

71.5/2011

DOTAZY / INTERPELACE

(odevzdejte návrhové komisi)

Datum: 8.6.2011

Člen Zastupitelstva MČ Praha 13 - pan, paní: PRAUS

DOTAZ / INTERPELACE adresovaná panu, paní: Mateček

Příloha

Interpelace ms. Mareček

změny dopravní značení

Interpeluji místostarostu Marečka za nedostatečně zvládnutou systémovou přípravu změny dopravního značení v naší MČ. Změny jsou zcela nedostatečně komunikovány s občany, upozornění na webu a ve STOPu nestačí. Vodorovné dopravní značení je často nedokončené a obtížně viditelné za horších podmínek je i obtížně pochopitelné, byl zvolen nejméně vhodný způsob. Dopravní značka A3 vyhlášky č.30/2001 v platném znění tuto značku ve vodorovném značení neuvádí jako povolenou, mnohem vhodnější variantou je značka IP22 (změna místní úpravy, Pozor změna přednosti v jízdě)), pokud se jedná o vodorovnou značku, je mnohem vhodnější značka V17 (trojúhelníky). Je zcela nepochopitelné, že na tak důležitou změnu, jakou je změna přednosti v jízdě přinášející ohrožení na životech a zdraví obyvatel nejsou řidiči upozorňováni svislým dopravním značením. Navíc ke změnám dochází i v místech, kde je to z dopravně technických důvodů zcela nevhodné. Jako příklad uvádím autentický dopis občanky, který jsem obdržel*. Kroky vedoucí ke zklidnění dopravy jsou jistě žádoucí a zavádění přednosti zprava je možným účinným opatřením, ale jakým způsobem byly změny projednány zastupiteli v DK a jaké bylo její stanovisko? Provedla DK místní šetření ve spolupráci s v místě žijícími občany? Např. vyprojektovaný komunikační ostrůvek na konečné BUSu 174 a zavedení přednosti zprava u výjezdu z Jitrocelové ulice na VO jih považuji za exemplárně nevhodně zvolená opatření. Nepřehledné zablokované křižovatky u parkovacích zálivů po zavedení přednosti zprava před dořešením parkování také vykonají své. Odborně zpracovaný audit může mít vždy jen doporučující charakter. Dále se ptám, jaká aktivní opatření budou provedena k efektivnímu vymáhání auditem doporučeného a již dávno platného zákazu vjezdu nákladních vozidel a omezení rychlosti?

***Citát: Změna dopravního značení v Petržilkově ul.**

Předmětem nedávno provedené změny bylo zrušení Petržilkovy ulice jako hlavní a nahrazení režimem přednosti zprava v celé délce Petržilkovy ulice. Těžko říci, co přesně bylo záměrem autora (autorů) této změny, patrně snaha o zklidnění Petržilkovy ulice a odklonění projíždějících vozidel. Po nějakém čase provozu lze z hlediska dlouholetého obyvatele této části Prahy 13 (pohybujícího se denně v této ulici) směle pochybovat o účelu a smyslu tohoto opatření. Jeví se jako krajně nepromyšlené a ve svých důsledcích kontraproduktivní.

1. projíždějících vozidel v Petržilkově ulici nijak výrazně nebylo
2. Nezvýšila se bezpečnost provozu, zdá se, že právě naopak
3. Téměř denně lze pozorovat kolizní situace, kdy auta jedoucí Petržilkovou ulicí nedávají přednost vozidlům vjíždějícím zprava. Těžko jim to dávat za vinu, Petržilkova ulice je svou podstatou, dimenzemi a významem jasně hlavní ulicí, páteří osou celého sídliště Nové Butovice. Kdo by čekal, že zde bude dávat přednost autům vyjíždějícím např. od vjezdu do garáží !?.
4. Nežřídko zabrání kolizi pouze duchapřítomnost a předvídavost řidičů, přesto se někteří dohadují, vystoupí z aut a častují se poměrně nevybíravými výrazy a gesty. O negativních dopadech této zmatené dopravní situace na chodce a zejména děti ani nemluvě.



**zástupce starosty
Městské části Praha 13
Aleš Mareček**

**Vážený pan
Doc. Ing. Petr Praus, CSc.
člen Zastupitelstva MČ Praha 13
Janského 2422/17
155 00 Praha 5**

Praha 20.června 2011
č.j.: P13-39357/2011

Odpověď na interpelaci

Vážený pane zastupiteli,

k Vaší interpelaci podané 8. 6. 2011, na 4. zasedání ZMČ Praha 13, uvádím následující odpověď:

V roce 2007 schválilo Zastupitelstvo Městské části Praha 13 Koncepti rozvoje MČ Praha 13. V kapitole 8.2 Bezpečnost, strategický cíl B3, je cílem mj. rozšíření zón s maximální povolenou rychlostí a zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů. Na základě schválené koncepce zadala radnice zpracování odborného auditu dopravního značení a následně projektové dokumentace dopravního značení, s cílem zajistit správnost a logiku svislého a vodorovného dopravního značení, nápravy chyb a určení nových zásad, v osazování dopravních značek. Audit a projektovou dokumentaci zpracoval Ing. Luděk Zatloukal, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby.

