

Občané postižení Severojižní magistrálou

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z.s.

V Praze dne 23. 4. 2019

Otevřený dopis Zastupitelstvu HMP

Znovu žádáme o zlepšení prostředí na magistrále

Přestože snahy "zklidnit" Severojižní magistrálu probíhají už desátým rokem, výsledky jsou mizivé a tento koridor nadále zůstává dopravní jizvou na tváři hlavního města. Dobrou a bohužel promarněnou příležitostí pro její pozitivní úpravy bylo zprovoznění tunelu Blanka. Z potřebných zásahů se ale realizovalo jen minimum a to i přes fakt, že město samo postupně připravilo řadu materiálů navrhujičích větší či menší úpravy magistrály. Poslední pokus o humanizaci této komunikace byl odmítnut v roce 2018, současné aktivity nejsou vedeny v kontextu humanizace a tudíž selhávají (viz projednání možnosti rekonstrukce křižovatky ulic Na Veselí a 5. května v březnu 2019).

My, níže podepsaní, předkládáme městu upomínku opatření, která v drtivé většině město samo zvažovalo, ale nebylo je schopno naplnit. Nehraje roli, jestli se připravované změny budou označovat jako humanizace magistrály, urbanizace magistrály, nebo její odstranění. Žádáme však, aby se postupovalo bezodkladně, udržitelně a odvážně.

Stavební změny v okolí magistrály hrozí zakonzervovat její rychlodrážní charakter v těsném kontaktu s historickým centrem na dvou místech: na Těšnově a u metra Vltavská. Je proto vhodné rychle jednat, jinak už nebude možné magistrálu vytrhnout ze spárů excesivní motorové dopravy, a to ani po dostavbě všech uvažovaných dopravních staveb, jež ji mají údajně zklidnit.

Návrhy, které předkládáme níže, jsou v souladu s principy udržitelné mobility i koncepčními městotvornými dokumenty (Strategický plán hl. m. Prahy, Strategie adaptace na klimatickou změnu, Manuál tvorby veřejných prostranství apod.). Zároveň mají směšně malý dopad na dopravní kapacitu, zato zlepšují ovzduší vymístěním kolon z těsného kontaktu se zástavbou a tvoří zásadní pozitiva pro chodce, cyklisty a celkové bezmotorové fungování centra. I kdyby se jimi kapacita magistrály mírně snížila, považujeme to za krok správným směrem: mít v centru města méně aut je správná cesta, která se osvědčuje po celém světě.

Dovolujeme si připomenout, že jsme humanizaci magistrály na základě studie Gehl Architects požadovali právě před rokem. V dopise devíti spolků na jaře 2018 se tehdy angažoval, ještě jako zástupce iniciativy *Libeňský most nerozšiřovat - nebourat*, i stávající náměstek pro dopravu Adam Scheinherr.

Navrhujeme proto opětovně zahájit přípravu kroků, které

1. omezí vznik kolon v místech, kde magistrála vede v těsném kontaktu se zástavbou,
 2. zlepší prostupnost (průchodnost) přes magistrálu pro chodce,
 3. doplní parter podél magistrály v připravované zástavbě u Masarykova nádraží,
 4. upraví křižovatku Vltavská do podoby bez obou vratných ramp,
 5. zlepší v okolí magistrály podmínky pro jízdu na kole
- a to dle návrhu v příloženém materiálu. Některá opatření navrhujeme prověřit. Část z nich považujeme za zcela urgentní a zásadní.

Navrhovaná opatření

Skupina 1: Omezení vzniku kolon v zástavbě

- (*zásadní opatření*) Světelná závora na 5. května nad Hvězdovou (pouze do centra)
- (*zásadní opatření*) Světelná závora na Vychovatelně (pouze do centra)
- Světelná závora na 5. května u Jižní spojky (pouze do centra.)
- Odstranění 70 km/h rychlosti mezi Muzeem a Hlávkovým mostem
- Úprava orientačního značení navádějící na Městský okruh

Skupina 2: Rychlá opatření zlepšující podmínky pro chodce

- (*zásadní opatření*) Přechod / přejezd pro cyklisty na nám. Hrdinů
- (*zásadní opatření*) Přechody na ul. Boženy Němcové
- (*zásadní opatření*) Doplnění přechodu za křižovatkou Sokolská - Rumunská (jih)
- (*zásadní opatření*) Vnitřní přechody na náměstí IPP (bez změny řazení)
- (*zásadní opatření*) Přechod přes Žitnou u Sokolské
- (*zásadní opatření*) Přechod před Operou
- (*připravované opatření*) Přechody na křižovatce nad Muzeem na obou ramenech křižovatky
- Přechod Viktorinova - Lounských
- Přechod u metra Vyšehrad (jih náměstí)
- Doplnění bezmotorových vazeb na křižovatce Bulhar
- Doplnění přechodů a další nestavební úpravy na MÚK Vltavská

Skupina 3: (*zásadní opatření*) Doplnění parteru magistrály na přemostění Masarykova nádraží

