

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY

TANEČNÍ CENTRUM PRAHA – KONZERVATOŘ, Z. Ú., PRAHA 4



DOPRAVNÍ STUDIE

OBJEDNATEL STUDIE
Magistrát hlavního města Prahy
Odbor dopravy



KOORDINÁTOR PROGRAMU BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY
Pěšky městem, z.s.



ADRESÁT STUDIE
Taneční centrum Praha – konzervatoř, z.ú. / MČ Praha 4

ZHOTOVITEL STUDIE
Syrový – dopravní ateliér, s.r.o.

prosinec 2025

OBSAH **TEXTOVÉ ČÁSTI A:**

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	4
2.	PODKLADY	5
3.	ČASOVÝ HARMONOGRAM	5
4.	O PROJEKTU	6
5.	CÍLE A NÁPLŇ DOPRAVNÍ STUDIE	7
6.	VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ	8
7.	DOPRAVNÍ PRŮZKUM	17
8.	ANALÝZA STAVU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY A DOPRAVY	20
9.	NEHODOVOST	25
10.	NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ	28
11.	MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY	47
12.	NÁVRH ETAPIZACE PŘÍPRAVY	47
13.	ORIENTAČNÍ PROPOČET NÁKLADŮ	48
14.	MANAŽERSKÉ SHRUTÍ A ZÁVĚRY	48
15.	ZÁPISY Z JEDNÁNÍ	49
16.	LITERATURA	54

SEZNAM GRAFICKÝCH PŘÍLOH

B – PŘEHLEDNÁ SITUACE

C – ANALÝZY

- C.1 ANALÝZA – ULICE ÚDOLNÍ
- C.2 ANALÝZA – AREÁL BRANICKÉHO PIVOVARU

D – NÁVRHY ÚPRAV

- D.1.1.1 NÁVRH – ULICE ÚDOLNÍ – NESTAVEBNÍ ŘEŠENÍ
- D.1.1.2 NÁVRH – ULICE ÚDOLNÍ – NESTAVEBNÍ ŘEŠENÍ – DETAIL 1 – VJEZD DO AREÁLU PIVOVARU
- D.1.1.3 NÁVRH – ULICE ÚDOLNÍ – NESTAVEBNÍ ŘEŠENÍ – DETAIL 1 – VJEZD DO AREÁLU PIVOVARU – SROVNÁNÍ VLEČNÝCH KŘIVEK PŘI PRŮJEZDU OBLOUKEM
- D.1.1.4 NÁVRH – ULICE ÚDOLNÍ – NESTAVEBNÍ ŘEŠENÍ – DETAIL 2 – ÚDOLNÍ x PIKOVICKÁ
- D.1.1.5 NÁVRH – ULICE ÚDOLNÍ – NESTAVEBNÍ ŘEŠENÍ – PROVĚŘENÍ VLEČNÝCH KŘIVEK
- D.1.1.6 NÁVRH – ULICE ÚDOLNÍ – NESTAVEBNÍ ŘEŠENÍ – PROVĚŘENÍ VLEČNÝCH KŘIVEK – VÝLUKY

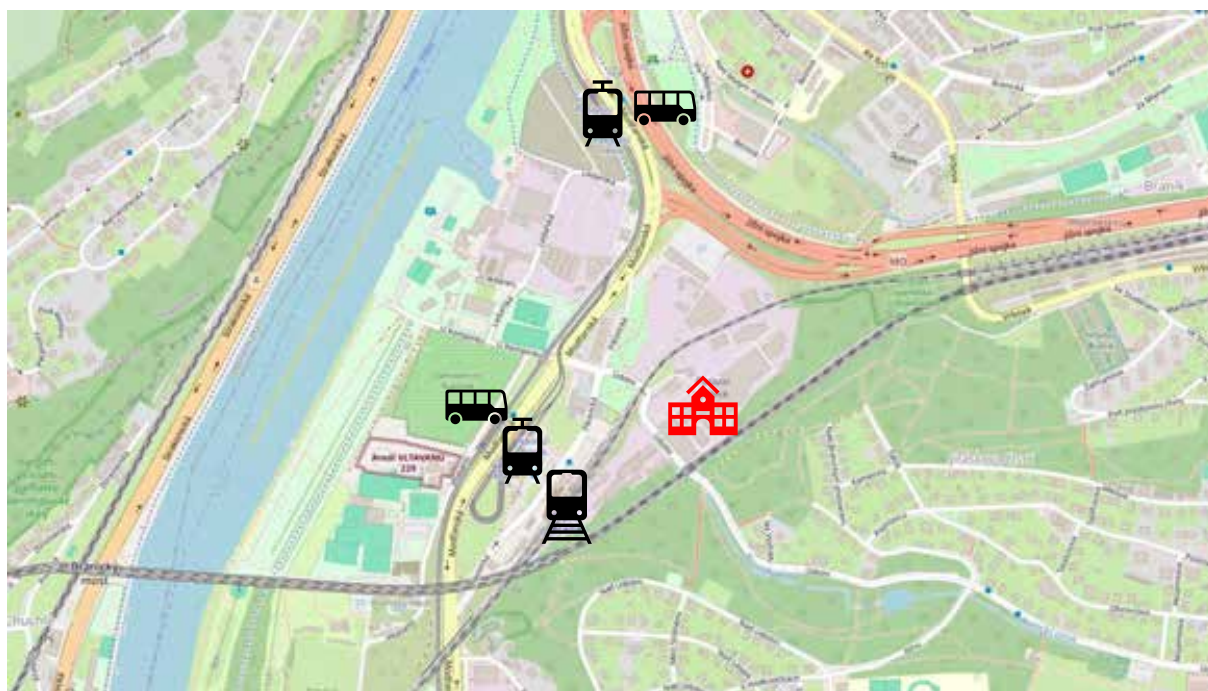
- D.1.2.1 NÁVRH – ULICE ÚDOLNÍ – STAVEBNÍ ŘEŠENÍ
- D.1.2.2 NÁVRH – ULICE ÚDOLNÍ – STAVEBNÍ ŘEŠENÍ – DETAIL 1 – VJEZD DO AREÁLU PIVOVARU
- D.1.2.3 NÁVRH – ULICE ÚDOLNÍ – STAVEBNÍ ŘEŠENÍ – DETAIL 1 – VJEZD DO AREÁLU PIVOVARU – PROVĚŘENÍ MÍJENÍ AUTOBUSŮ
- D.1.2.4 NÁVRH – ULICE ÚDOLNÍ – STAVEBNÍ ŘEŠENÍ – DETAIL 2 – ÚDOLNÍ x PIKOVICKÁ
- D.1.2.5 NÁVRH – ULICE ÚDOLNÍ – STAVEBNÍ ŘEŠENÍ – PŘECHOD PIKOVICKÁ
- D.1.2.6 NÁVRH – ULICE ÚDOLNÍ – STAVEBNÍ ŘEŠENÍ – PROVĚŘENÍ VLEČNÝCH KŘIVEK
- D.1.2.7 NÁVRH – ULICE ÚDOLNÍ – STAVEBNÍ ŘEŠENÍ – PROVĚŘENÍ VLEČNÝCH KŘIVEK – VÝLUKY
- D.1.2.8 NÁVRH – ULICE ÚDOLNÍ – STAVEBNÍ ŘEŠENÍ – SITUACE ÚPRAV MHMP
- D.1.2.9 NÁVRH – ULICE ÚDOLNÍ – STAVEBNÍ ŘEŠENÍ – SITUACE ÚPRAV MČ P4

- D.2.1 NÁVRH – AREÁL BRANICKÉHO PIVOVARU – NESTAVEBNÍ ŘEŠENÍ
- D.2.2 NÁVRH – AREÁL BRANICKÉHO PIVOVARU – KOMPLEXNÍ ŘEŠENÍ – STAVEBNÍ/NESTAVEBNÍ

- D.3 NÁVRH – ULICE ÚDOLNÍ, ZÁPADNÍ PŘÍSTUP – STAVEBNÍ ŘEŠENÍ

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

NÁZEV PROJEKTU:	Bezpečné cesty do školy 2025 Taneční centrum Praha – konzervatoř z.ú., Praha 4
OBJEDNATEL STUDIE:	Magistrát hlavního města Prahy Odbor dopravy (ODO) Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 OBJ/29/03/005244/2025
KOORDINÁTOR PROGRAMU BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY:	Pěšky městem, z.s. Muhova 13, 160 00 Praha 6
ADRESÁT STUDIE:	Taneční centrum Praha – konzervatoř z. ú., Praha 4 Údolní 212/1, 147 00 Praha 4
ZHOTOVITEL:	Syrový – dopravní ateliér, s.r.o. Bruselská 266/14, 120 00 Praha 2 Jednatel: Ing. Květoslav Syrový tel.: +420 731 701 027, e-mail: syrovy.k@gmail.com vypracoval: Ing. Květoslav Syrový, Ing. Petr Kohout
STUPEŇ PD:	dopravní studie
DATUM VYPRACOVÁNÍ:	podzim 2025
MÍSTO AKCE:	Praha 4 – k.ú. Braník



Obr. 1: Širší okolí školy

2. PODKLADY

V rámci projektové dokumentace byly použity následující podklady:

- polohopis zájmového území + ortofoto (IPR)
- orientační polohy inženýrských sítí (IPR)
- územní plán územního celku hl. m. Prahy (IPR)
- údaje o dopravní nehodovosti (CDV)
- údaje z mapového podkladu katastru nemovitostí – ČÚZK a identifikace dle ikatastr
- průzkumy, mapové a textové podklady od pracovního týmu školy
- vlastní pasport dopravního značení, vlastní fotodokumentace
- vlastní dopravní průzkum
- další jednání během zpracování studie

3. ČASOVÝ HARMONOGRAM

- Jaro 2025: zahájení projektu.
- 4. 6. 2025: proběhla 1. společná schůzka pracovní skupiny, na které byly představeny výsledky dotazníkového šetření a byla identifikována nebezpečná místa, kterými se zabývá tato dopravní studie (závěry viz zápis č. 1 na konci této textové části studie).
- 18. 6. 2025: proběhl dopravní průzkum v ulici Údolní, z mapování byly vyhodnoceny intenzity motorové, cyklistické a pěší dopravy vč. chování jednotlivých účastníků provozu v určitých situacích – výsledky těchto průzkumů pak byly použity jako další z analytických podkladů a zakresleny do analytických situací (přílohy C).
- 1. 9. 2025: byla veřejnou vyhláškou stanovena přechodná úprava provozu na dobu 1 roku v podobě navržené nestavební varianty v ulici Údolní (D.1.1.1), po tomto testovacím období by se úprava měla změnit na trvalou.
- 13. 11. 2025: proběhla 2. společná schůzka pracovní skupiny, na které byly představeny a projednány vypracované návrhy.
- 11-12/2025: postupné realizace úprav značení a drobných stavebních úprav
- 12 / 2025: odevzdání dopravní studie
- **Plán léto 2026:** podání návrhu na stanovení trvalé úpravy provozu v ulici Údolní – konec přechodné úpravy.
- **Plán 2026:** příprava možných stavebních úprav a samostatných úprav v rámci areálu pivovaru.

4. O PROJEKTU

Cílem projektu Bezpečných cest do školy je zvýšit bezpečnost dětí při každodenních cestách do školy, zejména podpořit, aby se dopravovaly do školy pěšky, na kole nebo veřejnou dopravou, dále zlepšit jejich povědomí o pravidlech chování v provozu a informovat je o mobilitě s důrazem na trvalou udržitelnost vlivu chování člověka na své okolí. Projekt byl inspirován příklady z Velké Británie a čerpá ze zkušeností, které byly získány na více než sedmdesáti pražských školách.

Školní pracovní skupina (dětí, rodiče a pedagogové) zpracovala své poznatky, doplnila je o vlastní průzkumy a sestavila mapku, která obsahuje souhrn cest do školy vč. seznamu nebezpečných a rizikových míst. Výstupy sloužily jako jeden z podkladů pro zpracovatele této dopravní studie.

Spolupráce dětí, učitelů a rodičů s úřady, zastupiteli a odborníky přináší i významný osvětový dopad. Spoluúčasť dětí na projektu představuje nejen účinný prvek dopravní výchovy, ale zvyšuje i spoluodpovědnost za veřejný prostor a za to, co se v něm díky jeho formálnímu řešení děje. Výsledky mapování lze rovněž využít při zpracování školního plánu mobility – dlouhodobé strategie školy zaměřené na bezpečné a bezbariérové cesty do školy a podporu ekologicky šetrného dopravování.



Obr. 2: Pohyb dětí v okolí školy

5. CÍLE A NÁPLŇ DOPRAVNÍ STUDIE

Prostřednictvím dopravní studie lze odborně analyzovat zjištěná kritická místa na cestách do školy a ze školy, získat ucelené informace o celkovém pohybu v okolí školy, vyhodnotit možnosti území, definovat limity realizace (prostorové, vlastnické, časové, technické, dopravní a ekonomické) a pro tato místa pak navrhnout odpovídající opatření.

Cílem studie je prověřit a nabídnout taková opatření, která budou účinně zlepšovat okolí škol zejména v oblasti zajištění vyšší bezpečnosti při pohybu dětí na cestách do i ze školy (ať už samostatně či v doprovodu rodičů).

Dopravní studie obsahuje analýzu a posléze návrh vč. projednání možných koncepčních řešení v úrovni ideového záměru. Studie předkládá řešení i v grafické podobě. Dále pak studie slouží jako odborný podklad pro další jednání a jako zadání pro zpracování podrobné projektové dokumentace vždy v odpovídajícím detailu.

Nevhodné chování řidičů je nezbytné ovlivňovat infrastrukturou, která toto chování omezí či úplně eliminuje.

Studie je otevřený dokument což znamená, že jeho obsah není dogmatický. Všechny návrhy jsou především reakcí na stav v době zpracování, takže v případě jakýchkoliv změn v území (ať již dopravně-organizačního charakteru nebo stavebního) lze na tyto skutečnosti reagovat a návrhy zpracované touto studií mohou být doplněny, resp. upraveny (pokud se jedná o smysluplné a funkční řešení). V rámci projednání jsou do pracovní skupiny přizváni zástupci příslušných odp. orgánů státní správy i samosprávy, kteří mají možnost se k návrhům vyjádřit prostřednictvím účasti a zápisu z projednání.

Projednání projektu se zúčastnili zástupci:

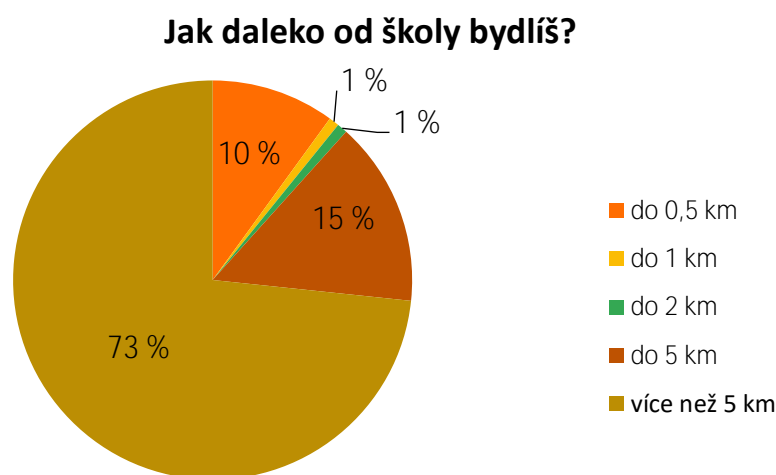
- tanečního centra (zástupci žáků, vedení školy)
- MČ Praha 4
- Policie ČR
- Spolek Pěšky městem, z.s. jako metodický koordinátor projektu
- Zástupci organizací hl. m. Prahy: ODO MHMP, TSK, IPR, ROPID
- Zástupci z areálu branického pivovaru (Mercuria laser game)

Dopravní studii škola, resp. MHMP předá MČ Prahy 4, následně na základě vlastnictví či správy provede MHMP či MČ odpovídající opatření buď na vlastní náklady, anebo ve spolupráci s dalšími odpovědnými organizacemi či správci, které nechají zpracovat případně i jednotlivé podrobné odpovídající dokumentace. Už v rámci této studie bylo nestavební řešení zpracováno v takovém rozsahu, aby bylo možné rovnou žádat o stanovení místní úpravy a opatření realizovat. Během zpracování studie tak už byla stanovena přechodná úprava v ulici Údolní, která by měla být převedena do úpravy trvalé a následně nahrazena stavebním řešením.

Veškeré úpravy v areálu branického pivovaru (místo 2) jsou navrženy na soukromých pozemcích mimo veřejně přístupné komunikace. Je tak zcela na rozhodnutí majitele, zda a v jaké formě budou tyto opatření provedeny.

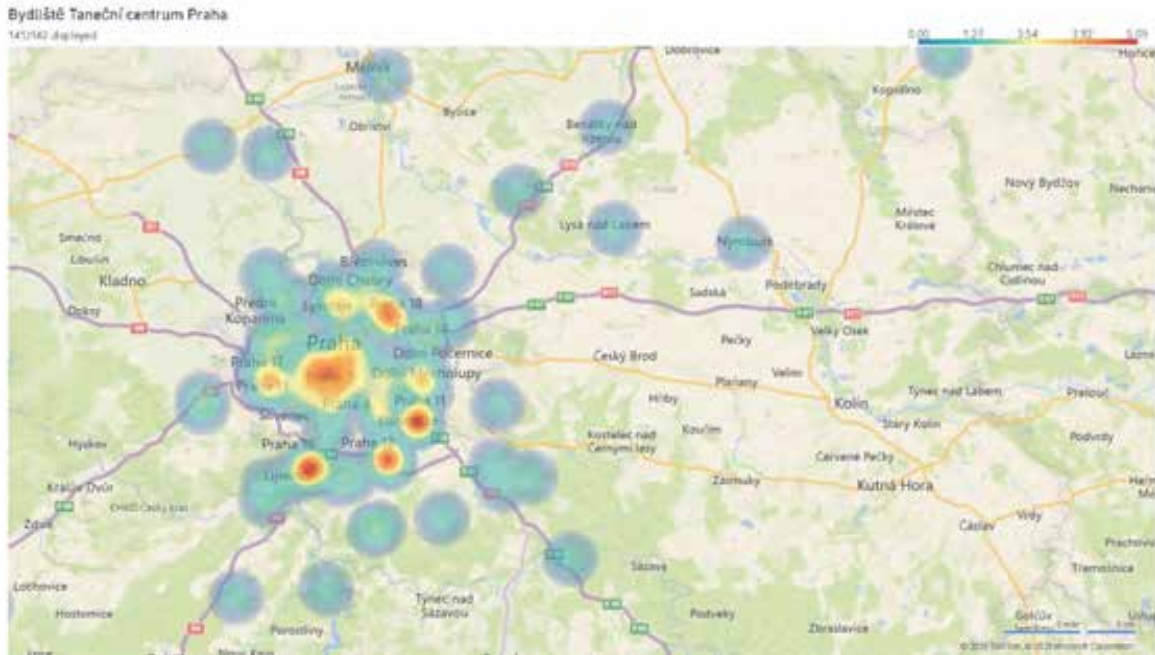
6. VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

Děti i rodiče obdrželi dotazníky a jednotlivé třídy pak zpracovaly své třídní mapy, nakonec vznikla jedna školní mapa a žáci z pracovní skupiny bezpečných cest pak vyhodnotili potřebná data pro dopravní studii a pro školní plán mobility. Mapování proběhlo během jara školního roku 2024/2025 a zúčastnilo se ho 120 dětí z celkových 142, tj. 84 %.



Obr. 3: Jak daleko od školy děti bydlí

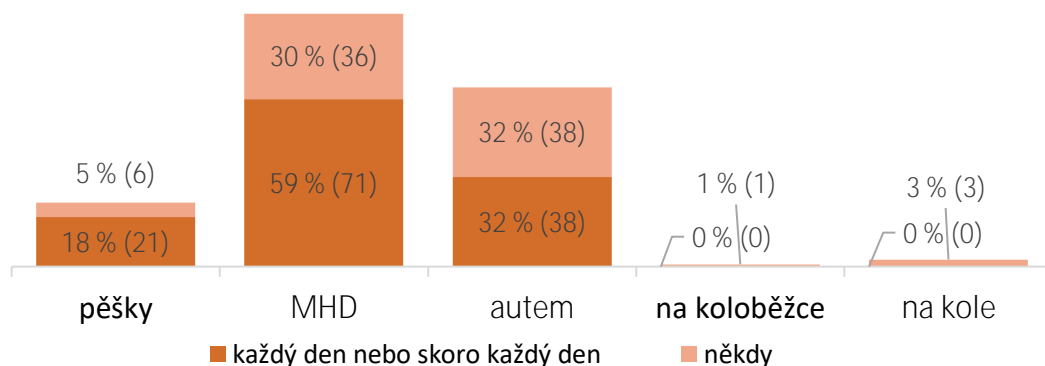
Taneční centrum Praha je velmi specializovaná škola a tomu odpovídá i vzdálenost bydliště od školy. Velká většina žáků (73 %) bydlí více jak 5 km od školy. Trvalá bydliště dětí jsou po celé České republice, ale většina je soustředěna do Prahy a jejího okolí.



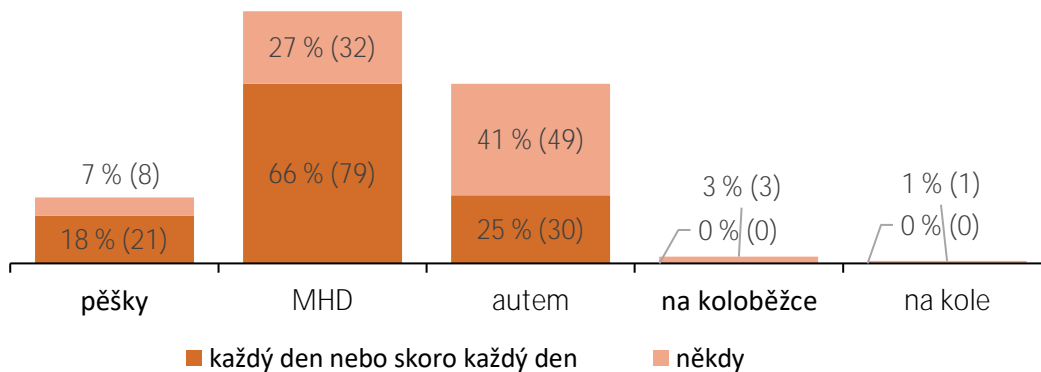
Obr. 4: Heatmapa bydliště Prahy a okolí

I přes velké vzdálenosti bydliště dětí se jich většina dopravuje do školy MHD, a to téměř 60 %. Asi třetina dětí (32 %) dojíždí každý nebo skoro každý den autem, zbytek pak chodí pěšky. Škola poskytuje mimopražským studentům ubytování na internátním zařízení v Roztokách u Prahy, kde každodenní dopravu zajišťuje vlastními školními minibusy. Při odpolední cestě ze školy je zastoupení podobné, pouze malá část žáků (7 %) využívá odpoledne místo auta MHD. Obvykle tak ráno cestují auty s rodiči, kteří je vysadí ve škole po cestě do práce a odpoledne už využívají MHD.

