



CHUCHELSKÝ ZPRAVODAJ

03/2012



Medvídkova nemocnice

Ve dnech 17. a 20.2. 2012 navštívili naši Mateřskou školu studenti 2. LF UK s projektem „Medvídkova nemocnice“ pod záštitou IFMSA.CZ. Co je to Medvídkova nemocnice? Medvídkova nemocnice je projekt studentů medicíny určený mateřským školám, který pomáhá dětem zbavit se strachu z bílých plášťů. Děti si s sebou do školky přinesly svého oblíbeného medvídka (nebo jakéhokoliv jiného plyšáka), kterému vymyslely nějakou nemoc. Tím se dostaly do role rodiče a mohly tak beze strachu přihlížet základním vyšetřením, která byla na medvídkovi - pacientovi prováděna. Děti přijaly určitou zodpovědnost a zároveň si i uvědomily důležitost a nutnost návštěvy lékaře nebo nemocnice. Poznaly také, že cílem lékaře není ublížovat, ale pomoci. Jak tato akce probíhala?

Pokračování na straně 10

Slovo starosty

Milí chucheláci,
chtěl bych vám popřát krásné, pohodové a hlavně prosluněné jarní dny a pozvat vás na dostihové závodiště, kde se dne 8. dubna pořádá tradiční dostih Velké Chuchle, který se tentokrát koná u příležitosti 880. výročí první zmínky o Velké Chuchli v kronice kanovníka vyšehradské kapituly. Ta popisuje legendu z roku 1132, kdy spícího biskupa Menharta málem zabila padající skála.

Chtěl bych vás informovat o velkém úspěchu, kterého naše městská část dosáhla v krajském kole soutěže o nejlepší webové stránky Zlatý erb 2012. V kategorii *Nejlepší webové stránky obcí* jsme získali 1. místo.

Jistě jste si všimli, že úspěšně probíhá výstavba protipovodňových opatření na Strakonické (konec prací- duben 2012) a dokončení hrubé stavby základní školy.

Dále bych vás rád pozval na bazar věcí, které byly demontovány ze starého pavilonu ZŠ před jeho demolicí. Bazar jsme nazvali trefně „chuchelský blešák“ a můžete zde prodávat i vy, a to věci, které máte uskladněné po sklepích, půdách či stodolách, a které by ještě někdo mohl využít. Bleší trh bude probíhat 21.4. v prostorách bývalého Fematu a o podrobnostech budete informováni na webových stránkách www.chuchle.cz.

A na závěr je mou milou povinností vás pozvat na druhé představení chuchelského divadelního spolku. Naši divadelníci si pro vás připravili u příležitosti velikonočních svátků „Velikonoční pašijovou hru aneb Jéžíšku na křížku,..“ Hrát se bude dne 6.4. od 18 hodin opět v areálu Kazínská 8.

Mgr. Martin Melichar, starosta

Zlatý erb

Chtěli bychom vás informovat o velkém úspěchu naší městské části v soutěži o nejlepší webové stánky Zlatý erb. V kategorii *Nejlepší webové stránky obce* získala Velká Chuchle skvělé 1. místo a postupuje do celostátního kola. Po loňském roce, kdy jsme byli druhí, opět navazujeme na prvenství z minulých let. Porota složená z odborníků IT a pravidelných uživatelů internetu se při hodnocení zaměřila hlavně na povinné zveřejňované informace, úřední desku, doporučené a doplňkové informace, ovládání webu, navigaci a přehlednost stránek. Zajímalo je také výtvarné zpracování a bezbariérová přístupnost. Vyhlášení vítězů probíhalo dne 15.3. 2012 v Sále zastu-

pitelů na Nové radnici MHMP (fotografie můžete vidět na <http://zlatyerb.obce.cz/index.asp> či na našich internetových stránkách www.chuchle.cz.)

Mgr. Karel Havránek



Upoutávka

Trolejbusová linka do Chuchle

Kvůli přestavbě staré silnice na dnešní čtyřproudovou Strakonickou byla v roce 1960 přerušena trolejbusová linka 59. Rozšíření staré zbraslavské silnice z dvacátých let bylo nutné kvůli silnému rozvoji dopravy a navázalo na čtyřproudovou komunikaci končící u Malé Chuchle.

