

Sídlo: 8. března 20/12, 460 05 Liberec V - Kristiánov
telefon: 485 107 265, fax: 485 106 205
e-mail: edip@edip.cz
www.edip.cz



10-12

PRAHA

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY ZŠ LUPÁČOVA, PRAHA 3 - ŽIŽKOV




DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ STUDIE

LISTOPAD 2010

ANOTACE

Projekt „Bezpečné cesty do školy“ je zaměřen na zmapování všech přístupových cest do školy a zhodnocení jejich rizikovosti pro žáky základní školy. Zároveň projekt oslovuje rodiče žáků, aby si uvědomili případná nebezpečí a pokusili se ve spolupráci se školou, policií a zástupci města danou situaci řešit. Dopravně inženýrská studie se zaměřuje na konfliktní lokality v okolí Základní školy v Lupáčově ulici v Praze 3 na Žižkově a bude sloužit jako podklad pro jednání s dotčenými orgány a pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace.

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

<i>Název zakázky:</i>	Praha 3 Na Zelenou! Bezpečné cesty do školy, dopravně inženýrská studie
<i>Číslo zakázky:</i>	10-12
<i>Objednatel:</i>	Základní škola Lupáčova sídlo: Lupáčova 1/1200, 130 00 Praha 3 - Žižkov
<i>Zhotovitel:</i>	 EDIP s.r.o. IČO: 25462482 sídlo: 8.března 20/12, 460 05 Liberec 5 - Kristiánov tel./fax: 485 107 265 e-mail: edip@edip.cz web: www.edip.cz
<i>Zpracovatelé:</i>	Ing. Vladislav Rozsypal Ing. Lenka Kozáková Ing. Jan Šťastný

Koordinátor projektu:



Sponzor projektu:



Podpořeno grantem z Islandu, Lichtenštejska a Norska v rámci Finančního mechanismu EHP a Norského finančního mechanismu prostřednictvím Nadace rozvoje občanské společnosti a hlavním městem Prahou.

OBSAH

1	ÚVOD	3
2	POUŽITÉ PODKLADY	3
3	POSTUP ŘEŠENÍ.....	3
4	POPIS SOUČASNÉHO STAVU	4
	4.1 ŘEŠENÉ ÚZEMÍ	4
	4.2 INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY.....	4
	4.3 DOPRAVNÍ NEHODOVOST.....	6
	4.4 VÝSLEDKY MAPOVÁNÍ	7
	4.5 RIZIKOVÉ LOKALITY	8
5	NAVRHOVANÉ ÚPRAVY	15
	5.1 PROSTOR PŘED ŠKOLOU – ULICE LUPÁČOVA	15
	5.2 KŘÍŽOVATKA PROKOPOVA X ROKYCANOVA	15
	5.3 KŘÍŽOVATKA TÁBORITSKÁ X ONDŘÍČKOVA X LUPÁČOVA – PŘECHOD NA UL. ONDŘÍČKOVA	16
	5.4 OLŠANSKÉ NÁMĚSTÍ	16
6	ZÁVĚR	16

SEZNAM PŘÍLOH:

1. NAVRHOVANÉ ÚPRAVY – ULICE LUPÁČOVA – VARIANTA 1
2. NAVRHOVANÉ ÚPRAVY – ULICE LUPÁČOVA – VARIANTA 2
3. NAVRHOVANÉ ÚPRAVY – ULICE LUPÁČOVA – VARIANTA 3
4. NAVRHOVANÉ ÚPRAVY – KŘÍŽOVATKA PROKOPOVA X ROKYCANOVA
5. NAVRHOVANÉ ÚPRAVY – ONDŘÍČKOVA – VARIANTA 1
6. NAVRHOVANÉ ÚPRAVY – ONDŘÍČKOVA – VARIANTA 2
7. PŘEHLED POČTU RIZIK NA NEJZATÍŽENĚJŠÍCH LOKALITÁCH V OKOLÍ ŠKOLY
8. VÝSLEDNÁ MAPA RIZIKOVÝCH LOKALIT

1 ÚVOD

Cílem projektu Bezpečná cesta do školy je zvýšení dopravní bezpečnosti dětí na cestě do školy, zvýšení počtu dětí dopravujících se do školy pěšky nebo na kole, zlepšení jejich povědomí o pravidlech dopravního chování, zlepšení informovanosti o mobilitě (důraz na trvalou udržitelnost) a podnícení zájmu o veřejné věci (výchova k občanské společnosti).

Projekt byl inspirován příklady z Velké Británie a čerpá ze zkušeností, které získalo občanské sdružení Pražské matky při realizaci obdobného projektu na několika pražských základních školách. Principem projektu je zapojit do problematiky bezpečnosti dopravy učitele, rodiče, žáky, zaměstnance a představitele samosprávy a policii. Mezi hlavní výhodu projektu patří především to, že se žáci spolupodílejí na zkvalitnění okolí své školy.

2 POUŽITÉ PODKLADY

- [1] Praha 3, okolí Lupáčovy ulice – vektorová digitální mapa, Útvar rozvoje hl. města Prahy
- [2] Školní plán mobility, ZŠ Lupáčova, Milan Hausner, Blanka Jeřábková, 2010
- [3] DIP pro Studii cesty do školy, Praha 3 – Žižkov, Útvar rozvoje hl. m. Prahy, 2010
- [4] ČSN 73 6102 - Projektování křižovatek na silničních komunikacích, ČNÚ
- [5] ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací, ČNÚ
- [6] Údaje o nehodovosti v okolí ZŠ Lupáčova, Policie ČR – <http://www.jdvm.cz/pcr/>
- [7] Letecký snímek školy a okolí, www.mapy.cz

3 POSTUP ŘEŠENÍ

V rámci Školního plánu mobility bylo provedeno dotazníkové šetření, ve kterém byl zjišťován způsob dopravy žáků do školy dle věku a typu dopravy. Následně žáci měli možnost elektronicky označit na mapě nebezpečná místa školy. Z tohoto průzkumu byla vytvořena mapa zahrnující frekvenci nebezpečných míst v okolí školy. Otázka byla položena volně a i žáci se mohli vyjádřit volně. Nebezpečná místa byla rozlišena barevně dle důvodu nebezpečnosti.

Mapa konfliktních míst dané školy sloužila jako jeden z podkladů pro zpracování dopravně inženýrské studie. Konečné řešení zahrnuje vybrané nebezpečné lokality, ale také prostor před školou z hlediska osazení zeleně, zklidňujících prvků a technických opatření – přístřešku pro čekající rodiče.

Studie by měla sloužit jako podklad (ideový námět) pro jednání se samosprávou o realizaci navržených dopravních opatření ke zvýšení bezpečnosti dopravy.