Skupina 4: (*zásadní opatření*) Zúrovnění křižovatky Vltavská

Skupina 5: Cykloopatření

- Zobousměrnění dolní Davídkovy pro cyklisty
- Cyklopruhy mezi Vltavskou a Hvězdovou

Podepsáni za spolky:

Auto*Mat
Martin Šotola,
ředitel

Arnika
Václav Orcígr,
vedoucí kampaně Praha - město pro život

Pražské matky
Jarmila Johnová,
předsedkyně

CCEA z.s. a nadační fond Magistrála
Igor Kovačevič

Anthropictures
Barbora Bírová,
předsedkyně

Občané postižení Severojižní magistrálou
Markéta Kuncová

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z.s.
www.rozumnadoprava.cz
Ing. Gabriela Lněničková, MBA

Klub Za starou Prahu
PhDr. Kateřina Bečková,
předsedkyně

Jednotlivci:

Marek Skružný (ul. V Holešovičkách)

1 Opatření pro zlepšení plynulosti dopravy v zástavbě

Světelná závora na 5. května u Jižní spojky

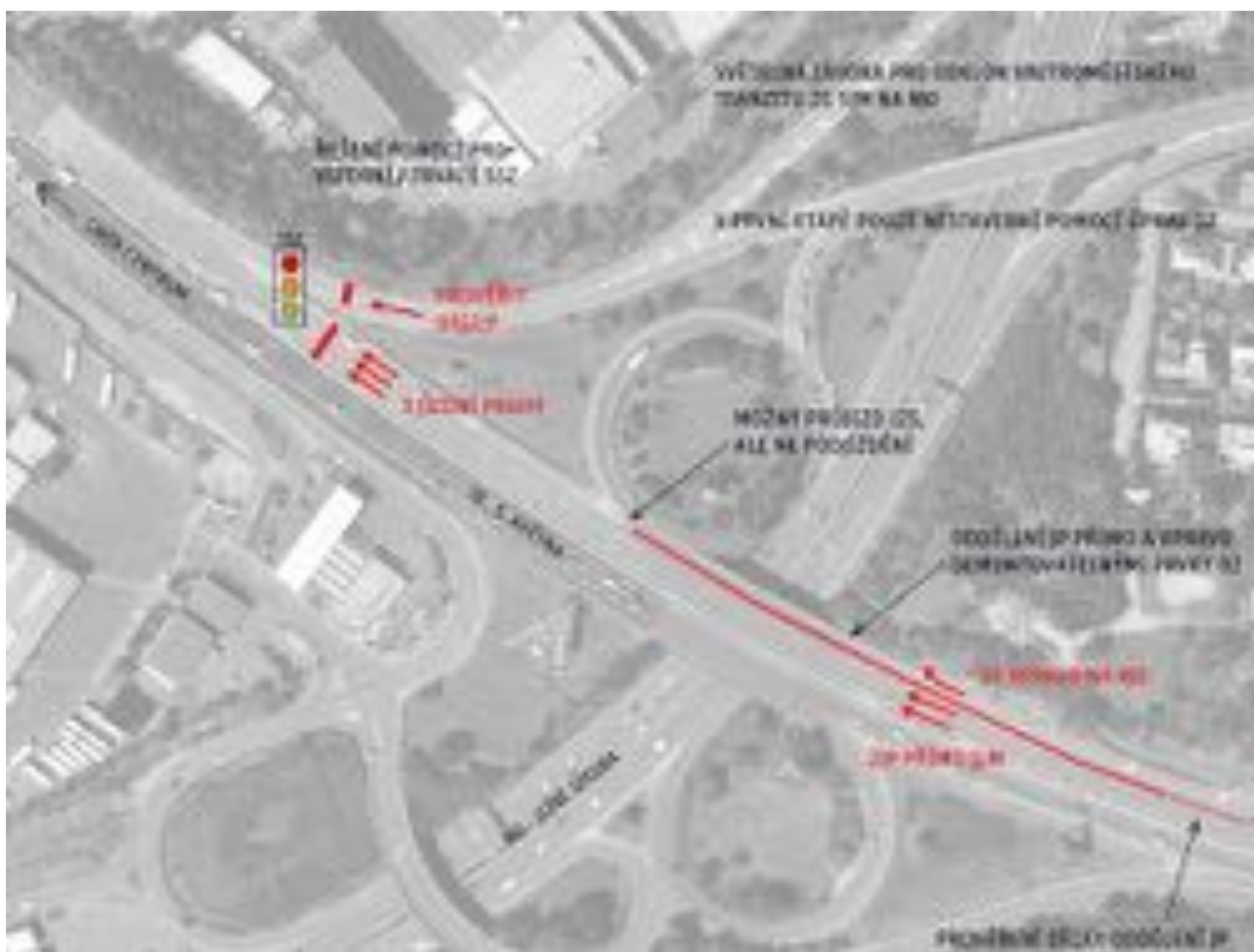
Doporučené opatření.

Zahrnuje:

- Světelná signalizace na směr do centra, střídavě pouští vozidla od D1 a Jižní spojky.
- Snížení rychlosti na navazujícím úseku na 50 km/h (snížení hlukové zátěže).

