



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

Komise Rady hl. m. Prahy pro pěší a bezbariérovost

Zápis z online jednání Komise Rady hl. m. Prahy pro pěší a bezbariérovost

dne 2. 2. 2022

Přítomni:

Předseda komise: Jan Heroudek

Členové komise: Jaroslav Mach, Kristina Ullmannová, David Dohnal, Tomáš Prousek, Jan Kapitán, Jan Krčál (připojil se v průběhu projednávání 1. bodu), Irena Šestáková (připojila se v průběhu projednávání 2. bodu).

Tajemník komise: Karolína Klímová.

Hosté komise: Petra Syrová, Dagmar Lanzová, František Brašna, Jitka Bausteinová, Jiří Černý, Jan Krčál, Jan Tomandl (POV), Lubomír Mráz, Kateřina Jarušková, Petr Hazuza, Gabriela Švagrová, Aneta Ečeková Maršálová, Tomáš Holeček (MČ Praha 9), Tomáš Svoboda (ÚMČ Praha 9), Miroslav Čadský.

Omluveni: Jan Vaněček.

Při zahájení jednání předseda komise zkonstatoval, že komise je vzhledem k počtu 6 přítomných členů z celkového počtu 9 členů usnášeníšopná.

Hlasování o zápisu z jednání dne 12. 1. 2022: 6 hlasů pro, zápis byl schválen.

Navržený program:

1. Podmínky pro chodce v souvislosti s vyznačováním parkovacích míst na Praze 9.
2. Různé.

Hlasování o programu: 6 hlasů pro, program byl schválen.

1. Podmínky pro chodce v souvislosti s vyznačováním parkovacích míst na Praze 9.

Bod je projednáván na žádost Petry Syrové, která jej také uvedla. Podklady byly obsahem emailu P. Syrové, adresovaného na členy a hosty komise, ze dne 17. 1. 2022. V souvislosti se zřizováním zón placeného stání byly v předmětných ulicích podstatně zhoršeny podmínky pro chodce, a to především v těchto ohledech:

- v některých úsecích byly zcela zrušeny oba chodníky bez náhrady, takže chodci musí vstupovat do vozovky a dále pokračovat po vozovce;
- nejsou zachovány sjezdy z chodníků, a tedy bezbariérový vstup na ně;
- v místech vstupu na chodník nejsou zachovány odpovídající rozhledy;
- nejsou zachovány vodicí linie pro nevidomé a slabozraké;
- komunikace v této podobě jsou tak v rozporu se zákonnými předpisy i normami.

T. Holeček: Úprava využití komunikace v této podobě byla zadána na žádost místních obyvatel. Ve všech dotčených lokalitách je vilová zástavba a širší komunikace neumožňuje bezproblémové parkování. Rezidenti požadovali zajistit stav před zřízením zón placeného stání (dále jen ZPS), tj. tak, aby bylo možno parkovat před vjezdem do garáží a na pozemky, rovněž na chodníku. Minulý týden proběhlo jednání s rezidenty v ulicích Hejnická, Trojmezí, Dvoudílná a dalších. Názory obyvatel v dotčených ulicích jsou rozdílné, proto jsme rozhodli, že bude zvoleno řešení, které nasbírá mezi místními nejvíce „hlasů“. Naprojektované opatření bude realizováno jen tam, kde se pro něj vysloví většina rezidentů. Bezbariérové vstupy na chodník tam původně nebyly, a protože je domluveno, že bude k obrubníku přidán asfaltový šál k usnadnění nájezdu vozidel, považujeme to za dostatečně bezbariérové řešení.

P. Syrová: Chápeme potřebu zajistit určitý počet parkovacích míst na veřejné komunikaci, ale je nutné, aby se tak stalo při zachování zákonných požadavků na prostupnost komunikace a bezpečnost pohybu v dopravním provozu.

T. Holeček: Domnívám se, že všichni obyvatelé, kteří vlastní auto, budou s tímto řešením souhlasit. Návrh opatření byl zveřejněn na vývěsní tabuli, projekt schválily MHMP a Policie ČR. Ulice (ve správě TSK) jsou v tak špatném technickém stavu, že jsou špatně sjízdné i pro auta – nemá tedy smysl hovořit o bezbariérovosti. Je možné zde zřídit obytnou zónu, která by snížila rychlost vozidel a zajistila větší bezpečnost chodcům na vozovce.