Byla to zřejmě jediná pražská trolejbusová trať s pružným vedením na párových závěsech na výložnicích.

Pokračování na straně 2

Trolejbusová linka do Chuchle

Pokračování z titulní strany

Tyto vyspělejší armatury měly zajistit životnost vedení na třicet let. Trolejové sloupky byly ve středovém dělicím pásu, trať tedy byla dvoustopá. Jen točna na křižovatce ve Velké Chuchli byla jednoskopá.

Křižovatka na staré zbraslavské silnici ve Velké Chuchli měla samozřejmě jiný tvar a bylo možné z dnešní Dostihové odbočit vlevo na Prahu. Křížení rychlostní silnice bylo později zamezeno kvůli smrtelným nehodám. K bezpečnosti provozu nepomohlo ani umístění semaforu v roce 1960.

Trolejbusová trať ze Smíchova do Velké Chuchle byla slavnostně zahájena 18. 4. 1954. Definitivně byla snesena v roce 1962, přestože byla plánována na mnohem delší dobu. Trať měla být zavedena až do Lahovic. Částečně se s výstavbou trolejí směr Lahovice i začalo, ale nikdy ta stavba nebyla dokončena. Po roce 1960 nahradila t-59 autobusová linka 129, která jezdila až do Lahovic.

Souběžně s trolejbusovou linkou zajišťovala spojení Praha – Velká Chuchle – Zbraslav pravidelná autobusová doprava. Provozovaly ji spoje města Prahy, které měly původně konečnou stanici na Jungmannově náměstí, o něco později u Štefáníkových kasáren. Bylo to však až v předválečném období. Daleko dříve, už od roku 1926, tady jezdily autobusy soukromých dopravců.

Částečně z publikace: Trolejbusy v pražských ulicích, 2002, Jan Arazim, Miroslav Dyk, Jindřich Šour.

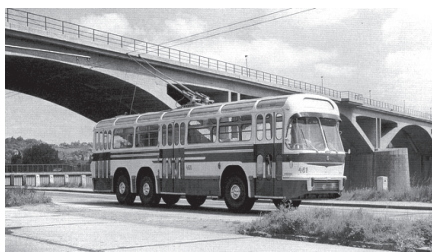
Jiří Kodet



Do Chuchle po drátech jezdil trolejbus Tatra T 400.



Krásný pohled z místa pod Barrandovem směrem k M. Chuchli, s dvojicí Tater T 400.



Zkoušky trolejbusu Tatra T 401 pod mostem Intelligence v roce 1959.



Zkušební jízda trolejbusu Škoda 9 Tr někdy kolem roku 1959 na Strakonické.

Duben v zahradě



V dubnu jsou již rostliny v plném růstu, potřebují tedy přiměřeně přihnojit. Především na zeleninové záhony používáme biologická hnojiva. Ovocné dřeviny hnojíme fosforečnými a draselnými hnojivy. V dubnu likvidujeme přezimující škůdce, mšice na angreštu a rybízu např. přípravkem RockEffect. Jabloně ošetřujeme proti strupovitosti, padlí např. Flint Plus aplikace Calypso 480 SC. Tuje ošetřujeme proti hnědnutí listů a odumírání větví Dithane DG Neotec. Začínáme s opatřeními proti slimákům v mladém stádiu ekologicky šetrnými přípravky.

V dubnu je nejvhodnější doba pro založení nového trávníku nebo i na dosetí stávajícího. Ale pozor na starší zásoby, travní osivo rychle ztrácí klíčivost. Starší trávník je vhodné po prvním posečení provzdušnit a přihnojit k tomu určeným hnojivem.

Z pařeniště sklízíme první ředkvičky, později i nejranější salát, koncem měsíce vyséváme k předpěstování okurky, cukety. Sázíme předklíčené brambory, dále na záhony kedlubny, zelí, kapustu, další hlávkový salát, hrách, sazečku cibule, ale i aromatické byliny. Záhony po výsevu či výsadbě důkladně zalijeme a přikryjeme netkanou textilií kvůli urychlení růstu, škůdcům a raním mrazíkům. Do skleníku či fóliovníku sázíme rajčata a papriky z únorových výsevů. Letničky z březnového výsevu pikýrujeme, tedy přepichujeme. V teplém prostředí vyséváme bazalku pro předpěstování ke květnové výsadbě. Pokud jsme ještě nepřesadily pokojové květiny do větších nádob, máme nejvyšší čas.

