

Zápis z 6. jednání dopravní komise,  
konané dne 18.09.2019 od 16:00 do 20:00 hod.  
v místnosti č. 216

**Seznam členů komise:**

Ing. Michal Šperling  
Mgr. Hana Holubkovová  
Ing. arch. Tomáš Cach  
Milan Bendl  
Kpt. Bc. Jiří Šafrata  
Marek Bělor  
Pavel Škarecký

**Přítomni:**

Ing. Michal Šperling  
Ing. arch. Tomáš Cach  
Milan Bendl  
Marek Bělor  
Pavel Škarecký

**Omluveni:**

Mgr. Hana Holubkovová  
Kpt. Bc. Jiří Šafrata

Neomluveni: 0

**Hosté:**

Mgr. Ondřej Mirovský, Ing. arch. Lenka Burgerová, PhD., Ing. Jan Kovařík (ODO)

---

Usnášení schopná: ANO

---

**Program Dopravní komise:**

1. Tvorba usnesení dopravní komise k Územní studii Holešovice-Bubny-Zátory

**Ad1)**

Dopravní komise posoudila předloženou Územní studii Holešovice-Bubny-Zátory a k dané problematice vytvořila písemné usnesení, jehož součástí jsou grafické přílohy.

## 1. Usnesení Dopravní komise:

**Komise konstatuje, že ve srovnání s předcházejícími zpracovanými studii pro území Bubny-Zátory je aktuální studie lépe zpracovaná z hlediska potenciálu městotvorně propojit současnou zástavbu.**

V rovině koncepčních principů komise na studii oceňuje a podporuje snahu o:

- vytvoření převážně blokové zástavby;
- zlepšení podmínek kolejové veřejné dopravy (úpravy tramvajové sítě);
- zajištění přiměřené kapacity pro automobilovou dopravu (bez tunelových řešení);
- řešení bezmotorové dopravy (včetně integračních opatření).

V následujících konkrétních případech komise na studii oceňuje a podporuje snahu o:

- městské úrovně prodloužení tramvajové trati z Antonínské (od Bubenské) pod železniční trať
- zamezení vytvoření východo-západního tranzitního průjezdu pro automobilovou dopravu, které by významně zatížilo současné uliční profily Veletržní a Dělnické ulice (a de facto nežádoucím způsobem konkurovalo městskému okruhu)

**V procesní rovině komise vítá, že je nyní studie zveřejněna pro informování široké veřejnosti, s možností získání zpětné vazby od občanů i institucí.**

**S ohledem na složitost a rozsah území však komise vnímá jako zásadní problém předložení invariantní podoby řešení, bez možnosti reálně porovnat a diskutovat varianty některých klíčových dopravně-urbanistických témat.**

**Pro další proces přípravy a rozvoj území komise doporučuje jako nezbytné:**

- **některé části studie částečně nebo zcela přepracovat, resp. ponechat na další navazující studii;**
- **zajistit variantní prověřování řešení vybraných problémů a porovnávání odlišných scénářů;**
- **umožnit otevřený proces diskuse během rozpracovanosti.**

### **Ve vztahu k současné stabilizované zástavbě komise konstatuje, že návrh studie:**

- trvale potvrzuje absenci dvou křižovatkových pohybů současné MÚK Vltavská z nábřeží severním směrem a nevratně tak fixuje daný tranzitní automobilový průjezd ulicí Dukelských hrdinů
- nahrazuje propojení Bubenská-Železničářů propojením Bubenská-Partyzánská ve stísněných poměrech, při zachování tranzitního průjezdu U Výstaviště a doplnění nových levých odbočení
- potvrzuje MÚK Argentinská – Vrbenského včetně části tranzitní automobilové dopravy středem Ortenova náměstí před ZŠ a nově doplňuje také úrovněvé propojení Jankovcova – Bondyho
- potvrzuje průjezd tranzitní automobilové dopravy v severojižním směru Argentinskou a Bubenskou ulicí podél současné zástavby přibližně v současné poloze, resp. ji v některých místech přibližuje – stanovená nová šířka ulice Argentinská 36 m a Bubenská 27 m na řadě míst znemožňuje současně zajistit zejména odpovídající podmínky obsluhy stávajících objektů, pobytovejst jejich parteru a standard cyklistické infrastruktury
- přináší do území výrazné množství nových zdrojů a cílů dopravy, které umožňují vytvořit kompaktní město, avšak zvyšují nároky na dopravní infrastrukturu a bez dalších souvisejících opatření a změn dopravního chování nevhodně zatíží současné uliční profily