4 POPIS SOUČASNÉHO STAVU

4.1 ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

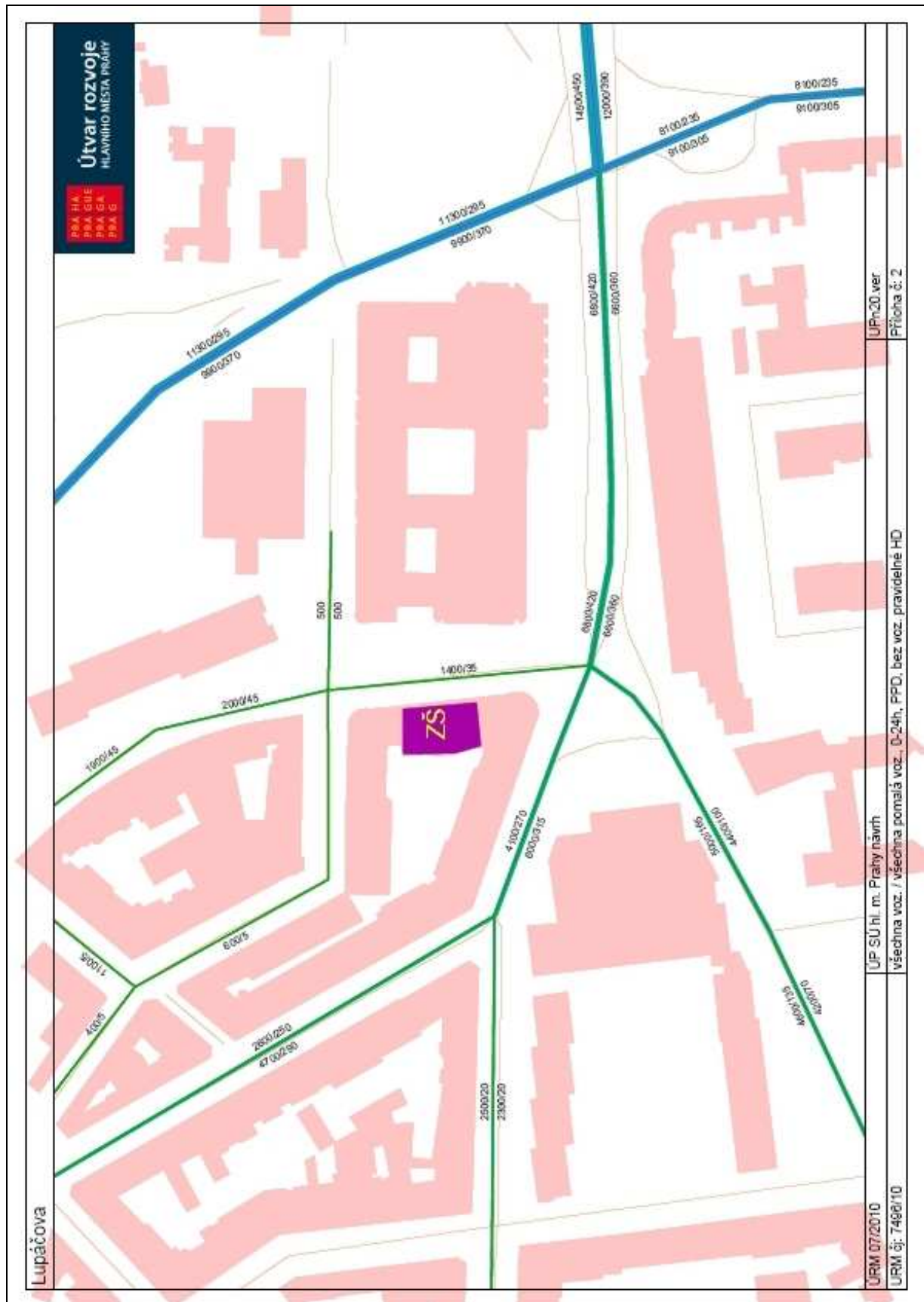
Řešené území není přesně ohraničeno. Lze však konstatovat, že zahrnuje centrální část Prahy 3 – Žižkov. Základní škola je umístěna v ulici Lupáčova v blízkosti kapacitních a dopravně zatížených komunikací centra města – ul. Táboritská, Prokopova a Rokycanova. Provoz před školou je poměrně značný a je zatížen i autobusovou dopravou Hotelu Olšanka. Schéma širších vztahů je znázorněno na obrázku 1.



Obrázek 1: Schéma širších vztahů okolí ZŠ Lupáčova (zdroj www.mapy.cz)

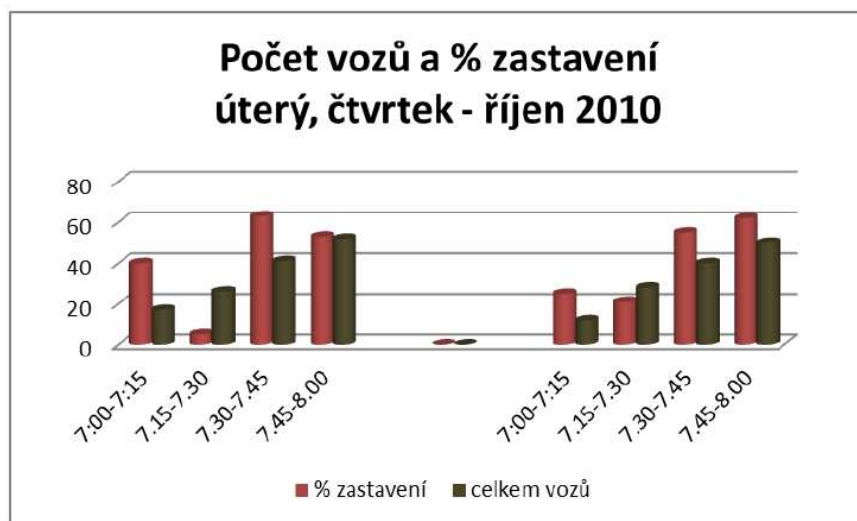
4.2 INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

Nejzatíženější komunikací v okolí ZŠ Lupáčova, jsou ulice Táboritská, Prokopova, Rokycanova a ulice Jičínská. V rámci této studie nebyl dopravní průzkum prováděn. Modelové zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou zadaného okolí poskytl Útvar rozvoje hl. m. Prahy. Na obrázku 2 je zobrazen kartogram modelového zatížení v okolí ZŠ Lupáčova v období cca roku 2020. Výpočty intenzit automobilové dopravy byly provedeny souborem programů PVT – VISION.



Obrázek 2: Kartogram modelového zatížení vybraných komunikací v okolí ZŠ Lupáčova ve výhledovém období

Intenzity dopravy v současném stavu v Lupáčově ulici před školou byly ověřeny i krátkodobým dopravním průzkumem v ranní špičce běžného pracovního dne v říjnu 2010 (sčítání provedli žáci školy). Kromě počtu projíždějících vozidel byla zaznamenávána i cílová doprava, tj. počet vozidel, která u ZŠ zastaví (z důvodu vystoupení žáka školy).



Obrázek 3: Intenzity dopravy a podíl cílové dopravy v Lupáčově ulici před školou (ranní dopravní špička, říjen)

4.3 DOPRAVNÍ NEHODOVOST

Podklady o nehodovosti v okolí ZŠ Lupáčova byly získány od Policie České republiky (z internetové databáze www.jdvm.cz/pcr). K dispozici jsou data o celkovém počtu nehod a jejich následcích na uzlových křižovatkách a sledovaných úsecích od roku 2007. Přehled nehod je v tabulce 1.

Počet nehod a jejich následky v okolí ZŠ Lupáčova				
Křižovatka Táboritská x Lupáčova	2007	2008	2009	2010
Počet DN	10	5	4	4
Následky (SZ/TZ/LZ)	0/0/4	0/0/0	0/0/0	0/0/1
úsek před školou ul. Lupáčova	2007	2008	2009	2010
Počet DN	1	0	1	1
Následky (SZ/TZ/LZ)	0/0/0	0/0/0	0/0/0	0/0/0
Křižovatka Olšanské nám.	2007	2008	2009	2010
Počet DN	17	27	8	7
Následky (SZ/TZ/LZ)	0/0/0/	0/0/2	0/11	0/10
křižovatka Prokopova x Rokycanova	2007	2008	2009	2010
Počet DN	1	3	2	3
Následky (SZ/TZ/LZ)	0/0/0	0/0/0	1/0/0	0/0/1
křižovatka Milíčova x Sladkovského nám.	2007	2008	2009	2010
Počet DN	5	5	1	2
Následky (SZ/TZ/LZ)	0/0/0	0/0/0	0/1/0	0/0/0
Křižovatka Lipanská x Seifertova	2007	2008	2009	2010
Počet DN	7	3	2	0
Následky (SZ/TZ/LZ)	0/0/1	0/0/1	0/0/0	0/0/0

Tabulka 1: Počet nehod v a jejich následky (SZ = smrtelné zranění, TZ = těžké zranění, LZ = lehké zranění).

Z uvedené tabulky vyplývá, že nejvíce nehod se odehrává na křižovatce Olšanské náměstí. V tomto místě došlo od roku 2007 do 31.8.2010 k celkem 59 nehodám. Důležitým zjištěním je, že v okolí ZŠ Lupáčova k dopravním nehodám dochází a mnohdy jsou účastníci nehod i chodci.

Od roku 2007 se evidence dopravních nehod uskutečňuje pomocí GPS. Díky nové evidenci je možné graficky zobrazit počet a umístění dopravní nehody na sledovaných komunikacích. Grafický výstup dopravních nehod v okolí ZŠ Lupáčova je zobrazen na obrázku 2.