Podle počasí, orientačně do velikosti jednoho centimetru rašících přírůstků, ukončujeme výsadbu prostokořených ovocných stromků a dokončujeme prořezávku. Dbáme na životní prostředí, ale i na platný zákon o ovzduší, nepálíme tedy mokrý zahradní odpad, ořezané větve, zbytky listů v otevřených ohništích bez dostatečného prochnutí.

Jiří Kodet

Zimní sporty v Chuchli

Letošní zima byla krátká, skoupá na sníh, ale pořádná. Děti si moc zábavy neužily. Na závodišti se mohli chvilku prohánět na běžkách lyžaři – v novém projektu Skiareálu.

Ty děti, které zůstaly o jarních prázdninách doma s radostí využily možnost sklouznout se na bruslích na hřišti u školy. Ledová plocha tam nevznikla sama od sebe, muselo se najít pár obětavců, kteří se rozhodli do tohoto pokusu jít. Led měl vynikající kvalitu. Chtěl bych tímto poděkovat místnímu Svazu dobrovolných hasičů, kteří poskytli techniku. Za největší obětavost získávají za letošní rok řád Zlaté brusle pánové Vladislav Houška, Jaroslav Malatínek ml., Jiří Janouš ml. a Pavel Hůlka. Děkuji i dalším, kteří pomohli. Příští zimu to snad zase vyjde!

David Vokurka

Hezký den, spoluobčané MČ Praha - Velká Chuchle,

před zastupitelstvem, které se konalo 21.11.2011 jsem požádal dle zákona 106/99 o poskytování informací, o prvotní verzi dopravní studie f. Cityplan. Tu jsem obdržel 16.12.po zaplacení 121,00 Kč.

Na zastupitelstvu jsem mimo jiné řekl - citace ze zápisu č .18:

K problematice se vyjádřil za veřejnost pan Špaňhel, který si vyžádal kopii zpracované dopravní studie na CD, nechal ji posoudit a konstatoval, že se jedná o paskvil a vyhozené peníze. A slíbil jsem p. Kozickému, že dodám důkazy.

Po pár telefonátech a schůzkách jsem obdržel závažné informace, které jsem přednesl na veřejné schůzi k dopravní studii dne 28.11. A to vše v podstatě zdarma a kolik stála studie (170 000 Kč)!!!

Vážení spoluobčané posud'te sami???

1. Mám k dispozici hlukovou studii od SUDUP PRAHA z 10/2011(studii od stejné firmy, ale z roku 2008 použil Cityplan pro svoji dopravní studii pro zastupitele Kozického), jejímž objednavatelem , tudíž i dodavatelem podklad ů je SŽDC (Správa železničních dopravních cest) stavební správa Plzeň

2. Do roku 2016 má být provedena rekonstrukce tratě Praha - Radotín s tím, že limity hluku nepřekročí 70 dB pro den a 65 dB pro noc . K omezení hluku v oblasti Radotína je ve studii obsaženo mnoho technických řešení, která mi nepřísluší posuzovat.Trat' se bude rekonstruovat z důvodu pravděpodobného přesunu železničního tunelu z Malé Chuchle do oblasti za Radotín.

3. Přepis části tabulky: Porovnání počtu stávající a výhledové dopravy: SUDOP 11/2011

Velká Chuchle-Radotín

<i>Počet vlaků, které projížděly V.CH. v roce 2000</i>	<i>den 93</i>	<i>noc 19</i>
<i>Počet vlaků, které projížděly. V CH., v roce 2010</i>	<i>den 173</i>	<i>noc 39</i>
<i>Počet vlaků, které budou projíždět V.CH. v roce 2020</i>	<i>den 292</i>	<i>noc 66</i>

4. V dopravní studii f. Cityplan, kterou mám k dispozici je mimo jiné uvedeno.....v současné době je železniční přejezd uzavřen po dobu 24 minut z hodiny. Tato zásadní informace již nebyla prezentována dne 28.11. Až na můj přímý dotaz tuto skutečnost zástupce Cityplanu potvrdil. To by kupeckými počty znamenalo, že v roce 2016 po rekonstrukci tratě Praha - Radotín bude přejezd uzavřen 40 - 50 minut v hodině ???

