ležící mimo PK, není ani součástí ani příslušenstvím PK - dle §14 odst. (2) písmene d, zákona č. 13/1997 o PK.).
  - o Stezka pro chodce a cyklisty je součástí pozemní komunikace Modřanská a tedy principiálně platí, že vozidlo vyjíždějící mimo PK nebo na PK vyjíždějící dává přednost souběžně jedoucím vozidlům nebo útvaru chodců.... dle zákona č. 361/2000 Sb. .
  - o Místa přejezdů stezky vyznačit přerušovanou čarou s podkladem s červeným pigmentem (stejně jako jsou řešeny ostatní přejezdy na této stezce A 2)

### Variantně:

- o Stavebně ponechat současný stav nivelet,
  - o odstranit přechody
  - o vyznačit přejezdy pro cyklisty
- resp.
- o podbarvit místo křížení cihlovou červení a oboustranně lemovat přerušovanou čarou 0,5 / 0,5 / 0,25m a zdůraznit přednosti svislým DZ,
- resp.
- o podbarvit místo křížení cihlovou červení bez čar a vytvořit tak místo pro překonání komunikace souběžně s hlavní komunikací na které mají uživatelé přednost dle §21 z. 361/2000 Sb. (řešení však nemá takový psychologický efekt jako s podélnými čarami – viz výše) a zdůraznit přednosti svislým DZ.

## 5. Varianty k prověření

Případné podvarianty řešení vyplynou z dalších jednání. Varianty se směrovým odvedením za ČPS PHM a rozdělení stezky do režimu C 10 se jeví jako nejméně vhodná a ve výsledku nereálná a naprosto nefunkční řešení.

Vhodné zkrácení či úplné zrušení odbočovacího pruhu a rozšíření plochy PP, příčná vazba do ulice Podolská (viz bod Koordinace)



## 6. Kritická místa

Křížení jsou kritickými místy především v současnosti.

## 7. Vazby na další cyklistické komunikace a trasy

- **Současné**
  - A 2, A12-22, Barrandovský most a blízkost významného křižovatkového uzlu uvedených cyklotras

## 8. Vazby na veřejnou dopravu

- tram Dvorce

## 9. Významné cíle

doprava:	<ul style="list-style-type: none"><li>• dopravní uzel cyklotras A2, A12 + A 22</li></ul>
rekreace:	<ul style="list-style-type: none"><li>• vlastní stezka je rekreačním cílem a v podstatě nejdůležitější a v současnosti neucelenější cyklistickou trasou hl. m. Prahy</li><li>• propojení centra Prahy s Prahou 4 a 12 a dále zajištění napojení celého jižního okolí Prahy a SČ Kraje,</li><li>• v trase jsou vedeny nebo připravovány významné dálkové cyklotrasy (KČT 3, Vltavská, Panevropská trasa Paříž - ... - Plzeň – Praha, Greenway Praha - Vídeň, Eurovelo 7)</li></ul>

## 10. Koordinace

- Požadavek ÚMČ Prahy 4 na SSZ přechod pro chodce přes Modřanskou (propojení stezky se slepou ul. Podolská – nutno tedy řešit včetně společného přimknutého přejezdu pro cyklisty

## 11. Nezbytné dílčí úkoly zhotovitele PD

- nezbytnost koordinovat a definovat vstupní podmínky pro PD SSZ ( na vstupním jednání - před započítáním prací na PD) za účasti pověřeného zástupce KCD + DOP MHMP a TSK.
- dopravní značení navrhnout dle platné legislativy i podkladů a doporučení pro směrové dopravní značení uvedených na:  
<http://cyklo.praha-mesto.cz> > *Informace (nejen) pro projektanty a úředníky*
- návrh projektu konzultovat v průběhu přípravy a poté nechat odsouhlasit zástupcem KCD (mail: [cyklo@cityofprague.cz](mailto:cyklo@cityofprague.cz))
- Předběžně projednat s PČR a příslušným OD dopravní řešení upřesnit pojmy a zařazení jednotlivých komunikací (plynoucích z předpisů §12, 13 a 14 zákona č. 13/1997 o PK) – tj. ověřit, zda je stezka komunikací IV. třídy nebo součástí komunikace Modřanská.