



PRAHA 2

DOPRAVNĚINŽENÝRSKÝ PODKLAD PRO ARCH. SOUTĚŽ – ŽELEZNIČNÍ MOST NA VÝTONI

Objednatel

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

Vypracoval

Jana Jíšová
Petr Ivasienko
Josef Filip
Petr Vopalecký

Kontroloval/vedoucí projektu

Ing. Josef Filip, Ph.D.

Číslo zakázky

19-054

Datum

únor 2021

1

PRAHA 2

SHRNUTÍ



Objednatel

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

Vypracoval

Jana Jíšová
Petr Ivasienko
Josef Filip
Petr Vopalecký

Kontroloval/vedoucí projektu

Ing. Josef Filip, Ph.D.

Číslo zakázky

19-054

Datum

únor 2021

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE 3

1.1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE PROJEKTU3

1.2. ÚDAJE O OBJEDNATELI3

1.3. ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE3

2. ÚVOD 4

3. DOPRAVNĚINŽENÝRSKÝ POHLED 6

4. PREFEROVANÁ VARIANTA USPOŘÁDÁNÍ A JEJÍ ASPEKTY DOPRAVNÍHO USPOŘÁDÁNÍ 7

5. PROJEDNÁNÍ ČÁSTÍ A VARIANT 8

6. ZÁVĚRY Z PROJEDNÁNÍ 8

7. DOPORUČENÍ DOPRAVNĚINŽENÝRSKÉ STUDIE PRO SOUTĚŽ 8

PŘÍLOHY:

SITUACE PREFEROVANÉHO DI ŘEŠENÍ

ČÁST 2

GRAFICKÉ PŘÍLOHY ČÁSTI 2

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. Základní údaje projektu

Název: Dopracování dopravní řešení ulic na Výtoni
Místo: Hlavní město Praha
Katastrální území: Nové Město, Vyšehrad
Charakter: Dopravní řešení

1.2. Údaje o objednateli

Objednatel: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
Vyšehradská 57
128 00 Praha 2
IČ: 708 83 858
DIČ: CZ 708 83 858

1.3. Údaje o zpracovateli dokumentace

Generální projektant: Projekce dopravní Filip s.r.o.
Švermova 1338
413 01 Roudnice nad Labem
IČ: 287 14 792
Autorizovaná osoba: Ing. Josef Filip, Ph.D., Kollárova 2776, 413 01 Roudnice n. L.
Autorizace č. 0401915 (ID00 dopravní stavby; II00 městské inženýrství)

2. ÚVOD

Úkolem celé této studie je návrh dopravního konceptu řešení ulic, signálních plánů a celkového fungování oblasti. Je nutné zohlednit silniční a tramvajovou dopravu, ale také cyklistické a pěší vazby v území. Závěry této studie mohou sloužit jako podklad pro další stupně dokumentace.

Cílem je nalezení vhodného uspořádání dopravního uzlu Výtoň, který zkvalitňuje prostupnost území pro pěší a cyklisty, vytváří podmínky pro zřízení nové železniční zastávky Praha-Výtoň a její napojení na uliční síť a zároveň zajišťuje dostatečnou kapacitu pro všechny druhy motorové dopravy. Cílem této studie není návrh celého uličního profilu včetně materiálu a návrhu veřejného prostoru, ale pouze prověření dopravních konceptů a jeho optimalizaci na základě kapacitních výpočtů a předběžné projednání po stránce dopravní s klíčovými aktéry v povolovacím procesu. Vzhledem k tomu, že studie je zpracována v měřítku dopravního konceptu, bez materiálové specifikace a přesného umístění obrubníků, stromořadí a dalších prvků ve veřejném prostoru, nebyla tato studie projednávána s dalšími aktéry v povolovacím procesu, jež posuzují i jiné než dopravní hlediska (např. památková péče). Dopravní koncept je proto v dalších fázích nutné přetavit do konkrétního návrhu uličního prostoru.

Úkolem studie je optimalizovat rozsah automobilové dopravy a zároveň vytvořit přívětivý prostor pro pěší a cyklisty, který bude zajišťovat kvalitní vazbu mezi vlakovou a tramvajovou dopravou. V současné době se jedná především o uzel individuální automobilové dopravy s nepřítisť jasnými vazbami. Dochází k průpletům vozidel pod jednotlivými oblouky mostu a odbočení jsou mnohdy nepřímá. V návrzích jsme pracovali s více možnostmi uspořádání. Při tvorbě jednotlivých variant jsme zjistili, že bude nutné najít kompromisní řešení, které bude přijatelné pro všechny strany. Památková ochrana mostu brání takovým zásahům, které by jednoznačně pomohly přímým směrům na Rašínově nábřeží.