### **Ve vztahu k současné stabilizované zástavbě komise doporučuje zejména:**

- řešit oblast předpolí Hlávkova mostu tak, aby byly umožněny všechny křižovatkové pohyby a nebylo nevratně znemožněno zlepšení v současnosti nevyhovujících podmínek pro chodce a cestující v oblasti Strossmayerově náměstí
- řešit propojení Bubenská-Partyzánská bez okružní křižovatky a bez fixování tranzitní automobilové dopravy ve stísněných poměrech v současné zástavbě nebo na její hranici a tak, aby nebylo znemožněno případné vytvoření velkorysého předprostoru Stromovky a Výstaviště bez (tranzitní) automobilové dopravy včetně zjednodušení provozní situace v ulicích Veletržní, Dukelských hrdinů a Strojnická
- pro cílový stav území zrušit MÚK Argentinská – Vrbenského a dotvoření urbanistické struktury tak, aby vznikla městská úrovněvá křižovatka Argentinská x Bondyho x Jankovcova a bylo možné zcelit pobytovejst prostor Ortenova náměstí před ZŠ při úplném vymístění automobilové dopravy z jeho středu a zlepšení lokální obsluhy území po jeho obvodu i navazující uliční síti
- průjezd tranzitní automobilové dopravy v severojižním směru ulicemi Argentinskou a Bubenskou nepřibližovat k současné zástavbě, ale přednostně ji naopak alespoň částečně oddálit a vytvořit odpovídající parter a možnosti dopravní obsluhy zejména u bytových domů, prostorově nikoliv na úkor pobytovejst, stromořadí nebo cyklistické infrastruktury – pro ulici Argentinská zajistit šířku 40 m a pro Bubenská min. 30 m, resp. 35-40 m v jižní části dle podrobnějšího variantního prověření
- oproti návrhu velkorysejší a kapacitnější dotvoření tramvajové sítě a bezmotorové infrastruktury (zejména ve chráněném standardu)
- zamezení vzniku velkokapacitních monofunkčních objektů, generujících významné objemy individuální automobilové dopravy na veřejné komunikační síti, zejména zcela nevhodného předdimenzovaného obchodního centra u Jateční

**Z hlediska urbanistické struktury a vymezení uličních a stavebních čar klíčových prostranství celoměstského významu komise doporučuje přepracovat a variantně prověřovat:**

- provozně-prostorovou (dopravně-urbanistickou) koncepci celého uzlu předpolí Hlávková mostu (MÚK Vltavská) včetně oblasti metra Vltavská a Bubenské ulice jižně od Heřmanovy ulice – v rámci územní studie vhodnější vymezit celé území k řešení pomocí samostatné podrobnější studie
- propojení Bubenská – Partyzánská včetně úprav směrového vedení a navazující uliční sítě
- celý uzel Argentinská – Vrbenského – Jankovcova – Bondyho včetně navazující uliční sítě
- křižovatku Argentinská – Za Viaduktem – Jateční
- celý uzel Nádraží Holešovice (oblast metra a železnice)

**Z hlediska urbanistické struktury a vymezení uličních a stavebních čar klíčových prostranství celoměstského významu komise doporučuje zajistit dílčí úpravou návrhu nových uličních a stavebních čar (pokud nebude zvolen odlišný dopravně-urbanistický scénář oproti aktuální podobě návrhu územní studie):**