K. Ullmannová: Jedná se o případ, který se v Praze vyskytuje na mnohých místech. Víme, že někdy je obtížné vzhledem k velikosti pozemku parkovat auto na vlastním pozemku. Je zřejmé, že nelze zřizovat ZPS pouze tím, že se namaluje modrá „parkovací čára“ – je nutné prostor řešit komplexně a najít individuální řešení, které bude optimální pro konkrétní místo. Dobrým řešením by mohla být obytná zóna, protože v takovém prostoru se může chodec bezpečně pohybovat v celé šíři komunikace. Je v pořádku, že městská část chce zaplatit za stání na veřejné komunikaci, ale možná by stačilo vyznačit zónu pouze svislým dopravním značením bez vymezení parkovacích míst vodorovným značením.

T. Holeček: „Modré čáry“ si, dle zkušeností, vynucují určitý respekt řidičů, proto jsou používány. Příjmy městské části ze ZPS nehrají roli. Důležité je, jak se se zřizováním ZPS mění chování řidičů. Všude, kde byly zavedeny ZPS, došlo k obrovskému úbytku aut. Parkování se vždy přesune do sousedství oblasti se zřízenými ZPS, kde je potom obrovský přetlak poptávky nad nabídkou. Praha 9 zavedla ZPS proto, že je zavedly sousední městské části, jinak nejsme příznivci tohoto typu opatření.

J. Heroudek: Pokud nemá komunikace dostatečné šířkové parametry pro parkování, pak by jednotlivá zaparkovaná auta neustále porušovala dopravní předpisy – na chodníku se stát nesmí a na vozovce také ne, pokud tam není ponechán dostatečný prostor pro průjezd vozidel (6 m při obousměrné komunikaci). Vymezení parkovacích stání pomocí vodorovného dopravního značení přináší do „divokého“ parkování určitou míru organizace.

T. Holeček: V oblasti ZPS je parkování na veřejném prostoru mimo vyznačená parkovací místa vždy přestupkem.

D. Lanzová: Ve Stavebním obzoru 01/2021 byl uveřejněn článek Ing. Vohradského na téma navrhování řešení místních obslužných komunikací s krajnicí (dále jen MOK). Zde staví proti sobě řešení s využitím obytné zóny proti tomu, že se zruší všechny chodníky, příp. zelené pásy, ve prospěch parkování. Proti tomu se ostře ohradila např. plk. Simona Burdová (Policie ČR) – nerozumím tedy tomu, že Policie ČR toto řešení na Praze 9 odsouhlasila. Je třeba brát v úvahu, že rezidentními ulicemi často procházejí citliví účastníci provozu, např. děti do školy.

J. Heroudek: Postrádám především opatření pro bezpečný pohyb osob nevidomých a slabozrakých.

K. Klímová: Kdyby se jednalo o soukromý pozemek, pak si jeho majitelé mohou odhlasovat, co na něm bude – zda chodník nebo parkovací místa. Zde se však jedná o veřejný prostor v majetku města, musí být přístupný všem bez rozdílu. Je protizákonné snižovat stávající míru bezbariérové přístupnosti veřejného prostoru, což by se v důsledku realizace diskutovaných opatření stalo. Souhlasná stanoviska Policie ČR a silničního správního úřadu považují za pochybení, neboť legalizují opatření v rozporu se zákonnými předpisy.

F. Brašna: Navrhovaný stav považuji rovněž za velice rizikový z hlediska bezpečnosti v dopravním provozu, např. pro menší děti, které nejsou při vstupu do vozovky zpoza parkujících aut vidět. Navrhovaný stav navíc nedovolí bezpečný a samostatný pohyb nevidomých a slabozrakých osob v některých úsecích řešených ulic.

T. Holeček: Na jednání dopravního výboru MČ Praha 9, které se koná příští týden, mohu navrhnout zřízení obytné zóny.

P. Syrová: nelze rušit chodníky bez adekvátní náhrady. Právo na parkování nemá přednost před právem bezpečně procházet ulicemi.