Hlavním kvalitativním požadavkem na zlepšení fungování území po realizaci investice Správy železnic bylo vytvoření důstojného přednádražního prostoru před novou železniční zastávkou Praha-Výtoň v ulici Svobodova. Varianta, která nejlépe splňuje požadavky zmíněné výše, kapacitně vyhovuje a je předběžně akceptovatelná (podrobněji dále) s klíčovými aktéry v území je **varianta 4, proto tuto variantu město doporučuje jako principiální podklad do architektonické soutěže.**

I přesto, že Správa železnic připravuje vypsání architektonické soutěže na kapacitně posílené železniční soumostí včetně jeho předpolí, byl vypracován tento dokument jako podklad pro plánovanou soutěž. Návrh prostoru na Výtoni je velmi ovlivňován kapacitními možnostmi komunikační sítě a tramvajové dopravy, zaústění 5 poměrně zatížených ulic a umístění několika křižovatek blízko sebe, dělá z hlediska dopravního řešení poměrně komplikovanou úlohu, která je navíc ovlivněna podmínkou dostatečné kapacity pro všechny druhy dopravy. Nalezení optimální varianty, která je funkční, dostatečně kapacitní a klíčovými aktéry v povolovacím procesu akceptovatelná je časově náročná úloha, která přesahuje časové možnosti soutěžících. Proto město nechalo zpracovat tento podklad, se kterým mohou dále soutěžící pracovat a rozvíjet ho s jistotou, že pracují na funkčním a kapacitně dostačujícím řešení.

Předkládaný souhrnný dokument je podkladem pro plánovanou architektonickou soutěž na podobu železničního mostu na Výtoni a jeho okolí. Dokument je chronologicky rozdělen do 2 částí.

Část 1 – obsahuje finální, preferovanou variantu možného situačního uspořádání lokality, včetně dopravněinženýrských závěrů a řeší souhrnný pohled na další dokumenty. .

Část 2 zahrnuje původní prověřované varianty. Zároveň obsahuje nejvíce vstupních údajů, včetně popisů opuštěných variant. Celkem zde bylo navrženo 7 variant, z nichž byla vybrána jedna varianta.

Celá problematika pro dopravu a tím myslím pro všechny druhy dopravy v řešeném území vychází z předpokladu odstranění provozu (automobilového) ze Svobodovy ulice mezi Vyšehradskou a Rašínovým nábřežím a vytvoření tím přednádražního prostoru. Není za této podmínky jiné cesty než do uzlu současné SSZ 2.022 (viz schéma kapitola 3) doplnit křižovatkové pohyby, které z uzlu dělají křižovatku se šesti fázovým řízením oproti dnešním fázím třem. Nároky na nové směrové poměry samozřejmě zůstávají i v neřízených variantách jako i ve výsledné variantě 4.

Souhrnný dokument, který je zde předkládán je úmyslně rozdělen do 2 výše uvedených kapitol. Část 1 je závěrem celé práce, a protože shrnuje veškeré poznatky a doporučení, tak je uvedena jako první. Byla zde i vybrána a popsána varianta 4. Část 2 se zabývá celkovým pohledem na možná uspořádání. Věnovala se úvodním úvahám o všech uzlech s ohledem na jednotlivé možnosti uspořádání – srovnání SSZ řízení a neřízených křižovatek. K dispozici jsou ucelené analýzy a vstupy dopravněinženýrské studie. Také zahrnuje kapacitní posouzení možných dopravních uspořádání, která tvořil Ing. Arch. Tomáš Cach.

Základem pro stanovení závěrů celé dopravněinženýrské studie byl dopravní průzkum lokality a hlavní teze zadání, kdy by se měla hledat varianta kapacitně průchozí tak, aby mohlo dojít k úplnému či částečnému omezení automobilové dopravy v prostoru ulice Svobodova mezi ulicemi Vyšehradská a Rašínovým nábřežím.

Pozn. Část 2 obsahuje ve svých podkladech odkazy na možná uspořádání mostního objektu, které však principiálně nemají dopad na dopravní koncept. Jde však pouze o podklady ke kapacitnímu posouzení, ne závazné podklady k vlastní soutěži. Případné dotazy k jednotlivým částem je nutné vypořádat se zadavatelem soutěže a ten je může vypořádat se zpracovatelem tohoto podkladu.

3. SOUČASNÝ STAV

V úvodu jsme se věnovali krátkému a stručnému popisu celého vývoje této dopravněinženýrské studie. Nyní v dalších podkapitolách naznačíme současný stav z pohledu dopravy.