Cesta DO školy



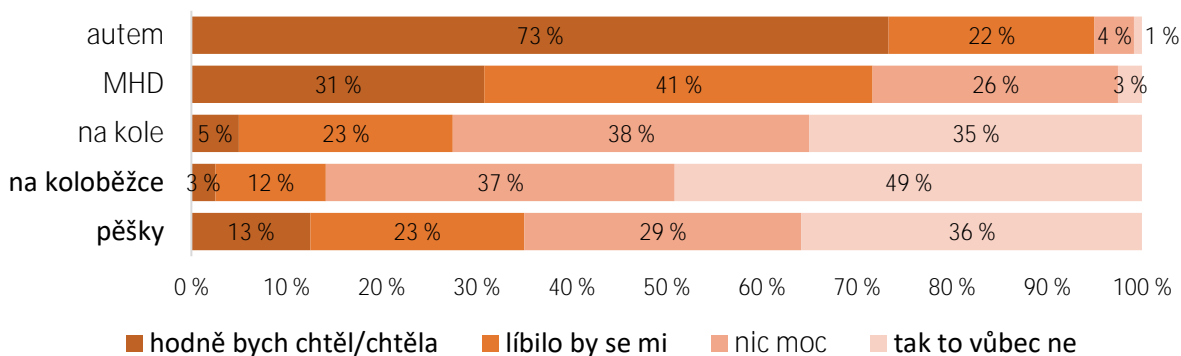
Cesta ZE školy



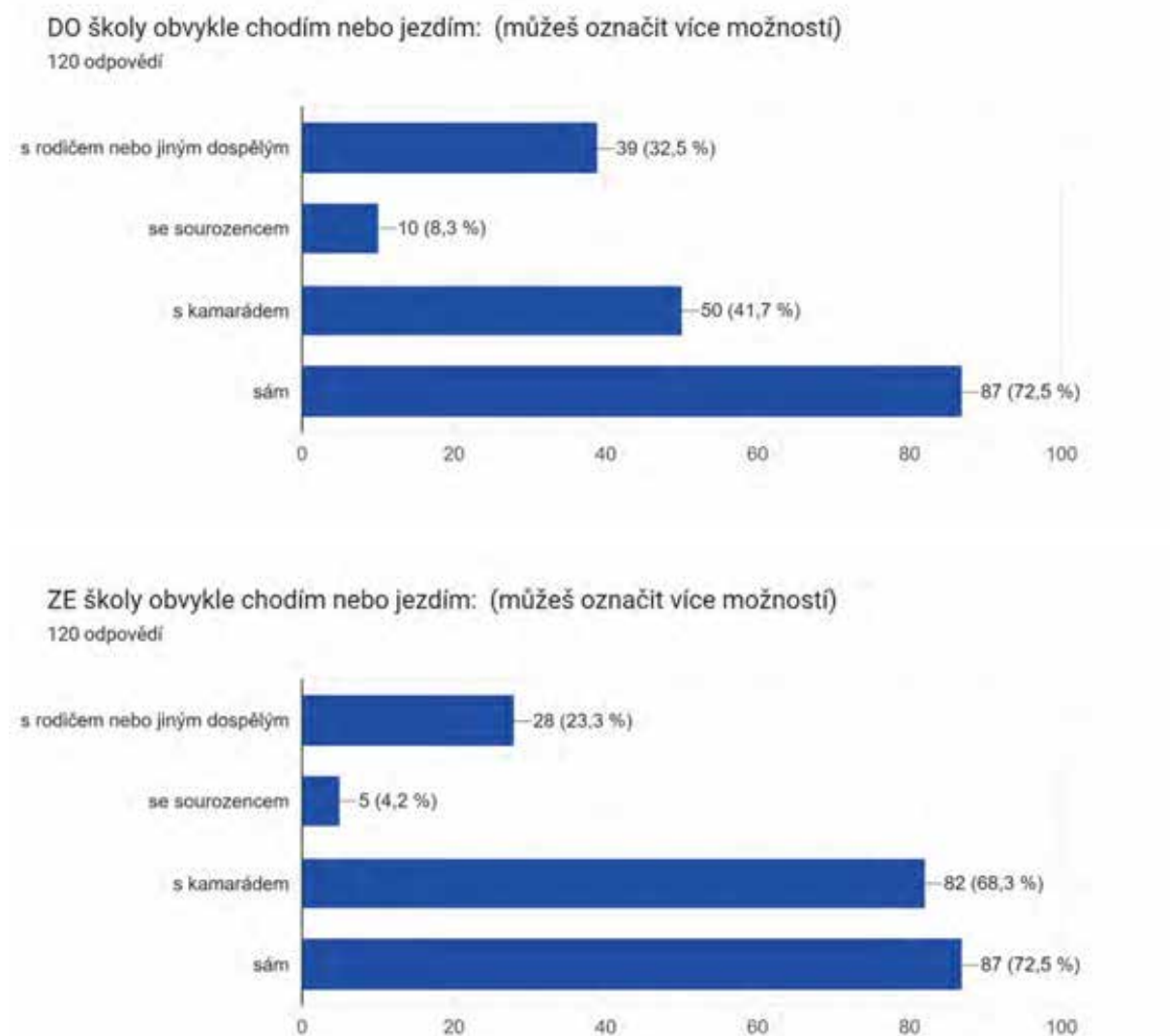
Obr. 5 a 6: Jak se děti dopravují do školy a ze školy, součet procent přesahujících 100 je v tomto i navazujících grafech dán možností více odpovědí

Nejvíce poptávaným způsobem dopravování do/ze školy je pro děti cestování autem, tím by rádo jezdilo téměř každé dítě (95 %). Oproti současnému stavu je tu také nějaká poptávka pro cesty na kole a koloběžce. V současnosti se tak pravidelně nepohybuje nikdo, ale líbilo by se to zhruba čtvrtině dětí (28 % by chtělo jezdit na kole, 15 % na koloběžce). Pěšky by rádo chodilo 36 % dětí a MHD využívalo 72 %. Celkově by tak žáci preferovali spíše motorové formy dopravy, to však může být dáno i špatnou přístupností školy, a hlavně vzdáleností bydliště/bytování.

Jak by děti chtěly cestovat do/ze školy



Obr. 7: Poptávaný způsob dopravy do/ze školy dětmi

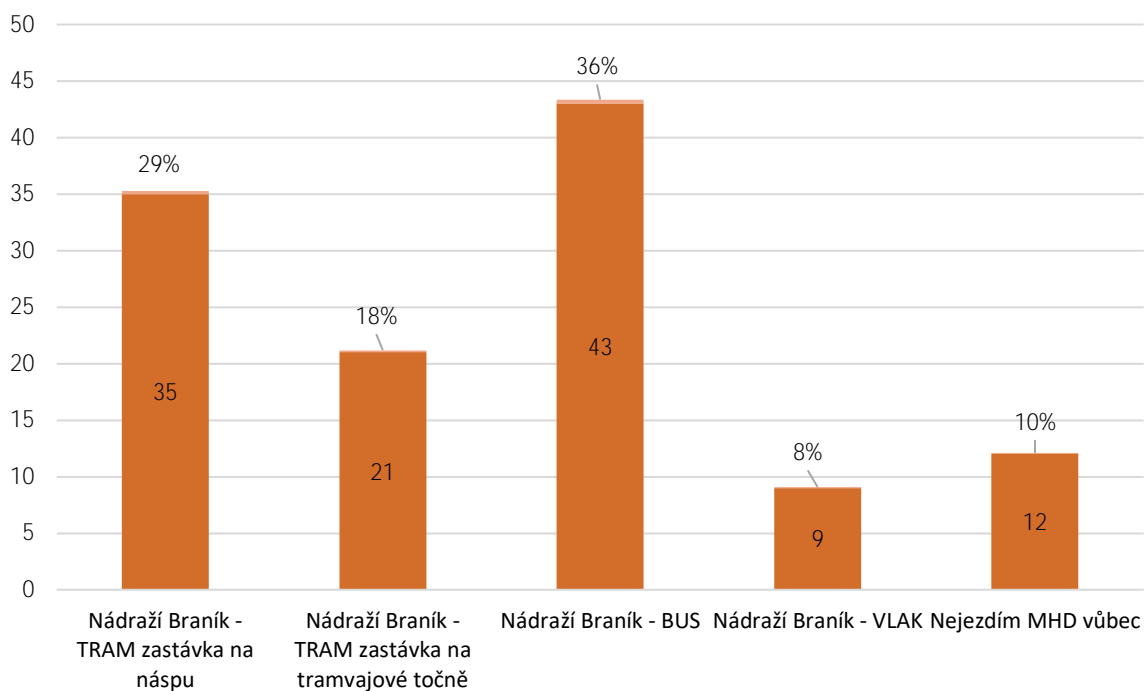


Obr. 8 a 9: Obvyklý způsob dopravy dětí do/ze školy

Doprovod rodičů při cestě do školy i při cestě ze školy zhruba odpovídá podílu dětí, kteří se dopravují pravidelně autem.

Děti dojíždějící do školy MHD nejčastěji vystupují na autobusové zastávce Nádraží Braník (36 %). Téměř polovina dětí pak využívá dopravu tramvají – část (29 %) využívá zastávku Nádraží Braník na náspu v tramvajové koridoru a 18 % pak zastávku Nádraží Braník na tramvajové točně. Zbýlých 8 % dětí využívajících alespoň občas MHD pak používá vlak (vlaková zastávka Praha – Braník).

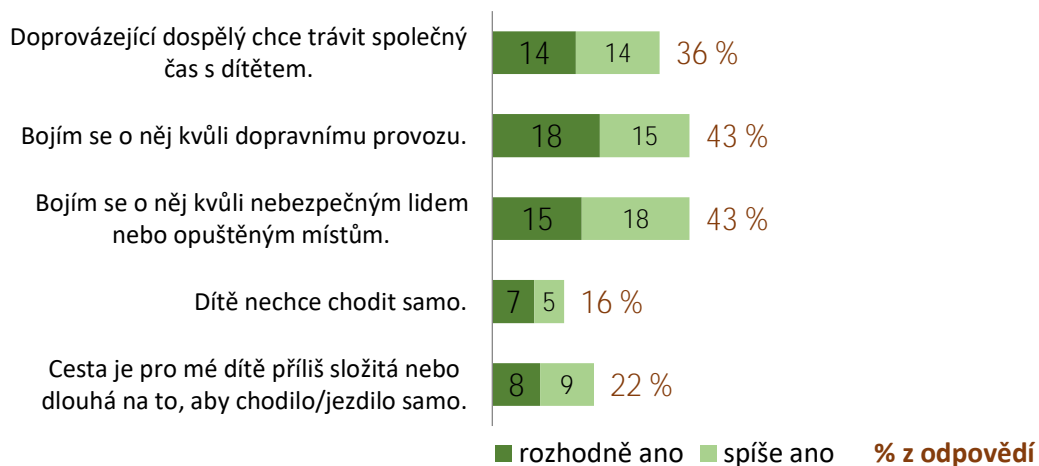
Pokud jezdíš do školy MHD, na jaké zastávce obvykle vystupuješ?



Obr. 10: Nejvíce využívané zastávky MHD pro dojíždění dětí

Kromě dětí vyplňovali dotazníky i rodiče a jim byly přizpůsobeny i otázky. Rodičovský dotazník vyplnilo celkem 76 rodičů s následujícími výsledky:

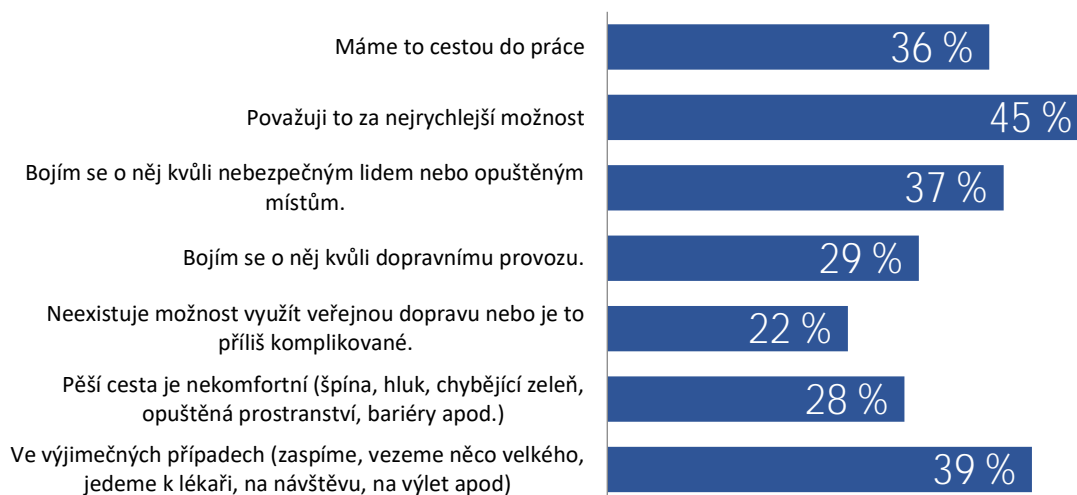
Pokud dítě doprovázíte, vedou vás k tomu obavy z následujících věcí:



Obr. 11: Doprovázení dětí do školy (mimo dojíždění autem)

Graf doprovázení dětí se vztahuje pouze na ty rodiče, kteří doprovázejí dítě alespoň část cesty do školy, a to mimo dojíždění autem. Jedná se tak pouze o 22 % rodičů, kteří odpověděli na dotazník, zbytek dětí do školy nedoprovází. Jako největší problémy jsou vnímány dopravní provoz a nebezpeční lidé a opuštěná místa.

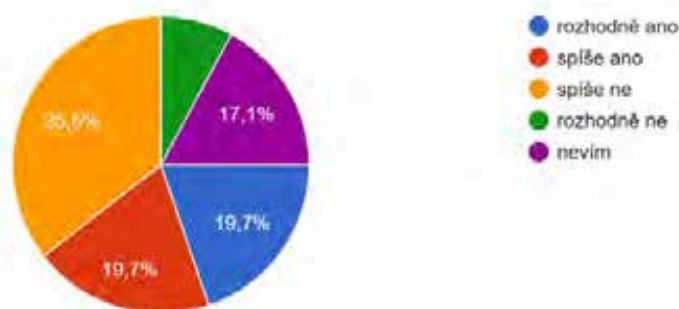
Pokud vozíte své dítě alespoň někdy do nebo ze školy autem (vy nebo jiná dospělá osoba), jaké jsou pro to důvody?



Obr. 12: Důvody pro vození dětí do školy a ze školy

Když jedete autem, využili byste možnost zaparkovat dále od školy, odkud by již cesta byla bezpečná?

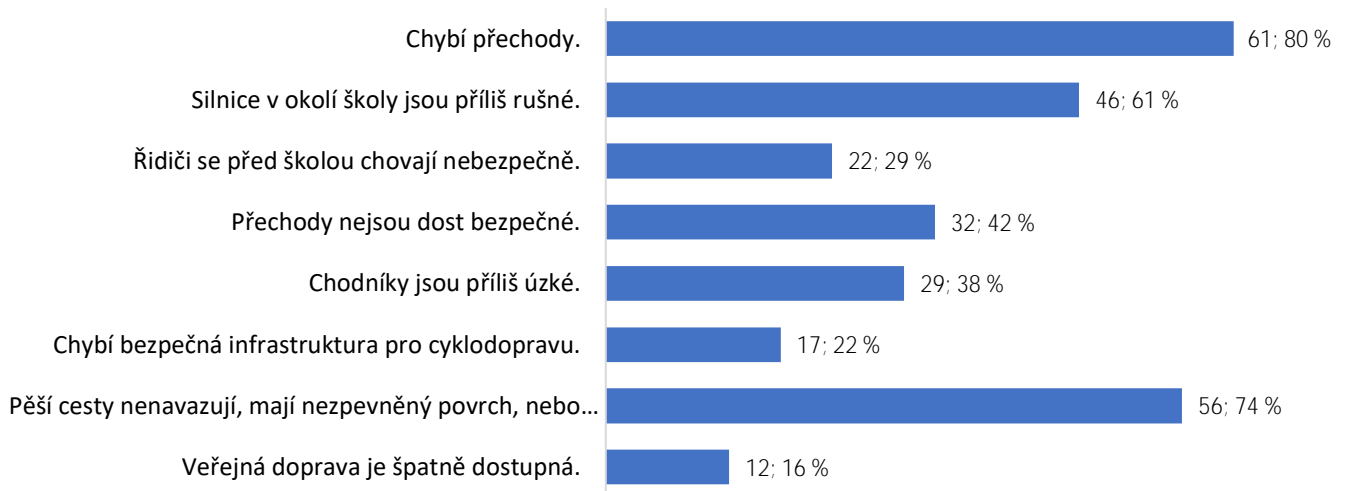
76 odpovědí



Obr. 13: Zájem o možnosti zaparkovat dále od školy s bezpečnou pěší návazností

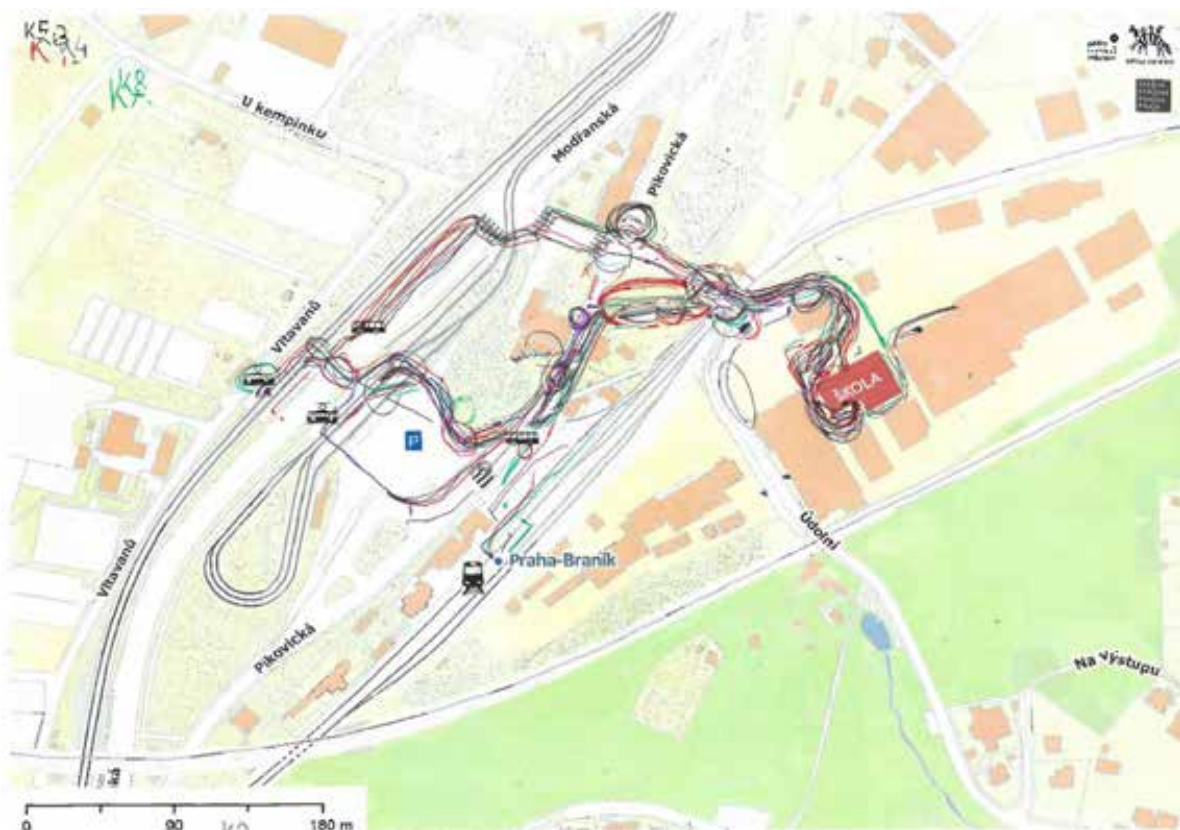
Zájem o využití možnosti zaparkovat dále od školy v případě, že by cesta byla dále již bezpečná, je téměř vyrovnaný. Možnost zaparkovat dále od školy by využilo celkem 30 rodičů (39 %), naopak nevyžilo by ji 33 rodičů (43 %).

Týkají se cesty vašeho dítěte do školy tyto problémy?

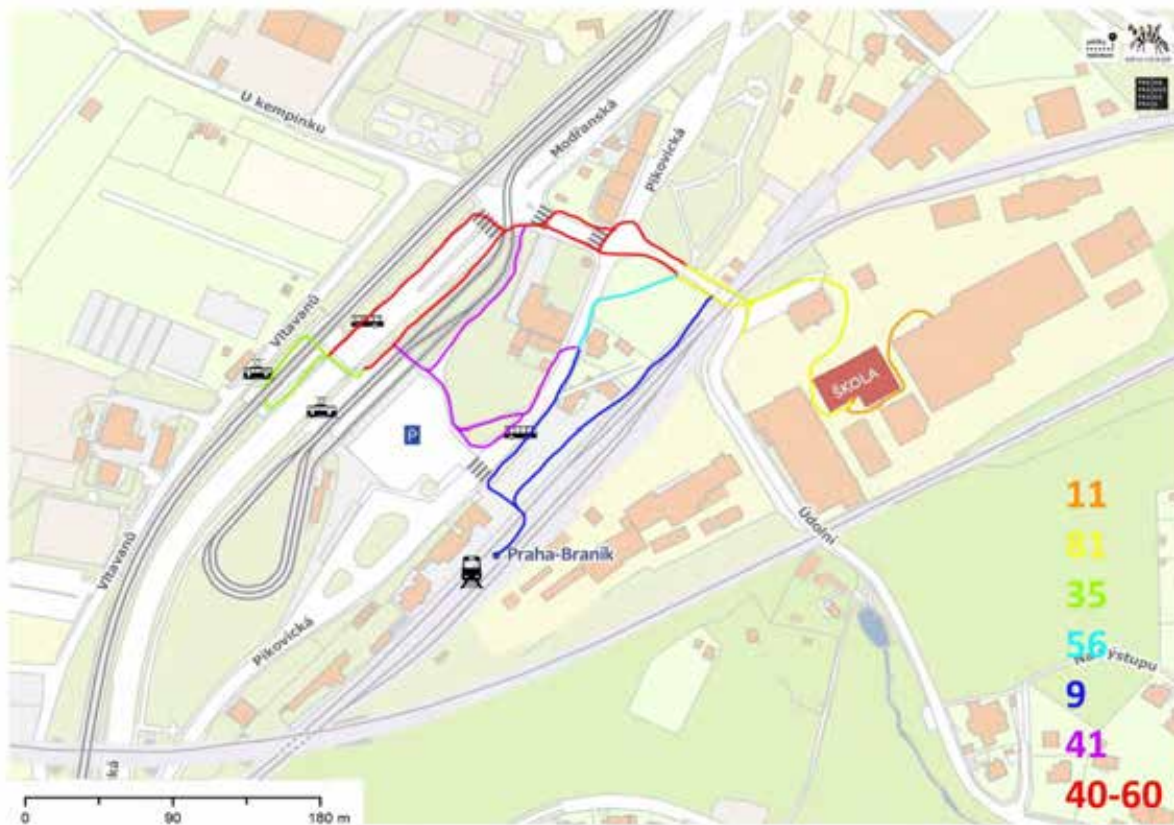


Obr. 14: Hlavní dopravní problémy, které rodiče vnímají

Jako hlavní dopravní problémy jsou nejčastěji zmiňovány chybějící přechody pro chodce (80 % rodičů) a nenavazující cesty s nezpevněným povrchem nebo nedostatečným osvětlením (74 %). Jako problém jsou zmiňovány i rušné silnice v okolí školy (61 %). Naopak dostupnost veřejné dopravy vnímá jako problém pouze 16 % rodičů.



Obr. 15: Školní mapa, kde děti vyznačily jejich pěší trasy ke škole



Obr. 16: Školní mapa s agregovanými cestami a celkovým počtem dětí, kteří tudy prochází



Obr. 17: Výsledná mapa nebezpečných míst

IDENTIFIKOVANÁ PROBLÉMOVÁ MÍSTA S KOMENTÁŘI ŽÁKŮ

Místa označená *zeleně* jsou ve studii řešena, místa označená *žlutě* jsou řešena částečně a *červeně* řešené nejsou, protože se nejedná o dopravní problémy.