Obrázek 4: Grafické zobrazení nehodovosti od 1.1.2007 do 31.8.2010 (zdroj: Policie ČR, <http://maps.idvm.cz>).

4.4 VÝSLEDKY MAPOVÁNÍ

V rámci mapování nebezpečných míst byli osloveni žáci základní školy. Mapování bylo provedeno v rámci Školního plánu mobility. Celkem se mohlo zúčastnit 540 žáků a 36 pedagogů (vychovatelů). Počet vrácených a hodnocených map byl 338. Souhrn odpovědí byl zakreslen do přehledné mapy, barevně byl rozlišen důvod proč se žák na daném místě necítí bezpečně. Přehled rizikových lokalit a četnost výskytu je shrnuta v tabulce v **Příloze 7** a zakreslena v mapovém podkladu v **Příloze 8**.

V rámci mapování bylo vyhodnoceno celkem 7 nejvíce problémových míst, kde se žáci necítí bezpečně. Nejčtenější připomínky se logicky týkaly bezprostředního okolí školy, kde se pohybuje nejvíce žáků. Nejčastěji byla označena křižovatka u školy (Táboritská x Lupáčova x Ondříčkova) a křižovatka Olšanské náměstí, kde si žáci stěžovali především na vysokou rychlost projíždějících vozidel u přechodu pro chodce a také na neohledupnost řidičů a na krátkou fázi zelené pro chodce.

Výsledky mapování - nejčastěji označovaná místa s popisem problémů jsou uvedeny v tabulce 2.

Přehled nejčastěji označovaných míst žáky ZŠ Lupáčova			
Číslo	Ulice / Křižovatka	Popis problému	Četnost
1	křiž. Táboritská x Lupáčova, u školy	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neošetřený přechod pro chodce před školou, vysoká rychlost řidičů z Ondříčkovy ul. zleva při zelené fázi na přechodu pro chodce, ▪ Velká frekvence a rychlost aut, neohledupnost, nerespektování chodců, ▪ Čekání dětí před školou, ▪ Semaforey bez šipek ▪ Krátká fáze pro chodce, ▪ Malé úzké ostrůvky bez zábradlí, ▪ Absence policistů v odpoledních hodinách pro bezpečnost a regulaci dopravy s parkováním u školy. 	192x
2	křiž. Olšanské nám.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Velmi krátká fáze pro chodce, ▪ Odbočování aut zleva při fázi pro chodce, ▪ Vysoká rychlost řidičů a frekvence aut 	190x

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rušnost. 	
3	křiž. Rokycanova, Prokopova	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Problém s odbočováním – zelená fáze pro chodce i auta, ▪ Chybějící semaforey, ▪ Špatné přechody pro chodce, ▪ Nedokončené stavby-staveniště, ▪ Chybí chodníky, ▪ Nedodržování rychlosti jízdy aut, ▪ Rušnost, ▪ Auta jezdí na červenou, ▪ Nerespektování chodců. 	48x
4	Zastávka Lipanská a Seifertova	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Chybí světelná signalizace na zastávkách pro chodce a auta, ▪ Není přechod pro chodce, ▪ Malý nezabezpečený ostrůvek. 	24x
5	křiž. Milíčova ul. – Sladkovského nám.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Křižovatka bez SSZ, ▪ Velký provoz a vysoká rychlost aut, ▪ Chybí přechod pro chodce. 	8x
6	parkování před školou	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jednosměrná ul., auta zaparkovaná blízko sebe, špatná organizace policistů zejména ráno ▪ Při vysazování dětí do školy-netolerance, nepochopení - ženou je pryč, frmol, není často, kde dítě do školy vysadit, nemožnost stání při vyzvedávání dětí ze školy, ▪ Parkování vozidel proti škole, couvajících aut, ▪ Ranní nájezdy rodičů s dětmi, průjezd busů i nákl. vozů, ▪ Špatná viditelnost zejména dětí přes zaparkovaná auta, ▪ Parkování na přechodech pro chodce, ▪ Nemožnost parkování rodičů dětí u školy! 	36x
7	ul. Roháčova, Křišťanova	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Chybí světelná signalizace, ▪ Vysoká rychlost vozidel a velký provoz. 	12x

Tabulka 2: Výsledky mapování - Přehled nejčastěji označovaných míst žáky ZŠ Lupáčova

Z uvedené tabulky je patrné, že většina konfliktů se odehrává na křižovatkách v okolí základní školy. Mezi hlavní nedostatky dle mínění respondentů se především řadí:

- problematická světelná signalizace na řízených přechodech pro chodce (krátká zelená fáze pro pěší, popř. současně se zelenou fází pro odbočující vozidla),
- vysoká rychlost projíždějících vozidel,
- parkování, špatné rozhledové poměry,
- nezabezpečené přechody pro chodce, popř. chybějící přechody.

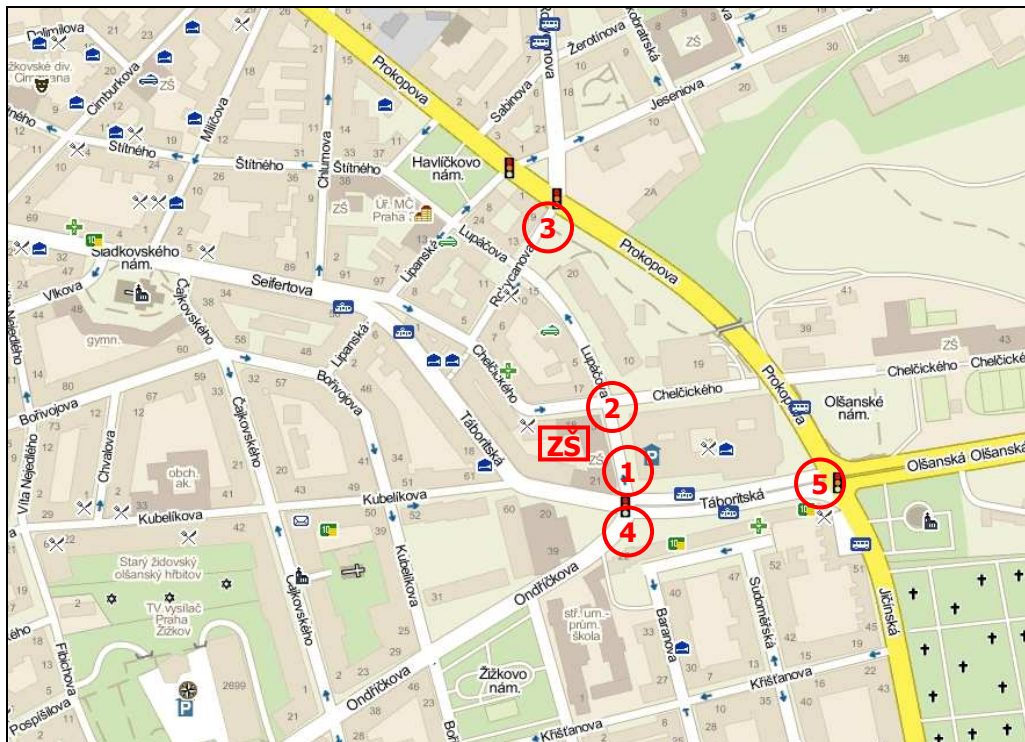
4.5 RIZIKOVÉ LOKALITY

Podněty získané ze Školního plánu mobility byly prověřeny prohlídkou dané oblasti.

Při prohlídce byly na mnohých místech shledány obdobné nedostatky, jaké byly označeny respondenty. Kromě zmíněných problémů bylo zjištěno, že v celé oblasti chybí prvky k rozvoji a podpoře cyklistické dopravy. Při prohlídce dané lokality byly mj. zjištěny následující nedostatky:

- v okolí školy je řada přechodů pro chodce bez ochranných prvků, mnohdy příliš dlouhých, na světelně řízených přechodech funguje současně zelená fáze pro chodce i pro odbočující vozidla,
- obecně je v okolí školy nedostatek parkovacích míst, což vede v ranní a odpolední dopravní špičce k dopravním problémům (nerespektování DZ),
- systém jednosměrných komunikací zavádí do oblasti školy vozidla, která mají vůči školy pouze charakter tranzitu, zvyšují celkové intenzity dopravy,
- problematický je provoz cílové dopravy do Hotelu Olšinka (podzemní garáže a zejména odstavování autobusů).