- šířku ulice Argentinská 40 m (namísto navržených 36 m);
- šířku ulice Bubenská 30-40 m dle podrobnějšího prověřování (namísto navržených 27 m);
- šířku ulice Za Viaduktem 20-25 m včetně doplnění stromořadí (namísto zúžení až na cca 18 m);
- šířku prodloužení Strojnické mezi novou zástavbou a modernizovanou železnicí cca 25 m, tj. lokálně min. 23 m až max. 27 m (namísto navržených 15-22,5 m znemožňujících chráněnou promenádu)
- šířku propojení Veletržní-Dělnická 30 m (namísto zalomení u Veletržní se zúžením na 28 m)

### **Z hlediska tramvajové dopravy komise doporučuje:**

- preferovat vedení TT podél Jateční při severní straně areálu holešovické tržnice (s přepracováním návrhu křížení Argentinské) a vedení v Dělnické ponechat pouze jako územní rezervu (bez zásahu do uliční čáry na severovýchodním nároží u Argentinské)
- ponechat TT na Bubenském nábřeží (především jako manipulační)
- doplnit nové severojižní propojení TT mezi stanicí Bubny a ulicí Plynární, s nezbytným prověřením více variant řešení a zohledněním v rámci navržené urbanistické struktury (Argentinská, park apod.)
- doplnit prostorovou rezervu pro TT mezi ulicí Plynární a mostem Barikádníků (pro případnou výhledovou obnovu TT v ulici V Holešovičkách na Vychovatelnu)
- umožnit realizaci tramvajové smyčky v oblasti Nádraží Holešovice (v rámci uliční struktury, resp. plánovaných budov)
- v lokalitě Argentinská x Za Viaduktem x Jateční prověřit možné vedení TT ulicí Za Viaduktem (v kontextu provedení úprav urbanistické struktury a severojižního tramvajového propojení)

### **Z hlediska bezmotorové (pěší a cyklistické) dopravy komise konstatuje, že je návrh nedostatečný a není dořešena řada vazeb a propojení, a to i na úrovni vymezení základní struktury území.**

Z hlediska cyklistické dopravy je v návrhu naznačeno mnoho schematických tečkovaných čar cyklotras, které však nijak neurčují ani nezajišťují žádný standard opatření a na řadě míst ani nijak nereflktují vyobrazený návrh uspořádání komunikací a veřejných prostranství, který je často s adekvátním řešením v částečném až zcela přímém rozporu (např. chráněná vazba Praha-Bubny – Kladno-stanice ve Strojnické, zhoršení podmínek v oblasti MÚK Vltavská oproti současnému stavu, nevhodné řešení cyklistických pásů v Argentinské apod.).

Z hlediska cyklistické dopravy komise doporučuje zpracovat výkres základních provozně-prostorových charakterů komunikací, tras a propojení pro celé území v souladu s technickými podmínkami ministerstva dopravy TP 179 (kapitola 2), díky kterému bude názorně zřejmé, jaký typ a užití opatření je v daných vazbách a místech adekvátní a jaké má prostorové nároky při vymezení struktury území.

Komise dále doporučuje řešit část nových lokálních ulic jako pobytově-bezmotorové (v jedné úrovni, např. v režimu pěší zóny, bez provozu automobilové dopravy), zejména poblíž školských a sportovních zařízení, včetně nezbytného zohlednění v rámci regulace nové zástavby (např. napojení vjezdu garáží apod.).

### **Z hlediska bezmotorové (pěší a cyklistické) dopravy komise doporučuje zajistit chráněná propojení ve standardu vozových cest ve Stromovce (tj. s hlavní zpevněnou komunikací šířky cca 6 m, 1-2 stromořadím a v zástavbě se souběžným chodníkem) s celkovou šířkou koridoru 10-15 m a minimem úrovnových křížení s motorovou dopravou (jen v odůvodněných případech):**

- podél kladenské trati ("Veletřní" – Stromovka, v souběhu při západní/jižní straně) – žádoucí posun nově navržené uliční (stavební) čáry tak, aby volná šířka uličního prostoru nové Strojnické byla cca 25 m (lokálně min. 23 m až max. 27 m)
- podél kralupské trati ("Dělnická" – Za Elektrárnou, v souběhu při východní straně);
- podél souběhu tratí ("Veletřní-Dělnická – Bubenské nábřeží, při východní straně).