3.1. Rašínovo nábreží x Svobodova

Jedná se o stykovou, světelně řízenou křižovatku se společným provozem tramvají a silniční dopravy. Ve směru od Palackého náměstí dochází před křižovatkou k rozšíření na dva řadící pruhy (přímý a vlevo). Navíc se na tomto rameni nachází nástupní ostrůvky zastávky Výtoň. Šířka nástupišť je cca 2,0 m. Délka ani šířka nástupišť neodpovídá potřebám přepravy. Pro směr k Palackému náměstí je zřízen jeden jízdní pruh. V přímém směru jsou vedeny tramvaje 2, 3, 17 a 21. Vlevo na Albertov odbočuje linka č. 7. Ve směru od Albertova jsou dva řadící pruhy pro levé a pravé odbočení. Jižní rameno křižovatky (od Podolí) má pouze jeden společný řadící pruh pro pravé odbočení a přímý směr. V opačném směru je také jeden jízdní pruh pro jízdu přímo.

Pomocí světelně řízených přechodů je zajištěn přístup na tramvajové zastávky a přes tramvajovou trať na severním rameni Rašínova nábreží. Pěší vazba na druhém konci nástupiště je pouze pro směr Podolí, a to přechodem za ulicí Na Hrobci. Ve Svobodově je světelně řízený přechod přes tramvajové těleso a řadící pruhy. Délka přechodu je na hraně normové hodnoty (17 metrů).

SSZ 2.021, kterým je řízena tato křižovatka, je hlavním SSZ v oblasti Výtoně. Křižovatka je řízena dynamicky s preferencí tramvajové dopravy a proměnou délkou cyklu. Povelovými signály z tohoto SSZ jsou koordinovány sousední SSZ 2.020 Rašínovo nábreží x Libušina a SSZ 2.022 Svobodova x Vyšehradská.

3.2. Rašínovo nábreží x Vnislavova

Rašínovo nábreží a Vnislavova tvoří stykovou světelně řízenou křižovatku. Ulice Vnislavova je ve stávajícím stavu z části jednosměrná. Je možné z ní odbočit vpravo na Rašínovo nábreží. Po tramvajové trati jezdí linky 2, 3, 17 a 21. Ve Vnislavově je světelně řízený přechod pro chodce, který má délku cca 11 m. To je v souvislosti s tím, že se jedná o přechod přes jednosměrnou ulici s kolmým parkováním relativně hodně. Na jižním rameni Rašínova nábreží je také řízený přechod přes tramvajovou trať a řadící pruhy o délce asi 15 m.

3.3. Rašínovo nábreží x Libušina

Další světelně řízená styková křižovatka je tvořena ulicemi Rašínovo nábreží x Libušina. Z vedlejší ulice (Libušina) jsou zřízeny dva řadící pruhy pro pravé a levé odbočení. Od Palackého náměstí je možná jízda pouze přímo - směr Podolí a není možné odbočit vlevo do Libušiny. Od jihu je možná jízda přímo a vpravo (samostatné řadící pruhy). Odbočení vpravo je odděleno ochranným ostrůvkem, který rozděluje přechod pro chodce. Tramvajový provoz na Rašínově nábreží zahrnuje tramvaje 2, 3, 17 a 21.

Všechny přechody na této křižovatce jsou světelně řízené. Na severním rameni nábreží se nachází přechod v délce cca 12 m. V Libušině je pak přechod rozdělen ostrůvkem na dvě části o délkách 5 m a 15 m. Délka druhé části přechodu přesahuje normovou délku 12 m pro řízený přechod, který nevede přes tramvajové těleso.

SSZ 2.020 disponuje dynamickým řízením s preferencí tramvajové dopravy s proměnou délkou cyklu. SSZ je koordinováno se SSZ 2.021 pomocí povelových signálů.

3.4. Libušina x Vratislavova

Jedná se o neřízenou stykovou křižovatku. Vratislavova je v tomto případě vedlejší komunikací se směrovacím ostrůvkem. V rámci křižovatky jsou umožněny všechny křižovatkové pohyby. Na všech ramenech je pouze jeden řadící pruh. Přechody pro chodce jsou v ulici Libušina i Vratislavova neřízené světelnou signalizací. Délka přechodu v ulici je ale téměř 11 m (přes dva jízdní pruhy a dva parkovací pruhy). Délka přechodu ve Vratislavově je kvůli kolmému parkování dokonce okolo 18 m. Pěší vazby v této křižovatce nejsou příliš vhodně uspořádány.

3.5. Vnislavova x Libušina x Vyšehradská

Tato průsečná světelně řízená křižovatka má z ulice Vnislavova ve směru od nábreží jeden řadící pruh pro jízdu přímo a vpravo. Není tedy možný křižovatkový pohyb vlevo do Vyšehradské. Z Vyšehradské jsou pod železničním mostem dva řadící pruhy. Jeden pro jízdu přímo a vpravo a druhý pro levé odbočení. Vnislavova od Albertova má také dva jízdní pruhy – jeden pro jízdu přímo a druhý pro pravé odbočení. Z tohoto směru není možné odbočit vlevo do Libušiny. Z Libušiny je jeden společný řadící pruh pro jízdu rovně a vpravo. Východně od této křižovatky je možné odbočení do ulice Neklanova, která je jednosměrná (směr Albertov).