Cílem opatření je snížit zájem na používání SJM jako tranzitní komunikace, funguje jako podpurné opatření k nezbytné světelné závoře v Hvězdově.

Opatření se uvažovalo v rámci přípravy “Den B”, viz přiložený obrázek.



Převzato z prezentace IPR “Opatření související se zprovozněním severozápadní části Městského okruhu (tunelový komplex Blanka)” ze dne 21. 3. 2014.

Nad rámec takto opatření navrženého v rámci “Dne B” doporučujeme také “hlukové” snížení rychlosti na třídě 5. Května směrem z centra.

Světelná závara na 5. května nad Hvězdovou

Zásadní opatření.

Zahrnuje:

- Světelná signalizace na směr do centra na hranici zástavby, střídavě pouští vozidla z 5. Května a Na strži a řídí celkovou intenzitu směrem do centra tak, aby před další SSZ (nám. Hrdinů nebo jiná) nebyla směrem do centra kolona. V případě absence kolon může být SSZ vypnuto.

Odůvodnění

Cílem opatření je vysunout kolony v ul. 5. května do centra do úseku mimo zástavbu a tím snížit emisní zátěž na magistrále severně od Hvězdovy. Takové opatření je žádoucí zejména v případě doplnění bezmotorových úrovněných vazeb na náměstí Hrdinů a Pankráckém náměstí.

Opatření se uvažovalo v rámci přípravy "Den B", viz přiložený obrázek.



Převzato z prezentace IPR "Opatření související se zprovozněním severozápadní části Městského okruhu (tunelový komplex Blanka)" ze dne 21. 3. 2014.

Odstranění 70 km/h rychlosti mezi Muzeem a Hlávkovým mostem

Doporučené opatření.

Zahrnuje:

- Zrušení zvýšené rychlosti nad 50 km/h mezi Muzeem a Hlávkovým mostem v obou směrech.

Odůvodnění

Cílem opatření je snížit hlukové emise automobilové dopravy a zvýšit plynulost provozu. Zvyšující se bezpečný odstup ve vyšších rychlostech snižuje kapacitu komunikací, vede k neplynulé dopravě a zhoršuje zácpy.

Výjimka na rychlost nad 50 km/h ve vnitřním městě paradoxně snižuje plynulost provozu vzhledem k větším prostorovým nárokům při jízdě ve vyšší rychlosti.

Technické řešení

Řešení se provede odebráním odpovídajících dopravních značek, případně s dočasným zdůrazněním změny dopravního režimu.

Světelná závora na Vychovatelně

Zásadní opatření.

Zahrnuje:

- Světelná signalizace ve směru do centra na křižovatce s Davídkovou ulicí, řízená kolonou v ulici V Holešovičkách (do centra). V případě absence kolon může být SSZ vypnuto.

Odůvodnění

Cílem opatření je vysunout kolony z ulice V Holešovičkách, kde se po několika letech od zprovoznění tunelového komplexu Blanka opět tvoří zácpy.

Opatření se uvažovalo v rámci přípravy "Den B", viz příložený obrázek.



Převzato z prezentace IPR "Opatření související se zprovozněním severozápadní části Městského okruhu (tunelový komplex Blanka)" ze dne 21. 3. 2014.

Úprava dopravního značení navádějící tranzit na Městský okruh

Zahrnuje:

- Korekci cílů na směrových tabulích (Brno, Teplice) na území Prahy tak, aby tranzit mezi D1 a D8 nebyl veden po Severojižní magistrále, ale po Městském okruhu.

Odůvodnění

Cílem opatření je navigovat tranzitující řidiče mimo uliční síť na k tomu určené komunikace. Rozptyl mezi SJM a Městským okruhem v této relaci je zhruba 1:1, tento poměr je možné posunout ve prospěch okruhu.

2 Opatření pro zlepšení bezmotorové prostupnosti území

Přechod / přejezd pro cyklisty na nám. Hrdinů

Zásadní opatření.

Zahrnuje:

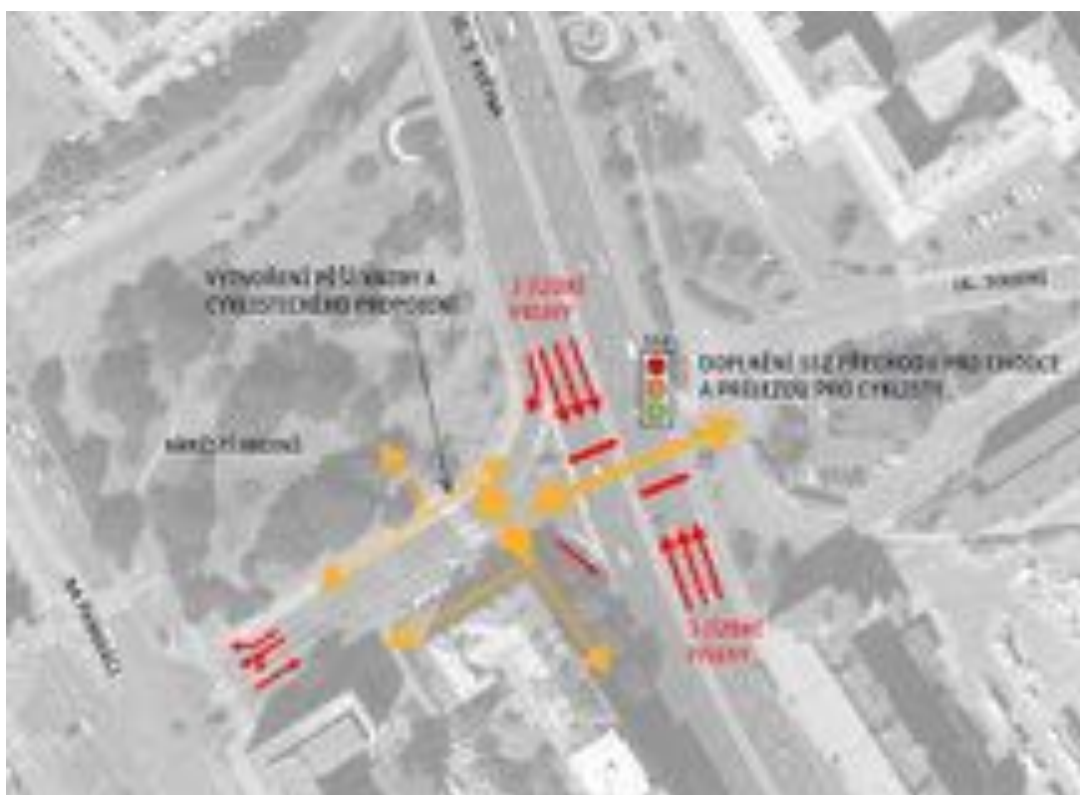
- Zřízení přechodu nebo sdruženého přechodu a přejezdu pro cyklisty v prostoru jižní části náměstí Hrdinů na spojnici ulic Děkanská Vinice a Soudní.

Odůvodnění

Cílem opatření je doplnění chybějící úrovně příčné vazby, zlepšení bezmotorové prostupnosti v blokové zástavbě a uvedení koridoru magistrály do lepšího souladu se svým okolím. Alternativní bariérové řešení znamená v relaci Děkanská vinice - Soudní zacházku více než 200 m. Alternativní bezbariérové řešení je delší o cca 350 m.

Technické řešení

Opatření se uvažovalo v rámci přípravy "Den B", viz příložený obrázek. Pro případnou realizaci je velmi potřebné zřídit také světelnou závoru na úrovni Hvězdovy ulice, která zajistí plynulý provoz před signalizací směrem do centra.



Převzato z prezentace IPR "Opatření související se zprovozněním severozápadní části Městského okruhu (tunelový komplex Blanka)" ze dne 21. 3. 2014.

Při prověřování se jako problém pro rychlou realizaci ukázalo převýšení jednotlivých ramen komunikace v oblouku, které patrně činí přes 30 cm. To ale zřízení přechodu neznemožňuje, dají se prověřit následující řešení:

- A. Bariérové řešení přechodu.
- B. Lokálním rozšíření dělicího ostrůvku zásahem do přilehlých jízdnic pruhů (prostorové poměry dovolují rozšířit ostrůvek až na 4,5 metru - při zachování šířky pruhů 3,5 metru).
- C. Zřízení přechodu / přejezdu ve tvaru "Z", který převýšení překoná podélně uvnitř ostrůvku (který patrně má 1,5 m).

Prostorové poměry (odhad): Šířka celé vozovky i s ostrůvkem cca 25,5 m. Šířka jednotlivých pásů cca 12 m, ostrůvek 1,5 m.

Vzhledem k neúspěchu při řešení koncepční studie Tábořská je žádoucí vrátit se k možnosti realizovat opatření co nejrychleji s minimem zásahů do stávající komunikace.



Situace z Úvodní studie humanizace Severojižní magistrály, URM+TSK 6/2010 s doplněním levého odbočení by si patrně vyžádala změnu výškové úrovně obou vozovek ulice 5. května.

Přechod Viktorinova - Lounských

Doporučené opatření.

Zahrnuje:

- Zřízení sdruženého přechodu a přejezdu pro cyklisty na spojnici ulic Viktorinova a Lounských, cca 80 m jižně od stávajícího podchodu.

Odůvodnění

Cílem opatření je doplnění úrovně příčné vazby v přímé návaznosti na ulici Viktorinovu vedenou od Sv. Pankráce a na ulici Lounských. Stávající podchod nenabízí pro tyto relace dostatečný komfort a vzhledem k řešení rondelu jej není možné legalizovat pro jízdu na kole.

Technické řešení

Umístění přechodu bylo prověřováno v rámci přípravy “Dne B”, viz přiložený obrázek.



Převzato z prezentace IPR “Opatření související se zprovozněním severozápadní části Městského okruhu (tunelový komplex Blanka)” ze dne 21. 3. 2014.

Přechod u metra Vyšehrad

Doporučené opatření.

Zahrnuje:

- Zřízení přechodu nebo sdruženého přechodu a přejezdu pro cyklisty v prostoru jižní části Pankráckého náměstí.