Závěrem lze konstatovat, že žáci označili rizikové lokality výstižně. S přihlédnutím ke zjištěným intenzitám dopravy, statistice dopravní nehodovosti a k výsledkům dotazníkového šetření, považujeme z pohledu nejvíce zranitelných účastníků (chodců) za důležité zabývat se v návrhové části následujícími lokalitami (jejich umístění je na obrázku 5):



Obrázek 5: Schéma řešených míst v okolí ZŠ Lupáčova (zdroj www.mapy.cz)

1. Prostor před školou – ulice Lupáčova:

Popis místa: Na vjezd do jednosměrné Lupáčovy ulice je přechod pro chodce délky cca 8,0m. Jedná se o přechod řízený světelnou signalizací (v rámci signalizace křižovatky Táboritká x Ondříčkova x Lupáčova), bez dělicích ostrůvků a jiných bezpečnostních prvků. Po pravé straně parkují podélně, resp. šikmo vozidla, po levé je umístěno zábradlí v prostoru před školou. V době ranní a odpolední špičky však vozidla parkují i po levé straně a vznikají tak nebezpečné situace.

Stížnosti respondentů: Žáci upozorňovali na nešetřený přechod pro chodce, krátkou zelenou fázi na přechodu pro chodce, na netoleranci řidičů. Rizikové situace vznikají zejména při vysazování a odvážení dětí do/ze školy. A také obtížné parkování (částečně).

Nedostatky shledané při prohlídce: Problematický je provoz před školou v době ranní špičky (dovážení dětí do školy) a odpoledne (při jejich vyzvedávání). Parkující vozidla v Lupáčově tvoří překážku v rozhledu pro pěší (děti).

2. Křižovatka Chelčického x Lupáčova:

Komplikací v tomto prostoru je vjezd (a výjezd) do podzemních garáží Hotelu Olšanka a zejména plocha pro odstavování zájezdových autobusů v JV kvadrantu křižovatky Lupáčova x Chelčického, vč. manévru couvajících autobusů atd.



Obrázek 6: Pohled na prostor před vchodem do ZŠ Lupáčova z Táboritřské ulice (po úpravě na šikmé parkovací stání)



Obrázek 7: Pohled na křižovatku Chelčického x Lupáčova (parkování autobusů)

3. Křižovatka Prokopova x Rokycanova:

Popis místa: Jedná se o průsečnou, světelně řízenou křižovatku. Na dvou ramenech křižovatky jsou vyznačeny přechody pro chodce.

Stížnosti respondentů: Žáci, kteří se zúčastnili dotazníkového šetření, upozorňovali především na shodu zelené fáze na přechodu pro chodce na ulici Rokycanova a odbočujících vozidel (vpravo), dále na vysokou rychlost projíždějících vozidel, a příliš krátkou fázi zelené na přechodu. Kromě jiného se jeví jako problematické i porušování předpisů (průjezdy na červenou).

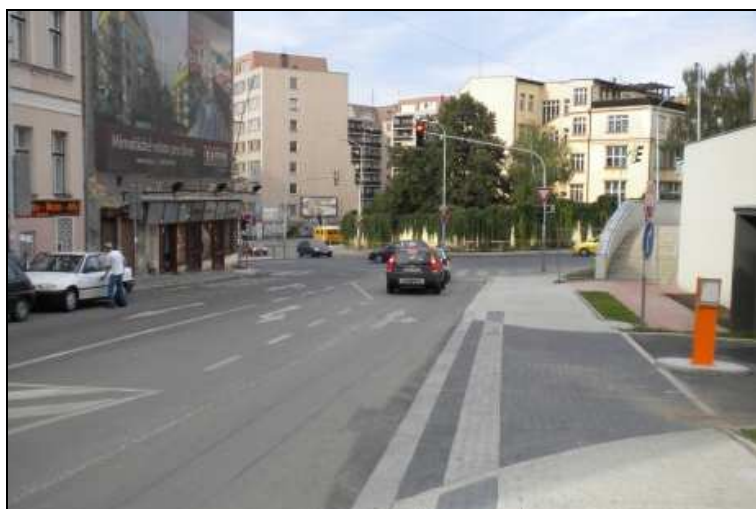
Nedostatky shledané při prohlídce: Hlavním nedostatkem křižovatky je umístění přechodu pro chodce přes Rokycanovu ulici směrem k Lupáčově. Přechod pro chodce (ač signalizovaný) je v bezprostřední blízkosti Prokopovy ulice (3 průběžné jízdní pruhy). Řidiči odbočující vpravo do Rokycanovy (zelená fáze) najíždějí do přecházejících chodců. Tento problém patrně platí i pro období s vypnutou signalizací. Situaci zhoršuje i vjezd do nově vybudovaných podzemních garáží, při jejich plném provozu lze předpokládat i zvýšení intenzity dopravy.



Obrázek 8: Křižovatka Prokopova x Rokycanova



Obrázek 9: Přechod pro chodce na křižovatce Prokopova x Rokycanova



Obrázek 10: Pohled pro chodce z Lupáčovy ulice na křižovatku Prokopova x Rokycanova (vpravo vjezd do podzemních garáží)

4. Křižovatka Táboritská x Ondříčkova a přechod pro chodce na ulici Ondříčkova:

Popis místa: Jedná se o poměrně rozlehlou průsečnou křižovatku se světelným signalizačním zařízením, po ulici Táboritské je vedena tramvajová doprava. Přechody pro chodce jsou na všech ramenech křižovatky, doprava je zčásti „kanalizována“ pomocí ostrůvků.

Stížnosti respondentů: Stížnosti respondentů se týkají vysoké rychlosti projíždějících vozidel, to se týká odbočující zleva z Ondříčkovy ulice, když mají děti zelenou fázi na přechodu, nerespektování chodců a bezohlednost řidičů, krátká fáze pro chodce.

Nedostatky shledané při prohlídce: Křižovatka je rozlehlá, rychlost projíždějících vozidel tomu odpovídá. Vzhledem k intenzitám dopravy je signalizace nastavena tak, aby byla uspokojena poptávka, kolizní situace nastávají při snaze řidičů vozidel opustit křižovatku a přitom „najíždějí“ do přecházejících chodců. Z hlediska pěších vazeb je pro chodce poměrně komplikovaný směr už Lupáčovy do Ondříčkovy ulice (chybějící chodník podél Ondříčkovy od křižovatky s Táboritskou po dělený přechod pro chodce u Žižkova náměstí).



Obrázek 11: ul. Křižovatka Táboritská x Lupáčova x Ondříčkova



Obrázek 12: Pohled na přechod pro chodce na ul. Táboritská



Obrázek 13: ul. Táboritská z Ondříčkovy ulice



Obrázek 14: Ondříčkovy ulice od křižovatky Táboritská x Ondříčkovy



Obrázek 15: Pěchod pro chodce na ulici Ondříčkovy

4. Křižovatka Olšanské náměstí:

Popis místa: Jedná se o poměrně rozlehlou průsečnou křižovatku se světelným signalizačním zařízením, po ulici Táboritské (resp. Olšanské) a Jičínské je vedena tramvajová doprava. Přechody pro chodce jsou na všech ramenech křižovatky, doprava je zčásti „kanalizována“ pomocí ostrůvků.

Stížnosti respondentů: Žáci, kteří se zúčastnili dotazníkového šetření zde upozorňovali především na krátkou fázi zelené na přechodech pro chodce a shodu zelené fáze na přechodu a zelené pro odbočující vozidla.

Nedostatky shledané při prohlídce: Křižovatka je vzhledem k vysokým intenzitám vozidel (i chodců) na hranici kapacity. Situaci „komplikuje“ i vedení tramvajové trati na třech ramenech křižovatky.



Obrázek 16: Pohled na křižovatku Olšanské náměstí

5 NAVRHOVANÉ ÚPRAVY

Navrhované úpravy vycházejí z výsledků dotazníkového šetření oslovených respondentů a z analýzy dopravní situace in-situ, analýzy dopravní nehodovosti a intenzit dopravy. Lze konstatovat, že respondenti označili mnohé problémy přesně a odhalili mnoho konfliktních a rizikových míst. V následujících kapitolách jsou popsána navrhovaná opatření a k nim je doložena příslušná grafická příloha.