1. Ulice Údolní – železniční přejezd a odbočka do areálu pivovaru

„Není přechod u školy. Nikdo nám nedává přednost, čekáme dlouho. Bojíme se, protože nás auta nepouštějí a jedou rychle. Bojíme se aut u přejezdu – jezdí jako blázni a nikdo nás nepouští, abychom mohli přejít. Před 8.00 ráno je nebezpečné přecházet v okolí kolem kolejí. Nebezpečný je chybějící přechod před přejezdem.“

2. Křižovatka Údolní x Pikovická

„Nikdo nám nedává přednost, čekáme dlouho. Bojíme se, protože nás auta nepouštějí a jedou rychle.“

3. Přecházení do parku v ulici Pikovická

„Vedle hotelu Braník je antikvariát, kde se pohybují divní lidé. Bojíme se antikvariátu, který není skutečný antikvariát, protože tam jsou divní lidé. Bojíme se lidí pohybujících se kolem staré budovy. V ulici Pikovická chybí přechod.“

4. Průchod kolem parkoviště u tramvajové točny

„Vedle veřejných parkovišť je nepořádek a bezdomovci. U tramvajové točny je keř, kde jsem několikrát viděla injekční stříkačku. Lidé pravděpodobně bez domova močí u keřů po cestě z tramvaje do školy.“

5. Podchod pod ulicí Modřanská

„Podchod – chodí tam divní lidé a nesvítí světla. Bojím se podchodu – jsou tam rozbité skleněné láhve. Podchod je tmavý a nebezpečný.“

6. Průchod parkem mezi ulicemi Údolní a Pikovická

„Park – pohybují se zde divní lidé. Chodník je rozmlácený, chybí osvětlení. V parku jsou odpadky. Opakovaně jsem zde viděla bezdomovce. Park je zarostlý a neudržovaný.“

7. Vjezd do areálu branického pivovaru

„Není přechod u školy.“

8. Areál branického pivovaru

„Není přechod u školy.“

7. DOPRAVNÍ PRŮZKUM

- V rámci upřesnění subjektivních hodnocení od dětí i rodičů a vedle podkladů od školy a zjištění předchozích statistik byl zpracován vlastní průzkum dopravy na vybraných rizikových místech tak, aby byla k dispozici objektivní data. Tato data jsou graficky zpracována v rámci analytických situací – přílohy řady C.
- V rámci průzkumu byl pořízen kamerový záznam, ze kterého byly následně zpracovány intenzity jednotlivých druhů dopravy a souběžně byla pořízena doplňující fotodokumentace.
- Průzkum probíhal dne 18. 6. 2025 v ranní předškolní špičce mezi 7:15 – 8:15.
- V den průzkumu bylo počasí jasné s teplotou kolem 20 °C.



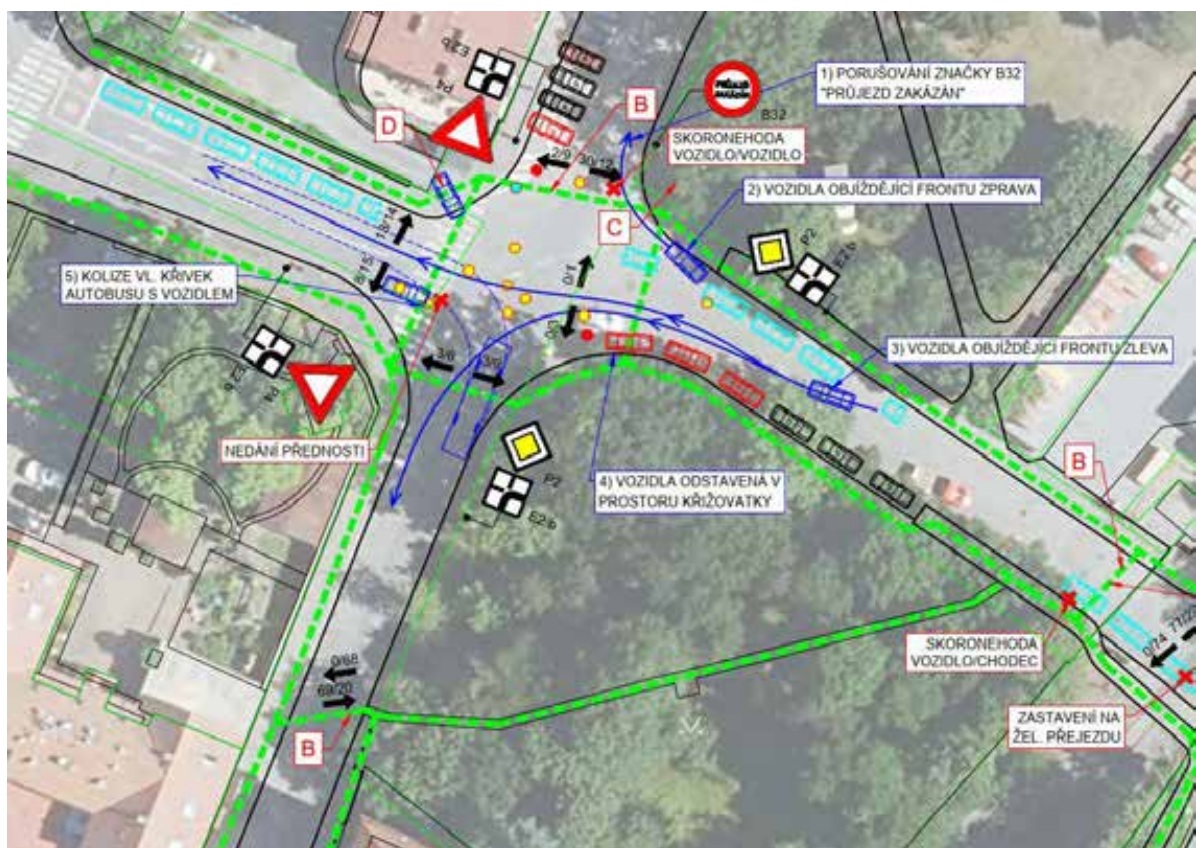
Obr. 18 a 19: Foto z dopravního průzkumu

Dopravní průzkum se zaměřoval především na okolí železničního přejezdu a vjezdu do areálu pivovaru v ulici Údolní, které bylo dětmi v rámci dotazníkového šetření označeno jako nejrizikovější. Ranní situace v tomto místě tomu skutečně odpovídá. Ve špičkové hodině tímto místem dle průzkumu

projede cca 780 vozidel – průjezdy ulicí Údolní a vjezdy/výjezdy do/z areálu pivovaru. Za stejný čas přecházelo ulici Údolní celkem 136 chodců, a to v různých místech kolem železničního přejezdu, kde se nenachází žádné bezpečné místo pro překonání komunikace. Běžně se tak přebíhá mezi projíždějícími, ale v ranní špičce i často stojícími (vliv SSZ z Modřanské) vozidly.

Jako podklad byl využit i dopravní průzkum z bakalářské práce Daniela Dynybyra, který v tomto místě také sčítal intenzity dopravy a prováděl dopravní analýzu. Z té je patrné například několik sledovaných skoronehod mezi vozidlem a chodcem – v křižovatce Údolní x Pikovická v místě chybějícího přechodu nebo ve vozovce u vyústění cesty z parčíku.

Pozorovány byly i situace, kdy vozidlo předjíždělo dlouhou kolonu vozidel stojící na SSZ na Modřanské a odbočovalo do Pikovické, nebo se řadilo do druhého řadícího pruhu. Pravidelně tu také dochází k nerespektovanosti značky „průjezd zakázán“ a nedávání si přednosti v jízdě (i kvůli rozhledům blokováným parkujícími vozidly).

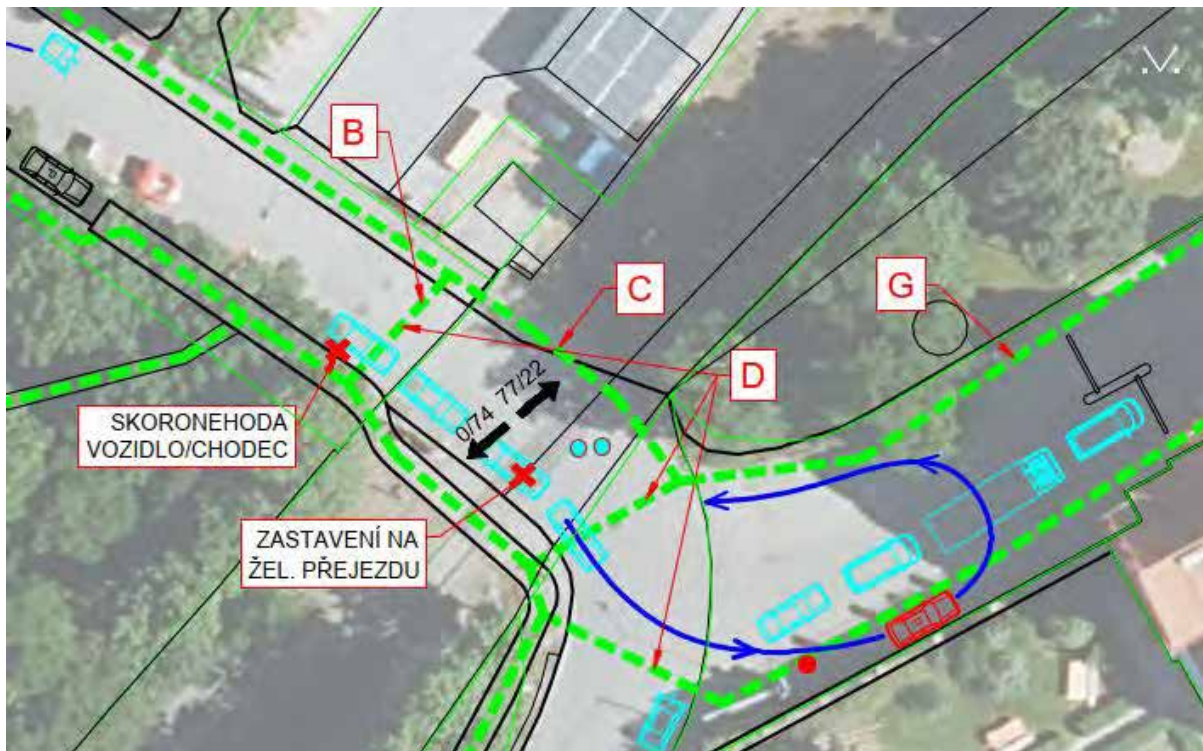


EVIDOVANÉ NEHODY DLE STATISTIK PČR V OBDOBÍ 1.1. 2010-28.2. 2025
EVIDOVÁNO CELKEM 18 NEHOD, Z TOHO 2 S LEHKÝM ZRANĚNÍM

- SRÁŽKA S JEDOUČÍM VOZIDLEM
- SRÁŽKA S PEVNOU PŘEKÁŽKOU (CELKEM 3 NEHODY, Z TOHO 2 S PZZ)
- SRÁŽKA S VOZIDLEM ZAPARKOVANÝM NEBO ODSTAVĚNÝM

LEGENDA ZNAČEK

- ✖ DOPRAVNÍ KONFLIKTY
- 0/74 ← INTENZITY CHODCŮ VE ŠPIČCE RANNÍ/ODPOLEDNÍ
- 🚗 NEVHODNĚ PARKUJÍCÍ VOZIDLA
- 👤 PĚŠÍ TRASA
- ➡ PROBLÉMOVÉ KŘIŽOVATKOVÉ POHYBY
- 🚗 VOZIDLA TVOŘÍCÍ FRONTU



Obr. 20 a 21: Dopravní analýza z bakalářské práce D. Dynybýra

NEVHODNÉ STÁVAJÍCÍ ŘEŠENÍ

- A) ROZLEHLÝ PROSTOR KŘIŽOVATKY - NEPŘEHLEDNÁ SITUACE, NENÍ JASNĚ DÁNA TRASA VOZIDEL
- B) ABSENCE MÍST PRO PŘECHÁZENÍ A PŘECHODŮ PRO CHODCE
- C) CHYBĚJÍCÍ CHODNÍK
- D) ABSENCE INFRASTRUKTURY PRO CHODCE
- E) VJEZD Z NÁDVOŘÍ POZEMKŮ p.č. 1949/1 a p.č.1951/2 JE ZAÚSTĚN V NÁROŽÍ KŘIŽOVATKY NA PŘECHOD
- F) ÚZKÝ CHODNÍK - LOKÁLNÍ ZÚŽENÍ CHODNÍKU Š. cca 1,0m
- G) CHYBÍ PŘÍSTUP DO AREÁLU PRO CHODCE

NEVHODNÉ CHOVÁNÍ VYPOZOROVANÉ V RÁMCI DOPRAVNÍHO PRŮZKUMU

- 1) ČASTÉ PORUŠOVÁNÍ ZNAČKY B32 "PRŮJEZD ZAKÁZÁN" PŘI VYTVOŘENÍ FRONTY ZNAČNÁ ČÁST ŘIDIČŮ VOLÍ ZKRATKU PŘES PIKOVICKOU ULICI
- 2) PŘI VYTVOŘENÍ FRONTY ŘIDIČI OBJÍZDÍ FRONTU ZPRAVA PŘES CHODNÍK, ABY NÁSLEDNĚ POKRAČOVALI VPRAVO NA PIKOVICKOU ULICI VIZ. BOD 1)
- 3) PŘI VYTVOŘENÍ FRONTY ŘIDIČI OBJÍZDÍ FRONTU ZLEVA PŘES PROTISMĚR, ABY NÁSLEDNĚ POKRAČOVALI DO LEVÉHO PRUHU NEBO DÁLE PO PIKOVICKÉ ULICI. TO VYTVÁŘÍ NEBEZPEČNOU SITUACI - ŘIDIČ AKCELERUJE ABY ÚKON STIHL CO NEJRYHLEJI = POTENCIÁLNÍ MÍSTO STŘETU S CHODCI, DOCHÁZÍ K ROZŘAZOVÁNÍ VOZIDEL DO PRUHŮ PŘED PŘECHODEM
- 4) VOZIDLA PARKUJÍCÍ NEVHODNĚ NEBO V ROZPORU SE ZÁKONEM, ZHORŠUJÍ ROZHLEDY V KŘIŽOVATCE A JEJÍ PŘEHLEDNOST
- 5) LINKY AUTOBUSU VHD 106 a 121 ODBOČUJÍ VLEVO NA ÚDOLNÍ ULICI DO LEVÉHO PRUHU, JEJICH VLEČNÉ KŘIVKY KOLIDUJÍ S VOZIDLEM, KTERÉ DÁVÁ PŘEDNOST. DŮSLEDKY: TOTO VOZIDLO JE AUTOBUSEM PUŠTĚNO, V OPAČNÉM PŘÍPADĚ JE VOZIDLO NUCENO COUVAT.

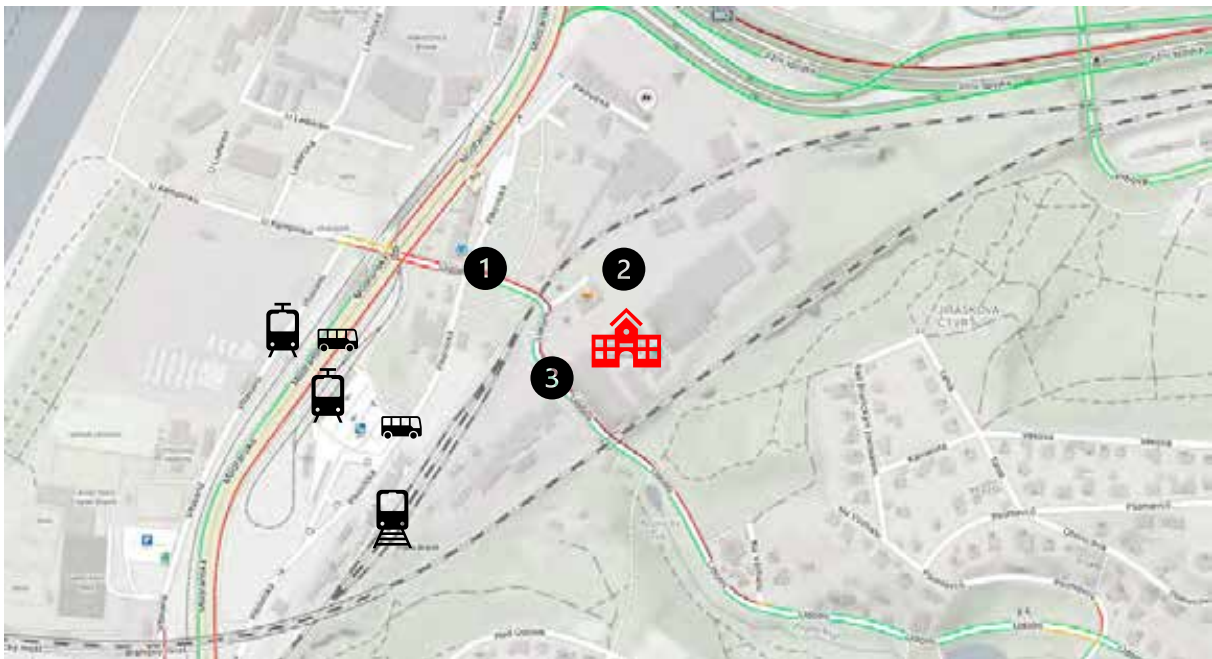
Obr. 22: Zhodnocení problémů z provedeného průzkumu D. Dynybýra

8. ANALÝZA STAVU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY A DOPRAVY

8.1. Obecně o území

Jako škola je využívána jedna z budov komplexu bývalého pivovaru braník. Jedná se o uzavřený a oplocený areál s vjezdem z ulice Údolní. Jiná možnost vjezdu, ale ani vstupu do areálu není. Celý areál je vklíněný mezi dvě železniční tratě směřující z pražské Krče a dále jižně podél Vltavy nebo přes Branický most a podél Berounky. Areál je tak přístupný pouze z jihozápadní strany podél ulice Údolní, která ho napojuje dále na Modřanskou nebo na druhé straně na Lhotku a Libuš.

Kromě školy se zde nachází i mnoho prostor, které jsou nabízeny k pronájmu, v současnosti se zde tak nachází kromě administrativních prostor například i centrum Laser Game Braník, servis jízdních kol, autoservis, kantýna a minipivovar. Kromě školy se tu tak nachází několik dalších cílů dopravy. Celý areál je také kvůli svým historickým budovám chráněnou kulturní památkou.

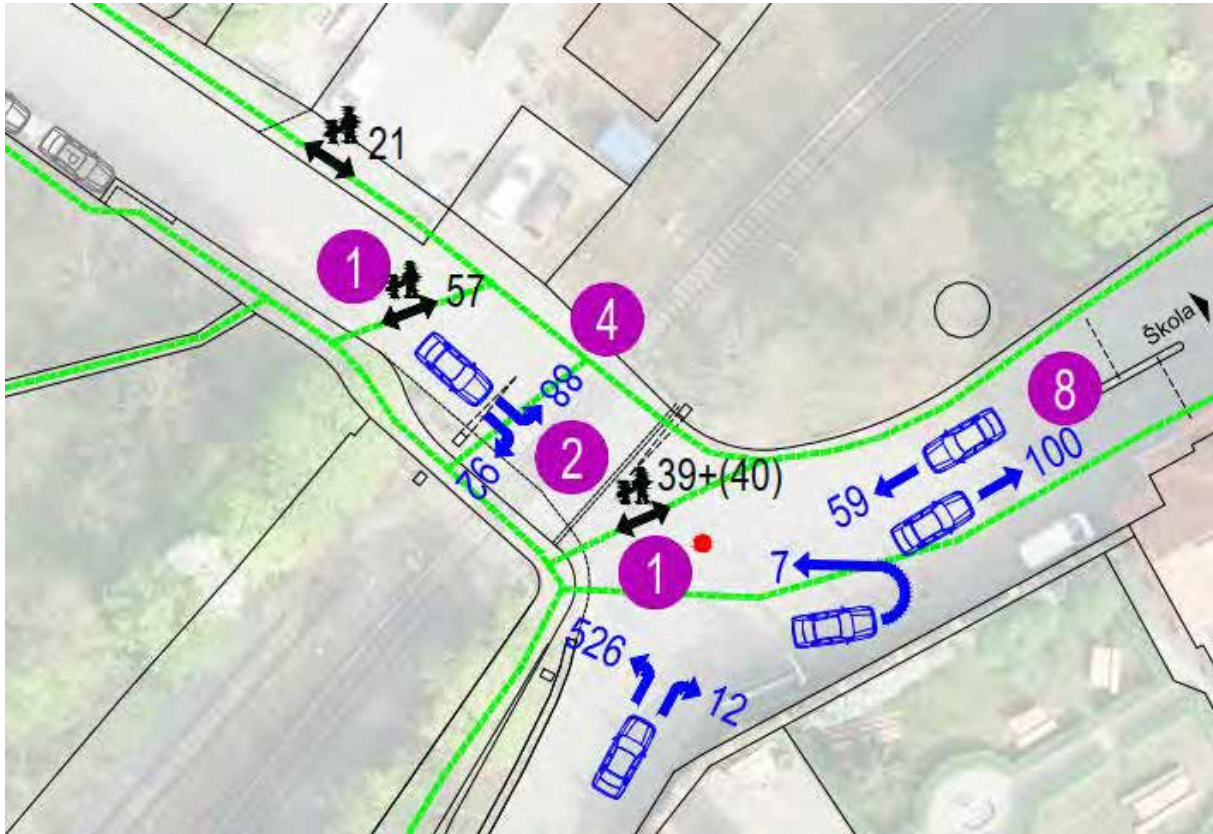


Obr. 23: Výřez z dopravní mapy v dopravní špičce (mapy.cz) s vyznačenými řešeními místy

Konkrétní místa řešena v rámci této studie jsou blíže popsána v analytických situacích (viz přílohy řady C) lze z nich vyčíst tyto závěry:

- evidované nehody v posledních 10 letech (červené body) a jejich popis a jednoduchý rozbor (důvod a následky), nehody za účasti chodců (červené křížky) či cyklistů (fialové křížky),
- reálné pěší trasy a koridory po chodnících, přechodech i mimo ně (zelené linie),
- hodinové intenzity vozidel v potřebných směrech,

- hodinové intenzity chodců v potřebných směrech a místech,
- parkování, otáčení a další konkrétní situace v rozporu se zákonem a pravidly bezpečného provozu,
- **definování všech problémů** z dopravy



Obr. 24: Příklad z výřezu z analytické dopravní situace – přílohy C

8.2 Automobilová doprava

Škola je součástí soukromého areálu a její předprostor a nejbližší okolí není nijak zatíženo tranzitem vozidel. Pohybují se zde vozidla pouze s cílem uvnitř areálu (firmy, zákazníci), případně část rodičů, kteří vezou děti až přímo do areálu (musí se projet přes závoru na vjezdu). V běžný všední den do areálu vjede zhruba 350 vozidel na lístek a dalších 200 vozidel s rezidentní kartou, o víkendu jsou čísla nižší. Měsíčně tak do areálu zajede více než 13 000 vozidel.

Průjezd vozidel je problémem zejména mimo areál, a to především v ulici Údolní, která spojuje městské části Hodkovičky a Lhotka s ulicí Modřanskou a následně s Jižní spojkou a Barrandovským mostem. V dopravních špičkách zde intenzity vozidel dosahují cca 800 voz/hod. To v kombinaci s železničním přejezdem, a především SSZ na Modřanské vytváří pravidelné několikasetmetrové kolony, které často dosahují až k železničnímu podjezdu na trati vedoucí na Branický most. Ulice Údolní slouží i jako objízdna trasa při uzavírkách v ulici Vrbova, a to i pro MHD.

Paralelně s ulicí Modřanská vede ulice Pikovická, která však slouží pouze pro pohyb autobusů na nádraží Braník a pro příjezd na parkoviště P+R Braník. Oba úseky ulice Pikovická (jižně a severně od Údolní) jsou pro ostatní provoz uzavřeny (zákaz vjezdu/průjezdu pro vozidla mimo BUS MHD). Zákazem průjezdu je zamezeno objíždění SSZ a kongescí na Modřanské.