5. Další informace, které mám ověřené z úřadu Prahy 16, TSK (technická správa komunikaci), Správa železničních a dopravních cest a jiné.

a) Z rozhovoru jsem zjistil, že v Radotíně na sídlišti má vzniknout nová želez. zastávka

můj dotaz: Proč ne v Chuchli?

Odpověď: zastávka byla plánována pod obloukem plánovaného nadjezdu, jelikož současní zastupitelé obce nadjezd blokují, s vybudováním zastávky se nepočítá, i z důvodu nebezpečnosti železničního přejezdu v budoucnu. (nárůst počtu projíždějících vlaků v roce 2020.)

b) Dále vyplynulo, že v Radotíně podél trati budou realizována protihlukové opatření můj dotaz: A jak budou ochráněni občané v Chuchli.

Odpověď: protihluková opatření byla součástí nadjezdu, v současnosti se s nimi nepočítá.

c) Dále jsem se zeptal: jestliže železniční přejezd nebude v roce 2020 splňovat bezpečnostní limity co to bude znamenat pro občany Chuchle

Odpověď: jelikož má současná křižovatka u Startu stavební povolení do konce roku 2012 a komunikace Starochuchelská, Radotínská a Mezichuchelská jsou ve správě TSK, tak se přejezd třeba zavře (přivezou se betonové panely) a zůstane otevřen pouze přechod pro pěší...

6. Na zastupitelstvu dne 30. ledna 2012 bylo přijato zajímavé usnesení ohledně nadjezdu.

Ptejte se zastupitelů za TOP 09, ČSSD, SZ určitě rádi odpoví na novém webu?!

Z výše citovaných podkladů sestavil

Ing. Jiří Špaňhel dne 31.ledna 2012

Odpovědi k dotazům pana Špaňhela naleznete na následujících stránkách

K dotazům z textu pana Ing. Špaňhela

Na konci ledna 2012 sestavil pan Ing. Špaňhel text obsahující jednak dotazy směřující k dopravní problematice, jednak řadu informací, z nichž některé nejsou zcela přesné. Text byl postupně zveřejněn na diskusním fóru webu Městské části, v časopise Chucheláci trochu jinak a na žádost pana Ing. Špaňhela je zveřejňován i v Chuchelském zpravodaji. Protože ale některé nepřesnosti jsou zásadní, je nezbytné k nim sdělit i další informace, uvádějící význam a některá sdělení z textu p. Ing. Špaňhela na pravou míru.

K bodu 1:

Studie „Zklidnění automobilové dopravy a omezení tranzitní automobilové dopravy v MČ Velká Chuchle“, vypracovaná firmou CITYPLAN s.r.o. (dále pouze dopravní studie) měla za úkol stanovit podíl tranzitní dopravy na páteřních komunikacích v Chuchli, navrhnout možnosti vytěsnění tranzitní dopravy z Chuchle a posoudit, zda je ve vazbě na výhledovou intenzitu automobilové dopravy nutné budovat mimoúrovňové křížení železniční trati a Starochuchelské ulice.

Pro splnění těchto úkolů provedla firma CITYPLAN doplňující měření počtů projíždějících aut. Tyto údaje pak byly zapracovány do několika variant dopravního modelu a byla vypracována vlastní textová část studie s doporučením k provedení dopravních opatření. Podrobněji jsou studie a její výsledky popsány v samostatném článku.

Zmiňované údaje o výhledových počtech vlaků z hlukové studie z října 2010 jsou shodné s údaji z jiných „drážních“ studií z r. 2008 a 2009, které jsme již dříve obdrželi od SŽDC. Tyto údaje byly podkladem pro posouzení dopravního zatížení křižovatky Starochuchelská-Dostihová-Radotínská-Mezichuchelská, které je součástí výstupů z dopravní studie.