Je důležité zdůraznit, že jde pouze o ideové náměty jak problémy řešit, ty musí být v další fázi rozpracovány a zpřesněny v projektové dokumentaci, a to i na základě dalších podrobnějších podkladů (např. geodetické zaměření, vedení inženýrských sítí, vlastnictví pozemků apod.).

5.1 PROSTOR PŘED ŠKOLOU – ULICE LUPÁČOVA

Ze zmíněných závad v okolí základní školy patří toto místo bezesporu k nejzávažnějším, jelikož s ním přichází do styku téměř každý žák základní školy. Z tohoto důvodu doporučujeme místu věnovat velkou pozornost.

Během zpracování konceptu studie a projednání bylo diskutováno mnoho variant řešení, nakonec jsou v této závěrečné zprávě publikovány tři varianty.

V první variantě spočívá úprava ve zúžení jednosměrné ulice na 3,5m a ve zkrácení a mírném odsazení přechodu pro chodce přes Lupáčovu ulici. Zároveň se navrhuje upravit tvar křižovatky Táboritká x Lupáčova, osadit ochranné zábradlí. Před křižovatkou Chelčického x Lupáčova je vytvořena směrová šikana ke zpomalení projíždějících vozidel a za ní jsou doplněna dvě podélná parkovací stání v systému K+R.

Graficky je úprava znázorněna v **příloze 1**.

Ve druhé variantě je navržena obdobná úprava - zúžení jednosměrné ulice na 3,5m a zkrácení přechodu pro chodce přes Lupáčovu ulici. Zároveň se však zvyšuje plocha komunikace tak, aby projíždějící vozidla byla nucena snížit rychlost pro fyzickou překážku. Přechod pro chodce se odsazuje dále od křižovatky, úprava počítá s tím, že by se jednalo o neřízený přechod. Navrhuje se upravit křižovatku Táboritká x Lupáčova (geometrie) a osadit ochranné zábradlí. Před křižovatkou Chelčického x Lupáčova se doplňují celkem tři podélná parkovací stání v systému K+R.

Graficky je úprava znázorněna v **příloze 2**.

Třetí varianta zasahuje do organizace dopravy v širších vztazích. Spočívá v tom, že by se Lupáčova ulice před školou zaslepila a příjezd v podstatě jen cílové dopravy do oblasti křižovatky Chelčického x Lupáčova by se realizoval ulicí Chelčického. Znamenalo by to ovšem poměrně náročnou rekonstrukci křižovatky Prokopova x Chelčického (dnes zaslepeno) tak, aby bylo možné odbočování vpravo z Prokopovy od severu do Chelčického k Olšance a od Olšanky vpravo na Prokopovu k Olšanskému náměstí). Minimálně pro autobusy by to byla jediná přístupová cesta. Osobní doprava by patrně mohla ve zmenšené míře využít stávající objezd Rokycanovou a Chelčického ulicí, ale k tomu by bylo potřeba upravit SSZ na křižovatce Prokopova x Rokycanova tak, aby bylo možné levé odbočení z Prokopovy od Olšanského náměstí do Rokycanovy. Lupáčova by byla v krátkém úseku před vjezdem do podzemních garáží Olšanky obousměrná. Prostor před školou by byl upraven tak, aby bylo možné zásobování školy.

Pro napojení oblasti by bylo vhodnější upravit na obousměrnou Lupáčovu ulici mezi Chelčického a Rokycanovou, ale to by znamenalo úbytek parkovacích míst před okrskem Policie ČR, což se jeví jako nereálné.

Graficky je úprava znázorněna v **příloze 3**.

5.2 KŘÍŽOVATKA PROKOPOVA X ROKYCANOVA

Navrhované úpravy spočívají ve „vytažení“ nárožních hran křižovatky. Tím dojde ke zkrácení přechodu pro chodce. Zároveň navrhuje přechod odsunout dále od křižovatky tak, aby odbočující vozidla měla prostor opustit křižovatku a nebyla nucena „najíždět“ do chodců. Zároveň doporučujeme upravit SSZ tak,

aby chodci (zelená fáze) nevstupovali do zelené odbočujících vozidel, zároveň by mohlo být doplněn blikající žlutý signál S4 jako upozornění na chodce pro odbočující řidiče. Přechod je upraven tak, že je vložen dělicí ostrůvek.

Na opačné straně ulice u křižovatky Lupáčova x Rokycanova doporučujeme vložit místo pro přecházení se středním dělicím ostrůvkem.

I přesto, že v křižovatce Prokopova x Rokycanova dochází ke snížení počtu řadicích pruhů, měla by křižovatka vyhovět z kapacitního hlediska na požadované intenzity dopravy.

Graficky je úprava znázorněna v **příloze 4**.

5.3 KŘIŽOVATKA TÁBORITSKÁ X ONDŘÍČKOVA X LUPÁČOVA – PŘECHOD NA UL. ONDŘÍČKOVA

Na křižovatce navrhujeme úpravu tvaru ve dvou variantách. Zásadní je úprava tvaru tak, že budou vysazeny chodníkové plochy a osazeno ochranné zábradlí na ulici Lupáčova a dále bude nahrazen „bypass“ pro pravé odbočení z Táboritské do Ondříčkovy odbočovacím pruhem (přímo + vpravo). Namísto bypassu navrhujeme doplnit chodník podél Ondříčkovy až ke stávajícímu dělenému přechodu pro chodce u Žižkova náměstí.

Úprava je zpracována pro 2 varianty, a to se stávajícím režimem dopravy (průjezdná Lupáčova ulice) a se zaslepením Lupáčovy. Tomu se přizpůsobují řadicí pruhy v křižovatce. Tato úprava by umožnila přímější propojení pro pěší ve směru od Lupáčovy na Žižkovo náměstí. Znamenalo by to ovšem rekonstrukci křižovatky a zásadní úpravy SSZ celé křižovatky.

Řešení je schématicky znázorněno v **příloze 5** a v **Příloze 6**.

5.4 OLŠANSKÉ NÁMĚSTÍ

Doporučujeme hledat možnosti úpravy světelné signalizace tak, aby v rámci zachování průjezdnosti křižovatky (kapacita) byly nalezeny rezervy pro bezpečnější pohyb pěších. Tj. úpravu signálních plánů tak, aby se v případě nároku na chodeckou zelenou fázi uměle pozdržel začátek volna vozidlových signálů.

6 ZÁVĚR

V rámci této studie byly zhodnoceny náměty žáků základní školy Lupáčova na Praze 3. Přípomínky byly porovnány se statistikou dopravní nehodovosti, intenzitou dopravy a prohlídkou celé oblasti.

Lze konstatovat, že v řešeném území byla popsána celá řada závad z hlediska bezpečnosti provozu, a to s váhou na nejvíce zranitelné účastníky – chodce. Tato studie je ideovým námětem, jak lze problematická místa z hlediska bezpečnosti provozu řešit.