Přechody pro chodce jsou na všech ramenech křižovatky kromě komunikace pod Výtoňským mostem. Jedná se o světelně řízené přechody a jejich délka je cca 11 m.

Křižovatka je součástí SSZ 2.022, které řídí křižovatku společně s křižovatkou Svobodova x Vyšehradská. SSZ je v koordinaci se SSZ 2.020 Rašínovo nábreží x Svobodova.

3.6. Svobodova x Vyšehradská

Jedná se o světelně řízenou průsečnou křižovatku, kde je v ulici Svobodova jeden řadící pruh pro pravé odbočení a přímý směr. Z ulice Vyšehradská jsou dva řadící pruhy – první pro směr přímo a pravé odbočení a druhý pouze pro přímý směr. Od Albertova dochází k pojiždění tramvajové trati. Je zde jeden řadící pruh pro směr přímo a pravé odbočení. Pod železničním mostem se nachází pouze jeden jízdní pruh pro jízdu přímo a vpravo. V křižovatce jsou omezena všechna levá odbočení. Tramvajová trať procházející ulicí Svobodova je pojižděna linkou 7.

I zde jsou přechody na všech ramenech křižovatky, kromě komunikace pod mostem. Jsou světelně řízené a délka v západní větvi Svobodovy přes tramvajovou trať je okolo 17 m, což je dle normy Projektování místních komunikací (ČSN 73 6110) hraniční hodnota. Vyšehradská má přechod délky zhruba 11 m a západní větev Svobodovy asi 9 m.

Křižovatka je součástí SSZ 2.022, které řídí křižovatku společně s křižovatkou Vnislavova x Libušina x Vyšehradská. Dynamické řízení s preferencí tramvajové dopravy je v koordinaci se SSZ 2.020 Rašínovo nábreží x Svobodova.

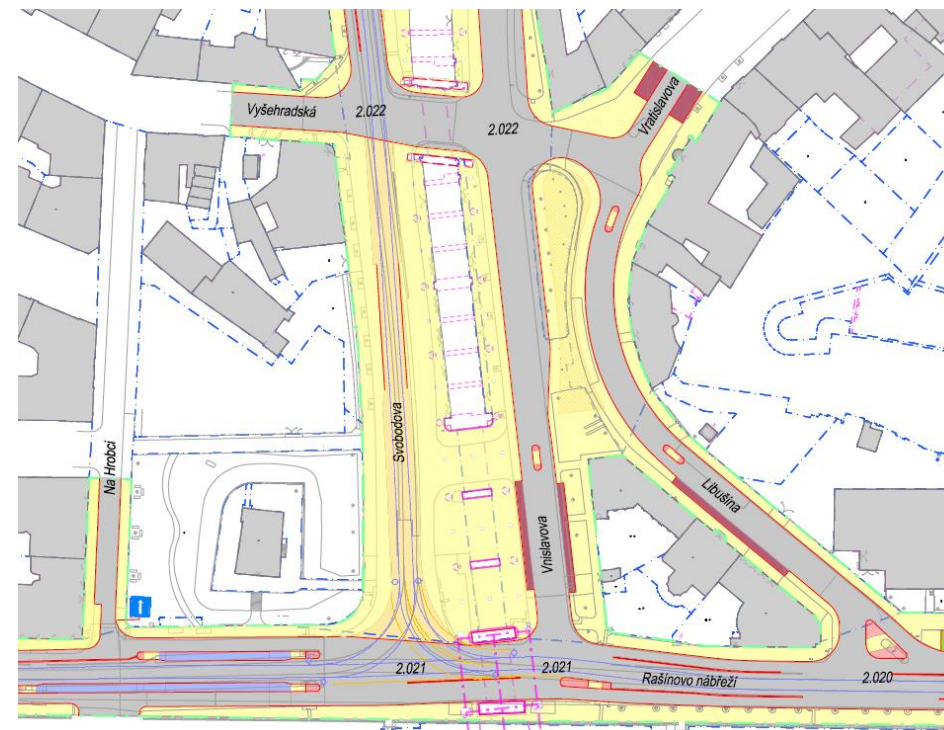
3.7. Svobodova x (pod mostem) x Vnislavova

Krátký úsek komunikace pod železničním mostem spojuje ulice Svobodova a Vnislavova. Jedná se o dvě světelně neřízené stykové křižovatky umístěné v bezprostřední blízkosti. V rámci křižovatky Svobodova x pod mostem jsou umožněny všechny křižovatkové pohyby. Druhá styková křižovatka je omezena jednosměrnou částí ulice, která je jednosměrná od komunikace pod mostem směrem k Rašínovu nábreží. Pod mostem je tedy možné odbočit jak doleva, tak doprava. Z obousměrné části Vnislavovy je možné jet přímo nebo doprava pod most. Je zde zalomená přednost, která vede z východního ramene Vnislavovy pod most. Jednosměrný úsek Vnislavovy je označen jako vedlejší komunikace. Tramvajová trať v ulici Svobodova je pojižděna linkou č. 7.