Úplnou aktuální verzi „drážní“ studie jsme od SŽDC pak obdrželi až v lednu 2012, tedy v době po ukončení prací na dopravní studii. Maximální denní počty projíždějících vlaků ve výhledu po roce 2020 jsou shodné jako v podkladech z r. 2008 i 2009, které jsme předávali firmě CITYPLAN.

K bodu 2:

Upřesňuji pouze důvody rekonstrukce železniční trati, kterými jsou zejména nevyhovující technický stav stávající tratě (svršku, zabezpečovacího zařízení), nedostatečné technické parametry stávající tratě, potřeba řešit 3. koridor z Prahy a ne z Berouna, požadavek Jaspers na dokončení III. TŽK, nutnost řešení křížení se silniční dopravou a nárůst dopravy především osobní v příměstském úseku u Prahy.

K bodu 3:

Tabulka vychází z údajů ve studii SUDOPu z 06/2011. Podstatné pro posouzení kapacity křižovatky u přejezdu jsou ale špičkové hodinové hodnoty vycházející z grafikonů, které byly nově zařazeny až do této studie. Po získání těchto grafikonů jsme zadali firmě CITYPLAN s.r.o. provedení podrobného výpočtu doby uzavření přejezdu ve špičce ráno mezi 6. a 8. hodinou a posouzení dopravní zátěže křižovatky u přejezdu. Vzhledem k možnostem Chuchelského zpravodaje bude o této problematice pojednáno v některém z příštích čísel, prozatím bude článek v březnu zveřejněn na webových stránkách Úřadu Městské části v rubrice „Samospráva/Stanoviska zastupitelů“. Na tomto místě pouze velmi stručně – minimálně do roku 2020 bude kapacita křižovatky u přejezdu vyhovující (tzn. z hlediska dopravního zatížení nebude mimoúrovňové křížení nezbytné).

Po roce 2020 bude v případě realizace opatření dle dopravní studie kapacita křižovatky také vyhovující. Pokud by ale nebyla dopravní opatření realizována, byla provedena výstavba Nové trati mezi Prahou a Berounem nebo zaveden provoz tangenciálních vlaků (vše je podrobně vysvětleno v samostatném článku, který bude umístěn na webu MČ a zveřejněn v některém z dalších čísel), bude kapacita křižovatky nevyhovující a bude nutná výstavba mimoúrovňového křížení železniční trati.

K bodu 4:

Doby uzavření přejezdu vypočítané firmou CITYPLAN s.r.o. podle grafikonů vlakové dopravy ve špičkových hodinách se do r. 2020 v závislosti na různých variantách pohybují od současných 22 minut do 26 minut ve špičkové hodině, po roce 2020 pak od 26 do 38 minut, opět v závislosti na různých scénářích vývoje vlakové i automobilové dopravy.

K bodu 5a:

Železniční zastávka Praha Radotín – sídliště je zanesena v Územním plánu hl. m. Prahy. Ačkoliv je zřízení zastávky MČ Praha Radotín požadováno, SUDOP ve studii z 06/2011 se zastávkou Radotín – sídliště neuvažuje v žádné z prověřovaných variant ze dvou důvodů – v etapě z kapacitních důvodů, ve výhledu z prostorových důvodů pro zachování možnosti prodloužení čtyřkolejné trati. Dotazem u investora SŽDC jsem dne 17. 2. 2012 prověřil, že ani v přípravné dokumentaci (dokumentace pro územní řízení) není zastávka Radotín – sídliště projektována.

V Chuchli nová zastávka vzniknout nemůže, protože již jednu zastávku máme. Ve studii SŽDC z r. 2011 jsou dvě varianty – v jedné má být zastávka ponechána na původním místě, ve druhé má být přesunuta k přejezdu do vzdálenosti cca 200 m od přejezdu. V současné době probíhají jednání se SŽDC, ROPIDem a SUDOPem, na kterých se SŽDC a SUDOP snažíme přesvědčit o možnosti přesunout zastávku blíže k přejezdu. Situace této varianty bude zveřejněna v samostatném článku zabývajícím se železniční zastávkou, který z důvodu omezeného rozsahu zpravodaje bude zveřejněn v některém z dalších čísel. V březnu bude tento článek umístěn také na webu MČ v rubrice „Samospráva / Stanoviska zastupitelů“.