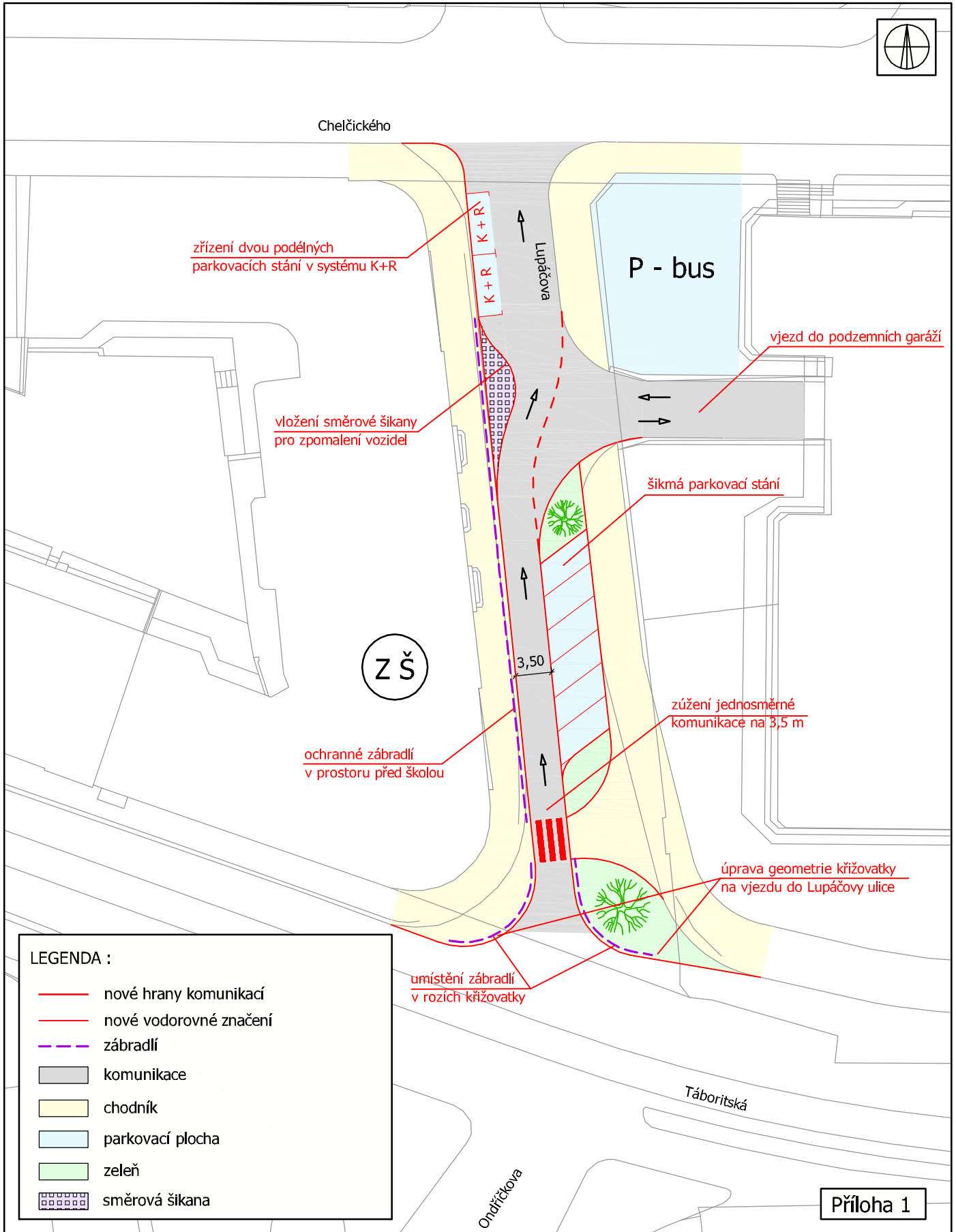
Výsledkem studie je doporučení k úpravám, které se jeví jako nejdůležitější a které by měly přispět ke zvýšení bezpečnosti chodců (žáků při cestě do školy).

Studie slouží jako podklad pro městskou část Praha 3 a Magistrát hlavního města Prahy, ve kterém jsou náměty na řešení kritických míst a názor jak tyto problémy řešit. Detaily jednotlivých opatření musí být řešeny v rámci dalších stupňů projektové dokumentace.

V Liberci, v listopadu 2010

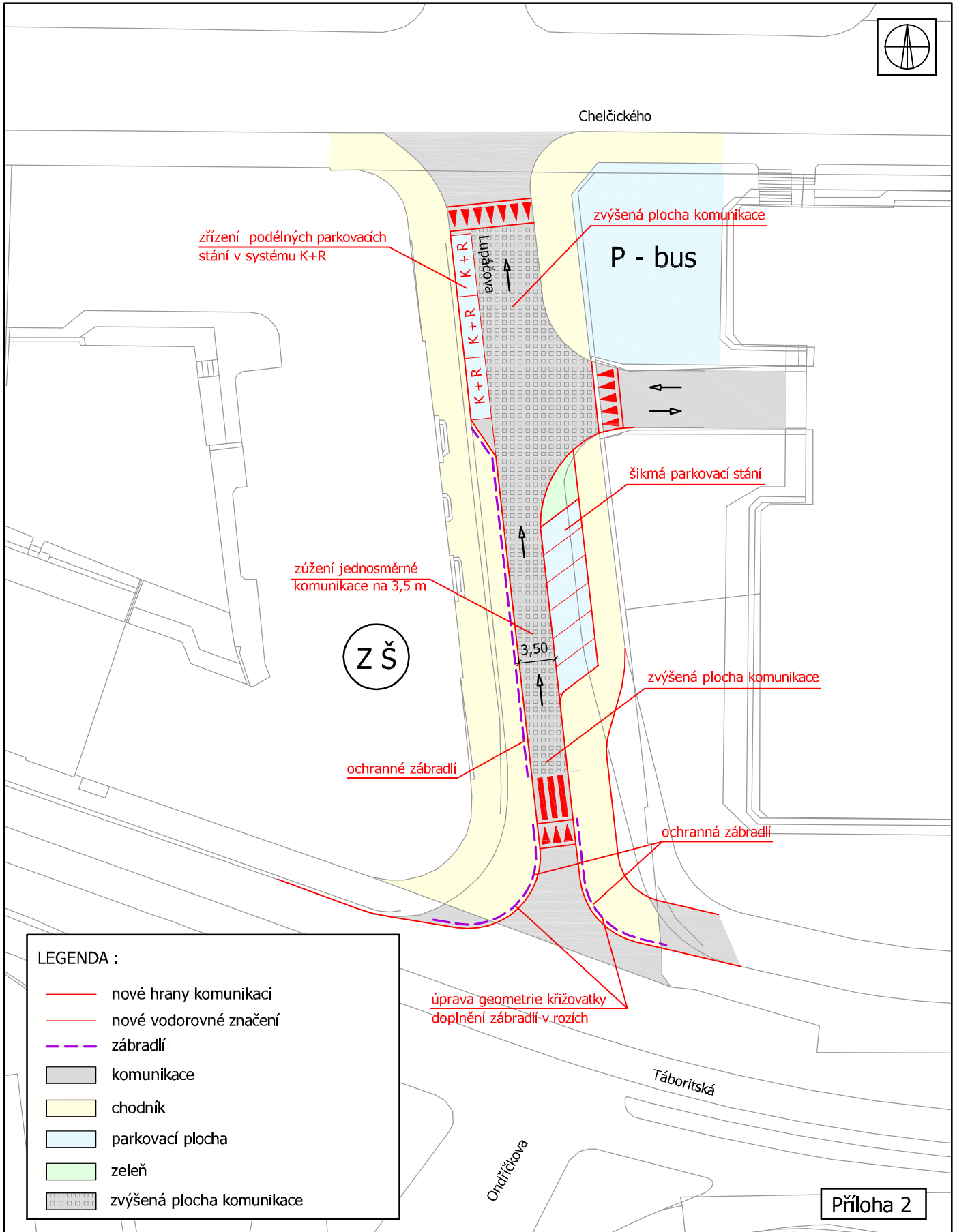
NAVRHOVANÉ ÚPRAVY - LUPÁČOVA - VARIANTA 1

