

Vážený pan

Mgr. Tomáš Portlík
Starosta
Sokolovská 14/324
180 49, Praha 9

Věc: Nová školní budova v lokalitě Zelené město

V Praze dne 28. 2. 2024

Vážený pane starosto,

obracíme se na Vás na základě podnětu občanů Hrdlořez, kteří jsou znepokojeni plánem na novou budovu MŠ (případně 1. stupeň ZŠ) v lokalitě Zelené město, konkrétně uspořádáním dopravy v jejím okolí. Celá oblast Hrdlořez od Jarova až k Průmyslové ulici má podle vyhlášky hl. m. Prahy o školských obvodech jako spádovou školu ZŠ Na Balabence, která je pro děti z hlediska dopravy špatně dostupná, oddělená bariérou vlakové trati a dopravně velmi zatížené Spojovací ulice a dalších rušných ulic. Ostatní bližší školy se nachází na území Prahy 3 a děti z jiné městské části nepřijímají. Výstavba nové školní budovy je proto velmi vítaným počinem nejen pro stávající obyvatele, ale i vzhledem novému rezidenčnímu projektu Zelené město Heights.

Organizace Pěšky městem se dlouhodobě věnuje zvyšování dopravní bezpečnosti v okolí škol. V rámci programu Bezpečné cesty do školy jsme vytvořili dopravní studie s návrhy na bezpečnější uspořádání dopravy pro více než 60 pražských škol. Tento program i následné realizace stojí hl. m. Prahu nemalé finanční prostředky. Domníváme se proto, že je vhodné nežádoucím nebezpečným situacím předcházet a obzvláště v situaci výstavby zcela nových školních budov plánovat organizaci dopravy s ohledem na všechny uživatele veřejného prostoru a s důrazem na ty nejzranitelnější. Na základě výzkumu dopravního chování rodin se školními dětmi lze stanovit, že většina dětí se do škol dopravuje pěšky, případně pěšky v kombinaci s městskou hromadnou dopravou. Bezpečnému pěšímu pohybu v okolí školních budov je proto potřeba věnovat zvýšenou pozornost.

Podpora aktivní dopravy dětí do škol je jedním z cílů důležitých celoměstských dokumentů, jako je například **Strategie aktivní mobility v Praze** (specifický cíl 2: *Zajištění naprosté většiny cest do škol prostřednictvím aktivní mobility či v kombinaci s veřejnou dopravou*), **Klimatický plán hl. m. Prahy** (opatření 38: *Rozvoj města bude plánován a realizován v souladu s principem města krátkých vzdáleností...*), **Pražské stavební předpisy** nebo **Manuál veřejných prostranství hl. m. Prahy**. Projektování s ohledem na kvalitní podmínky pro aktivní mobilitu definuje i **norma ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“**.

Pokud má Zelené město svým obyvatelům opravdu nabídnout dostupnou občanskou vybavenost, jak developer slibuje ve svých propagačních materiálech, nestačí jen navrhnout moderní líbivé budovy, ale nesmí se zapomínat také na kvalitní veřejný prostor a dopravní souvislosti. Jak napovídá název projektu Zelené město, mělo by se jednat o prostor, který nabízí možnost bezpečné mobility všem, včetně obzvláště zranitelných skupin, jako jsou právě děti nebo senioři.

Projekt nové školní budovy, jak se k nám dostal (viz Příloha č. 1), postrádá veškeré prvky pro zajištění bezpečného pohybu dětí, ať již cestou z rezidenčních ulic, od nejbližších zastávek MHD, nebo dokonce i z předpokládaných míst pro zaparkování automobilů. Předprostor MŠ není navržen s ohledem na zvýšený pohyb dětí a předpokládá zbytečné křížení pěších cest s koridory pro automobilovou dopravu. Předkládané řešení také postrádá jakékoliv prvky bezpečné cyklistické infrastruktury.

Doporučujeme, aby zhotovitel návrh doplnil o **bezpečné řešení dopravy s důrazem na dostupnost školní budovy primárně pro pěší a cyklisty**. Z hlediska předcházení rizikovým situacím je potřeba obecně věnovat zvýšenou pozornost zejména:

- analýze území a dopravy s důrazem na prioritizaci aktivní dopravy, na základě které bude následně řešena podoba veřejného prostoru a doprava v území,
- bezpečnému a souvislému pěšímu propojení k rezidenčním objektům,
- bezpečnému a souvislému pěšímu propojení k zastávkám MHD,
- bezpečnému řešení pro cyklistickou dopravu,
- organizaci parkování tak, aby nedocházelo k zajiždění vozidel do prostoru před školou a nebezpečí srážky parkujících a couvajících vozidel s dětmi,
- organizaci dopravy autobusů pro účely školních akcí (školy v přírodě, výlety) mimo předprostor školy.

Konkrétní připomínky k řešení uvádíme v Příloze č. 2 tohoto dopisu.

Pevně věříme, že městská část Praha 9 nechce opakovat nedávnou nepříznivou zkušenost s nevhodně řešenou dopravní situací u ZŠ Elektra a bude se věnovat zajištění bezpečných cest pro děti ještě před započítáním stavby.