Odůvodnění

Cílem opatření je doplnění chybějící úroňové příčné vazby jižně od stávajícího přemostění, které je v současnosti užíváno jako podchod a to i přes absenci přístupového schodiště. Bezbariérové řešení zde představuje zacházku přes lávku u Kongresového centra, v délce cca 500 metrů.

Přechody na ul. Boženy Němcové

Zásadní opatření.

Zahrnuje:

- Zřízení signalizovaných úroňových přechodů na křížení ulice Boženy Němcové se Sokolskou a Legerovou.
- SSZ se v obou směrech synchronizují se SSZ Wenzigova, a to tak, aby se minimalizovaly kongesce v zástavbě.
- K prověření napojit ulice Ke Karlovu a Lublaňská a vytvořit plnohodnotné křižovatky, a to bez otočení směru ul. Boženy Němcové.

Odůvodnění

Cílem opatření je doplnění chybějící bezbariérové příčné vazby na jižní hraně zástavby Karlova a dále vysunutí kolon ve směru do centra před stávajícím SSZ ve Wenzigově mimo zástavbu (na Nuselský most).

Možné propojení ulic Ke Karlovu a Lublaňská vytvoří lokální průjezd zlepšující místní dopravní obslužnost, aniž by vedl k indukci průjezdné dopravy.

Technické řešení

Umístění přechodu včetně doplnění průjezdu z obou ulic bylo uvažováno v úvodní studii humanizace SJM z roku 2010, ale v jiném než uvažovaném uspořádání (otočený směr ulice Boženy Němcové a 2 jízdní pruhy z centra). S ohledem na to, že SSZ Wenzigova mezitím vznikla, navrhujeme realizovat oba přechody s minimem stavebních úprav tak, aby se realizace maximálně urychlila.

Doplnění přechodu za křižovatkou Sokolská - Rumunská (jih)

Zásadní opatření.

Zahrnuje:

- Zřízení úrovněového přechodu na jižním rameni křižovatky Sokolská - Rumunská.

Odůvodnění

Cílem opatření je doplnění chybějící bezbariérové příčné vazby v této lokalitě. Nejbližší křížení SJM je zde ve vzdálenosti cca 200 m, jak severním, tak jižním směrem. V oblasti se hojně přechází bez ohledu na absenci přechodu, zejména v oblasti mezi ulicemi Rumunská a Na Bojišti.

Technické řešení

Přechod může být zřízen

- a) Jako nesignalizovaný, s rozdělením stávající třípruhové SJM ostrůvkem na 2+1 pruhy, a to v místě lokálního rozšíření u odbočení Rumunské.
- b) Jako signalizovaný, přes všechny tři pruhy.

Zřízení přechodu bylo uvažováno ve studii Gehl Architects 2018 (viz mapka v prezentaci na s. 95).

Vnitřní přechody na náměstí I. P. Pavlova

Zásadní opatření.

Zahrnuje:

- Zřízení dvojice úrovnových přechodů ve vnitřním prostoru náměstí I. P. Pavlova, a to bez změny řazení.

Odůvodnění

Cílem opatření je doplnit chybějící bezbariérové podélné vazby v této lokalitě a zlepšit plošnou pěší prostupnost území. Kromě zajištění aktuálně přerušené podélné pěší prostupnosti na západě Legerovy a východě Rumunské je také výhodou urychlení chůze při přecházení “napříč” křižovatkami, tedy s využitím dvojice přechodů.

Technické a dopravně-organizační řešení

Umístění přechodu bylo uvažováno v návrhu postupných kroků vyhotovených IPR na základě studie Gehl Architects v roce 2018. V návrhu byla změna řazení, která snižovala počet jízdních pruhů pro IAD na Ječné, což v této adaptaci nenavrhujeme.

I pouhou realizací přechodů může dojít ke snížení kapacity křižovatek na I. P. Pavlova, což se může projevit zvýšením kongescí. Negativní dopady zvýšení kongescí v zástavbě je možné kompenzovat úpravou režimu křižovatky tak, aby kapacita ve směru od Ječné nebyla zasažena a současně vyvedením kongescí na SJM z kontaktu se zástavbou zřízením SSZ před Operou, v ul. Boženy Němcové, na úrovni Hvězdovy, případně u Jižní spojky.

Přechod přes Žitnou u Sokolské

Zásadní opatření.

Zahrnuje:

- Zřízení čtvrtého úrovněového přechodu v křižovatce Mezibranská - Sokolská x Žitná

Odůvodnění

Cílem opatření je doplnit chybějící bezmotorovou vazbu v této lokalitě a zlepšit plošnou pěší prostupnost území. V místě se dnes běžně nelegálně přebíhá před odbočujícími vozidly.

Technické a dopravně-organizační řešení

Umístění přechodu bylo uvažováno v návrhu prvotních opatření CCEA z roku 2012 a v návrhu postupných kroků vyhotovených IPR na základě studie Gehl Architects v roce 2018 (schéma s. 95).

Realizací přechodu může dojít ke snížení kapacity SJM, což se může projevit zvýšením kongescí. Negativní dopady zvýšení kongescí v tomto konkrétním případě je možné kompenzovat vyvedením kongescí na SJM z kontaktu se zástavbou zřízením SSZ před Operou.