měřítko: 1 : 500



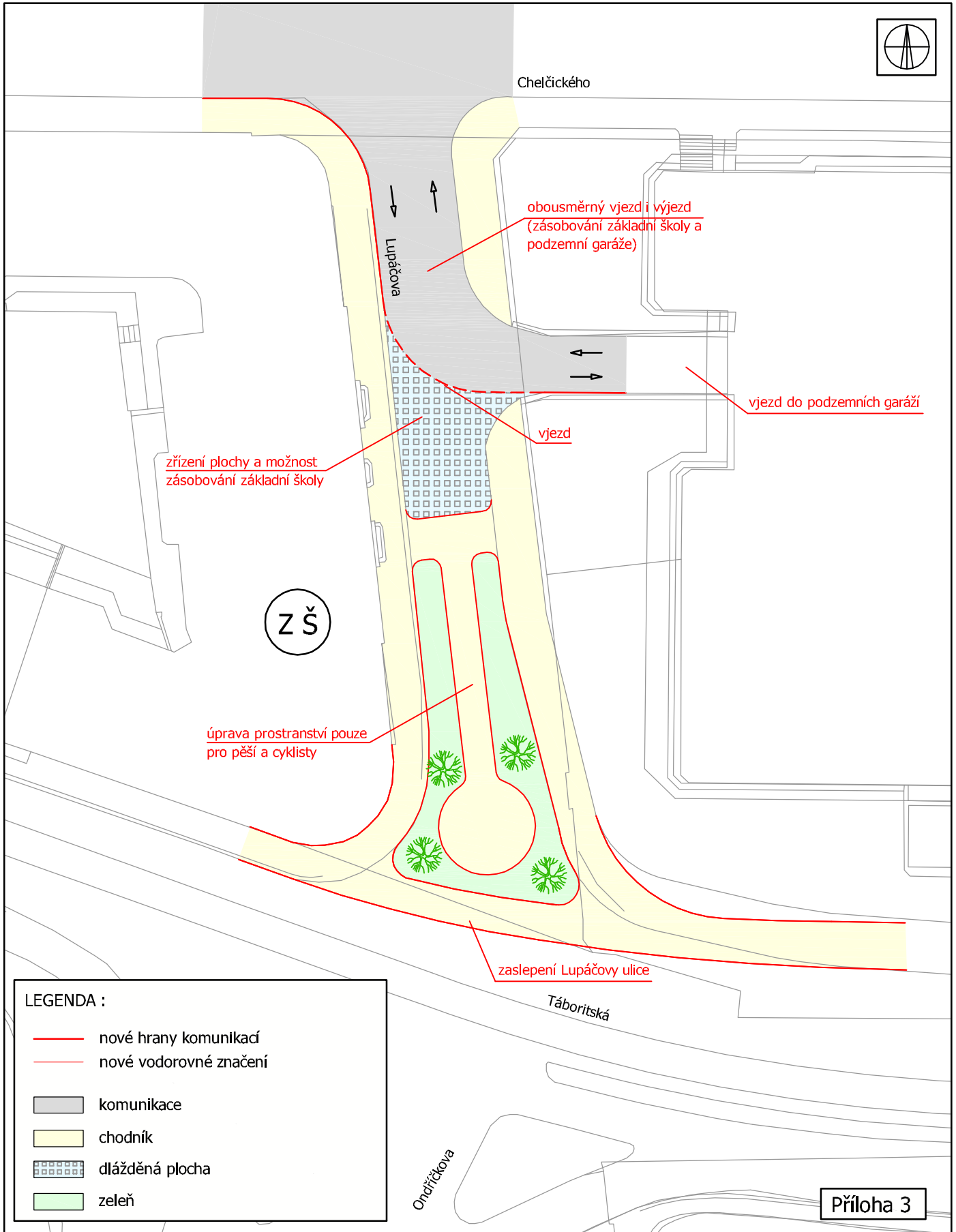
NAVRHOVANÉ ÚPRAVY - LUPÁČOVA - VARIANTA 2

měřítko: 1 : 500



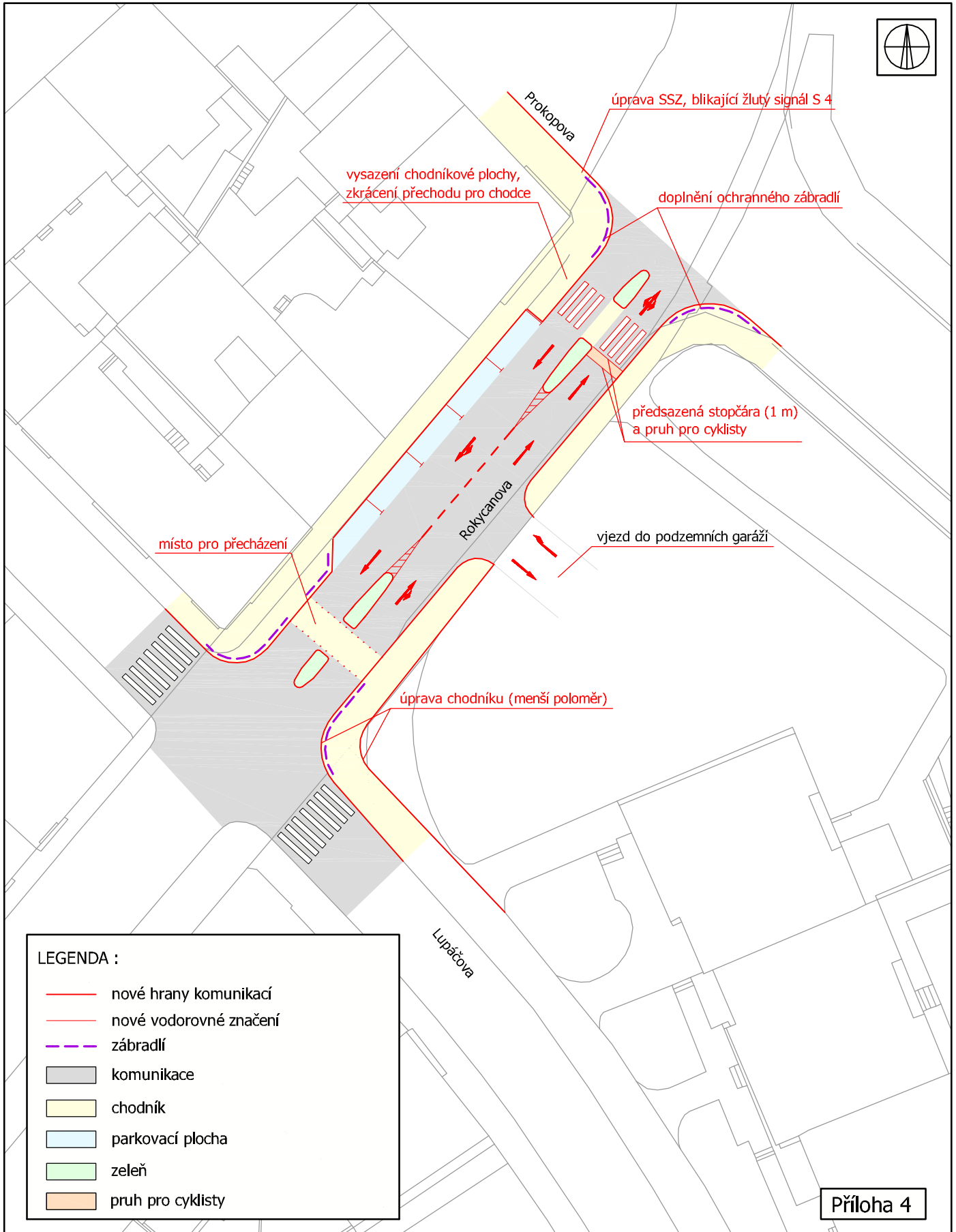
NAVRHOVANÉ ÚPRAVY - LUPÁČOVA - VARIANTA 3