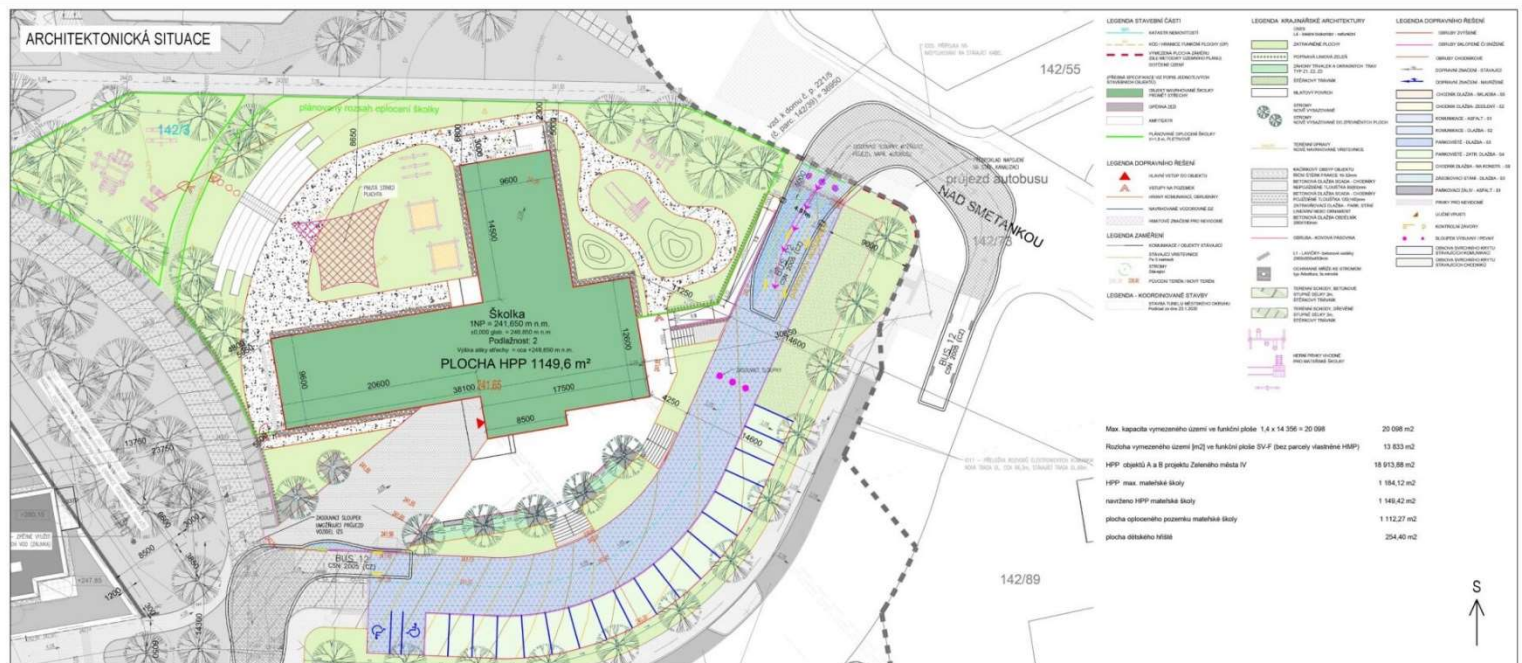
Děkuji a zdravím



Mgr. Petra Syrová

Za spolek Pěšky městem, z. s.

Příloha č. 1 – architektonická situace



Příloha č. 2 – konkrétní připomínky v případě, že budova školky zůstane v této pozici:

- Samostatná vnitřní komunikace v areálu ubírá drahocenné plochy školní zahrady, kolmé parkování může být na úkor současného chodníku podél ul. [V Třešňovce](#) a nový chodník umístit až mezi parkování podél areálu školky. Veškerá plocha vnitřní komunikace je tak nadbytečná vč. technologie závor. Celá akce se zbytečně prodražuje. Vchod může být pak kdekoliv z ul. V Třešňovce, nejlépe přímo proti vchodu do budovy. Přestože by tak bylo parkování umístěno ve vnitřním oblouku ulice V Třešňovce, nemusí se jednat o problém - rozhledy couvajících vozidel lze zajistit adekvátní hloubkou stání.
- Počet stání se zdá být předimenzovaný, nutná kontrola výpočtu dle aktuálních PSP, K+R budou po většinu dne volná a řeší se jako zástupné (u škol a školek se zřizují stání K+R v počtu jednotek, nikoliv desítek), parkování v ulici lze řešit s omezením parkování, nutno pak rozlišit stání pro zaměstnance a pro účely K+R.
- Parkovací stání je možné využít víceúčelově - přes noc pro rezidenty, přes den pro účely školky.
- Chybí oddělený vchod - chodci dle návrhu vcházejí do brány společně auty, a to je v případě školského objektu nepřijatelné.
- Rampa a schody začínají ve vozovce = zásadní chyby i pro vnitroareálové komunikace, zejména pak s pohybem dětí předškolního věku.

- Autobusy v kontextu školek jsou velmi výjimečnou situací, odjezd lze řešit z jiného místa, celá oblast je slepá bez možnosti otáčení BUS a pro ojedinělé situace se může jednat o možnosti místa srazu na jiném vhodnějším místě.
- Začátek zóny 30 je vhodné posunout mezi okružní křižovatku a ul. Spojovací.
- Kolmá stání mají rozdělovat rabata se stromy – dle schválených koncepcí hl. m. Prahy se parkovací pásy zastíňují stromy.
- Celý jižní prostor areálu školky lze též využít jako zelený prostor, když už se jedná o tzv. Zelené město.