Vazby pro pěší v podobě přechodů pro chodce jsou na obou stranách mostu na spojnici mezi Vnislavovou a Svobodovou ulicí. Nejsou světelně řízené a jejich délka je asi 10 m.

3.8. Rašínovo nábreží x Na Hrobci

Ve vymezené oblasti je také možnost odbočení z Rašínova nábreží do jednosměrné ulice Na Hrobci. Tramvajová trať je v tomto úseku pojižděna tramvajemi č. 2, 3, 17 a 21. Přechod pro chodce v této ulici má délku 6 m.



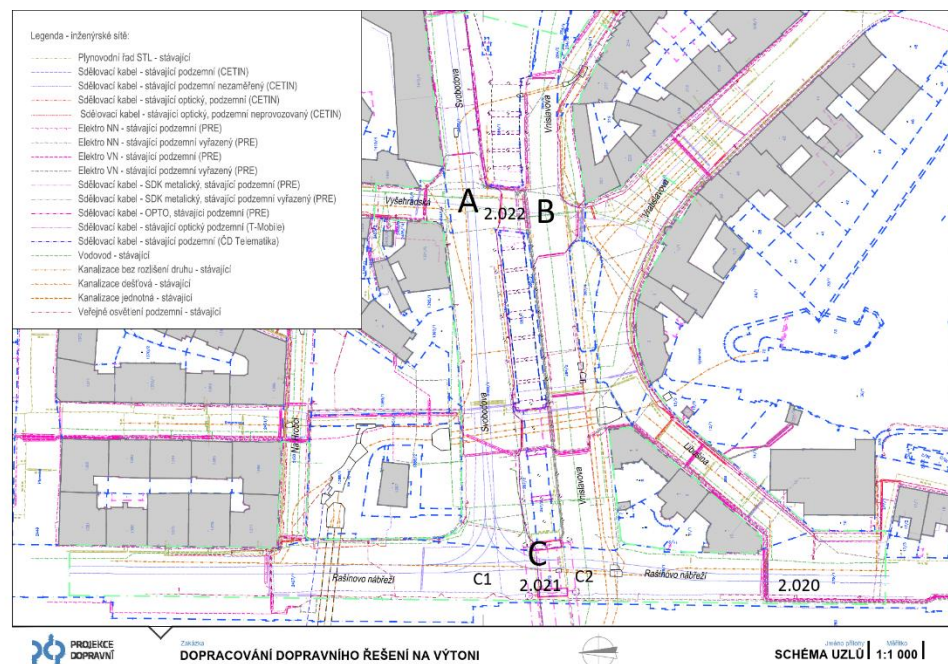
4. STRUČNÝ POPIS VÝBĚRU HLAVNÍ VARIANTY PRO SOUTĚŽ

V rámci tvorby části 2 byly postupně vypracovány a posuzovány jednotlivé varianty dopravních řešení. Vždy s ohledem na co nejvyšší dodržení zlepšení podmínek pěší a cyklistické dopravy v prostoru budoucího přestupního uzlu.

Varianty byly označovány vzestupnou číselnou řadou a z těchto variant byla vybrána tzv. nejvhodnější varianta (tedy varianta č.4). Při práci jsme postupovali tak, aby případná řešení byla vzájemně kombinovatelná.

Také jsme v části 2 přistoupili k posouzení nové alternativní varianty, jejímž autorem byl Ing. Arch. Tomáš Cach. Jelikož její původní návrh nebyl kapacitně průchozí (vlivem umístění přechodů) tak jsme přistoupili k výpočtům, zahrnujícím postupné odstraňování přechodů. Složitost obou blízkých uzlů A a B a jejich vzájemná blízkost však vedly k vyřazení varianty z pohledu kapacity. Návrh byl kapacitně vyhovující pouze pro případ s absencí přechodů pro chodce. Varianta by tak vlastně odpovídala současnému stavu.

Po zpracování části 2 bylo tedy potvrzeno směřování k návrhu užití tzv. varianty 4. Tato varianta má uzly A a B světelně neřízené. Dále pak okružní křižovatka výrazně snižuje rozlehlost ploch pro vozidla.