V projektové dokumentaci jsou navrženy zóny s dopravním omezením, pro jednotlivé obytné oblasti (Nové Butovice, Lužiny, Velká Ohrada, Stodůlky, Stodůlky – Háje/Vidoule). V zónách je nejvyšší dovolená rychlost snížena na 30 km/hod (tzv. zóny Tempo 30) a zřizování křižovatek bez rozlišení dopravními značkami, upravujícími přednost v jízdě, je jednou z hlavních možností, jak řidiče „donutit“ dodržovat stanovenou maximální rychlost. Na začátku a na konci zóny jsou vždy instalovány příslušné svislé dopravní značky IP 25a, Zóna s dopravním omezením a IP 25b, Konec zóny s dopravním omezením, s konkrétními symboly dopravních značek v poli (A3, Křižovatka, s textem Přednost zprava, B20a, Nejvyšší dovolená rychlost – 30 km/hod, A7b, Pozor, zpomalovací práh, B29, Zákaz stání, s dodatkovou tabulkou omezující platnost pro nákladní vozidla). Dále jsou v zónách instalovány zpomalovací polštáře, u přechodů pro chodce a u míst, kde vozovka kříží značená cyklotrasa. Pro zdůraznění projektant navrhnul, před některými křižovatkami, vyznačení vodorovných dopravních značek V 15, Nápis na vozovce, se symbolem svislé dopravní značky A3, Křižovatka, v souladu s Technickými podmínkami TP 133, Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích. Vodorovná dopravní značka V17, Trojúhelníky, se umísťuje na rampy zpomalovacího prahu, vytvořeného stavební úpravou!!! V Červeňanského ulici budou na stávajících přechodech pro chodce, u zastávek autobusů PID „Ohradské náměstí“ a „Velká Ohrada“ umístěny ochranné dělicí ostrůvky a u konečné zastávky vyznačen navíc nový přechod pro chodce, s ochranným dělicím ostrůvkem, v souladu s platnými předpisy. V projektové dokumentaci byly zohledněny i některé připomínky občanských sdružení, mj. i Ing. Skondrojanise, o. s. Velká Ohrada Víze 2010. Obyvatelé byli o projektu informováni ve STOPu a na webových stránkách MČ Praha 13.

Před zahájením prací odbor dopravy ÚMČ Praha 13, jako příslušný silniční správní úřad, vydal dne 21. 9. 2010 opatření obecné povahy – stanovení úpravy provozu na pozemních komunikacích (oznámeno bylo veřejnou vyhláškou na úřední desce od 4. 8. 2010). K návrhu opatření mohli obyvatelé podat připomínky nebo námítky. Žádné podány nebyly.

Úpravy dopravního značení začala Technická správa komunikací hl. m. Prahy realizovat v listopadu. Před tím odbor dopravy vydal stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích, mj. pro instalaci dopravních značek IP 22 „Změna místní úpravy“, na vjezdech do zón, s textem „Pozor změna přednosti v jízdě“. Tyto dopravní značky měly být na začátku zóny osazeny do 28. 2. 2011, aby si řidiči zvykli na dopravní změny. TSK hl. města Prahy je demontovala nakonec až začátkem dubna.

Závěrem upozorňuji na skutečnost, že i před zahájením úprav dopravního značení byly některé křižovatky, na území Prahy 13, bez rozlišení dopravními značkami, upravujícími přednost v jízdě. Zřízením zón s dopravním omezením se dopravní režim sjednotil. S ohledem na výše uvedené skutečnosti si dovoluji konstatovat, že než nedostatečně zvládnutá systémová příprava změny dopravního značení, je pro řidiče největším problémem jejich neznalost pravidel provozu na pozemních komunikacích, protože by nemohli tvrdit, že musí dávat přednost autům vyjíždějícím od vjezdu do garáží, tzn. z místa ležícího mimo pozemní komunikaci, kde přednost zprava neplatí a výjezd je oddělen vodorovnou dopravní značkou V4, Vodící čára (např. výjezd z podzemních garáží bytových domů Hůrka).

S pozdravem

Aleš Mareček v.r.
zástupce starosty