8.3 Parkování

Velká část areálu branického pivovaru slouží pro potřeby parkování a odkládání vozidel, včetně rozměrnějších dodávek a nákladních vozidel. Parkování je zcela neuspořádané, a to i vzhledem k velké rozloze areálu a rozsáhlým zpevněným plochám. Pro docházení dětí do školy to znamená především proplétání se skrz různě zaparkovaná vozidla, protože zde neexistuje žádné rozdělení ploch pro pěší a celý prostor tak funguje jako sdílená zóna.

Pro parkování z velké části slouží i samotné předprostory historických budov. Jedná se o vyvýšené a vydlážděné plochy se snahou o doplnění mobiliáře a zeleně, ale velkou část zabírají odstavená vozidla místních firem.

Mimo areál se nachází několik desítek parkovacích míst v severní části ulice Pikovická. Ta jsou částečně k volnému užití (oblast mimo ZPS) a částečně jsou vyhrazena pro sousední nemovitosti a provozovny. V ulici Údolní se v blízkosti areálu žádná legální místa nenachází, ale řidiči zpravidla nelegálně parkují na jihovýchodním nároží křižovatky Údolní x Pikovická, kde zamezují rozhledům na křižovatce.

Cca 200 m od areálu pivovaru hned vedle nádraží se nachází parkoviště P+R Braník, které má kapacitu 115 parkovacích míst.

8.4 Veřejná doprava

Děti cestující do školy MHD nejčastěji využívají autobusovou (linky 106, 121, 190) a tramvajovou zastávku Nádraží Braník (linky 2, 3, 17, 21). Část dětí vystupuje přímo na tramvajové točně a část využívá zastávku na samostatném tramvajové tělese za ulic Modřanská (na každou zastávku jezdí jiné tramvajové linky). Přístup do školy z obou těchto zastávek je však stejný, ze vzdálenější zastávky je jen navíc nutné využít bezbariérový podchod. Autobusová zastávka se nachází přímo na ulici Modřanská a vedle nádraží Braník. Cesta od všech těchto zastávek ke škole je velmi podobná a žáci prochází stejnými místy – ulice Pikovická, Údolní, případně přes park. Vzdálenost zastávek od školy je cca 300–500 metrů.



Obr. 25: Schéma aktuálních linek MHD

8.5 Pěší doprava

Jako největší problém z hlediska pěší dopravy je jednoznačně absence možností přecházení ulic Údolní a Pikovická a chybějící chodník. Do areálu branického pivovaru se tak chodci nemůžou bezpečně dostat a jsou často nuceni přecházet přímo mezi projíždějícími vozidly – v ranní špičce kvůli intenzitě vozidel ulice Údolní prakticky nelze přejít, aniž by chodec nedostal mimo přechod přednost od některého z řidičů. Vzhledem k pravidelným kolonám v tomto místě je však možnost překonání ulice v době červené signalizace na sousední křižovatce, případně při průjezdu vlaku a spuštěných závorách. Tato situace je však vzhledem k počtu procházejících chodců, a především žáků velmi nebezpečná.

Absence přechodů je problematická i v ulici Pikovická. Přechod chybí v křižovatce s ulicí Údolní, kde na severní straně končí chodník bez návaznosti, ale i při jižní straně vstřícně od cesty v parku.

Problémem je i situace na vjezdu do areálu a částečně i uvnitř. Vjezd je řešen pouze jednou vjezdovou branou, kde se kříží pohyby vozidel a pěších a není tu paralelní branka pro pěší. Navíc je příjezdová komunikace bez chodníku a je zde jen částečně vyznačen koridor pro pěší pomocí vodorovného dopravního značení. Ten ale nevede až k bráně a v křižovatce s ulicí Údolní končí bez jakékoli návaznosti.

Vnitřek areálu pak není nijak organizovaný a slouží především pro nahodilé parkování vozidel, mezi kterými se pak musí pěší proplétat.

Problematický je i stav cesty přes park, kudy chodí část dětí od zastávek – špatný povrch, bariérové řešení a nedostatečné osvětlení.

8.6 Cyklistická doprava

Nejvýznamnější cyklotrasa v okolí je nadřazená trasa A 2, která vede podél břehu Vltavy a v současnosti je to jedna z nejvíce využívaných cyklotras v Praze. V rámci plánovaného systému cyklotras by měla v blízkosti školy procházet ještě cyklotrasa A 402 vedoucí po Modřanské paralelně s trasou A 2.



Obr 26: Plánovaný systém cyklotras celoměstského významu (žluté = hlavní trasy, fialové = páteční, modré = nadřazené trasy), dle systému celoměstských cyklotras hl. m. Prahy, zdroj: app.iprpraha.cz

Z teplotní mapy pohybu cyklistů je nadřazená cyklotrasa A 2 jasně patrná. Je zde také vidět významný provoz cyklistů na cyklotrase A 7, která vede podél Jižní spojky. Mimo tyto dvě zásadní cyklistické trasy je vidět i významnější pohyb cyklistů v ulici Modřanská – trasa A 402 zatím není vyznačena, ale v ulici se v tomto úseku nachází vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty. Pohyb cyklistů je vidět i v ulici Údolní, kde vzhledem k parametrům ulice (malá šířka, vysoké intenzity) a převýšení není pohyb cyklistů úplně příjemný, ale vzhledem ke členitosti terénu v okolí se jedná o jednu z mála přímých cest, kterou lze využít pro napojení na cyklotrasu A 2 z Hodkoviček a Lhotky.



Obr. 27: Teplotní mapa pohybu cyklistů, kteří mají zapnutý některý z navigačních systémů či sledování GPS a evidují svůj pohyb na jízdním kole (jedná se o ukazatel „míry pohybu / výskytu cyklistů“), zdroj:

<http://labs.strava.com/heatmap>



Obr. 28–29: Cyklisté projíždějící ulicí Údolní nebo jedoucí do areálu pivovaru

9. NEHODOVOST

Statistika nehodovosti vychází z nehod evidovaných policíí ČR a je zpracována v analytických mapách Centra dopravního výzkumu (zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>).

Nehodovost na řešených místech a její vyhodnocení je zaneseno a popsáno přímo v analytických situacích (přílohy řady C). Data jsou vyhodnocována za posledních 10 let, tj. od roku 2015. V řešených místech od tohoto roku nedošlo k žádným zásadním změnám vyjma rekonstrukce podjezdu pod železniční tratí v ulici Údolní dokončenou v roce 2024.

Z následné heatmapy nehodovosti ze širšího okolí řešeného území je patrné, že nehody se soustřeďují především na křižovatkách s ulicí Modřanskou (výrazně vyšší intenzity průjezdu vozidel a s tím

související množství nehod), ale také na křižovatce Údolní x Pikovická, nebo třeba u podjezdu železniční trati hned vedle areálu pivovaru Braník.

Nehody s chodci jsou pak evidovány především u autobusové zastávky na Modřanské, a to i včetně jednoho smrtelného úrazu. V tomto místě jde pravděpodobně o přecházení Modřanské mezi autobusovou zastávkou v ulici a tramvajovou zastávkou na točně, kdy chodci nevyužívají podchod (v zeleném pásu jsou vyšlapány cesty, takže se jedná o běžný jev). Další zranění chodce je evidováno na světelně řízeném přechodu přes tramvajovou trať na křižovatce Modřanská x Údolní, kdy chodec pod vlivem alkoholu vstoupil na signál „stůj“ do tramvajové trati.



Obr. 30–31: Vlevo heatmapa nehodovosti, vpravo nehody chodců včetně závažnosti zranění

KŘIŽOVATKA ÚDOLNÍ X PIKOVICKÁ – MÍSTO 1:



Obr. 32: Všechny zaznamenané nehody v řešené oblasti ulice Údolní (místo 1)

Nehody podle druhu

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	9	0	0	1
Srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	4	0	0	0
Srážka s pevnou překážkou	1	0	0	0

- téměř všechny nehody v tomto místě jsou vzájemné srážky vozidel z důvodu nevěnování se řízení, nedání přednosti nebo nesprávné otáčení a couvání
- v křižovatce Údolní x Pikovická je evidována nehoda cyklisty – řidič motorového vozidla nedal v křižovatce cyklistovi přednost
- dále je zde evidována nehoda s účastí chodce z roku 2008 - chodec šel v noci mimo přechod

ULICE ÚDOLNÍ JIŽNĚ OD AREÁLU PIVOVARU – ŘEŠENÉ MÍSTO 2 a 3:

Obr. 33: Všechny zaznamenané nehody v řešené oblasti ulice Údolní (místo 2 a 3)

Nehody podle druhu

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Srážka s pevnou překážkou	4	0	0	1
Srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	4	0	0	3
Srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	1	0	0	0

Celý areál pivovaru je soukromý pozemek mimo veřejnou síť pozemních komunikací a policií zde tedy nejsou evidována data o nehodovosti. Obecně se však předpokládá, že se v areálu vozidla pohybují menší rychlostí a nehody budou souviset především s parkováním. Analýza je tedy zameřena na ulici Údolní a řešené místo 3 – možnost otevření areálu a vytvoření přecházení z této strany areálu.

- *kumulace nehod kolem podjezdu pod železniční tratí, kdy se jedná o srážku s pevnou překážkou, pravděpodobně zapříčiněnou velmi malou šířkou podjezdu a celkově nevyhovujícím stavu, v roce 2024 však došlo k jeho celkové rekonstrukci a příčina těchto nehod byla odstraněna*
- *kousek za podjezdem pod železniční tratí je evidována nehoda cyklisty, který nedodržel bezpečnou vzdálenost za vozidlem a nestihl dobrzdit (šlo o lehké zranění)*

10. NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ

Jako jednoznačná priorita návrhu bylo zajištění bezpečných pěších vazeb mezi zastávkami MHD a areálem branického pivovaru. To spočívá především v možnosti překonání ulice Údolní co nejbližší vstupu do areálu a zároveň i zlepšení pěší vazby podél ulice včetně bezpečnějšího řešení křižovatky Údolní x Pikovická.

Další úpravy jsou navrženy už v rámci areálu branického pivovaru. Vzhledem k tomu, že se jedná o soukromé pozemky, jejich využití se může v čase měnit, tak mají návrhy především za cíl nastínit možnosti řešení tohoto prostoru.

V místech, kde je to možné jsou návrhy vyhotoveny kromě definitivního stavebního řešení i v nestavební variantě, tzn. že je lze provést relativně rychle (bez územního/stavebního řízení) a levně (zpravidla pouze úpravy svislého a vodorovného dopravního značení, případně zařízení). Vhodné je tak začít prostor řešit formou nestavebních opatření a souběžně připravovat řešení stavební.

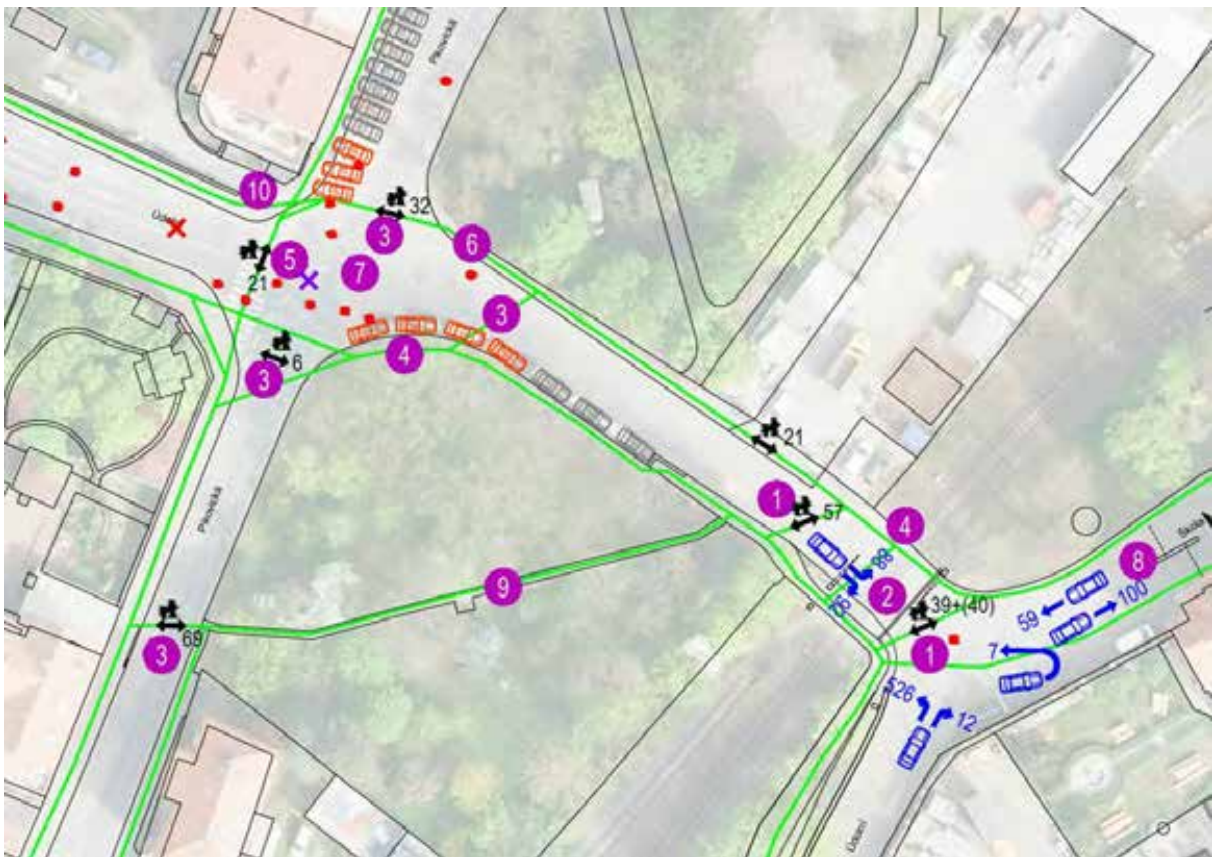
Následující část studie popisuje **vybraná konkrétní řešení pro vytipovaná místa.**

10.1 ULICE ÚDOLNÍ

Zjištěné problémy:

- V současném stavu neexistuje bezpečné pěší spojení od zastávek MHD do budovy školy – především neexistuje místo pro bezpečné překonání ulice Údolní. Často se přechází v oblouku těsně za železničním přejezdem.
- Zastavování vozidel v prostoru železničního přejezdu – kvůli SSZ v Modřanské se zde tvoří kongesce a řidiči najíždějí do prostoru přejezdu, aniž by měli prostor z něj vyjet.
- Chybějící návaznosti chodníku podél ulice.

- V křižovatce Údolní x Pikovická není řešena většina pěších vazeb – přechod (délky cca 16 m) je vyznačen pouze na západním rameni, a to cca 45 m vedle přechodu řízeného SSZ. Ulice Pikovická však nelze nijak bezpečně překonat – nejsou tu žádné přechody, místa pro přecházení, ale ani žádná návazná pěší infrastruktura na druhé straně ulice. Chodník podél severní strany ulice Údolní (směrem od železničního přejezdu) končí už před křižovatkou a na jižní straně zcela chybí (chodci si vyšlapali cestu v zeleni za zaparkovanými auty)
- Vozidla stojící v křižovatce kvůli SSZ na Modřanské blokují autobusy, které míří ulicí Pikovická přímo.
- Stav cesty přes park – povrch, osvětlení, napojení.
- Část řidičů nerespektuje zákazovou značku „průjezd zakázán“ v ulici Pikovická a ve výsledku tak mohou prodlužovat jízdu autobusům.



Obr. 34: Výřez z analytické situace



Obr. 35–37: Pohyb v chodců v ulici Údolní a přecházení ulice – nejčastěji v místě železničního přejezdu



Obr. 38–39: Do areálu chodí často i velké skupiny dětí kvůli centru laser games



Obr. 40: Potyčka kvůli řidiči, který zůstal stát v místě železničního přejezdu při signálu stůj a ostatní mu dostatečně rychle neuvolnili prostor



Obr. 41: Před závorou u vjezdu do areálu se nárazově tvoří kolony kvůli vyzvedávání lístků, řidiči tak najíždí do druhé řady, aby uvolnili prostor křižovatky



Obr. 42: Někdy je předprostor areálu volný a řidiči ho využívají pro vysazení dětí a otočení se bez nutnosti zajíždění do areálu



Obr. 43: Do areálu směřují i nákladní vozidla (skladové plochy, zásobování)



Obr. 44: Křižovatka Údolní x Pikovická a vozidla stojící v prostoru křižovatky kvůli světelné signalizaci na Modřanské



Obr. 45: Pravidelná linka autobusu v ulici Pikovická



Obr. 46: Při průjezdu autobusu musí řidiči uvolňovat křižovatku, aby autobus mohl projet



Obr. 47: Chodník po nedávné obnově povrchu (realizace IS) končí před křižovatkou bez další návaznosti



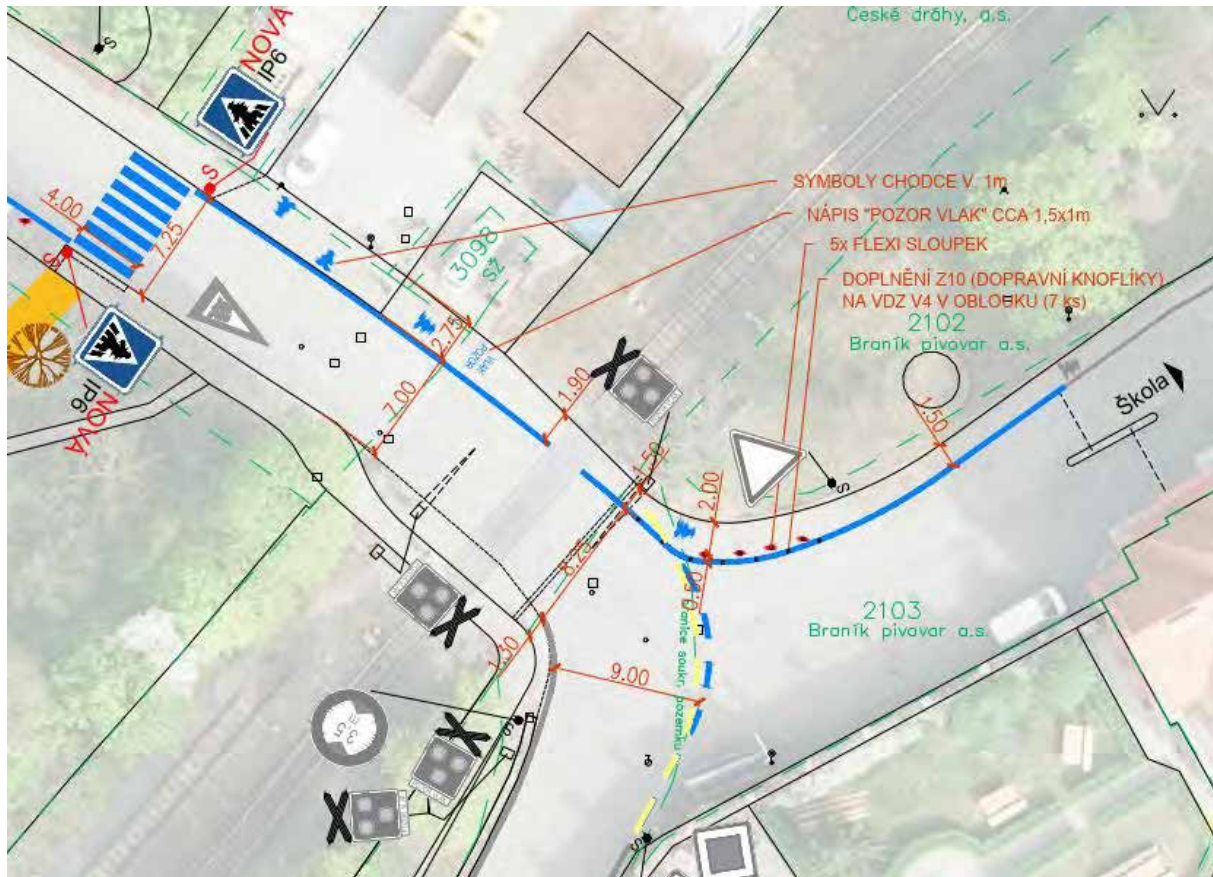
Obr. 48: Aktuální stav cesty v parku, kudy chodí děti z tramvajové točny ke škole, na obou koncích chybí návaznost v podobě přechodu

Navrhovaná opatření:

Nestavební řešení – železniční přejezd a vjezd do areálu branického pivovaru:

- Vymezení koridoru pro pěší podél severní strany ulice Údolní tak, aby propojoval nově navržený přechod pro chodce a již vyznačený pás pro chodce přes vjezd do areálu pivovaru. Pás je vymezen v současné vozovce pouze pomocí vodorovného DZ V4 a pomocných symbolů a nápisů. V oblouku na vjezd do areálu je pro zajištění větší bezpečnosti čára vymezující koridor doplněna o flexi sloupky a reflexní dopravní knoflíky.
- vedle vjezdu do stavebnin je vyznačen nový přechod pro chodce, který spojuje jižní parčík se severním chodníkem a následně s navrženým koridorem pro chodce. Přechod je umístěn tak, aby respektoval pěší vazby, ale zároveň nebyl moc blízko železničnímu přejezdu. Pro jeho správné využití je třeba doplnit krátký úsek cesty v parčíku tak, aby navazovala přímo na přechod.

- Oblouk je prověřen vlečnými křivkami i pro kloubové autobusy, které se zde pohybují v případě výlukového provozu. Vzhledem k parametrům oblouku se zde protijedoucí autobusy v současném stavu nezávisle neminou a musí se navzájem pustit, a to platí i pro navržené úpravy. Stejná situace je i v dalším oblouku o pár metrů dále směrem k Hodkovičkám.