J. Černý: Jedná se o průchozí ulice, veřejný prostor, který je třeba řešit s ohledem na jeho užívání citlivými účastníky dopravního provozu. To, že v současné době jsou povrchy ve špatném technickém stavu, nehraje roli.

J. Kapitán: Podobnou situaci jsem zažil na Barrandově, kdy se ve vilkové čtvrti zřídily ZPS v podobném duchu – je to teď pro chodce více nebezpečné. Režim obytné zóny považuji za vhodný.

J. Heroudek: V situaci ulic Trojmezí a Hejnická postrádám kóty ponechaného chodníku. Je jasné, že i přes nepopiratelný zájem parkovat nelze situaci řešit takto jednostranně.

D. Lanzová: Podotýkám, že i ve zmiňovaném článku Ing. Vohradského si doporučené řešení údajně vyžádali rezidenti. Veřejný prostor je však určen všem, nikoliv pouze rezidentům. Zde navíc je evidentní, že není zajištěn průjezd vozům IZS, což jistě v zájmu rezidentů není. Tento návrh považuji za neakceptovatelný. Navrhuji, aby připomínky vzešlé z této diskuze byly předmětem námítky proti diskutované úpravě provozu.

T. Holeček: Reagujeme na žádosti lidí, kteří si stěžují na nedostatek parkovacích míst. Pokud nám to státní správa umožní, což se stalo, chceme jim vyhovět.

J. Kapitán: Někdy je řešení na straně většího zájmu. Hlídat, aby to bylo z hlediska zákona v pořádku, je úkolem státní správy.

J. Heroudek: Kdo odsouhlasil navrhované řešení za ODO MHMP?

M. Čadský: ODO odsouhlasilo pouze zařadit diskutované ulice do ZPS. Konkrétní řešení je v rámci projektové přípravy projednáváno externím dodavatelem s dotčenými orgány státní správy, mezi které ODO nepatří.

Návrh usnesení: Komise doporučuje zpracovat zásady pro řešení parkování v ulicích se stísněnými prostorovými parametry, a to tak, aby byly zohledněny oprávněné požadavky osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Tyto zásady budou součástí zadání projektové přípravy opatření na veřejně přístupných komunikacích ze strany HMP.

Hlasování: 7 hlasů pro, nikdo se nezdržel hlasování. Usnesení bylo přijato.

D. Lanzová: K této problematice si MMR ČR vyžádalo stanoviska od MD ČR, MV ČR, ČKA, ČKAIT, NRZP a SONS. Lze si je vyžádat.

K. Klímová ke stanoviskům vyžádaným MMR, doplněno ex post dle telefonické informace Ing. Petra Nováka, MMR ČR, ze dne 28. 2. 2022: MMR obdrželo obsáhlé vyjádření NRZP (z uživatelského hlediska); dále obecné vyjádření ČKAIT (ve smyslu: „Autorizovaní projektanti při své odborné činnosti postupují dle platných předpisů“), obecné vyjádření MV ČR bez konkrétních odkazů, obecné vyjádření MD ČR (s odkazem na TP132, ale s upozorněním, že se jedná o zastaralý metodický materiál). SONS a ČKA vyjádření nezaslaly.

2. Různé.

D. Dohnal k prověření hlasitosti hlášení ve vozech TRAM na výzvu VPN: Byly zkontrolovány přijímačů ve vozech TRAM (810 vozů) – bylo zjištěno 18 závad na hlasitosti a 3 závady na funkčnosti, závady byly odstraněny. Dále úspěšně proběhl testovací provoz dvoufrekvenčních hlásičů – až bude nová frekvence vložena do zákona, nic nebrání tomu nové hlásiče do vozů MHD nainstalovat.

J. Černý: Umožňuje zařízení stahovat hlasitost řidičem samotným? Pokud ho např. hlasité hlášení obtěžuje.

D. Dohnal: Prověřím to.

Předpokládaný termín dalšího jednání **2. 3. 2022**, online.

Ing. Jan Heroudek

předseda Komise Rady HMP pro pěší a bezbariérovost

Zápis provedla: K. Klímová