

Městská část Praha 7
Úřad městské části
Útvar kontroly, auditu a stížností
nábř. Kpt. Jaroše 1000
detašované pracoviště
Dělnická 44a
170 00 Praha 7



VÁŠ DOPIS ZNAČKY / ZE DNE
/01.12.2018

NAŠE ZNAČKA
MČ P7
169362/2018

VYŘIZUJE / LINKA
Bc. Jiří Pořízka/737110416

PRAHA/DATUM
/13.12.2018

Žádost o poskytnutí informace podle zákona č. 106/1999 Sb., zákona o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů

Vážený pane,

dne 03. prosince 2018 jsme obdrželi Vaši žádost o poskytnutí informace podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále také jako „InfZ“). V obsahu Vaší žádosti jste žádal o poskytnutí informací ve věci zveřejněné zprávy o testování úprav zvyšujících bezpečnost chodců v ulici Korunovačnická a to:

1. Kým a podle jaké metodiky bude probíhat ono „monitorování a vyhodnocování“?
2. Jaké konkrétní parametry budou sledovány?
3. Jaké byly hodnoty těchto parametrů před zahájením experimentu?
4. Jaké jsou požadované cílové hodnoty těchto parametrů, po jejichž dosažení bude experiment považován za úspěšný, resp. při jejichž nedosažení bude považován za neúspěšný?
5. Jsou-li shora uvedené informace obsaženy v nějakém dokumentu, žádám o poskytnutí těchto dokumentů. Nejsou-li, žádám o informaci, kdy, kým a jak byly stanoveny.

Informace Vám byly poskytnuty dne 11.12.2018.

Dne 11.12.2018 jste podal stížnost na postup při vyřizování Vaší žádosti o poskytnutí informace a konstatoval jste, že byla zcela pomínuta odpověď na poslední otázku a tím jsme tedy poskytli informace pouze částečně, aniž bychom o zbytku žádosti vydali rozhodnutí o odmítnutí.

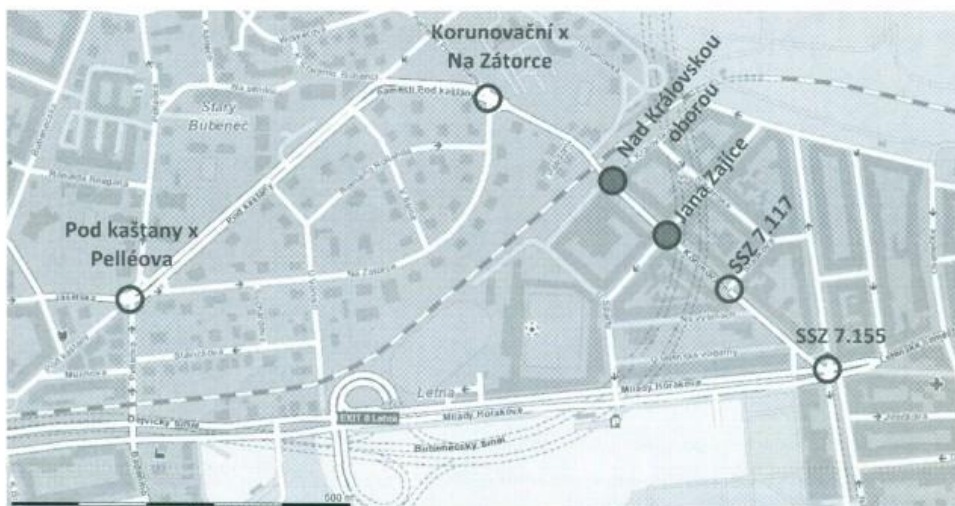
V souladu s ustanovením § 16a odst. 5 InfZ Vám požadované informace poskytujeme v tomto rozsahu:

Pro předmětné dopravní opatření v ulici Korunovačnická, jehož cílem je zvýšení bezpečnosti chodců v této lokalitě, nebyly v provozu v čase před zavedením opatření úřadem městské části zjišťovány reálné parametry dopravního proudu, jejich hodnoty, ani nastaveny požadované cílové hodnoty těchto parametrů. Úřad MČ Praha 7 nedisponuje takovým personálním ani odborným zázemím, aby mohl detailně vyhodnotit parametry dopravního proudu v čase před a po zavedení opatření v ulici Korunovačnická. Z tohoto důvodu Úřad MČ Praha 7 vyhodnotí zavedené opatření na základě reakcí chodců a řidičů a po diskuzi s odbornými pracovišti TSK, a.s. a Magistrátu hl. m. Prahy. K položeným otázkám dále uvádíme:

1. Úřad MČ Praha 7 nedisponuje v této chvíli informacemi, kdo a za pomoci jaké metodiky případně vyhodnotí reálné dopady zklidňujícího dopravního opatření v ulici Korunovačnická.
2. Úřad MČ Praha 7 nedisponuje v této chvíli informacemi, jaké konkrétní parametry dopravního proudu budou v případě detailního dopravně+inženýrského vyhodnocování dopadů zklidňujícího dopravního opatření v ulici Korunovačnická sledovány.
3. Úřad MČ Praha 7 nedisponuje informacemi ohledně reálných parametrů týkajících se plynulosti dopravy v čase před realizací zklidňujícího dopravního opatření v ulici Korunovačnická.
4. Úřad MČ Praha 7 nedefinoval a nezná cílové hodnoty parametrů plynulosti provozu, dle kterých by mohlo být usuzováno na úspěšnost zavedeného opatření.
5. V reakci na otázku č. 5 lze konstatovat, že v čase před zavedením opatření zpracovala TSK hl. m. Prahy v únoru 2017 na základě svých dopravně-inženýrských databází a zkušeností mikroskopickou simulaci, která ověřila teoretické dopady plánovaného zklidňujícího dopravního opatření v ulici Korunovačnická opatření do provozu. Předmětné „Mikrosimulační posouzení změny dopravního režimu v ulici Korunovačnická“ je uvedeno níže.

Mikrosimulační posouzení změny dopravního režimu v ulici Korunovační

Cílem práce bylo posoudit změnu dopravního režimu v ulici Korunovační pomocí mikrosimulace. Změna spočívá v návrhu zřídit na přechodu pro chodce přes ul. Korunovační u křižovatky s ul. Jana Zajíce ostrůvek, čímž by dle návrhu (V1) došlo ke snížení počtu jízdních pruhů ze dvou na jeden ve směru ke křižovatce Letenské náměstí (SSZ 7.155), přičemž opačný směr zůstává nedotčen. Druhá odvozená varianta (V2) návrhu počítá s vložením ostrůvku i na přechodu pro chodce přes ul. Korunovační u ul. Nad Královskou oborou, kde rovněž dojde ke snížení počtu jízdních pruhů ze dvou na jeden ve směru k Letenskému náměstí.



Mikrosimulací byly posouzeny následující stavy (varianty):

- V0 - současný stav,
- V1 - snížení počtu JP u ul. Jana Zajíce,
- V2 - snížení počtu JP u ul. Jana Zajíce a zároveň i u ul. Nad Královskou oborou, přičemž úsek mezi oběma přechody je uvažován jako jednopruhový.

Způsob provedení a vstupní data

Simulace byla realizována ve zjednodušeném režimu bez vkládání do ortofotomapy a zakřivení úseků, byly však dodrženy rozhodující parametry – délky a sklony jednotlivých úseků.

Intenzita IAD odpovídala 8% podílu z množství 0 – 24 h dle dostupné databáze sčítání (950 vozidel z 11 900 vozidel), podíl pomalých vozidel pak činil 2,5 % ze všech vozidel.

Intenzita chodců přechodu u ul. Jana Zajíce byla uvažována ve výši 120 ch/h, na přechodu u ul. Nad Královskou oborou 5 ch/h. Tato intenzita byla ověřena místním šetřením v ranní špičce dne 15. 2. 2017.