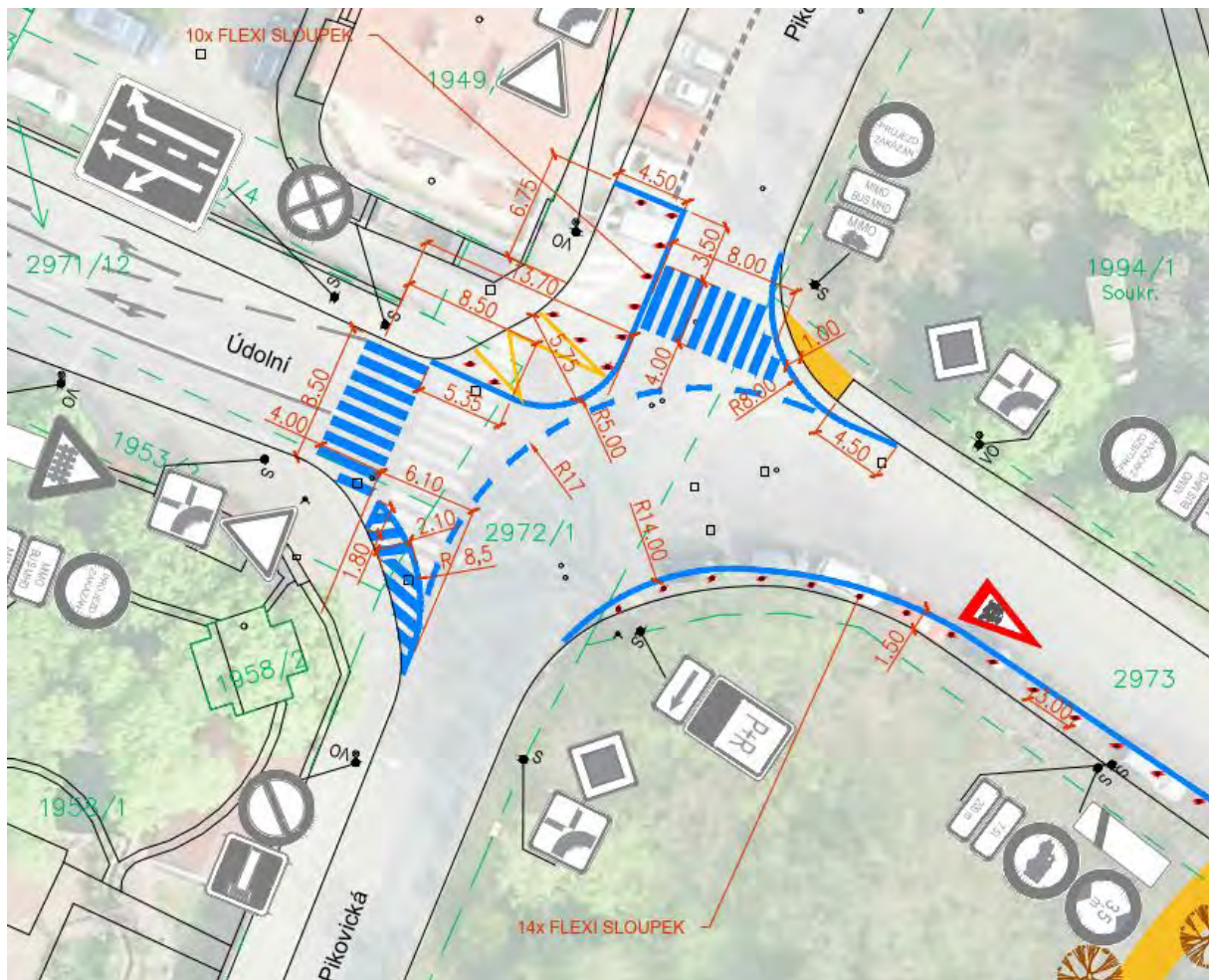


Obr. 49: Detail nestavebního řešení na vjezdu do areálu branického pivovaru

Nestavební řešení – křižovatka Údolní x Pikovická:

- Kromě cesty přes parčík chodí děti i přes křižovatku Údolní Pikovická. Přes severní rameno ul. Pikovická je doplněn přechod pro chodce a na západním rameni ul. Údolní je současný přechod mírně posunut a zkrácen.
- Aby bylo možné přechody vyznačit v bezpečné délce, bylo třeba rozšířit severní nároží křižovatky. To je rozšířeno pomocí vodorovného DZ V4 a doplněním flexi sloupků. Vznikne tak bezpečný vyčkávací prostor před přechody zajišťující i potřebné rozhledy. Ve vymezeném nároží je třeba zachovat současný vjezd, který je vymezen sloupkou a VDZ V12a.
- Chodník na severní straně ul. Údolní je ukončen ještě před křižovatkou s ul. Pikovická. Pro vyznačení přechodu v tomto místě je tedy třeba chodník prodloužit (jde pouze o několik metrů). Vzhledem k tomu, že se jedná o nestavební řešení a chodník je tak možné řešit pouze jako provizorní, navazující přechody nejsou řešeny jako bezbariérové, ani zde nejsou doplněny prvky pro nevidomé (respektuje se současný stav). Plnohodnotné přechody pro chodce lze realizovat až v rámci stavebního řešení.

- Do jižního nároží mezi Pikovickou a Údolní je doplněna vodící čára se sloupky. V tomto místě, které je součástí plochy křižovatky, běžně parkují vozidla v rozporu se zákonem. Dochází tak například k narušení rozhledů pro řidiče autobusů, kteří projíždějí ul. Pikovickou přímo severním směrem.
- Křižovatka je prověřena na pohyby pravidelných i výlukových linek autobusové dopravy (viz přílohy). Problematická místa pro vzájemné míjení se většinou nachází v jednotlivých úzkých ramenech a nikoli přímo v ploše křižovatky, a to ani při navržených úpravách. Nezávislé průjezdy mohou být řešeny až ve stavební variantě.



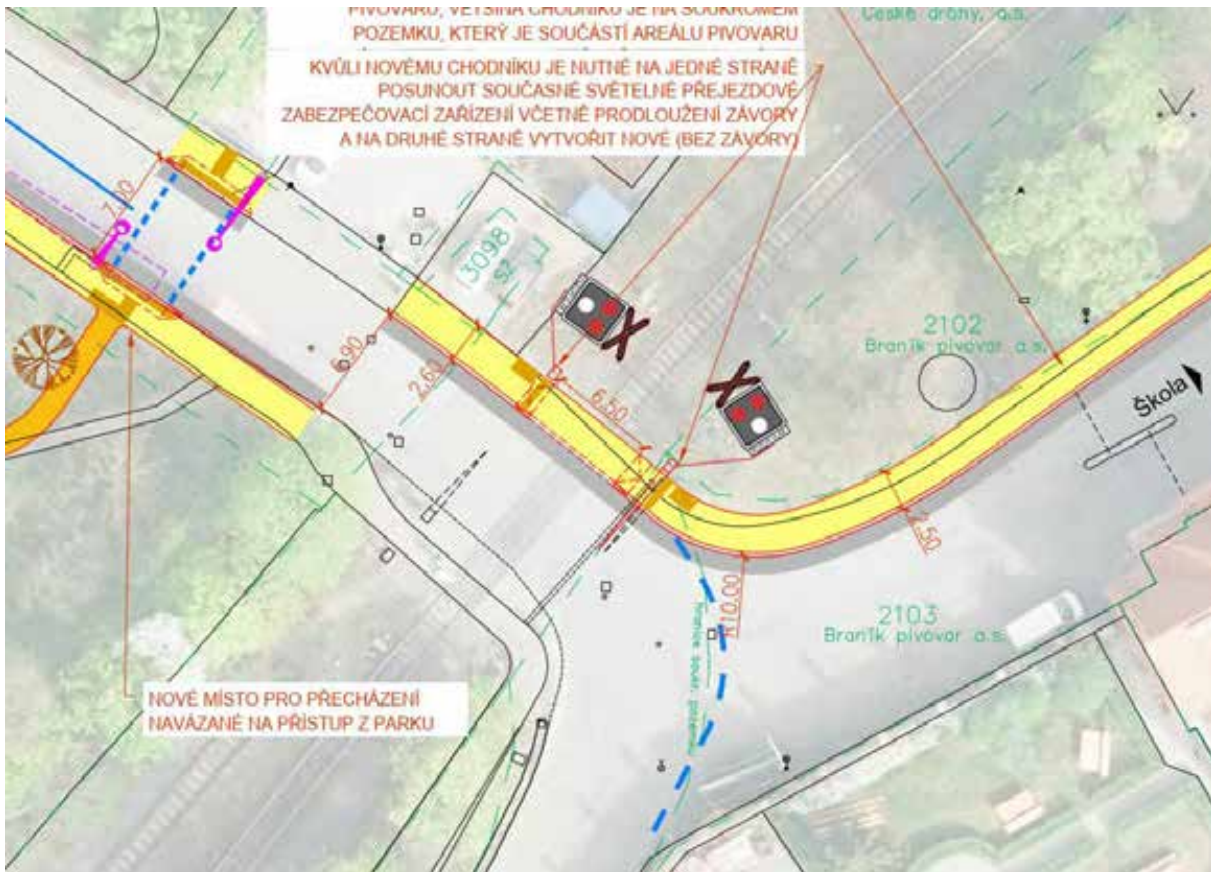
Obr. 50: Detail nestavebního řešení křižovatky Údolní x Pikovická

Stavební řešení – železniční přejezd a vjezd do areálu branického pivovaru:

- Principiálně je řešení stejné jako v nestavební variantě, a to vybudování pěšího přístupu podél severní strany ulice Údolní. V této variantě je však navržen místo koridoru plnohodnotný chodník se zajištěnou bezbariérovostí a prvky pro nevidomé.
- Na východní straně je třeba posunout současné světelné přejezdové zařízení až za nový chodník a prodloužit závoru. Na západní straně je pak potřeba doplnit zcela nové světelné přejezdové zařízení, ale bez nutnosti závor – slouží pouze pro pěší provoz.
- Vyznačený koridor pro pěší na příjezdové cestě do areálu pivovaru je také nahrazen novým chodníkem. Tento chodník se však nachází už na soukromém pozemku pivovaru, který začíná

hned za závorou na železničním přejezdu. U brány areálu je chodník ukončen sníženou hranou s možností následného vyznačení místa pro přecházení v případě realizace pěší branky do areálu pivovaru.

- Namísto přechodu pro chodce přes objektem stavebnin je ve stavební variantě navrženo pouze místo pro přecházení. Toto místo stále navazuje na cestu z parčíku, ale hlavní pěší vazby jsou podpořeny přechody především v křižovatce Údolní x Pikovická a kvůli jejich blízkosti není možné vyznačit přechod i v tomto místě.

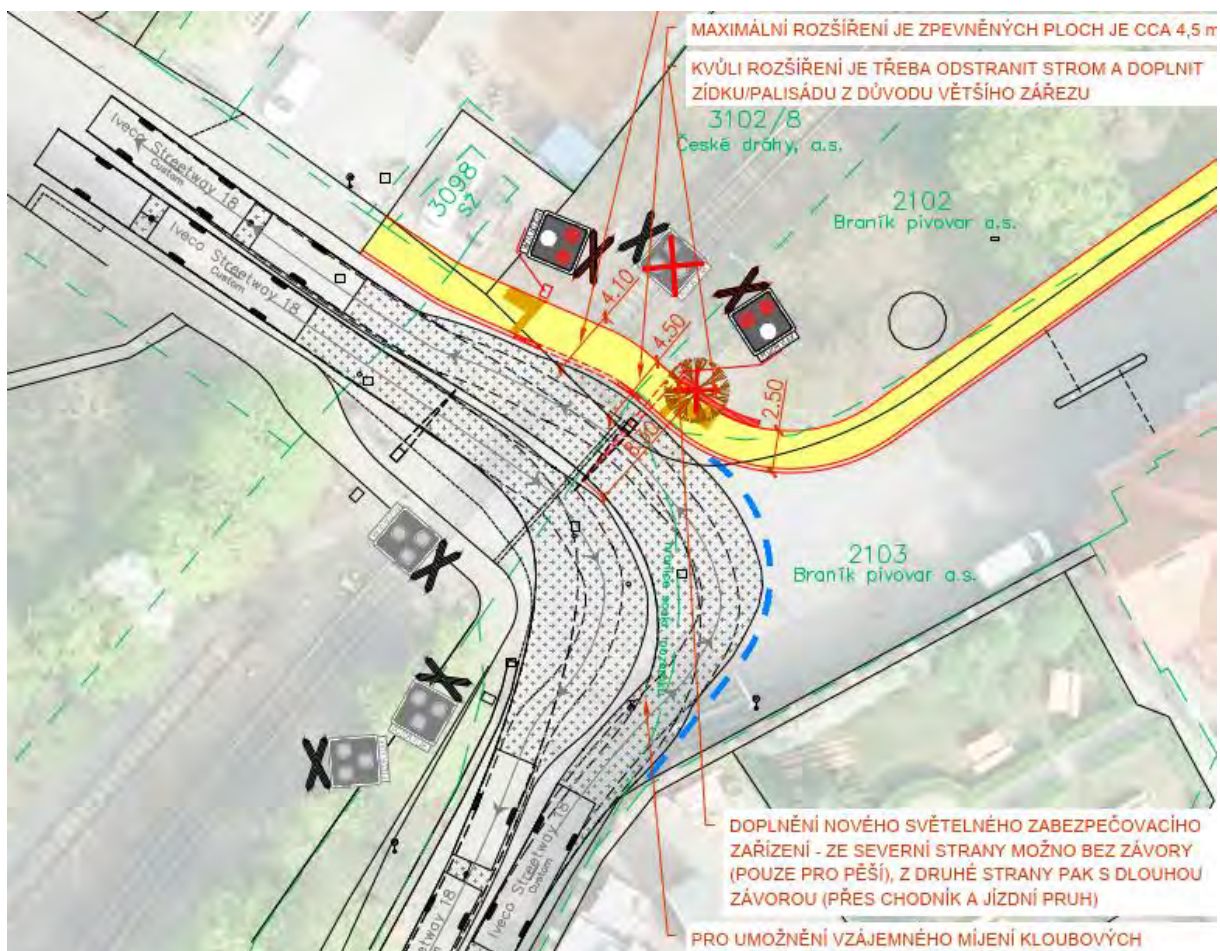


Obr. 51: Stavební řešení ulice Údolní na vjezdu do areálu branického pivovaru

Stavební řešení – prověření průjezdnosti protijedoucích autobusů v oblouků před vjezdem do areálu pivovaru:

- Součástí návrhů je i prověření úpravy oblouku na vjezdu do areálu pivovaru pro případ míjení dvou kloubových autobusů. Jde pouze o prostorové prověření a je v samostatné příloze bez návazností na ostatní úpravy. Je také dobré zmínit, že i když dojde v rámci úprav k rozšíření oblouku pro nezávislý průjezd dvou autobusů, hned v navazujícím oblouku o pár metrů jižněji je situace taktéž nevyhovující a protijedoucí autobusy si musí dávat navzájem přednost. Pohyb autobusů v tomto místě je také pouze v případě výluk a není pravidelný.
- Samotná úprava oblouku spočívá v rozšíření vnější strany oblouku o cca 4 – 4,5 m a doplnění zpevněných ploch – vozovky a chodníku. V ose koleje je zpevněná plocha rozšířena o cca 4,1 m. Dále to znamená vytvořit chodník ve větším svahu než v původní variantě, a tedy i pravděpodobně doplnění malé zídky, nebo palisády. Také je nutné pokácet minimálně 1 strom.

- Úpravy světelného přejezdového zařízení jsou totožné jako v základní stavební variantě, tedy nová signalizace pro pěší z jedné strany a na druhé straně posun současné signalizace dále od vozovky. V tomto případě však půjde o větší posun a bude třeba delší závora.

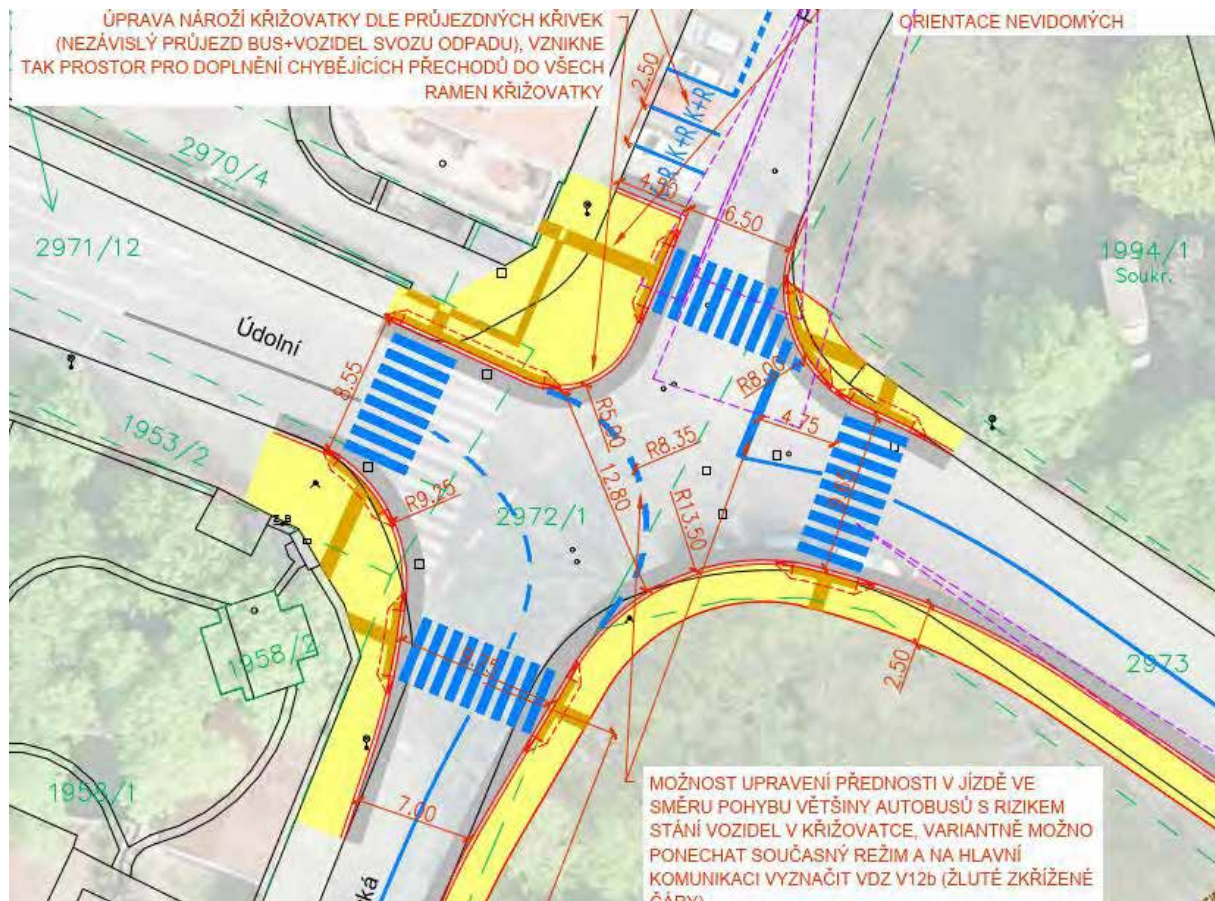


Obr. 52: Prověření průjezdnosti protijedoucích autobusů v oblouků před vjezdem do areálu pivovaru

Stavební řešení – křižovatka Údolní x Pikovická:

- V celé křižovatce jsou upravena nároží tak, aby mohly být vyznačeny přechody pro chodce na všech ramenech křižovatky, ale zároveň umožňovaly dostatečně pohodlný průjezd pro autobusy. Priorita je tak kladena na umožnění všesměrového přecházení v křižovatce na úkor mezikřižovatkových úseků.
- V rámci stavebních úprav už je možné doplnit všechny prvky pro nevidomé a bezbariérovosti v křižovatce.
- Mělo by dojít k obnově cesty v parčíku v jihovýchodním nároží křižovatky – zlepšení povrchu a doplnění osvětlení. Na východní straně cesta navazuje na vyznačené místo pro přecházení, které je také řešeno bezbariérově a s doplněným přísviscím. Na západní straně cesta nepřímou navazuje na nový přechod přes ul. Pikovická umístěný více jižněji u nádraží Braník.
- Vznik nových krátkodobých stání K+R na severním rameni ul. Pikovická pro možnost vysazování dětí do školy. Rodiče tak nemusí jezdit až do areálu školy, nebo se otáčet v jeho vjezdu, ale mohou dítě nechat vystoupit už v tomto místě, protože má zajištěný bezpečný pěší přístup až do školy.

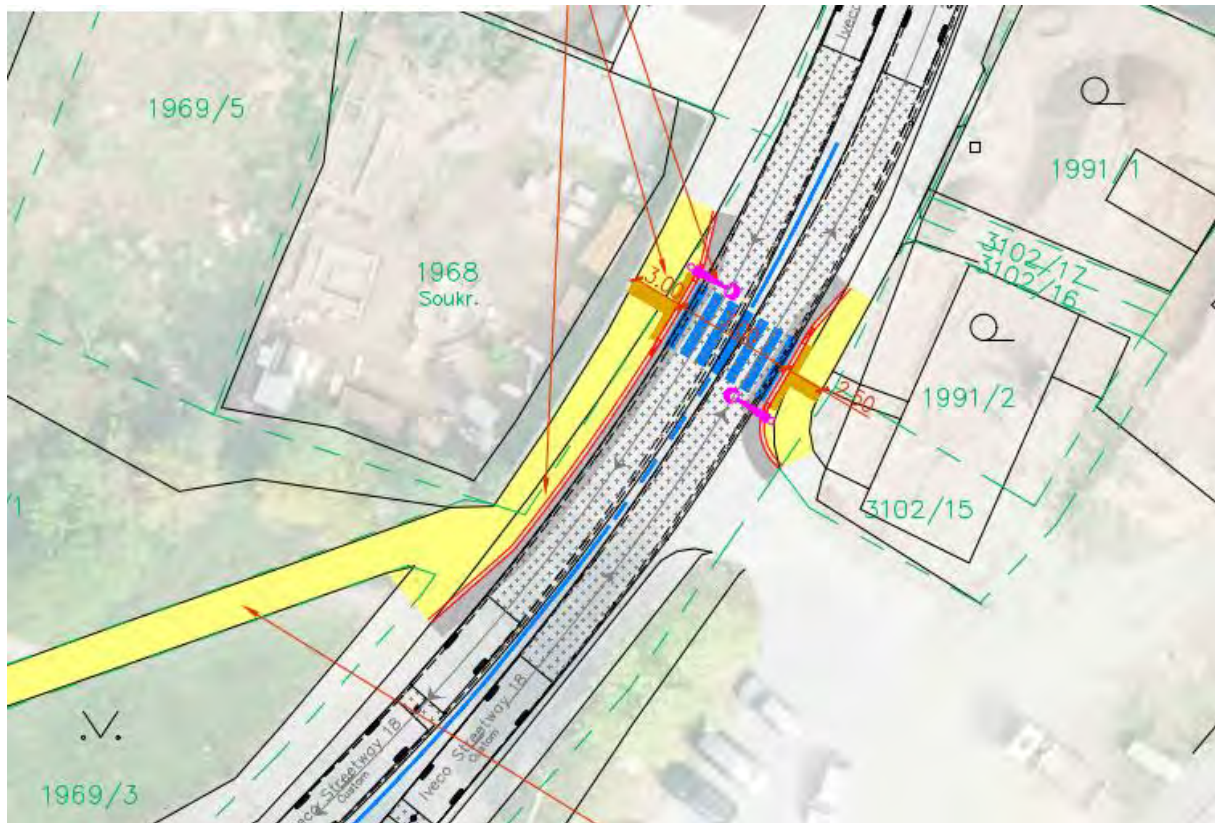
- Jako možné řešení se nabízí upravit přednost v jízdě v této křižovatce dle provozu autobusových linek: relace Údolní západ – Pikovická jih, průjezd Pikovické na sever. Křižovatka umožňuje více možných řešení hlavního a vedlejšího směru a bude záviset především na konečném trasování autobusových linek např. po realizaci Dvoreckého mostu a zda to bude situace vyžadovat (zhoršená průjezdnost autobusů z důvodu blokování ostatních vozidel).



Obr. 53: Stavební řešení křižovatky Údolní x Pikovická

Stavební řešení – přechod Pikovická u nádraží Braník:

- Z tramvajové točny se do areálu pivovaru často chodí ulicí Pikovickou a přes parčík, i z tohoto důvodu je navržen přechod přes ul. Pikovická poblíž nádraží Braník. Nový přechod v rámci křižovatky Údolní x Pikovická se nachází již za parkem a přechod přímo před nádražím Braník se nachází mimo pěší vazbu z tramvajové točny, z tohoto důvodu je navržen tento přechod, který je zhruba uprostřed cesty mezi zmíněnými přechody, jejich vzdálenost je cca 90 a 80 m.
- Vyšlapanou cestu mezi tramvajovou točnou a přechodem by bylo třeba zpevnit.
- Chodník mezi touto cestou a přechodem je rozšířen na 3 m. Jedná se o místo, kde je chodník v současnosti nejužší.