Zastávka byla v předchozích „drážních“ studiích umístěna postupně na třech nových místech. Vazbu na realizaci nadjezdu měla pouze druhá varianta uvedená ve studii SUDOPu z 03/2009. Tato varianta měla tři základní problémy:

- a) její realizace byla možná až po vybudování nadjezdu, protože předpokládala zrušení přejezdu. Z tohoto důvodu není její výstavba možná, protože nadjezd dosud nemá vydané stavební povolení.
- b) pro realizaci této zastávky by bylo nutné zbourat objekt Startu, který patří soukromému vlastníku a je nově zrekonstruován
- c) pro realizaci této stavby by bylo nutné vykoupit pozemek navazující na Start, který je také v soukromém vlastnictví. Toto je v současné době pro investora SŽDC nepřijatelné, protože z časových důvodů se snaží minimalizovat zásahy stavby mimo drážní pozemek.

Pro Vaši informaci přikládám situaci (dnes již z uvedených důvodů překonanou) ze studie z r. 2009:



Návrh umístění zastávky dle studie z r. 2009. Železniční přejezd a Start jsou v levé části obrázku, zastávka je v prostoru přejezdu.

V kontextu s bodem b) výše je pak zajímavostí, že ve zprávě z března 2009 k této verzi projektant uvádí: „Přes tyto podmínky je zastupitelstvo obce připraveno předloženou variantu zastávky podporovat a prosazovat“. Zastupitelstvem v té době, pokud vím, tato záležitost určitě neproběhla. K informaci, že současný zastupitel obce nadjezd blokuje, odkazují na usnesení 1/4-1 a 1/4-2 zastupitelstva, která byla zveřejněna v minulém čísle zpravodaje. Ve zkratce – nepodporujeme nadjezd v současné naddimenzované podobě, která nevratně negativně změnila urbanistický ráz a tvář této části Chuchle. **Pokud bude v budoucnu potřeba vybudovat mimoúrovňové křížení, zasazujeme se o jeho provedení v přijatelné podobě, pokud možno podjezdem.**

K nebezpečnosti přejezdu – železniční přejezd ve Velké Chuchli je samozřejmě nebezpečný stejně jako každý jiný železniční přejezd a každá křižovatka. Pro objektivní informování uvádím několik čísel ze studie SUDOPu z 06/2011 o počtech nehod na přejezdech trati Praha Smíchov – Beroun. Na trati Praha – Beroun se nachází celkem 20 železničních přejezdů, z toho ve studii jsou u 17 z nich uvedeny počty nehod v období od roku 2005 do roku 2010. Celkem u sedmi přejezdů nedošlo v tomto období k žádné nehodě, jedním z těchto přejezdů je i přejezd v Chuchli. U zbývajících deseti došlo k 1 až 8 nehodám, přičemž s 8 nehodami jsou nejnebezpečnější přejezdy v Radotíně – ul. Na Betonce a v Černošicích v Radotínské ulici. Samozřejmě každý přejezd ale znamená bezpečnostní riziko a přejme si, aby v Chuchli na přejezdu i nadále nedošlo k žádné nehodě, a aby bylo možné v blízké době nahradit současný megalomanský návrh nadjezdu citlivějším řešením (např. podjezdem), které by mohli akceptovat i obyvatelé bydlící v jeho okolí.

K bodu 5b:

Podle hlukové studie SUDOPu z 10/2011 vychází, že v Malé i Velké Chuchli není potřeba zřizovat protihlukové stěny. Proti tomuto závěru jsme se na jednáních se SŽDC postavili a bylo nám přislíbeno, že SŽDC zkusí protihlukové stěny v námi vyžádaném rozsahu zařadit do projektu. Součástí projektu nadjezdu jsou protihlukové zdi navrženy jak na hranici, tak i přímo na pozemku soukromého vlastníka, který s jejich zřízením z pochopitelných důvodů nesouhlasí. Protože nedávno dorazila na úřad žádost investora nadjezdu společnosti IDS o vyjádření MČ jakožto vlastníka pozemků k záborům pro stavbu nadjezdu, bude mít zastupitelstvo na svém březnovém zasedání možnost vyjádřit se k projektu nadjezdu včetně této protihlukové zdi.