měřítko: 1 : 500



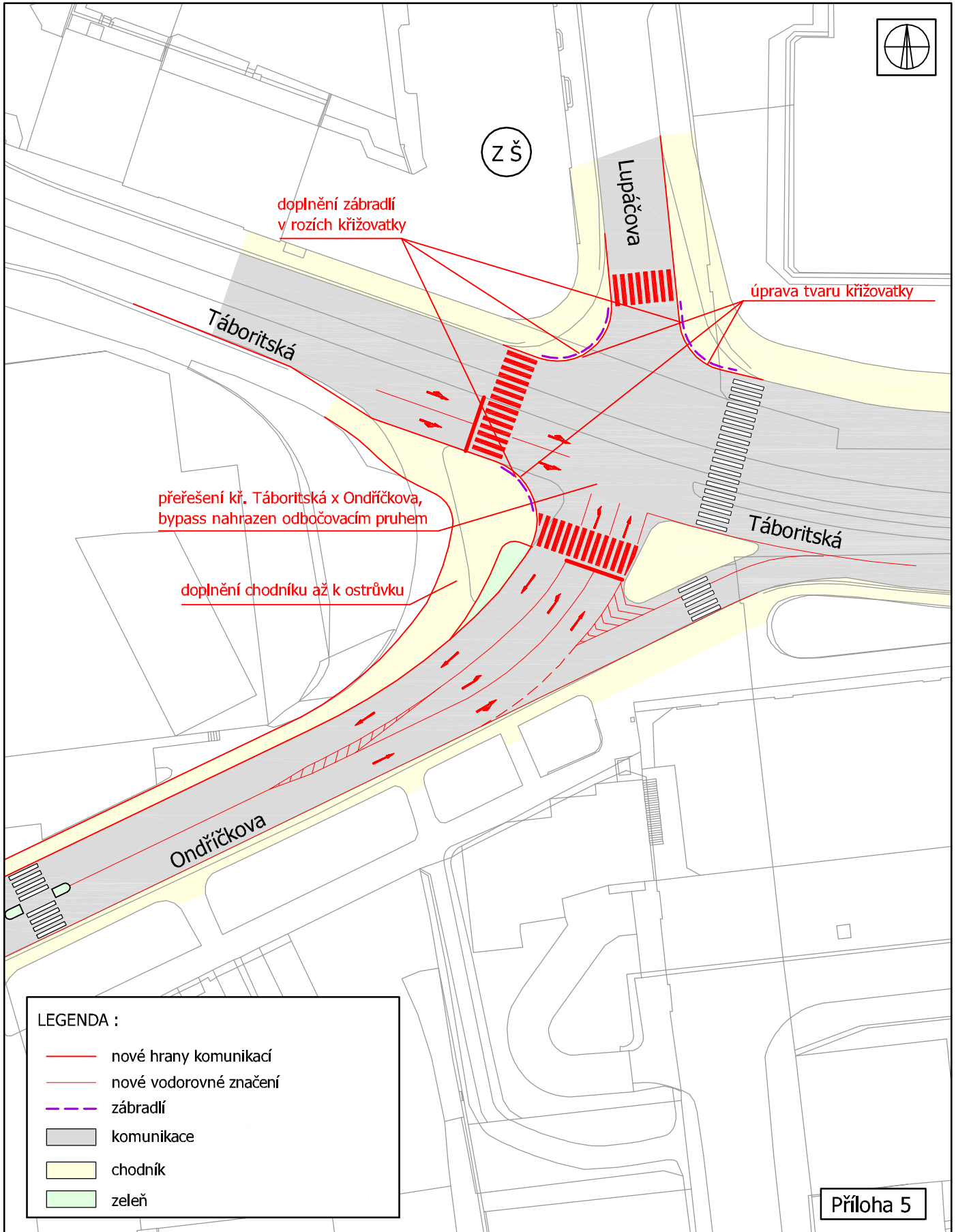
NAVRHOVANÉ ÚPRAVY - KŘÍŽOVATKA PROKOPOVA x ROKYCANOVA

měřítko: 1 : 500



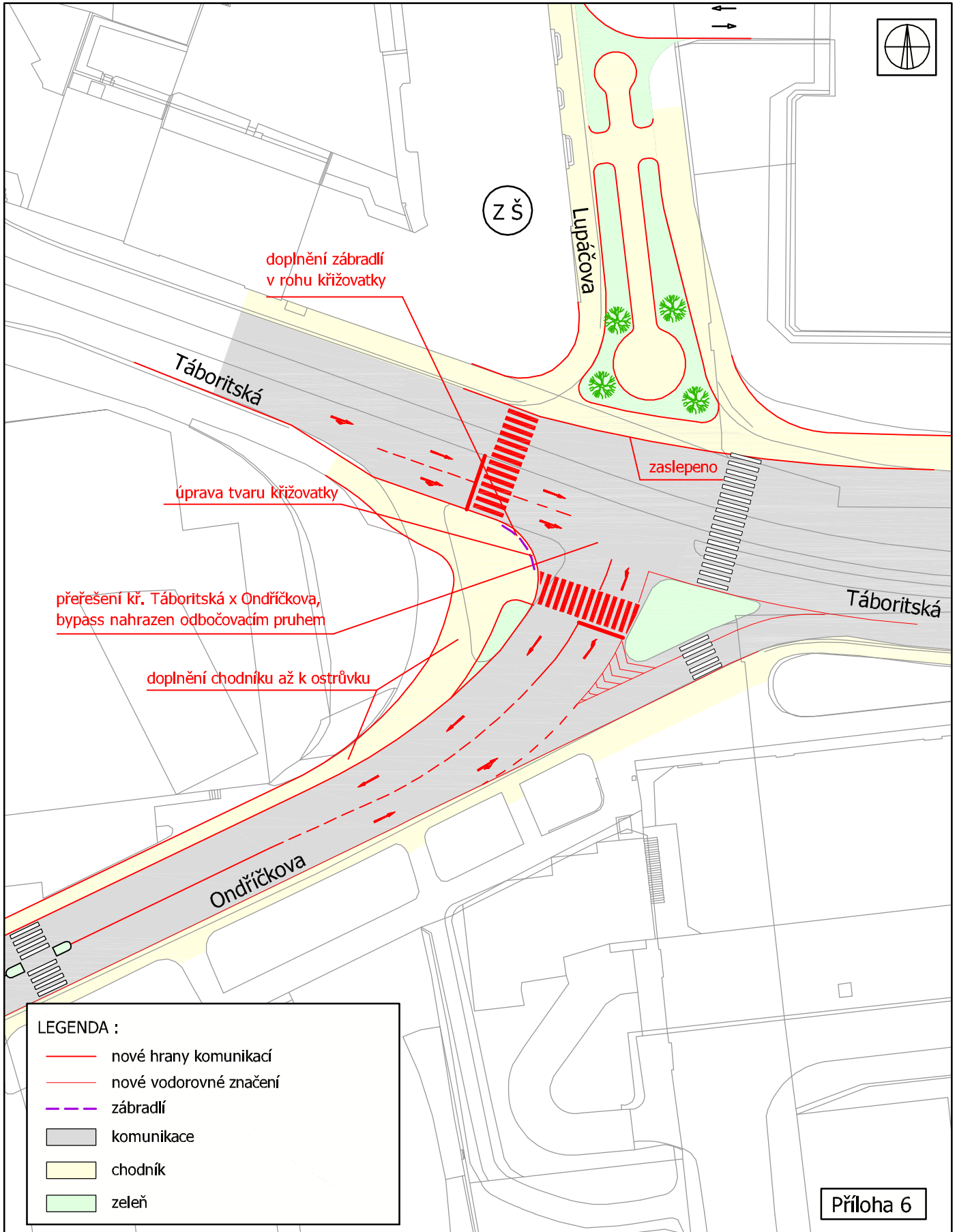
NAVRHOVANÉ ÚPRAVY - ONDŘÍČKOVA - VARIANTA 1

měřítko: 1 : 750



NAVROVANÉ ÚPRAVY - ONDŘÍČKOVA - VARIANTA 2

měřítko: 1 : 750



PŘEHLED POČTU RIZIK NA NEJZATÍŽENĚJŠÍCH LOKALITÁCH V OKOLÍ ŠKOLY

PŘEHLED FREKVENCÍ JEDNOTLIVÝCH VAD NA NEJEXPONOVANĚJŠÍCH MÍSTECH V OKOLÍ ŠKOLY:

Lokace	Zelená	Červená	Žlutá	Oranžová	Modrá	Fialová	Černá
U školy	42	150	36	6	0	6	3
Olšanské n.	45	42	39	0	3	6	0
Rokycanova, Prokopova	21	60	27	15	9	3	3
Zast.Lipanská	0	9	21	15	0	12	3
Na Floře	6	9	27	0	0	0	0

Tato čísla znamenají zanesení všech barevných puntíků - nebezpečných míst - žáky naší školy do třídních map.

Zelená - zelená pro chodce svítí příliš krátkou dobu-nestačím přejít vozovku

Červená - i když pro chodce na přechodu svítí zelená, auta vjíždějí na přechod zejména při odbočování doprava – netrpělivost a neohleduplnost řidičů

Žlutá - auta tudy jezdí příliš rychle nebo nedodržují příkázanou rychlost

Oranžová - velmi nepřehledná komunikace - nevidím přes zaparkovaná auta

Modrá - při výhledu na komunikaci mi vadí kontejnery na odpadky

Fialová - jiné (v zimě neudržovaný chodník a přechod - náledí, psí výkaly, úzký chodník, nepořádek, bojím se tudy chodit, nepřizpůsobiví občané...)

Černá - přechod chybí nebo je nedostatečně označen

VÝSLEDNÁ MAPA RIZIKOVÝCH LOKALIT