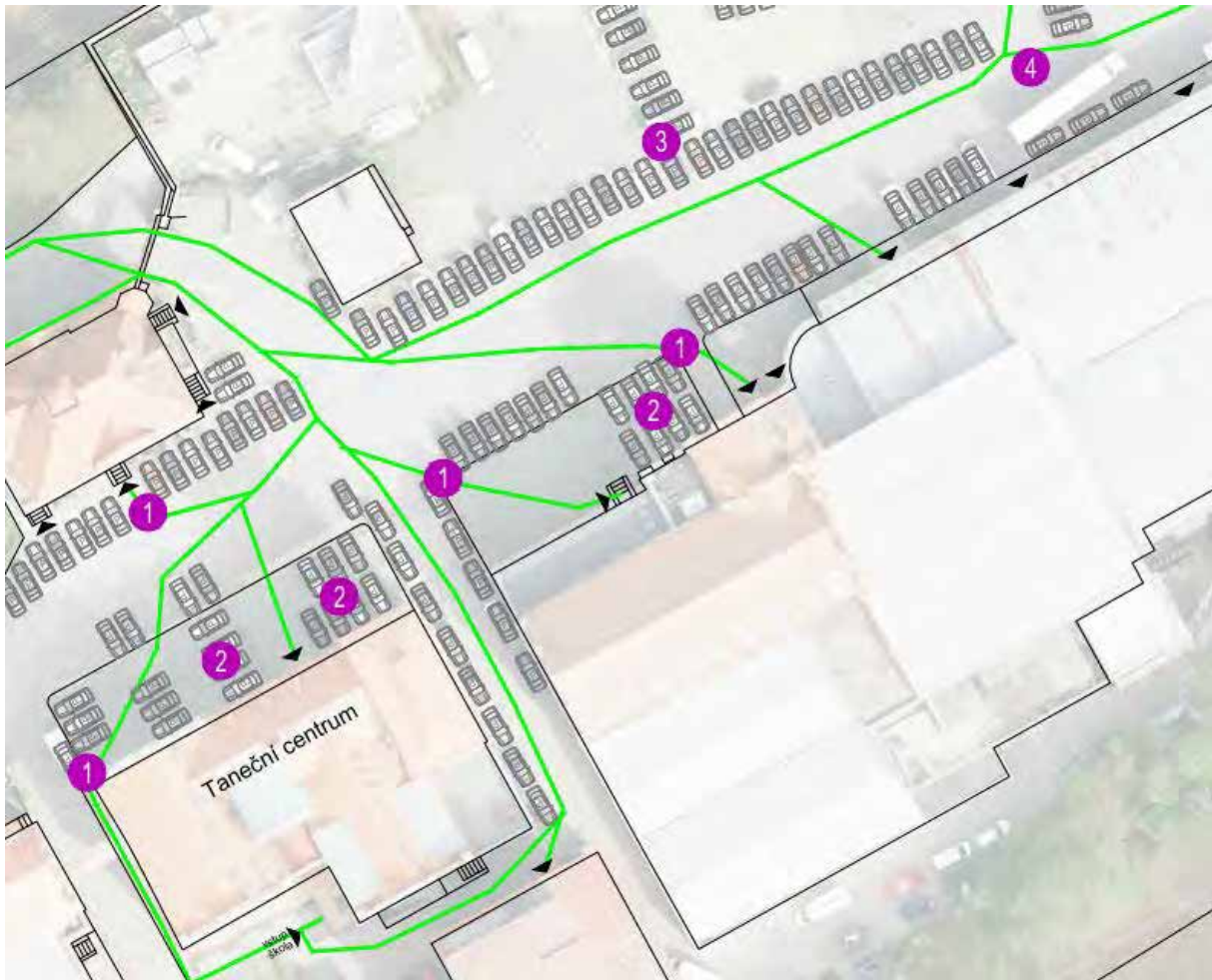


Obr. 54: Stavební řešení přechodu v ulici Pikovická – před nádražím Braník

10.2 AREÁL PIVOVARU

Zjištěné problémy:

- Prostor není nijak organizovaný.
- Pěší prochází prostorem mezi zaparkovanými auty.
- Vozidla jsou odstavována v předprostoru budov, který se snaží být kultivovaný.
- Kvůli živelnému parkování vozidel není zajištěný prostor pro manipulaci a otáčení rozměrných vozidel (návěs).



Obr. 55: Výřez z analytické situace – areál pivovaru s tanečním centrem





Obr. 56-57: Vstup do areálu s částečně vyznačeným pěším koridorem



Obr. 58-59: Rozlehlé plochy areálu pivovaru, které slouží především k živelnému parkování



Obr. 60-61: Úzký chodník a průchod ve směru ke škole (děti se musí dostat skrz zaparkovaná auta)

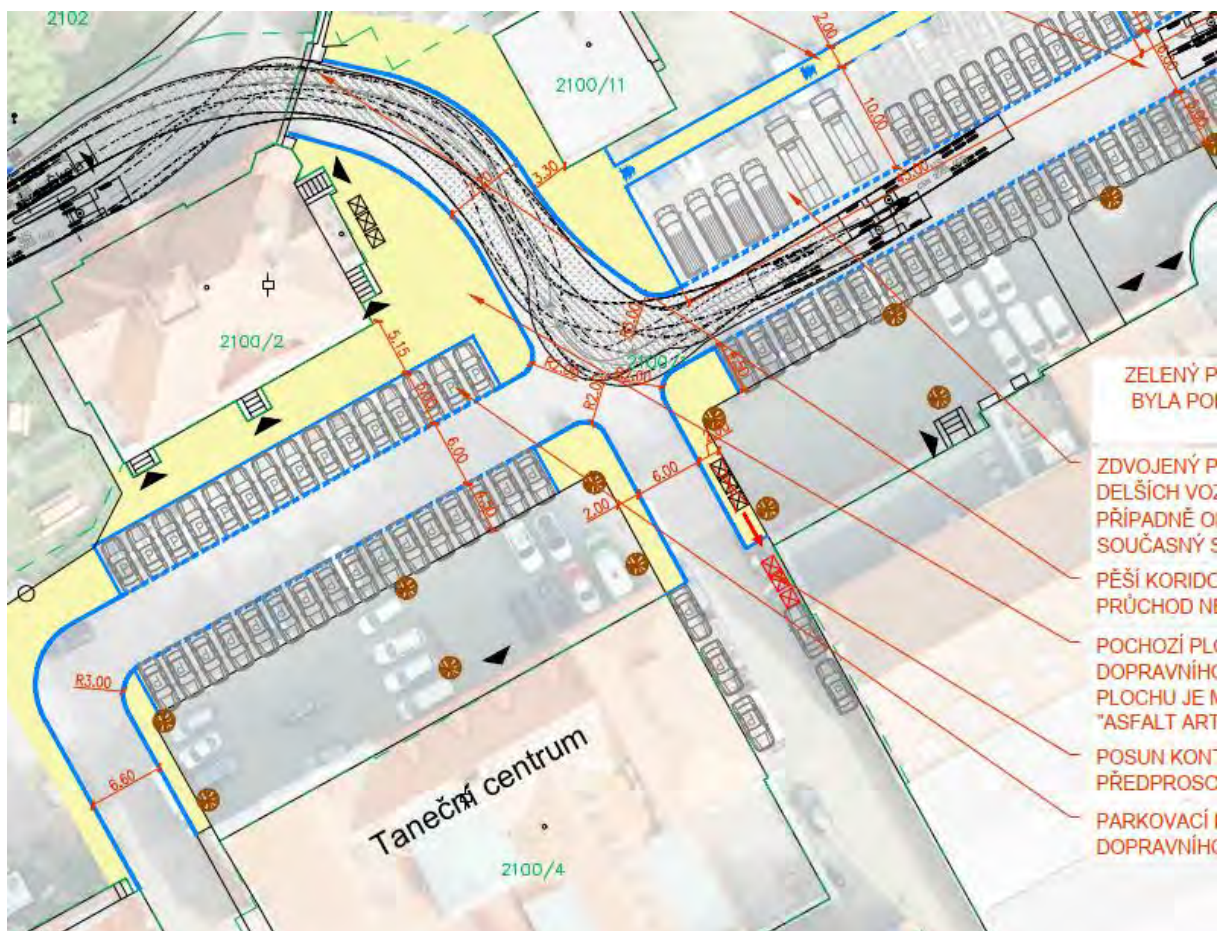


Obr. 62-63: Skupiny dětí směřující přes areál do centra „laser games“

Navrhovaná opatření:

Nestavební řešení:

- Nestavební úpravy vnitřního areálu branického pivovaru mají za cíl naznačit koridory pro pěší formou vodorovného dopravního značení, případně využitím různých forem tzv. „asfalt artu.“ Tím dojde k zajištění bezpečných pěších vazeb do školy, ale i do ostatních budov v rámci areálu – nebude nutné procházet mezi zaparkovanými vozidly a přecházet pojižděné prostory v místech bez adekvátních rozhledů.
- Vymezením ploch pro pěší/jedoucí vozidla a parkování dojde ke zpřehlednění prostoru s možností následné kultivace s ohledem na potřeby areálu.
- Návrh zajišťuje otáčení nákladních vozidel včetně návěsů v areálu.
- Cílem návrhu je ideové nastínění principů řešení areálu bez znalosti konkrétních potřeb jednotlivých budov vyjma školy. Pro finální návrh je potřeba znát všechny aktuální požadavky na využití ploch (parkování/skladování) a budov (kanceláře/prodejný/sklady) a vhodně se jim přizpůsobit.

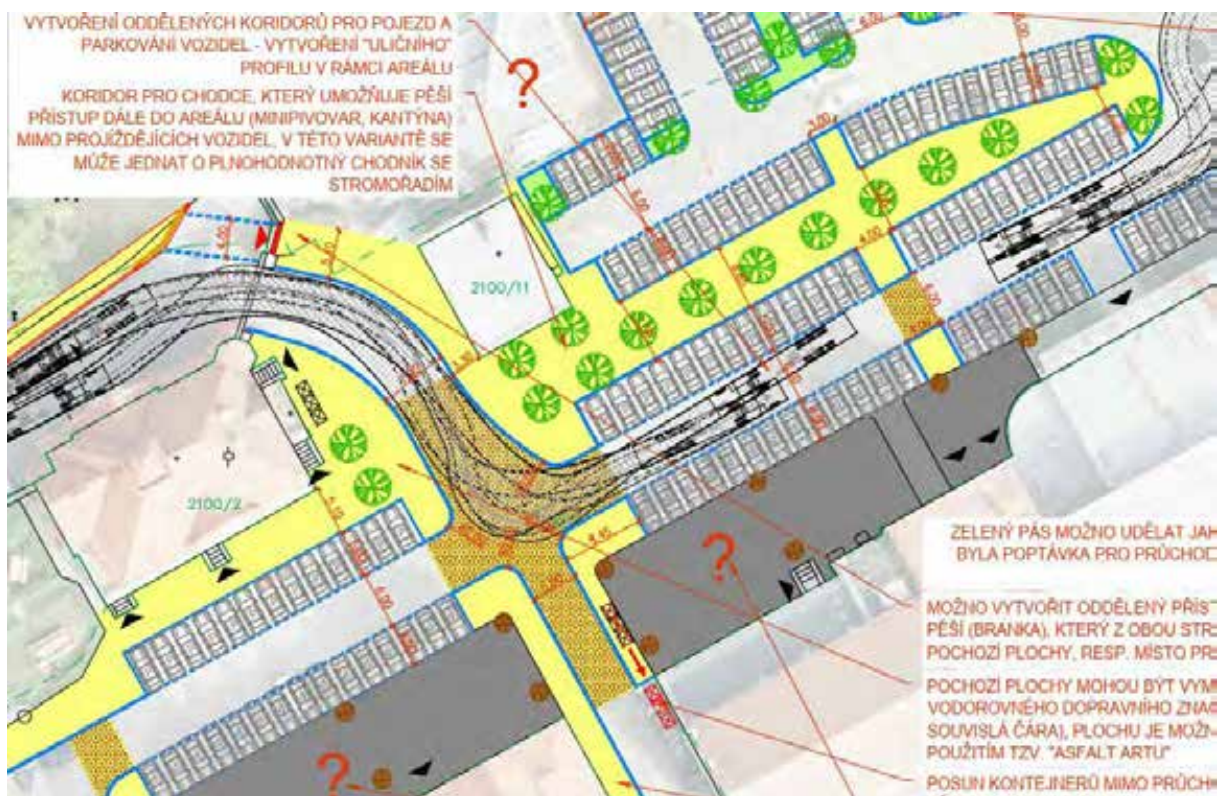


Obr. 64: Nestavební řešení areálu pivovaru

Komplexní – stavební/nestavební řešení:

- Ve variantě nazvané jako komplexní jde o ideové řešení areálu pivovaru ve větším rozsahu, a to úpravami, které lze provést jak stavebně, tak nestavebně.
- V případě nestavebních úprav jde o doplnění čar a případných barevných podkresů (asfalt art) pochozích a pojižděných ploch. Doplnění mobiliáře a zeleně ve formě květníků.

- V případě stavebního řešení je možné linie čar nahradit za obrubníky a řešení tak vymezit natrvalo. Je pak možné vysadit vzrostlé stromy a doplnit pevný mobiliář.
- Areál je opět rozdělen na jednotlivé plochy dle využití – chodci, průjezd vozidel, parkování a „sdílené“ plochy, kde se kříží pěší trasy s pohybem vozidel. Ty jsou jasně vymezené a mohou být různě umělecky ztvárněné. Například v rámci asfalt artu je možné odkazovat symboly na pivovar, nebo třeba ukazovat cestu k jednotlivým institucím – škola, laser games, kantýna apod.
- Důležitým prvkem je pěší koridor středem areálu se stromořadím, díky kterému je možné se pěšky příjemně dostat i do zadní části areálu.
- Je zde navrženo i vytvoření odděleného přístupu pro pěší v místě vjezdu – vytvoření branky vedle vjezdu s návazností na nový chodník. Chodci by tak nemuseli chodit vjezdovou branou společně s vozidly.



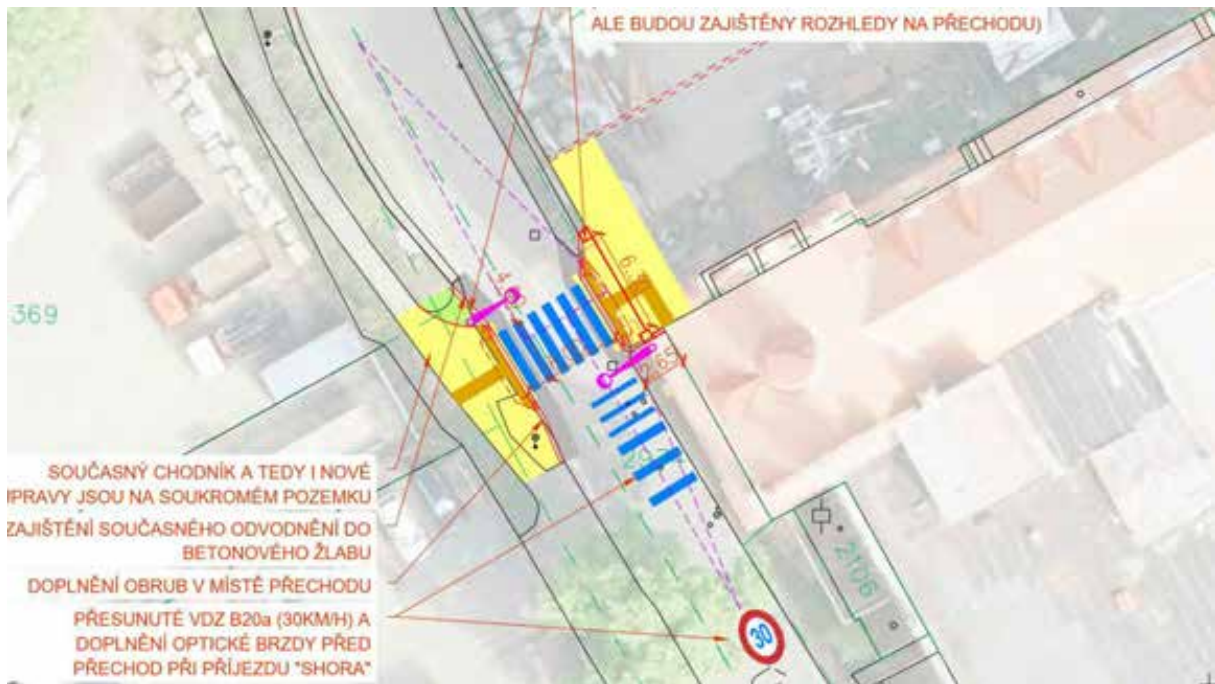
Obr. 65: Nestavební řešení areálu pivovaru



Obr. 66: Příklad asfalt artu před ZŠ Grafická, v případě branického pivovaru lze obdobně využít například v prostoru křižovatek

Stavební řešení – západní přístup do areálu z ulice Údolní:

- Je zde možnost pro otevření areálu ze západní strany a doplnění přechodu přes ul. Údolní v místě bývalé vlečky. Vzhledem k tomu, že se v současnosti jedná o uzavřený areál, bylo by nutné i v tomto místě umístit bránu. Zatím pro to asi není odůvodnění, ale v případě budoucího rozvoje areálu a okolí je možné tento přístup zřídit.
- Přechod navazuje na nové chodníkové plochy a je zde nutno doplnit i přísívce a prvky pro nevidomé.
- Aktuální značení omezující maximální dovolenou rychlost na 30 km/h je odsunuto před přechod a ještě je zde doplněna optická brzda (při příjezdu shora).



Obr. 67: Možné otevření západního přístupu do areálu pivovaru

11. MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

V rámci navržených úprav se zasahuje do pozemků několika subjektů, bez jejich součinnosti není možné vytvořit souvislé a bezpečné řešení. Jedná se především o řešení ulice Údolní, kde je třeba vytvořit chodník přes železniční přejezd a napojit ho na areál Branického pivovaru. Stejně tak jsou důležité navazující úpravy v křižovatce Údolní x Pikovická.

Ulice Údolní a Pikovická má ve správě MHMP. Vlastníkem pozemku, na kterém je železniční přejezd jsou České dráhy a.s. a je spravován SŽ. Východně od železničního přejezdu pak začíná pozemek areálu pivovaru s vlastníkem Braník pivovar a.s. Navržený chodník přechází přes všechny tyto pozemky a není ho možné realizovat bez zásahu do těchto pozemků. Jižní parčík mezi ulicemi Údolní a Pikovická je ve správě MČ Prahy 4.

Celý areál pivovaru je pak v soukromém majetku Braník pivovar a.s.

12. NÁVRH ETAPIZACE PŘÍPRAVY

Už v průběhu zpracování této dokumentace došlo k podání a stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích pro nestavební řešení ulice Údolní – vyznačení koridoru pro pěší, přechodu pro chodce a veškeré nestavební úpravy v křižovatce Údolní x Pikovická. Přílohy řady D.1.1 tak šly již v době dokončování této studie do realizace.

Jedná se však pouze o dočasnou přechodnou úpravu, kterou je potřeba stanovit ještě natrvalo jako místní úpravu provozu na pozemních komunikacích a souběžně s tím především připravovat stavební řešení tohoto místa. Překlopení těchto nestavebních úprav do stavebního řešení by mělo být jednoznačnou prioritou.

Na stavební řešení ulice Údolní a křižovatky Údolní x Pikovická by mělo navazovat obnovení cesty v parčíku spravované MČ Prahy 4 a realizace i dalšího přechodu v ulici Pikovická u nádraží Braník.

Ostatní návrhy souvisí přímo se soukromým areálem pivovaru a jejich případná realizace a finální podoba je tedy na majiteli. Oproti řešení ulice Údolní jde však o výrazně menší prioritu.

13. ORIENTAČNÍ PROPOČET NÁKLADŮ

Ceny jsou pouze odhadované a bez DPH, není k dispozici podrobný projekt, takže zatím neexistuje ani podrobný rozpočet. Ten vzniká až s podrobnou dokumentací. Součástí jsou nejen povrhy, ale i zařízení odvodnění komunikace a veřejné osvětlení komunikací v rozsahu stavby. Odhady se týkají pouze stavební varianty řešení, nestavební varianty se pohybují v řádech nižších stovek tisíc korun. Cena úprav uvnitř areálu pivovaru závisí na rozsahu a způsobu provedení – nestavební řešení bude řádově v nižších stovkách tisíc korun a stavební kolem 1-3 milionu.

Chodník přes železniční přejezd k areálu pivovaru vč. zařízení SŽ:	2,5 mil. Kč
Křižovatka Údolní x Pikovická vč. všech chodníků a osvětlení:	4,5 mil. Kč
Přechod v ul. Pikovická u nádraží Braník:	0,75 mil. Kč
Přechod východně od areálu pivovaru:	0,5 mil. Kč

14. MANAŽERSKÉ SHRUTÍ A ZÁVĚRY

- Ze studie vyplývá, že jako jednoznačně nejnebezpečnější místo je přecházení ulice Údolní v místě železničního přejezdu u vjezdu do areálu pivovaru. Z dotazníků dětí a dopravního průzkumu na místě vyplývá, že jde o **velmi rizikové místo a je potřeba ho řešit neprodleně**. Proto už v rámci této studie bylo zažádáno o realizaci přechodné úpravy provozu. To je však jen dočasné řešení a je třeba usilovat o **bezpečné stavební řešení**.
- Při přípravě stavebního řešení bude třeba vyřešit možnosti rozšíření železničního přejezdu a vypořádat se s majetkovými vztahy v místě.
- Veškeré návrhy uvnitř soukromého areálu pivovaru mohou přispět k přehlednosti, bezpečnosti a atraktivitě areálu, ale jejich finální podobu je nutné sladit s aktuálními požadavky na využití areálu.

15. ZÁPISY Z JEDNÁNÍ

15.1 Zápis ze schůzky pracovní skupiny dne 4.6. 2025



Bezpečné cesty do školy – Taneční centrum Praha - konzervatoř

1. setkání pracovní skupiny, 4. 6. 2025

Přítomni: Filip Klíma (školní koordinátor), Antonín Schneider (vedení školy), Blanka Klimešová (Pěšky městem), Dominika Marešová (Pěšky městem), Květoslav Syrový (dopravní projektant), Martin Havelka (ODO MHMP), Stanislav Šebesta (koordinátor dopravních staveb, ÚMČ Praha 4), Martin Jurina (Policie ČR), Ladislav Štědrý (TSK Praha), Tomáš Prousek (ROPID), Michal Svátek (Mercuria Laser game), Petr Bašus (Mercuria Laser game), Šárka Mrázová

- A. představení výsledků dotazníkového šetření – viz prezentace, která je přílohou zápisu
- B. prezentace školní mapy a vybraných nebezpečných míst

Pan Klíma (školní koordinátor projektu) představil závěry dotazníkového šetření a mapování cest do školy. **Kompletní prezentace včetně školní mapy je dostupná na stránkách projektu ZDE.**

Závěry dotazníkového šetření:

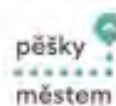
(Dotazník vyplnilo 120 žáků, tj. 84 % z celkového počtu 142 žáků, dotazník pro rodiče vyplnilo 76 rodičů. Nižší uvedené procentuální hodnoty vyjadřují podíl na celkovém počtu respondentů, tj. dětí nebo rodičů, kteří dotazník vyplnili.)

- 73 % dětí uvedlo, že bydlí více než 5 kilometrů od školy.
- Škola má dva internáty – v Roztokách, odkud děti vozi školní autobus až ke škole (21 dětí) a přímo v areálu Branického pivovaru, kde momentálně bydlí 12 dětí.
- Téměř 60 % dětí jezdí do školy MHD každý den nebo skoro každý den.
- 49 % dětí se bojí aut na silnicích a přecházení
- 36 % dětí by uvítalo cestu do školy pěšky, asi čtvrtina dětí by si ráda dojela do školy na kole nebo koloběžce.
- 43 % rodičů, kteří doprovází své dítě do školy (na části trasy, kterou jde dítě pěšky nebo jede MHD), uvádí jako důvod strach z dopravního provozu.
- 80 % rodičů uvádí jako problém chybějící přechody, téměř tři čtvrtiny rodičů uvádí také nenavazující pěší cesty a nedostatečné osvětlení.