K bodu 5c:

Není zřejmé, co je míněno pojmem „bezpečnostní limity“ ve vztahu k přejezdu. Náležitosti železničního přejezdu stanovuje ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody. Rozhledové poměry dle čl. 7.3 chuchelský přejezd stejně jako řada jiných nesplňuje již v současné době. Naplnění čl. 5.2.1 ohledně vzdálenosti křížení pozemních komunikací od přejezdu je v souladu s platným zněním normy zajištěno dopravními opatřeními, v tomto konkrétním případě úpravou dopravního značení.

Užívání křižovatky u Startu bylo povoleno dne 17. 9. 2008 kolaudačním rozhodnutím č.j. 017820/07/OVDŽP/MI, které vydával ÚMČ Praha 16, odbor výstavby, dopravy a životního prostředí. Co se týče dočasnosti povolení užívání křižovatky, je v rozhodnutí řešeno v podmínce č. 1, která zní: „Umístění křižovatky Dostihová-Starochuchelská-Radotínská do blízkosti železničního přejezdu se povoluje pouze jak provizorní na dobu dočasnou, do vybudování nadjezdu nad tratí ČD (souhlas s odchylným řešením č. 15/2005)“.

Žádný termín ukončení doby užívání křižovatky v této ani v dalších podmínkách kolaudačního rozhodnutí není. Vaše obava z postavení panelů před přejezdem je tedy bezpředmětná.

K bodu 6:

Usnesení ze zastupitelstva byla zveřejněna v minulém čísle zpravodaje a jsou dostupná také na webu MČ v rubrice „Samospráva / Usnesení zastupitelstva. V textu výše jsem se je pokusil stručně zrekapitulovat.

V Praze 5. 3. 2012

Ing. Daniel Kozický, předseda výboru dopravy a bezpečnosti

Informace o dopravních stavbách a záměrech připravovaných na území městské části Velká Chuchle

Protože od posledního článku s aktuálními informacemi o projektech a dopravních stavbách připravovaných na území naší městské části uplynulo již více jak půl roku, rád bych Vás informoval o jejich vývoji v uplynulém období a o jejich současném stavu. Ze tří hlavních témat, která se navzájem prolínají a technicky spolu souvisejí (vytěsnění tranzitní automobilové dopravy z Chuchle, řešení v dopravní studii, kapacita křižovatky u přejezdu a umístění železniční zastávky) se v tomto čísle budu zabývat dopravní studií a některými dalšími aktualitami týkajícími se železničního přejezdu.

Studie zklidnění automobilové dopravy (dopravní studie)

Vybraný zpracovatel studie „Zklidnění automobilové dopravy a omezení tranzitní automobilové dopravy v MČ Velká Chuchle“ firma CITYPLAN spol. s r.o. v 1. polovině června 2011 zahájila práce měřením počtů projíždějících vozidel na vjezdech do městské části v ulicích Radotínská, V dolích a Mezichuchelská. V létě byla zpracována verze studie k projednání, která byla prezentována v září zastupitelům. Po zapracování připomínek zastupitelů proběhla na konci listopadu prezentace studie na veřejné schůzi. Po zapracování připomínek z veřejné schůze byl na úřad v lednu 2012 předán čítápis studie.

Studie ve svém závěru doporučuje tato opatření:

- zavedení zóny 30 km/h prakticky v celé zástavbě Velké Chuchle – v Radotínské ulici od železniční zastávky směrem k přejezdu, v Dostihové od Strakonické, v Mezichuchelské od Starolázeňské směrem k přejezdu a V dolích od ulice K vápence směrem k přejezdu. Ulice Na hvězdárně není do návrhu zahrnuta, protože v rozsahu zástavby zde již zóna 30 km/h zřízena je. Rozsah zóny viz obr. č. 1 nahoře vlevo.