Přechod na křižovatce nad Muzeem

Zásadní opatření (připravuje se v mírně odlišné podobě).

Zahrnuje:

- Zřízení úrovněového přechodu na jižním rameni křižovatky Legerova - Vinohradská.
- Zřízení úrovněového přechodu na severním rameni křižovatky Legerova - Vinohradská (k býv. "Federálu").
- Zřízení souvislého stoupacího cyklopruhu v koridoru Vinohradské.

Odůvodnění

Cílem opatření je doplnit chybějící úrovněovou bezmotorovou vazbu v této lokalitě a zlepšit plošnou pěší a cyklistickou přístupnost území. Zřízení přechodu se předpokládá, není ale zaručeno bezpečné řešení pro cyklisty.

Technické a dopravně-organizační řešení

Z důvodu bezpečnosti a přístupnosti křižovatky je zcela nezbytné vedení cyklistů ve stoupání Vinohradské ulice odděleným cyklopruhem se zvláště signalizovaným vjezdem. I po proběhlé rekonstrukci bude křižovatka dlouhá 30 - 40 metrů, vyklízeční doba je navrhována na rychlost 35 km/h, jejíž dosažení je ale ve stoupání pro cyklistu nereálné, lze předpokládat spíše rychlost mezi 10 a 15 km/h. V takové rychlosti nastává už více než pětisekundová kolize, zejména s tramvajemi vyjíždějícími od Škrétovy. To je třeba řešit odděleným signálem pro vjezd cyklistů do křižovatky, který zelenou pro cyklisty uvolní dřív.

Přechod před Operou

Zásadní opatření.

Zahrnuje:

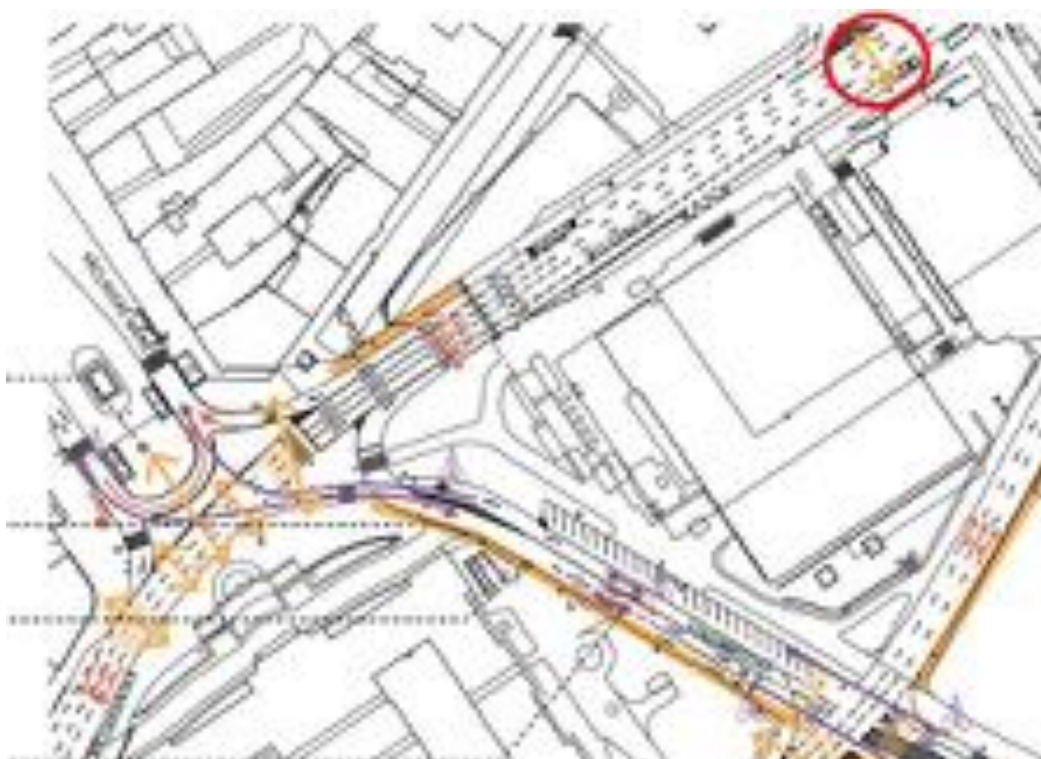
- Zřízení dočasného úrovněového přechodu přes ulici Wilsonovu na křižovatce s ul. Politických vězňů (směrem k Opeře) ještě před realizací tramvajové trati kolem Hlavního nádraží.

Odůvodnění

Cílem opatření je doplnit chybějící úrovněovou bezmotorovou vazbu v této lokalitě a zlepšit plošnou prostupnost území. Kromě toho zřízení přechodu vysune kongesce dále od exponovanějšího přechodu před Muzeem, a usnadní křížení magistrály pro vozidla projíždějící od Vinohradské směrem na Václavské nám. nebo do Žitné a využívající nyní objezd garáží Slovan.