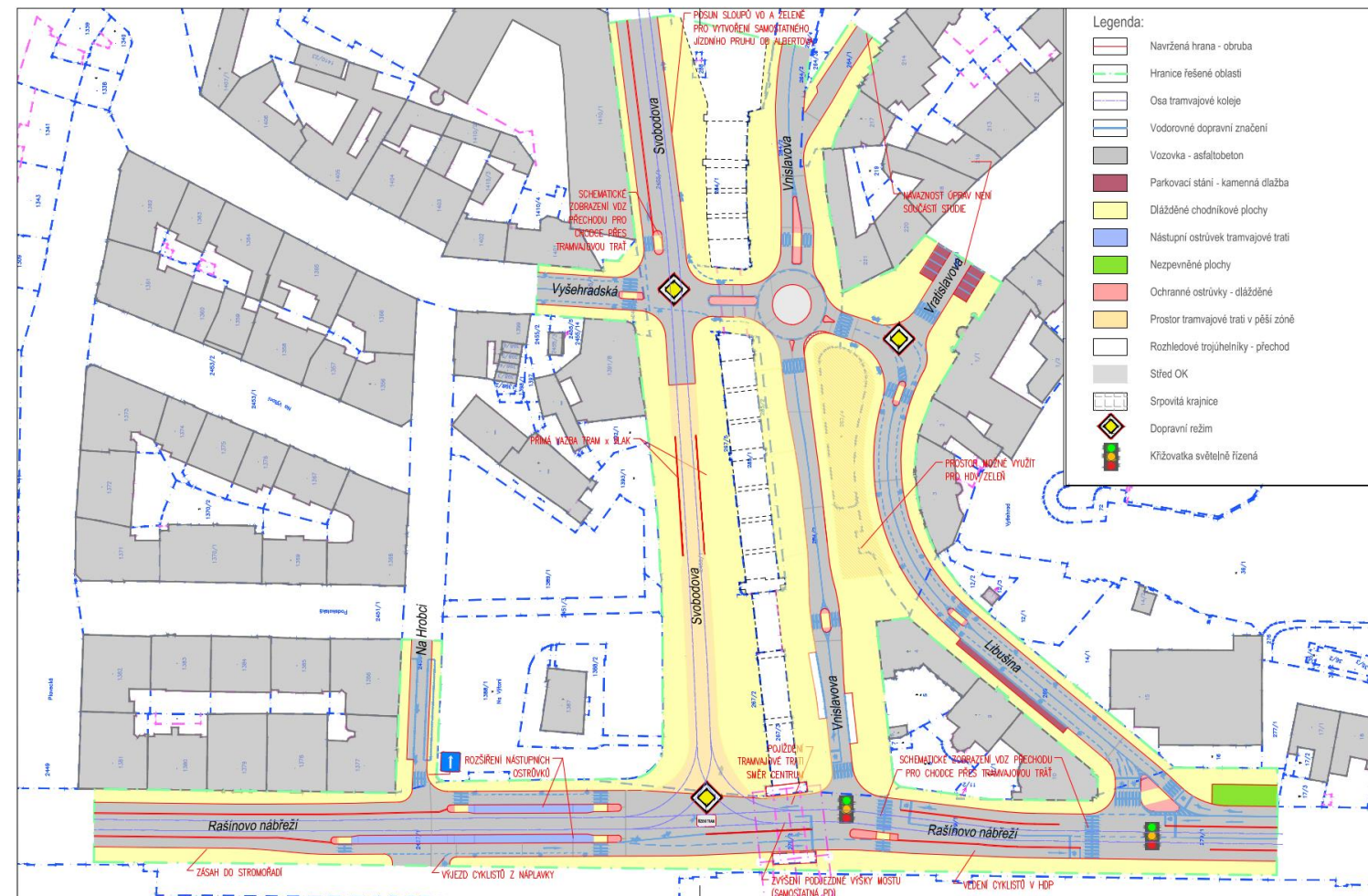
Důvody k výběru varianty č. 4 byly následující body:

- Křižovatkové plochy nejsou rozlehlé, tak jako je tomu v případně světelně řízených křižovatkách, komunikace netvoří tak velkou bariéru
- Přecházení komunikací je s nižším zdržením, oproti variantám světelně řízeným
- Je navržena kvalitní přestupní vazba z železniční zastávky na významné zastávky tramvaje (Rašínovo nábreží).
- Plocha ulice Svobodova mezi ulicemi Vyšehradská a Jarošovo nábreží může být navržena jako bezmotorová komunikace. Tedy oblast bez aut. Její režim nemusí nutně být pouze pěší zónou. Předprostor zastávky je přirozeně navázán na prostor kolem bývalé celnice a na pražské náplavky.
- Varianta prostorově umožňuje případné propojení uzlů A a C Svobodovou ulicí, pokud by k tomu v budoucnu byl důvod.
- Křižovatka Vnislavova, která je v okružním uspořádání umožňuje všechny jízdní pohyby – oproti SSZ křižovatkám.
- Pohyb IAD je plynulejší, neboť uzly A a B nejsou řízeny pomocí SSZ.
- Variantně je tramvajová trať zaústěna na Rašínovo nábreží mimo klasickou křižovatku se SSZ. Lze nahradit i klasickým SSZ řízením.
- Varianta je kapacitně vyhovující.