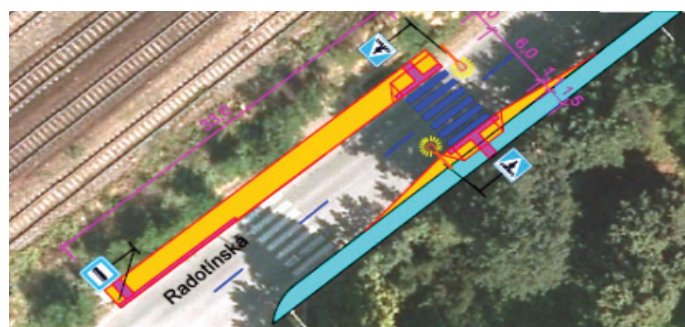
Obr. 1: Rozsah navržené zóny 30 km/h



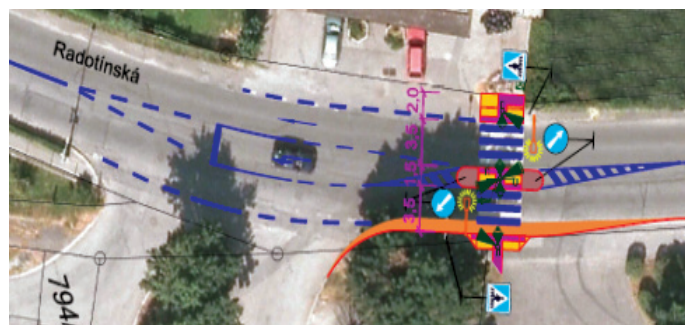
Obr. 2: Návrh odbočovacího pruhu ze Strakonické

- zřízení odbočovacího pruhu z ul. Strakonická do ulice Zbraslavská v Malé Chuchli (obr. č. 2 dole vlevo)
- úpravy přechodů pro chodce pro zvýšení bezpečnosti chodců a vedoucí ke zpomalení automobilové dopravy. Na přechodech je většinou navrženo rozdělení stávajících přechodů dělicím ostrůvkem a nové osvětlení přechodů. Jedná se o tyto přechody - v Radotínské ulici u zastávky „Zahradnictví“, před železniční zastávkou a u zastávky Radotínská a o přechod na náměstí Chuchelských bojovníků. Osvětlením přechodů a zřízením středních dělicích ostrůvků dojde ke zvýšení bezpečnosti přecházejících chodců, u zastávek autobusů u přechodů s dělicím ostrůvkem bude navíc znemožněno předjíždění autobusu stojícího v zastávce. U přechodu před železniční zastávkou je na návrh p. Fresla navrženo doplnění odbočovacího pruhu na parkoviště do závoďiště. Variantně je u tohoto přechodu také navržena instalace radaru se semaforem reagujícím na překročení povolené rychlosti.

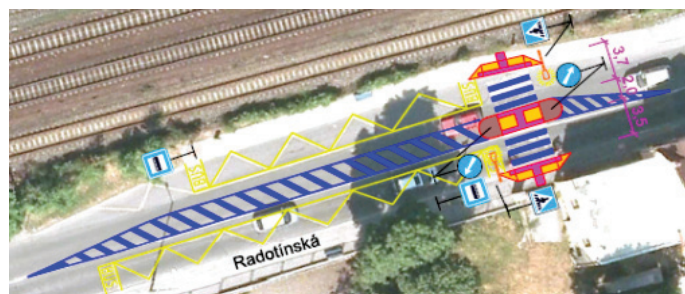
Návrhy ze studie přetiskujeme na následujících obrázcích:



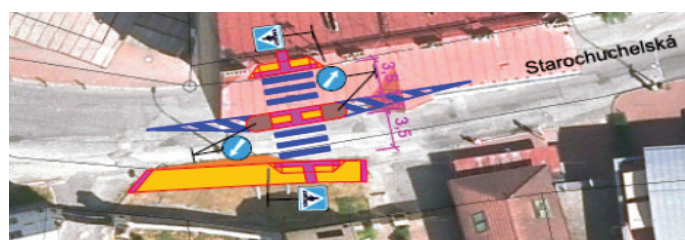
Obr. 3: návrh úpravy přechodu v Radotínské u zahradnictví



Obr. 3: návrh úpravy přechodu v Radotínské u zahradnictví



Obr. 5: návrh úpravy přechodu v Radotínské u přejezdu



Obr. 6: návrh úpravy přechodu u nám. Chuchel. bojovníků