Technické a dopravně-organizační řešení

Přechod byl v této lokalitě navržen v Úvodní studii humanizace (6/2010), dále ve specifikaci úprav IPR pro Muzejní oázu v podkladu IPR z března 2014 (viz obr., zvýrazněno kroužkem). Úrovněovou vazbu předpokládá i studie Gehl Architects z r. 2018.



Převzato z prezentace IPR "Opatření související se zprovozněním severozápadní části Městského okruhu (tunelový komplex Blanka)" ze dne 21. 3. 2014.

Přechod je možné zřídit jako dočasný. Zřizoval-li by se přechod jako trvalý, je jej třeba koordinovat s uvažovaným vedením tramvajové trati od Vinohradské k Hlavnímu nádraží. V případě dočasného řešení to není nutné.

Doplnění bezmotorových vazeb na křižovatce Bulhar

Doporučené opatření.

Zahrnuje:

- Doplnění přechodů pro chodce na severní a západní ramena křižovatky Bulhar, jmenovitě
 - vyústění ulice Husitské,
 - severní rampy na magistrálu,
 - vyústění ulice Hyberské
- Řešení přechodů pro chodce současně i jako přejezdů pro cyklisty.
- Volitelně doplnění vyhrazených cyklopruhů v ulici Hyberské a dále v koridoru trasy A25.

Odůvodnění

Cílem opatření je doplnit chybějící úroňové bezmotorové vazby v této lokalitě v návaznosti na předpokládanou urbanizaci lokality, tedy na novou výstavbu severně od Hyberské a Husitské, a zajistit bezpečný průjezd na kole po celoměstské páteřní cyklotrase A25.

Ke křižovatce nezdědka dojdou od Husitské nebo Hyberské zmatení chodci, kteří nemají jak se z křižovatky dostat.

Technické řešení

Signalizovaná křižovatka byla rekonstruována v roce 2006 v souvislosti s rozšířením příjezdu od Seifertovy. Část opatření (legalizace jízdy na kole na stávajících přechodech a doplnění cyklopruhů) je možné realizovat bez stavebních úprav křižovatky. Přechody na severní straně křižovatky ale vyžadují stavební úpravu křižovatky.

Doplnění přechodů a další nestavební úpravy na MÚK Vltavská

Doporučené opatření.

Zahrnuje:

- doplnění severního přechodu přes Bubenskou,
- doplnění přechodu přes východní rameno na sjezdu z mostu,
- přerušení sdruženého připojovacího a odpojovacího pruhu v podjezdu několika parkovacími místy.

Odůvodnění

Navrhovaná opatření jsou doplněním úpravy MÚK Vltavská, ke které došlo na podzim 2018. Tato opatření jednak doplňují příčné vazby, které nebyly zřízeny v první etapě, jednak zvyšují bezpečnost realizovaných cykloopatření.

Provedená úprava je na tato opatření připravena a předpokládá je jako další etapu úprav.

3 Doplnění parteru magistrály na přemostění Masarykova nádraží

Zásadní dlouhodobé opatření.

Zahrnuje:

- Úpravu projektu zastřešení Masarykova nádraží a okolní zástavby tak, aby zde magistrála fungovala s parterem, ať už humanizovaná nebo ne.
- Úpravu magistrály způsobem, který dovolí připojení parteru jižně i severně od kolejiště Masarykova nádraží.

Odůvodnění a technické řešení

Projekt zástavby u Masarykova nádraží by měl respektovat a dotvořit magistrálu do podoby městského bulváru, a tedy mít s magistrálou řešený parter. Parter by měl být připraven jak pro zachování magistrály ve stávající výškové úrovni, tak pro zkrácení magistrály do podoby přemostění Masarykova nádraží zakončeném na obou stranách úrovněmi křižovatkami (Bulhar a Na Florenci).

Řešení zástavby u Masarykova nádraží tento princip detailně neřeší. Proto je třeba jednat ihned.



“Integrace do nové výstavby by mohla navždy znemožnit revitalizaci území.” Nad ilustrací připravovaného záměru zástavby u Masarykova nádraží, převzato ze studie ‘Magistrála spojující’, Gehl Architects 2018.

4 Zúrovnění MÚK Vltavská

Zásadní dlouhodobé opatření.

Zahrnuje:

- Rekonstrukci MÚK Vltavská do podoby průsečné křižovatky, s případným podúrovňovým bypassem ve směru nábřeží (tvar “diamant”). Silné levé odbočení z nábřeží na Hlávkův most se realizuje dlouhou fází se dvěma jízdními pruhy.

Odůvodnění

Prostor obou vratných ramp je nepřístupný a současně velmi cenný. Řešení předpokládající zachování některé z ramp je neměstské, prostorově příliš náročné a nevhodné zejména s ohledem na pěší a cyklisty. Prostor západní rampy je po přestavbě vhodný pro náměstí, prostor východní rampy pro veřejnou budovu.

Zadání územní studie Bubny - Zátory bohužel není v tomto naprosto dostatečné, a v návrhu jednu z ramp zcela zbytečně zachovává. Proto je třeba jednat ihned a prověřit alternativní řešení křižovatky.