**Dále komise důrazně doporučuje zajistit zejména následující chráněná bezmotorová propojení:**

- napojení drážní cesty podél železniční trati jižně od stanice Bubny na chodníkovou stezkou podél Vltavy (cyklotrasa A1), s dořešením přímé úrovně vazby (v rámci SSZ);
- severojižní uliční prostor při východní hraně parku jako bezmotorový, jinak nutné v rámci parku;
- současnou ulicí Rajská (řešit jako pěší zónu) a obdobně její prodloužení v nové zástavbě bez automobilového provozu a bez napojení garáží (propojení stanice metra, parku, škol atd.)
- od ulice Rajská u jižního vestibulu metra Nádraží Holešovice k železniční stanici a k oblasti předpolí mostu Barikádníků i Trojského mostu – tyto chráněné vazby zajistit v rámci úprav struktury zástavby
- náhrada současného chráněného propojení Argentinská (Bubenské nábřeží – most Barikádníků) – vyšší standard v rámci integrovaného koridoru Argentinské (např. dánské pásy místo vyhrazených JP), nebo v rámci návazností severojižní vazby (Rajská) s vyšším standardem (např. samostatná stezka pro cyklisty C8a)
- bezbariérové propojení mezi prodloužením Šternberkovy ulice, prostranstvím východně od železniční trati (promenáda, uliční síť) a Tusarovou, pokud nelze zajistit přímo Heřmanova – Jateční;
- pěší (a lokální cyklistické) propojení přes Argentinskou u Tusarovy ulice (nemá dopad do urbanistické struktury, resp. v návaznosti nutné zohlednit v rámci charakteru nové pasáže)
- cyklistické propojení Železničářů-Poupětova (nemá dopad do urbanistické struktury)
- propojení Plynární-Vrbenského v severním prodloužení ulice Za Papírnou

**Z hlediska charakteru uličních prostranství ve vztahu k železničním tratím komise doporučuje dílčí i výrazné úpravy navržené urbanistické struktury poblíž všech tří tratí (resp. též úpravy při modernizaci kralupské trati) tak, aby nevznikala veřejná uliční prostranství vymezená z jedné strany souvislou vysokou zdí.**

### **Komise dále doporučuje:**

- u Nádraží Holešovice zakomponovat současné objekty severního vestibulu metra a odbavovací haly železnice s atriem (včetně kryté pěší přestupní vazby) do nové urbanistické struktury
- v jižní části Argentinské nelikvidovat současný pás zeleně a druhé stromořadí podél tržnice
- vypustit dlouhodobě nerealizovatelnou navrženou úpravu železničního mostu nad Partyzánskou
- novou pasáž u Argentinské (naproti ulicím Tusarova a Tovární) řešit jako standardní ulici, resp. zcela otevřené veřejné prostranství trvale bez omezení přístupné pro chůzi i jízdu na kole
- v rámci dopravního uzlu Vltavská preferovat směrovým i výškovým vedením přímou komfortní přestupní vazbu metro-tramvaj bez navrženého závleku, lze řešit i v rámci uličního prostoru
- zakomponovat fontánu Faun a Vltava v současné poloze do nově vznikající zástavby v rámci přestupního uzlu veřejné dopravy

### **Přílohy:**

- příloha č. 1 – Schémata řešení tranzitní automobilové dopravy
  - 1a) současný stav
  - 1b) návrh dle územní studie
  - 1c) návrh dopravní komise
- příloha č. 2 – Vymezení problematických lokalit k přepracování a variantnímu prověření
- příloha č. 3 – Specifikace dílčích úprav uličních a stavebních čar a objektů
  - 3a) výkres
  - 3b) textový popis
- příloha č. 4 – Požadovaná chráněná bezmotorová (pěší a cyklistická) propojení
- příloha č. 5 – Pracovní podklad komise k rozhodování z roku 2018

**Hlasování - PRO 5 PROTI 0 ZDRŽELO SE 0**

Příští jednání dopravní komise se uskuteční **16.10.2019 od 17:00h**, v místnosti č. 218.

Témata na příští dopravní komise:

- Podněty k rozvoji elektromobility

Zapsal: Kovařík

Schválil: Šperling