Detaily vybrané varianty a její jasný popis je součástí části 2. Situace, poskytnutá soutěžícím je finální, dopracovanou variantou 4 se zohledněním postupných projednání. Z finálních projednání je důležité toto:

- Hlavní ulice je vedena v ose ulice Svobodova

- Začátek zklidněné oblasti je odsazen tak, aby v křížení ulic Vyšehradská a Svobodova vznikla průsečná křižovatka, jež umožní nerušený provoz tramvají z pohledu předností v jízdě
- Okružní křižovatka byla zmenšena tak, aby po jejím obvodu v přidruženém dopravním prostoru bylo umožněno vedení cyklistů.
- Uzel C1 bude dle závěrů projednání s PKD řízen SSZ.



5. DOPRAVNĚINŽENÝRSKÝ POHLED A PREFEROVANÁ VARIANTA

5.1. Stručný dopravně inženýrský pohled

Současný stav, kdy se jedná o oblast soustavy světelně řízených křižovatek je výhodný jak pro automobilovou dopravu, tak i pro hromadnou dopravu tramvají. Užitím světelné signalizace jsme schopni preferovat provoz tramvají. Zároveň ale i více uzlů a podjezdů pod stávající tratí umožňuje rozdělení dopravních proudů tak, aby se vzájemně neovlivňovaly a nesnižovaly průjezdnost celého úseku. Rozdělení má i pozitivní vliv na délku kolon. Jasným a negativním jevem celého současného stavu je nutnost čekání na možnost přejítí vozovky a absence více pěších, příčných vazeb územím. V oblasti cyklistické dopravy je patrná absence cyklistických vazeb územím. Tento stav, však nelze do budoucna akceptovat a to nejen kvůli bariérovému efektu, pro pěší a cyklisty, který je tvořen soustavou komunikací optimalizovaných na průjezd vozidel, ale především z důvodu realizace nové železniční zastávky, jejíž nedílnou součástí je i vytvoření logického a kvalitního pěšího napojení.

S ohledem na současný stav si dovolíme upozornit na absenci přechodu v oblasti podjezdu pod tratí na úrovni ulice Vyšehradská. Právě přítomnost dalšího podjezdu blíže k nábreží tuto možnost v současném stavu umožňuje a je tedy velkou škodou, že tomu tak již nyní není. Stažením dopravy do méně uzlů – v jakékoliv uvažované variantě (tedy do uzlů A,B,C – s absencí podjezdu v polovině vzdálenost Vyšehradská – nábreží) tuto možnost zřízení přechodu eliminujeme nevratně a počítáme pouze s možností chráněného překonání vozovky, formou ostrůvku v preferované variantě.

A právě z výše uvedených důvodů je nutný dopravněinženýrský pohled, který co nejvíce zlepší podmínky pěší, cyklistické a hromadné dopravy a zároveň neohrozí kapacitu jednotlivých uzlů pro automobilovou dopravu. Z tohoto důvodu byla zpracována tato studie, aby mohlo být prověřeno několik možných dopravních konceptů a vybrán z pohledu jak kapacity tak i funkčnosti pěších a cyklistických vazeb ten nejlepší.

5.2. Preferovaná varianta uspořádání a její aspekty dopravního uspořádání

V pohledu srovnání se stávajícím stavem přináší vybraná varianta zlepšení situace pro pěší a cyklistickou dopravu a pro případnou přestupní vazbu vlak – tram. Z pohledu individuální automobilové dopravy a tramvajové dopravy však přínosy nejsou tak jednoznačné. Vybraná varianta je zcela jistě vhodnější oproti světelně řízeným variantám. Nedochází ke zdržení dopravy v sedle, křižovatky jsou méně rozlehlé a umožňují všechny pohyby na menší ploše. Zároveň ale díky uzavření ulice Svobodova může docházet k dočasnému vzdutí kolony až do ulice Svobodova, směrem k Albertovu. Aspekt délky kolony je tedy také nutné vzít při budoucích návrzích v úvahu.

Uspořádání zklidněné části navrhujeme umístění nástupních hran zastávek pro oba směry. Hrana zastávky je dostatečně odsazena tak, aby mohlo dojít k případnému zprůjezdnění celé oblasti formou tzv. vídeňské zastávky. V uzlu C1 ale může toto zprůjezdnění vést k obtížnému pohybu chodců a nutnosti řídit celý uzel C (i s ulicí Vnislavova) pomocí SSZ, což zhoršuje pohyb pěších při přístupu na zastávku železnice a přestupu na tramvaje. Požadavek PKD na řízení uzlu C1 pomocí SSZ je zmíněn pro všechny varianty.