Technické řešení

Po zprovoznění tunelového komplexu Blanka zde doprava výrazně poklesla, námi navržené řešení nebylo prověřováno.



Možný koncept úrovnňového řešení křižovatky Vltavská s obousměrným podjezdem 1+1.

5. Cykloopatření

Zobousměrnění dolní Davídkovy pro cyklisty

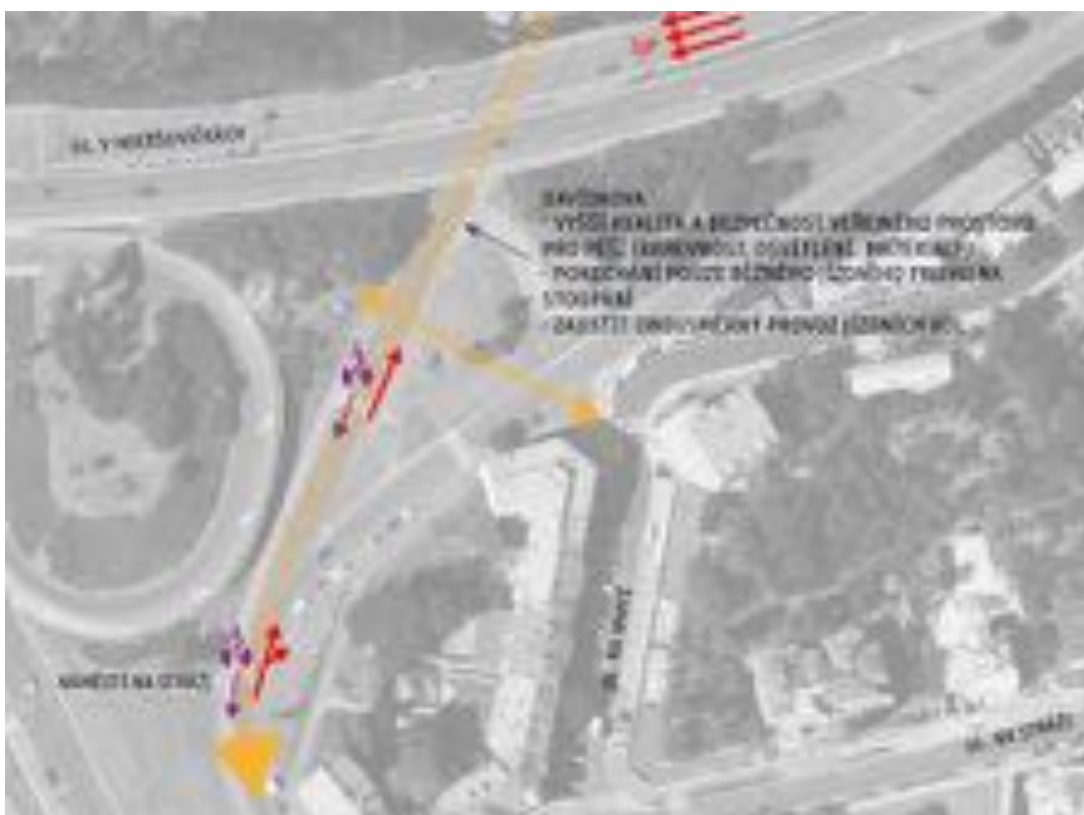
Doporučené opatření.

Zahrnuje:

- Zobousměrnění Davídkovy ulice v úseku pod Libereckou pro jízdní kola.
- Doplnění bezmotorové vazby do ulice Střížkovské.

Odůvodnění

Zprostupnění je součástí celoměstské cyklotrasy A273 a v podstatě i praktického vedení trasy A42. Návrh na zprostupnění se objevuje v seznamu opatření navržených ze zprovozněním tunelového komplexu Blanka ("Den B"), viz obr.



Převzato z prezentace IPR "Opatření související se zprovozněním severozápadní části Městského okruhu (tunelový komplex Blanka)" ze dne 21. 3. 2014.

Cyklopruhy mezi Bubny a Hvězdovou

Doporučené opatření.

Zahrnuje realizaci vyhrazených pruhů pro cyklisty na úseky Severojižní magistrály mezi Vltavskou a Hvězdovou ve všech realizovatelných úsecích, kde se tím nesníží počet jízdnic pruhů.

Odůvodnění

Severojižní magistrála je pro motorovou i bezmotorovou silniční dopravu nejpřímější a nejatraktivnější spojnici severu a jihu centra Prahy, s nejlepšími dostupnými sklonovými poměry. Alternativní trasy jsou v řadě relací buď výrazně komplikovanější, nebo dokonce prakticky neexistují (např. z Václavského náměstí na Nuselský most) a vzhledem k provozu ve vedlejších ulicích a absenci cykloopatření již není velký rozdíl v bezpečnosti jízdy na kole v nich a na magistrále - bude-li o cykloopatření doplněna.

Prostorové poměry dovolují doplnit vyhrazené nebo ochranné cyklopruhy ve většině úseků magistrály s výjimkou úzkých míst a některých řazení před křižovatkami v případě zmenšení šířky jízdnic pruhů na minimální rozměry (3,0 - 3,25 m).