Seznam prezentovaných rizikových míst:

Následně žáci vyplňovali mapu cesty do školy, kde uváděli tu část trasy, kterou se dopravují pěšky, na kole nebo koloběžce. Ze školní mapy vyplývá, že **všichni, kdo nedojedou do areálu automobilem nebo školním autobusem, musí přejít v zatáčce ulice Údolní – viz bod 1 níže. Tímto místem tedy denně dvakrát projde cca 90 studentek a studentů TCP.**

Zároveň žáci zaznamenali do mapy místa, kde se necítí dobře a uvedli důvody proč. Prezentovaná riziková místa jsou vybrána a řazena primárně dle četnosti průchodů žáků daným místem a množstvím dětí, které se zde necítí bezpečně.

**Bod 1 – ul. Údolní (u koleji) četnost průchodů: 81**

- Chybí chodník na severní straně ulice (dříve tam byl, ale stavebniny nechaly místo vyasfaltovat a zřít vjezd do areálu; je potřeba ověřit v pasportu komunikací, zda zde původně byl chodník, majitel by pak musel uvést do původního stavu),
- Chybí řešení pro pěši a návaznost na areál pivovaru
- Železniční přejezd se závorami
- Nepřehledné místo za zatáčkou, auta nepouští děti,
- Děti jdoucí od MHD musí čekat vedle závor mimo komunikaci, auta jezdí kolem závor těsně u krajnice
- Aktuálně je komunikace v místě původního chodníku rozkopaná - PRE

Bod 2 – ul. Pikovická x Údolní četnost průchodů: 43

- Chybí přechody, chybí chodník na nároží (nyni vyšlapaný v trávě)
- Auta nepouští chodce, jezdí rychle
- Diskuze: oblouk hlavní silnice je z pohledu provozu BUS v pořádku, není doporučeno měnit přednosti

Bod 3 – ul. Pikovická (u Hotelu Braník) četnost průchodů: 41

- Chybí přechod, děti přebíhají ulici a jdou neosvětlenou cestou v parku, poté vyjdou až u závor

Bod 4 – ul. Pikovická (u parkoviště) četnost průchodů: 56

- Nevyhovující prostředí pro pěši – keře, nepořádek a bezdomovci, děti se zde bojí

Bod 5 – Podchod pod ul. Modřanská (u tramvajové zastávky) četnost průchodů: 35

- Tmavý přechod, velmi slabé osvětlení a nepořádek – děti se zde bojí
- Podnět zadán 13.6.2025 na poruchový portál Technologie HMP (<https://www.skenujprahu.cz/praha-sviti/form.php>) – THMP přislíbili prověření situace

Bod 6 – Park u školy (mezi ul. Pikovická a Údolní) četnost průchodů: 56

- Rozbitý chodník, chybí osvětlení, zarostlý a neudržovaný park, bezdomovci

Bod 7- Brána do areálu pivovaru četnost průchodů: 81

- Chybí zde přechod
- Odcházející děti ze školy chodí branou zpravidla po levé straně ve směru k Údolní ul.
- Nově zřízen koridor pro pěši, v místě závor umístěn květináč, aby nedocházelo k objíždění závor

Bod 8 – Areál pivovaru četnost průchodů: 81

- Chybí zde přechod, nevyznačené pěši vazby
- Většina rodičů vysazuje děti až u vchodu do budovy, následně zadem objedou budovu a odjíždí branou ven z areálu



Další diskuze a závěry jednání:

- V celém areálu je přes 50 institucí (nájemců), veřejnost chodí zejména do Laser game, Jez Kantýny
- Je nutno domluvit se s majitelem areálu a shromáždit čísla k celkové návštěvnosti (*následně dodán měsíční report vjezdů do areálu*)
- Diskutována možnost zpřístupnění druhé brány do areálu (výše v ul. Údolní) – projektant prověří rozhledy a možnosti
- SŽ nemá zájem upravovat železniční přejezd, je to pro ně velmi nákladné (cca 15 mil.)
- MČ je připravena financovat úpravy parku u školy (bod 6) včetně přisvětlení (info p. Šebesta)
- Pozemky HMP, oblastní správce TSK (pí. Matoušková) nemá zájem na úpravách – MČ iniciovala komunikaci s MHMP – žádost o zafinancování projekční činnosti, odpověď od p. náměstka pro dopravu HMP byla negativní, zdůvodněno nedostatkem financí
- Zásadní místa z hlediska dopravy jsou body 1, 2 a 3. Tato místa je nutno řešit komplexně, je otázka, zda bod 3 je nutný v případě, že budou realizovány úpravy míst 1 a 2
- Místa 4 a 5 – nejsou relevantní z hlediska řešení dopravy
- Nutno prověřit možnost cesty od busu/tramvaje Nádraží Braník cestou podél tramvajových kolejí, úpravu prostoru
- Možnost umístění stojanů na kola a koloběžky zatím nebyla s majitelem areálu řešena, předpokládá se pozitivní postoj

Výběr míst řešených v rámci dopravní studie:

- **Bod 1 – ul. Údolní (u kolejí)**
 - limitováno SŽ
- **Bod 2 – ul. Pikovická x Údolní**
 - nutná komplexní proměna křižovatky včetně chodníku
- **Bod 3 – ul. Pikovická (u Hotelu Braník)**
- **Bod 6 – park u školy (mezi ul. Pikovická a Údolní)**
 - prověření možností, řešení v koordinaci s MČ
- **Bod 7 a 8 – Brána do areálu pivovaru + areál pivovaru**
 - Diskutována možnost vyznačení pěších koridorů v rámci areálu, návodné značky k institucím
- (Bod 4 – ul. Pikovická, u parkoviště – prověření možností)

Situace a první návrhy budou projednány s MČ, ODO MHMP a TSK co nejdříve z důvodu možnosti realizace vybraných opatření již během letních prázdnin.

Realizace dopravního průzkumu: červen 2025 (v ranních a odpoledních hodinách).

Další setkání pracovní skupiny nad návrhy dopravní studie proběhne na podzim 2025 (říjen).

Zapsala: D. Marešová (Pěšky městem)

15.2 Zázpis ze schůzky pracovní skupiny dne 13.11. 2025

Bezpečné cesty do školy TCP

Zázpis 13. 11. 2025

Přítomni dle prezenční listiny

Podklady:

- [BCS Braník_B-PREHLEDNA SITUACE.pdf](#)
- [BCS Braník_C-ANALYZY.pdf](#)
- [BCS Braník_D-NAVRHY-1.pdf](#)

A PĚŠÍ PROPOJENÍ AREÁLU PIVOVARU

Dvě možné pěší cesty do areálu:

1. okolo Nádraží Braník Pikovickou ulicí a přes park – pak je potřeba přejít u přejezdu v zatáčce
2. podél Modřanské – pocitově, sociálně nepříjemná, cesta, chybí pěší propojení přes křižovatky s Pikovickou a okolo závor na železničním přejezdu

Pěší propojení do areálu Branického pivovaru je extrémně nebezpečné:

- chybí opatření pro překonání komunikace,
- situaci komplikuje železniční přejezd,
- řidiči se soustředí na komplikovanou situaci a nemají kapacitu na vnímání pěších,
- chodí zde i velké skupiny
- problematický automobilový provoz v křižovatce Pikovická x Údolní, řazení do více pruhů, provoz autobusů
- špatný přístup pro pěší do areálu, v ranní špičce vjíždí cca 100 vozidel, podle statistiky parkování po
- měř návštěvníckého a rezidenčního parkování je 2:1

Nestavební řešení:

- Koridor pro pěší okolo signalizačního zařízení
- Doplnění přechodů
- Ošetření nároží proti nelegálnímu parkování
- Dosypání cestiček – Praha 4 zahájí práce 18. 11. 2025 (informace od radního Mítha)

Harmonogram: v srpnu 2025 projednáno s Prahou 4 a PČR
25. 8. 2025 vydáno opatření obecné povahy
7. 11. 2025 upřesňující jednání na TSK – **v případě příznivých klimatických podmínek realizace přislíbena obratem, ještě v r. 2025**

Stavební řešení:

- Navrhuje prodloužení chodníku podél severní hrany ulice Údolní a doplnění přecházení a pěších vazeb – blíže zde [BCS Braník_D-NAVRHY-1.pdf](#)

1. Zatáčka u přejezdu

- **Nutný přesun železničního zařízení** – klíčové je stanovisko SŽ – společná aktivita MČ + MHMP + Braník pivovar a.s. + TCP, předběžná konzultace a Lukášem Titlem (podmínky, hrubý odhad nákladů) jasný požadavek od města s ohledem na bezpečnost
- Pravděpodobně kácení 1 stromu, zkrácení valu – pozemek Braník pivovar a.s.

- Komplikované majetkoprávní vztahy: v oblasti přejezdu 4 vlastníci – SŽ, P4, MHMP a Braník pivovar a.s.
- Pěší cesta ve vjezdu je již na soukromém pozemku – je potřeba mít příslib majitele, že bude zajištěna návaznost.
- Námitka proti K+R ve vjezdu; pokud bude bezpečná cesta, možná nebudou potřeba; nahrazení u křižovatky Pikovická

2. Pikovická x Údolní

- Zvýšené přechody nepřicházejí v úvahu, je možné zvýraznění přechodů barevností nebo změnou povrchu
- Materiálové zvýraznění vjezdu v nároží u kavárny
- Přechod přes Údolní není možno umístit blíž u křižovatky kvůli délce a vlečným křivkám
- K+R u kavárny bez dalšího omezení, vysokoobrátkové, bez opuštění vozidla.

3. Park

- Úprava parkové cesty – v rámci celkové úpravy parku – prosvětlení spodního patra, doplnění cest pro pěší, doplnění veřejného osvětlení (je potřeba koordinovat s THMP) – Přislíbila řešit Praha 4
- Otázka **umístění přechodu přes Pikovickou ul.** – navrhované umístění odpovídá současným zvyklostem, ale je otázka, zda by nemělo spíše respektovat logiku města, městotvorné standardy

Změna v návrhu:

- Doplnění chodníku po obvodu parku
- Přesunutí přechodu blíže ke křižovatce, v návaznosti na parkovou cestu jen místo pro přecházení
- Projektant připraví separátní situaci pro Prahu 4

4. Provoz BUS

- objíždá trasa za Vrbovu ul.,
- Zatáčka u přejezdu nevyhovuje vlečným křivkám již nyní
 - Provéřit možnost zvětšit vnější oblouk (vnitřní oblouk zůstává)
- Po zprovoznění Dvoreckého mostu pravidelný provoz kloubového autobusu křižovatkou Pikovická x Údolní
 - Doplnění středové čáry

B VNITŘNÍ AREÁL PIVOVARU

Návrh na Přeorganizování prostoru jako „ulice“, doplnění pěších koridorů, vypracováno ve stavební i nestavební variantě, možnost doplnění zeleně.

C PŘECHOD V ÚDOLNÍ U ZADNÍHO VCHODU

Je možný v případě otevření areálu ze západní strany (v místě brány bývalé vlečky).

Vyjádření koordinátora dopravních staveb Prahy 4 (z jednání omluven):

Dobrý den, paní Klimešová,

děkuji Vám za poslané podklady. Omlouvám se za MČ Praha 4 z dnešního projednání z důvodu pracovní vytíženosti.

Na základě podkladů a po dohodě s radním pro dopravu panem J. Míthem posílám shrnutí pozice MČ Praha 4:

1. MČ Praha 4 obecně podporuje vyřešení bezpečných pěších vazeb pro obsluhu areálu Branického pivovaru.
2.
3. MČ Praha 4 na základě dosavadních jednání je připravena provést opravy na pozemcích ve svěřené správě, zejména tedy v roce 2026 zlepšit technický stav chodníku v parku a případně VO nebo přisvětlení, (bod 9) a řešit propojení těchto úprav.
4. Ostatní variantní úpravy celého pěšího koridoru jsou závislé zejména na stanoviscích TSK a Policie ČR, potažmo HMP. MČ bude rozhodnutí těchto subjektů akceptovat.

S pozdravem

Ing. Stanislav Šebesta

koordinátor dopravních staveb

16. LITERATURA

Sbírka zákonů číslo 146/ 2024 Sb., O požadavcích na výstavbu

Zákon 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů vč. prováděcí vyhlášky

ČSN 73 4001 – Přístupnost a bezbariérové užívání

ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích

ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací

TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích

TP 85 – Zpomalovací prahy

TP 132 – Zásady zklidňování dopravy na pozemních komunikacích v obcích

TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích

TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty

VYSVĚTLIVKY:

- **BCŠ** *Bezpečné cesty do školy*
- **CDV** *Centrum dopravního výzkumu*
- **ČD** *České dráhy a.s.*
- **DPP** *Dopravní podnik hl. m. Prahy*
- **DZ** *dopravní značení*
- **IPR** *institut plánování a rozvoje*
- **MHD** *Městská hromadná doprava*
- **MHMP** *Magistrát hlavního města Prahy*
- **MČ** *Městská část*
- **PČR** *Policie ČR*
- **PID** *Pražská integrovaná doprava*
- **ROPID** *Regionální organizátor pražské integrované dopravy*
- **SSZ** *Světelné signalizační zařízení*
- **SŽ** *Správa železnic*
- **TSK** *Technická správa komunikací hl. m. Prahy*
- **VO** *veřejné osvětlení*
- **ZPS** *zóny placeného stání*

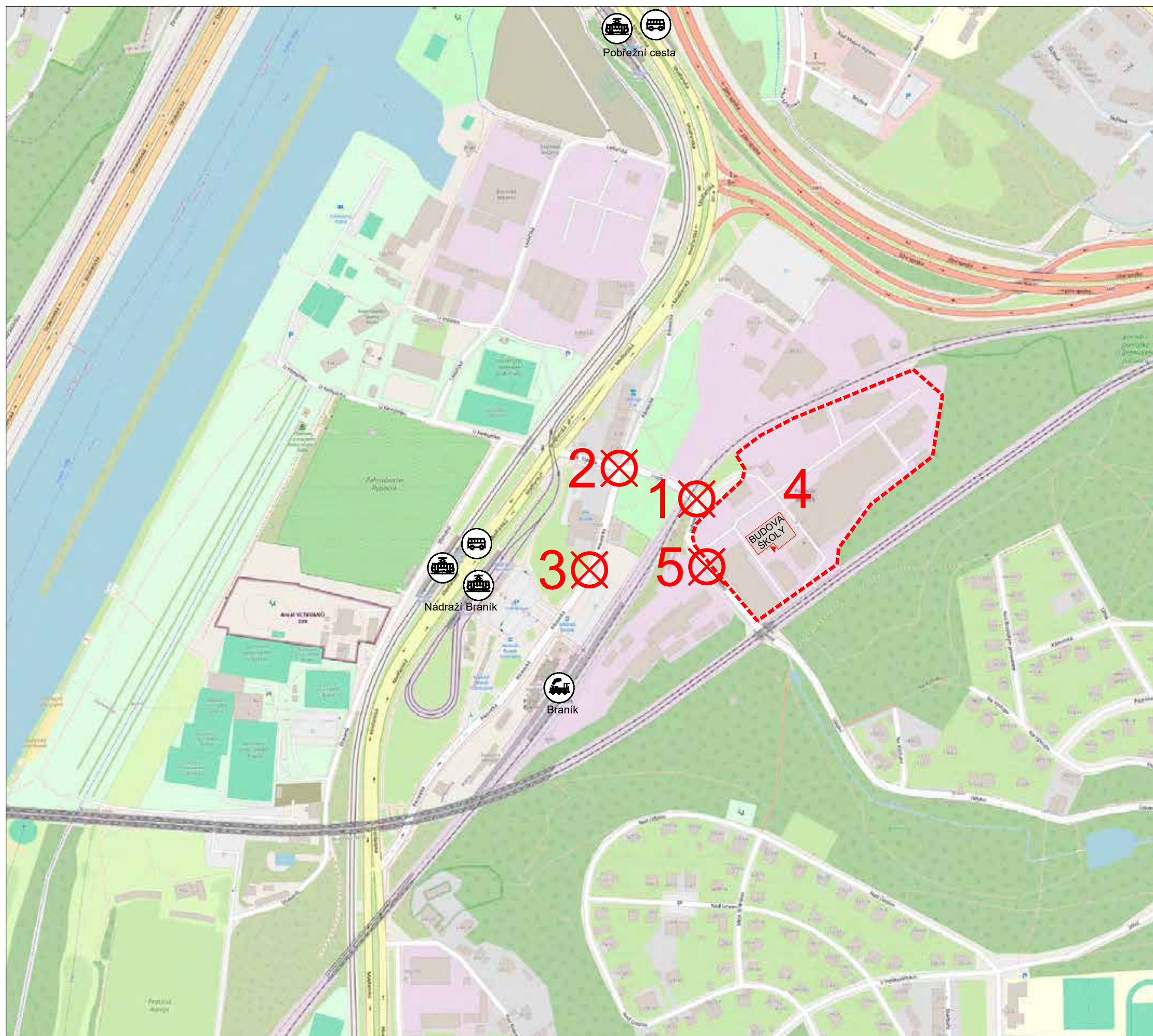
všechny fotografie: autoři dopravní studie, pokud není uvedeno jinak

V Praze dne 3. 12. 2025

Ing. Květoslav Syrový a Ing. Petr Kohout

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - TANEČNÍ CENTRUM PRAHA

ŘEŠENÁ MÍSTA



1. Údolní x vjezd do areálu pivovaru
2. Údolní x Pikovická
3. Přečhod Pikovická
4. Vnitřní areál branického pivovaru
5. Ulice Údolní - západní přístup

MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY:



mapový podklad: IPR, © Přispěvatelé OpenStreetMap

objednatel studie: Magistrát hlavního města Prahy
Odbor dopravy
Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1
č. OBJ/29/03/005244/2025



zhotovitel studie: Syrový - dopravní ateliér, s.r.o.
Bruselská 266/14, 120 00 Praha 2
Jednatel: Ing. Květoslav Syrový
tel. +420 731 701 027, syrovky.k@gmail.com
vypracoval: Ing. Květoslav Syrový, Ing. Petr Kohout

koordinátor programu Bezpečné cesty do školy:

Pěšky městem, z.s.
Muhova 13, 160 00 Praha 6
tel. +420 775 065 435, info@peskymestem.cz



Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.

záměr: **BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY
TANEČNÍ CENTRUM PRAHA - KONZERVATOŘ, Z.Ú.
DOPRAVNÍ STUDIE**

příloha: **PŘEHLEDNÁ SITUACE**

formát: A3 datum: 3 / 12 / 2025

měřítko: 1 : 4 000 číslo přílohy: **B**

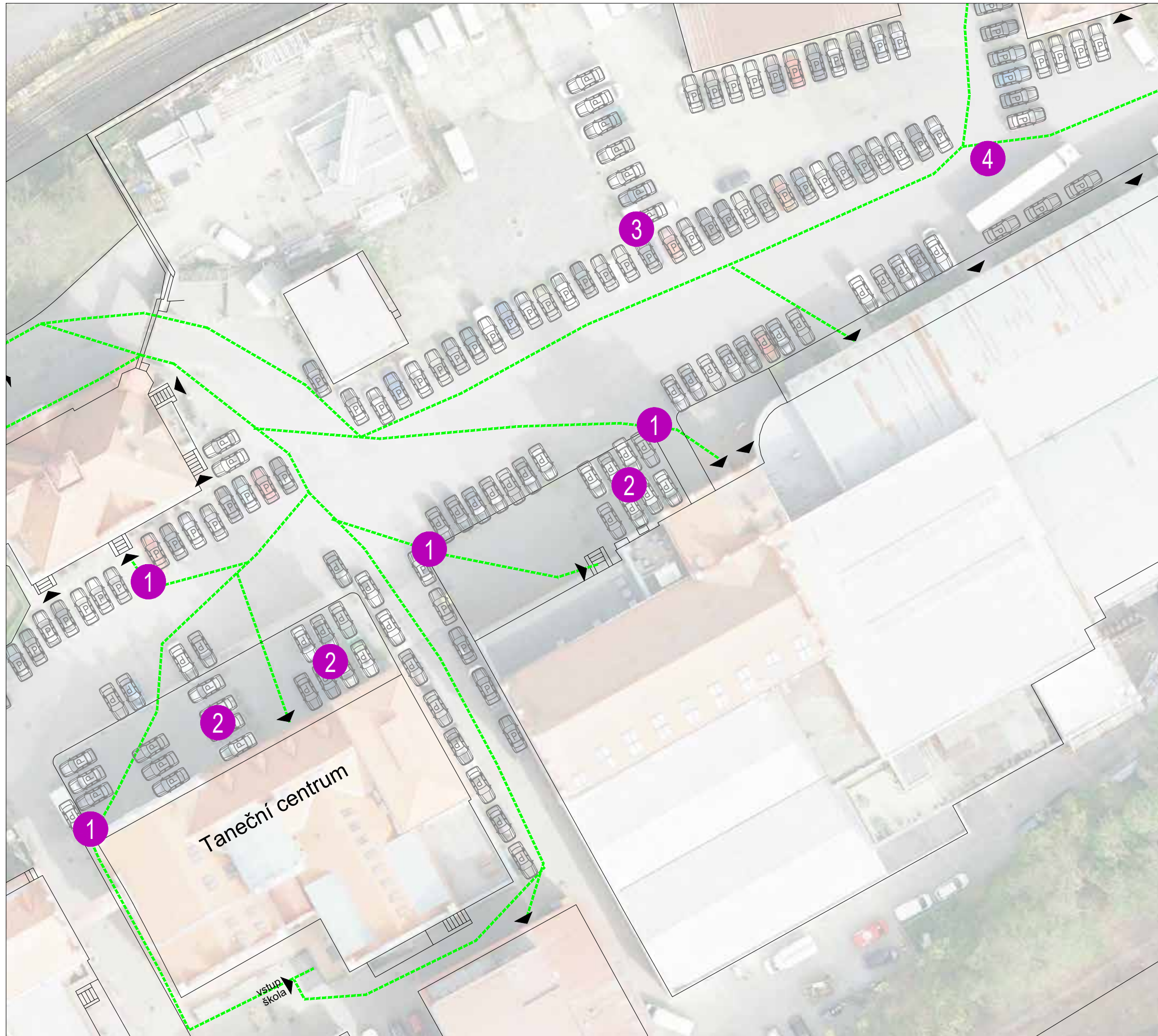
BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - TANEČNÍ CENTRUM PRAHA

8CDF5JBãDF N?I A''% "''&\$&) ž+.%) '! ,.%) ftdc`c`Ugbcž&\$š7 L

ANALÝZY ~ MÍSTO 2 areál branického pivovaru

DCD-G'DFC6 @A :

- 1 Pěší musí procházet skrz zaparkovaná auta
- 2 Odstavování vozidel v předprostoru budov
- 3 Prostor bez organizace
- 4 Nezajištěný prostor pro otáčení rozměrných vozidel



NEHODOVOST (dle statistik PČR, 7/2015 - 7/2025)

- jedná se o soukromý pozemek mimo veřejnou síť pozemních komunikací a policií zde tedy nejsou evidována data o nehodovosti

LEGENDA

- pěší trasa / cesta
- intenzity chodců (v závorce počet chodců ve velkých skupinách, např. celé třídy s učitelem)
- intenzity vozidel
- parkující vozidla
- špatně zaparkované vozidlo (v rozporu se sil. zákonem)
- evidovaná nehoda / evidovaná nehoda s účastí chodce
- evidovaná nehoda s účastí cyklisty

Pozn. veškeré intenzity jsou za špičkovou ranní hodinu (7:15 - 8.15)

mapový podklad: IPR, © Příspěvatelé OpenStreetMap

objednatel studie:	Magistrát hlavního města Prahy Odbor dopravy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 č. OBJ/29/03/005244/2025	
zhotovitel studie:	Syrový - dopravní ateliér, s.r.o. Bruselská 266/14, 120 00 Praha 2 Jednatel: Ing. Květoslav Syrový tel. +420 731 701 027, syrovky.k@gmail.com vypracoval: Ing. Květoslav Syrový, Ing. Petr Kohout	
koordinátor programu Bezpečné cesty do školy:	Pěšky městem, z.s. Machova 13, 160 00 Praha 6 tel. +420 775 065 435, info@peskymestem.cz Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.	
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY TANEČNÍ CENTRUM PRAHA - KONZERVATOŘ, Z.Ú. DOPRAVNÍ STUDIE	
příloha:	ANALÝZY - MÍSTO 2 areál branického pivovaru	
formát:	A3	datum: 3 / 12 / 2025
měřítko:	1 : 500	číslo přílohy: C.2