SSZ 7.117 a 7.155 byly simulovány pouze jako vjezdy z ul. Korunovační. Délka volna vjezdu SSZ 7.155 byla nastavena dle dostupné dokumentace pevně na 25 s z délky cyklu 100 s, délka volna na SSZ 7.117 je dána obsazením detektoru na výjezdovém rameni, tj. volno trvá do okamžiku, kdy je úsek mezi oběma křižovatkami plně obsazen vozidly aspoň v jednom pruhu.

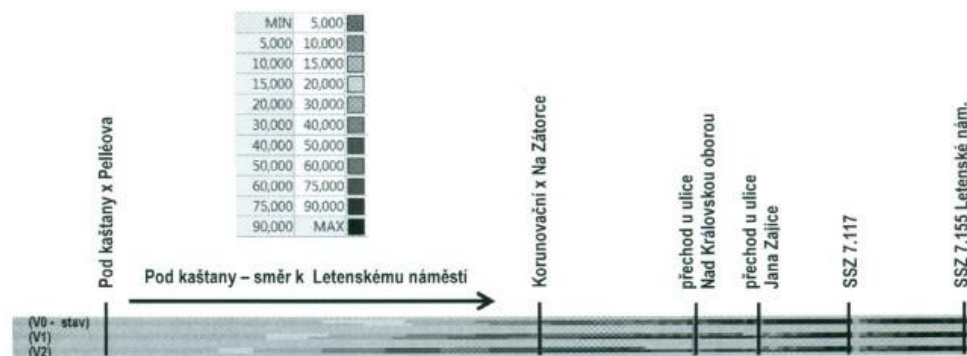
Žádné boční vjezdy ani ulice nebyly v této zjednodušené simulaci zohledněny, dále byl předpokládán volný odjezd vozidel za Letenským náměstím.

Vyhodnocení variant

Pro výše uvedené stavy bylo mikrosimulací vyčísleno průměrné zdržení na vozidlo v celém úseku až k Letenskému náměstí (7.155) a délka vzdutí měřená od vjezdu do SSZ 7.117, a to v absolutních číslech i v procentuálním rozdílu v porovnání se současným stavem.

Typ	V0 – stav		V1		V2	
	Délka vzdutí [m]	Zdržení [s]	Délka vzdutí [m]	Zdržení [s]	Délka vzdutí [m]	Zdržení [s]
absolutní hodnoty	393	344	420	355	510	374
procentuální rozdíl	100%	100%	+7%	+3%	+30%	+9%

Následující schéma zobrazuje hustotu vozidel v přepočtu na 1 km délky dle přiložené škály. Fialová barva přibližně odpovídá délce fronty.



Závěr

Při použitých intenzitách za běžné dopravní situace sahá fronta vozidel v současném stavu přibližně do poloviny úseku mezi ulicemi Nad Královskou oborou a světelně řízenou křižovatkou Korunovační x Na Zátorce. Ve variantě V1 je fronta delší přibližně o 30 m, ve variantě V2 pak naroste o cca 120 m oproti současnému stavu, přičemž negativně ovlivní zmíněnou křižovátku Korunovační x Na Zátorce. Řízená křižovátka Pod Kaštany x Pelléova není žádnou navrženou variantou ovlivněna.

Průměrné zdržení na každé vozidlo naroste oproti současnému stavu o 11 s ve variantě V1 (nárůst 3 %), resp. o 30 s ve variantě V2 (nárůst 9 %).

Na závěr je třeba konstatovat, že průjezd ulicemi Korunovační je kapacitně omezen především křižovatkou Letenské náměstí, dopady případné realizace navrhovaných přechodů jsou tedy zejména v nárůstech zdržení a z toho vyplývajících negativních dopadů na životní prostředí.

V Praze dne 16. února 2017, kolektiv autorů TSK – ÚDI

S pozdravem

Bc. Jiří Pořízka
vedoucí ÚKAS

Rozdělovník:

1. [REDACTED]
2. ÚKAS- do spisového materiálu.