6. PROJEDNÁNÍ VARIANT, DOPORUČENÍ PRO SOUTĚŽ

V průběhu tvorby studií docházelo k jejich postupnému projednání s vybranými dotčenými orgány. Jednání byla vedena jako oddělená vždy s vybraným zástupcem samostatně. Souhrnné jednání se všemi dotčenými orgány nebylo vedeno. Na připomínky bylo reagováno a výsledná preferovaná varianta je tak návrhem zčásti akceptujícím připomínky. Nedodržení některých připomínek nemá vliv na kapacitní výpočet a kapacitní průkaz propustnosti jednotlivých uzlů.

6.1. Závěry z projednání

Jak část 1, tak i část 2 byly průběžně projednávány. Vzhledem k pandemické situaci byla většina jednání vedena distančně, za užití online konferenčních možností. Při jednáních byly zúčastněným zaslány podklady a byly sdíleny i zákresy situací a závěry kapacitních výpočtů.

Projednání bylo vedeno s těmito organizacemi (bez rozlišení částí).

- DI Policie ČR – zmiňována problematika vedení tramvaje Svobodova z místa ležícího mimo komunikaci, požadavek na umístění ostrůvku. Tento požadavek byl zapracován do doporučené varianty.
- MČ Praha 2 – upozorňuje na možná vzdutí v rámci navrhovaných komunikací, ale sdílí i názor na to, že se jedná o možné vzdutí na celé silniční síti, bez přímého vlivu řešené lokality. Upozorňuje na blízkost školy a důležitý bezpečnostní aspekt.
- ROPID – zmiňuje případná zdržení tramvajové dopravy, zmiňuje možnost převedení zklidněné části do ulice Vnislavova.
- DPP – požaduje, aby tramvaj nevyjížděla ze zklidněného úseku ulice Svobodova jako z místa ležícího mimo komunikaci, ale jako dopravní prostředek na hlavní. Došlo tedy k úpravě návrhu, tak aby část v délce alespoň 20m před napojením do křižovatky bude vedena jako komunikace. Křižovatka tedy bude čtyřramenná, se zákazem vjezdu do slepé větve Svobodova. DPP dále požaduje, aby hlavní pozemní komunikace byla vedena v ose ulice Svobodova. Riziko možného vzdutí výjezdu od okružní křižovatky bude prověřeno mikrosimulací. Dále DPP požaduje vedení IAD i v úseku Svobodovy ulice mezi Vyšehradskou a Rašínovým nábřežím. Tento požadavek nebyl zapracován, neboť kapacitní výpočty prokázaly funkčnost navrženého řešení bez této propojky, která výrazně snižuje kvalitu přednádrazního prostoru nové zastávky.
- PKD MHMP – po samostatném jednání s PKD MHMP bylo z jejich strany upozorněno na nutnost řízení uzlu C1 za pomoci SSZ. Toto doporučení by mělo být v dalších stupních akceptováno. Nevýhodou řešení je nutnost řízení přestupní vazby z chodníku na tramvajové zastávky na Rašínově nábřeží. Upozorňujeme, že neřízená varianta tohoto opatření je zrealizována na Palackého náměstí.

6.2. Doporučení dopravněinženýrské studie pro další dopracování

-
- Poloha os tramvajových kolejí v předprostoru budoucí zastávky vlaku má být taková, aby umožnila případný provoz vozidel v úseku Svobodova – od Vyšehradské po Rašínovo nábřeží.
- Při křížení vozidel z ulice Svobodova s tramvajovou tratí je třeba počítat s nutným návrhem opatření pro zamezení stání vozidel na tramvajové trati
- Změnit směrové vedení tramvajové trati až po ulici Vinařického, tak aby nedocházelo k zamezení průjezdu tramvaje vozidly, která stojí na tramvajové trati.
- Při přístupu ke světelně řízeným křižovatkám v uzlech A a B je nutno počítat s šesti fázovým řízením, kvůli velké blízkosti obou uzlů a dále pak kvůli zvýšení počtu křižovatkových pohybů. I z tohoto důvodu je návrh okružní křižovatky vhodnější, ačkoliv ve špičce generuje kolonu.
- Čistě z pohledu zpracovatele, bez ohledu na názor zadavatele si dovoluujeme doporučit zabývat se možností propojení ulic Na Slupi a Vnislavova v místě stávajícího podchodu. Toto opatření by umožnilo převést hlavní dopravní proud z oblasti Nuslí, směřující v tuto chvíli k nábřeží ulic Svobodova. Sloučením těchto dopravních proudů mimo posuzovanou lokalitu by mohlo dojít k jejich jasnému převedení z ulice Na Slupi k Rašínovu nábřeží.