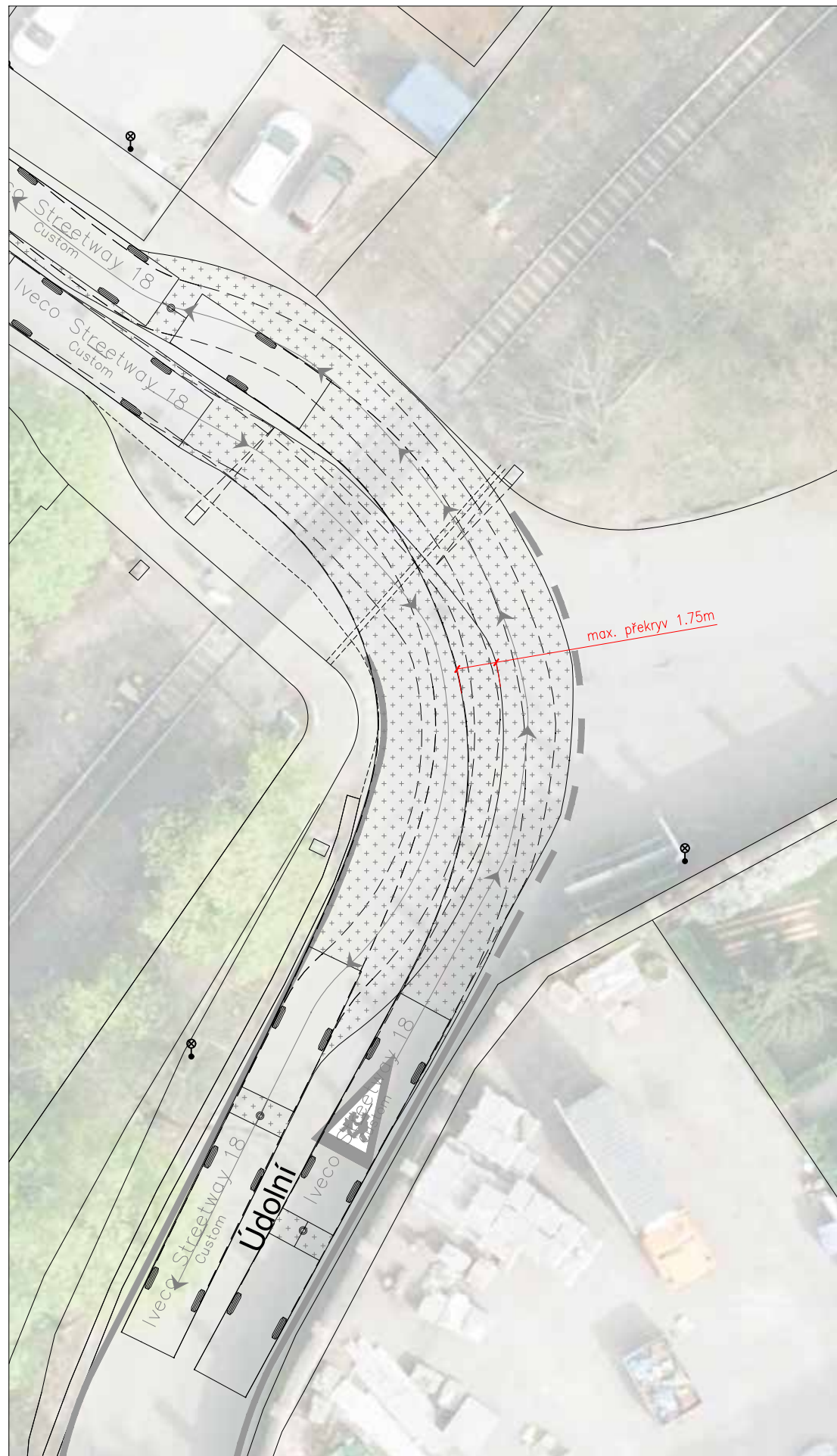
BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - TANEČNÍ CENTRUM PRAHA

NÁVRHY ~ MÍSTO 1

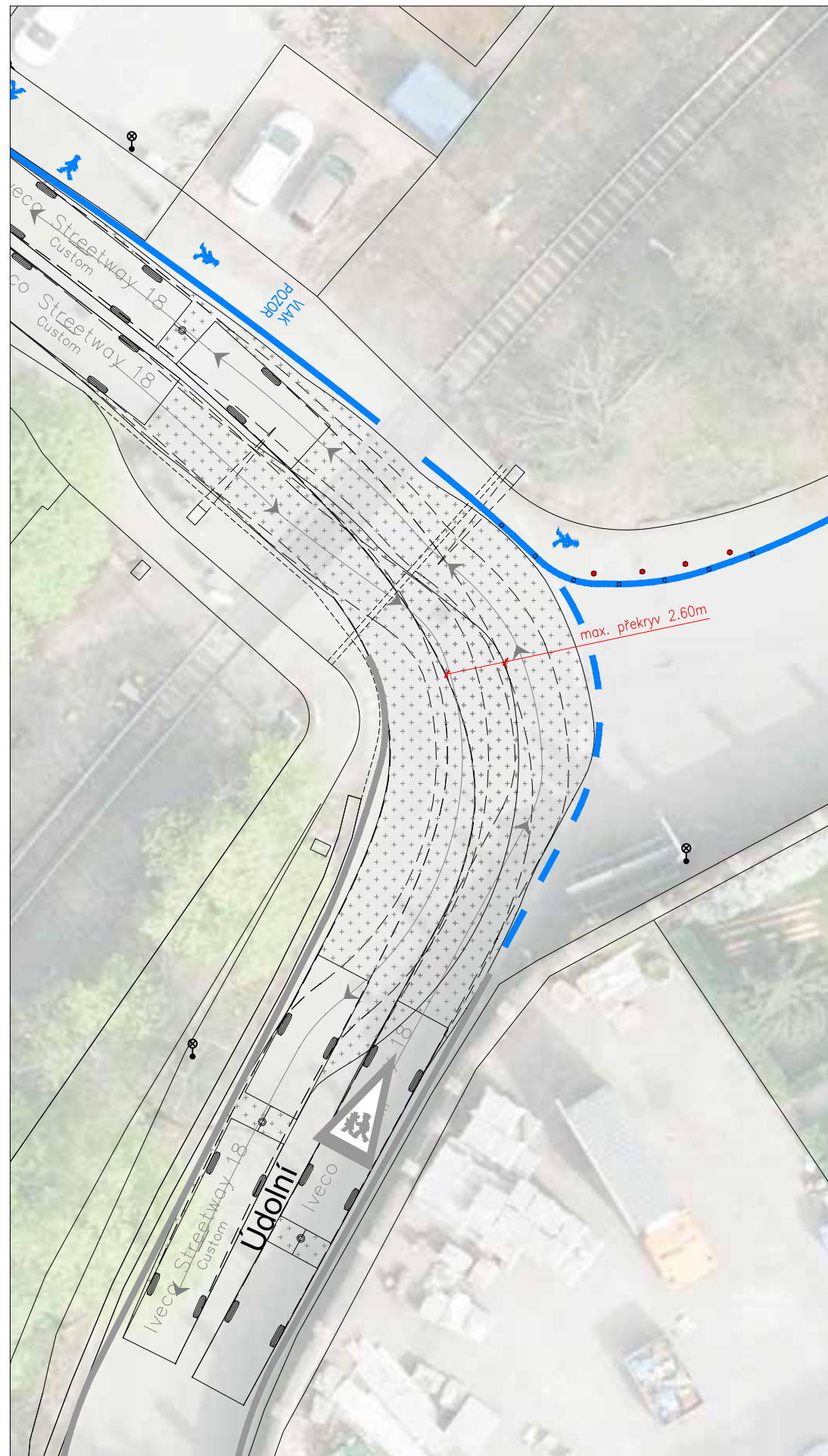
ulice Údolní

SROVNÁNÍ VLEČNÝCH KŘIVEK V OBLOUKU U VJEZDU DO AREÁLU PIVOVARU

STAV



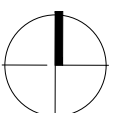
NÁVRH



- Vyznačení pásu pro chodce má vliv na maximální délku překryvu autobusů a lehce i na délku zařazení zpět do vlastního pruhu, ale v současném stavu i v navrženém řešení oblouk pro autobusy nevyhovuje a v případě protijedoucích vozidel si musí dávat navzájem přednost.
- Aby se zde autobusy mohli vzájemně vyhýbat, bylo by potřeba rozsáhlé stavební řešení se zásahem do železniční trati.
- V obou případech se kloubový autobus nemine ani s osobním vozidlem, ty se však mohou vyhnout v ploše vjezdu do areálu (přejet VDZ V2b). To platí v obou případech.

LEGENDA

- hranice pozemků
- současné hrany
- současné / ponechávané vodorovné dopravní značení
- rušené vodorovné dopravní značení
- nové vodorovné dopravní značení (barva bílá / červená / žlutá)
- prvky pro nevidomé - nalepovací pásy
- vlečné křivky
- ▽ současné / ponechávané svislé dopravní značení
- ▽ rušené svislé dopravní značení
- ▽ P4 nové svislé dopravní značení
- S / VO současný sloupek dopravního značení / veřejného osvětlení
- S nový sloupek dopravního značení
- pružný flexi sloupek
- rozhledy / rozhledové trojúhelníky

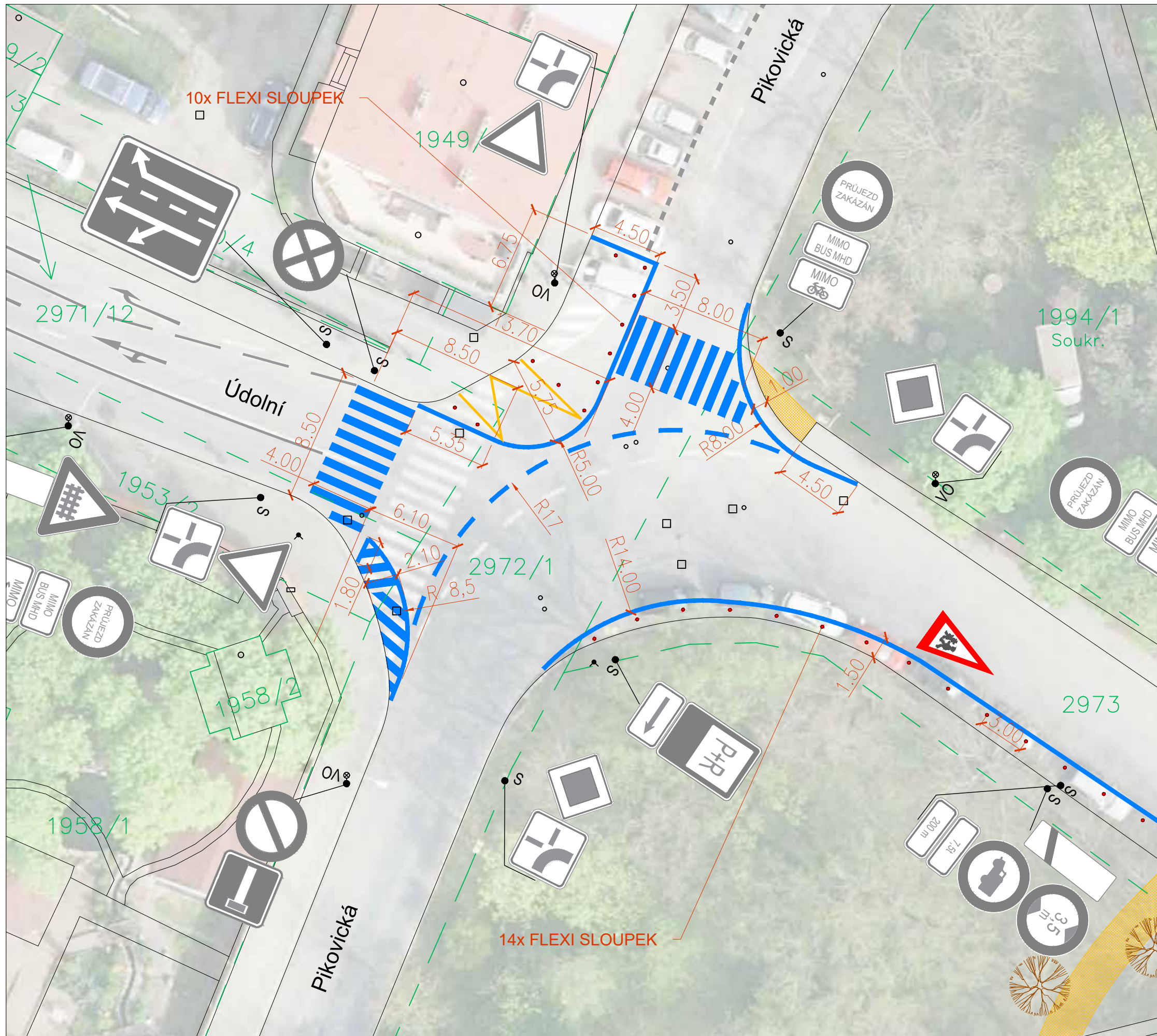


mapový podklad: IPR, © Přispěvatelé OpenStreetMap

objednatel studie:	Magistrát hlavního města Prahy Odbor dopravy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 č. OBJ/29/03/005244/2025	
zhotovitel studie:	Syrový - dopravní ateliér, s.r.o. Bruselská 266/14, 120 00 Praha 2 Jednatel: Ing. Květoslav Syrový tel. +420 731 701 027, syrovky.k@gmail.com vypracoval: Ing. Květoslav Syrový, Ing. Petr Kohout	
koordinátor programu Bezpečné cesty do školy:	Pěšky městem, z.s. Machova 13, 160 00 Praha 6 tel. +420 775 065 435, info@peskymestem.cz Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.	
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY TANEČNÍ CENTRUM PRAHA - KONZERVATOŘ, Z.Ú. DOPRAVNÍ STUDIE	
příloha:	NÁVRHY - MÍSTO 1 SROVNÁNÍ VLEČNÝCH KŘIVEK V OBLOUKU	
formát:	A3	datum: 3 / 12 / 2025
měřítko:	1 : 250	číslo přílohy: D.1.1.3

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - TANEČNÍ CENTRUM PRAHA

NÁVRHY ~ MÍSTO 1 ulice Údolní NESTAVEBNÍ ŘEŠENÍ - DETAIL 2



1. V současném stavu neexistuje bezpečné pěší spojení do budovy školy. V nestavební variantě je možné vymežit alespoň úzký koridor pro pěší podél severní strany vozovky, a to pouze pomocí vodorovného dopravního značení. Zároveň je vhodné vyznačit přechod pro chodce před železniční přejezdem.
2. V křižovatce Údolní x Pikovická není řešena většina pěších vazeb - přechod je vyznačen pouze na západním rameni, a to cca 45 m vedle přechodu řízeného SSZ. Ulice Pikovická však nelze nijak bezpečně překonat - nejsou tu žádné přechody, místa pro přecházení, ale ani žádná návazná pěší infrastruktura na druhé straně ulice. Chodník podél severní strany ulice Údolní (směrem od železničního přejezdu) končí už před křižovatkou a na jižní straně zcela chybí (chodci si vyšlapali cestu v zeleni za zaparkovanými auty)

LEGENDA

- hranice pozemků
- současné hrany
- současné / ponechávané vodorovné dopravní značení
- rušené vodorovné dopravní značení
- nové vodorovné dopravní značení (barva bílá / červená / žlutá)
- prvky pro nevidomé - nalepovací pásy
- vlečné křivky
- současné / ponechávané svislé dopravní značení
- rušené svislé dopravní značení
- nové svislé dopravní značení
- s / VO současný sloupek dopravního značení / veřejného osvětlení
- S nový sloupek dopravního značení
- pružný flexi sloupek
- rozhledy / rozhledové trojúhelníky

mapový podklad: IPR, © Přispěvatelé OpenStreetMap

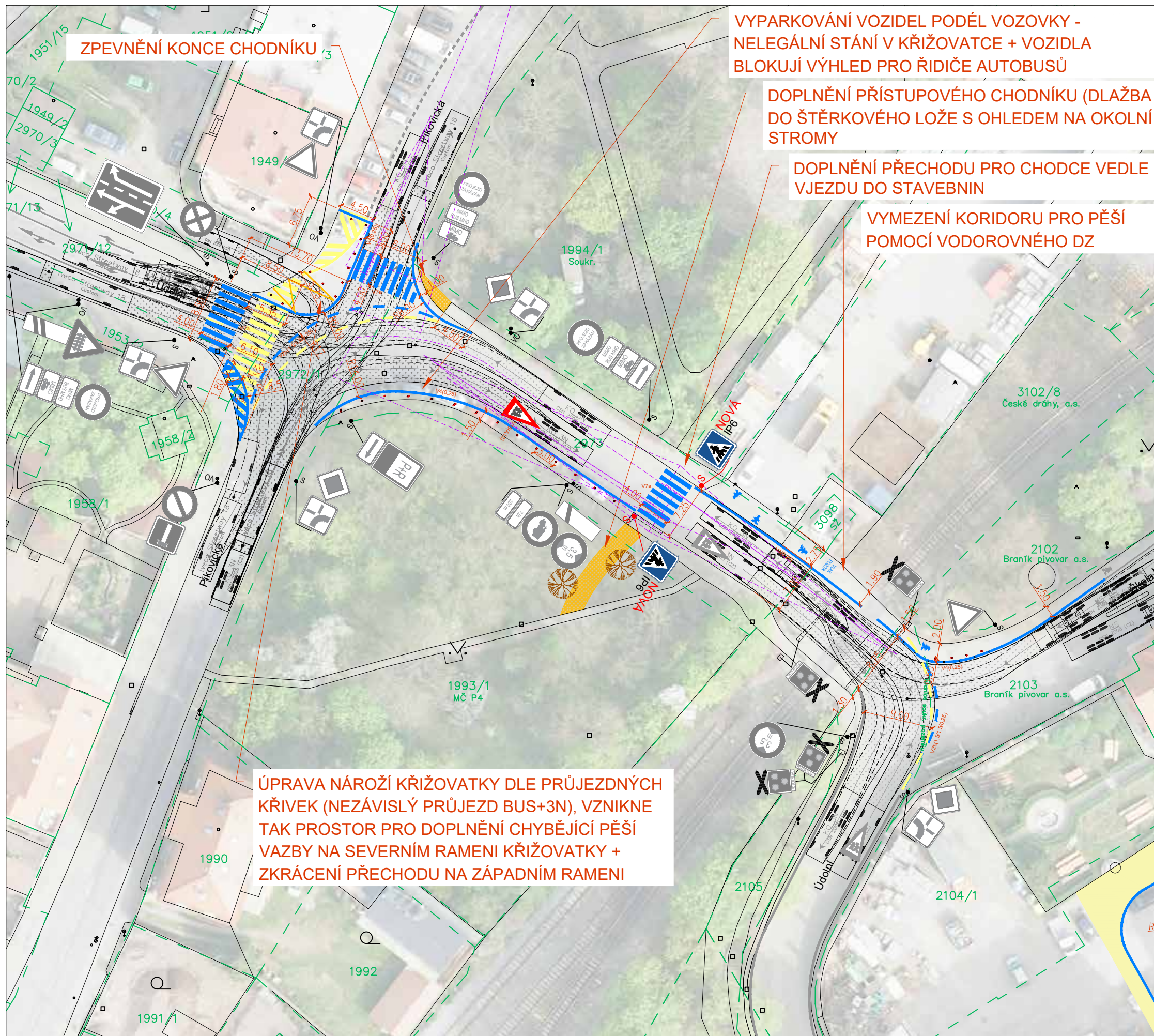
objednatel studie:	Magistrát hlavního města Prahy Odbor dopravy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 č. OBJ/29/03/005244/2025	
zhotovitel studie:	Syrový - dopravní ateliér, s.r.o. Bruselská 266/14, 120 00 Praha 2 Jednatel: Ing. Květoslav Syrový tel. +420 731 701 027, syrovky.k@gmail.com vypracoval: Ing. Květoslav Syrový, Ing. Petr Kohout	
koordinátor programu Bezpečné cesty do školy:	Pěšky městem, z.s. Muchova 13, 160 00 Praha 6 tel. +420 775 065 435, info@peskymestem.cz Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.	
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY TANEČNÍ CENTRUM PRAHA - KONZERVATOŘ, Z.Ú. DOPRAVNÍ STUDIE	
příloha:	NÁVRHY - MÍSTO 1 NESTAVEBNÍ ŘEŠENÍ - DETAIL 2	
formát:	A3	datum: 3 / 12 / 2025
měřítko:	1 : 250	číslo přílohy: D.1.1.4

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - TANEČNÍ CENTRUM PRAHA

NÁVRHY ~ MÍSTO 1

ulice Údolní

NESTAVEBNÍ ŘEŠENÍ - PROVĚŘENÍ VLEČNÝCH KŘIVEK



ZPEVNĚNÍ KONCE CHODNÍKU

VYPARKOVÁNÍ VOZIDEL PODÉL VOZOVKY - NELEGÁLNÍ STÁNÍ V KŘIŽOVATCE + VOZIDLA BLOKUJÍ VÝHLED PRO ŘIDIČE AUTOBUSŮ

DOPLNĚNÍ PŘÍSTUPOVÉHO CHODNÍKU (DLAŽBA DO ŠTĚRKOVÉHO LOŽE S OHLEDEM NA OKOLNÍ STROMY)

DOPLNĚNÍ PŘECHODU PRO CHODCE VEDLE VJEZDU DO STAVEBNIN

VYMEZENÍ KORIDORU PRO PĚŠÍ POMOCÍ VODOROVNÉHO DZ

ÚPRAVA NÁROŽÍ KŘIŽOVATKY DLE PRŮJEZDNÝCH KŘIVEK (NEZÁVISLÝ PRŮJEZD BUS+3N), VZNIKNE TAK PROSTOR PRO DOPLNĚNÍ CHYBĚJÍCÍ PĚŠÍ VAZBY NA SEVERNÍM RAMENI KŘIŽOVATKY + ZKRÁCENÍ PŘECHODU NA ZÁPADNÍM RAMENI

1. V současném stavu neexistuje bezpečné pěší spojení do budovy školy. V nestavební variantě je možné vymezit alespoň úzký koridor pro pěší podél severní strany vozovky, a to pouze pomocí vodorovného dopravního značení. Zároveň je vhodné vyznačit přechod pro chodce před železničním přejezdem.
2. V křižovatce Údolní x Pikovická není řešena většina pěších vazeb - přechod je vyznačen pouze na západním rameni, a to cca 45 m vedle přechodu řízeného SSZ. Ulice Pikovická však nelze nijak bezpečně překonat - nejsou tu žádné přechody, místa pro přecházení, ale ani žádná návazná pěší infrastruktura na druhé straně ulice. Chodník podél severní strany ulic Údolní (směrem od železničního přejezdu) končí už před křižovatkou a na jižní straně zcela chybí (chodci si vyšlapali cestu v zeleni za zaparkovanými auty)

LEGENDA

- hranice pozemků
- současné hrany
- současné / ponechávané vodorovné dopravní značení
- rušené vodorovné dopravní značení
- nové vodorovné dopravní značení (barva bílá / červená / žlutá)
- prvky pro nevidomé - nalepovací pásy
- vlečné křivky
- současné / ponechávané svislé dopravní značení
- rušené svislé dopravní značení
- nové svislé dopravní značení
- současný sloupek dopravního značení / veřejného osvětlení
- nový sloupek dopravního značení
- pružný flexi sloupek
- rozhledy / rozhledové trojúhelníky

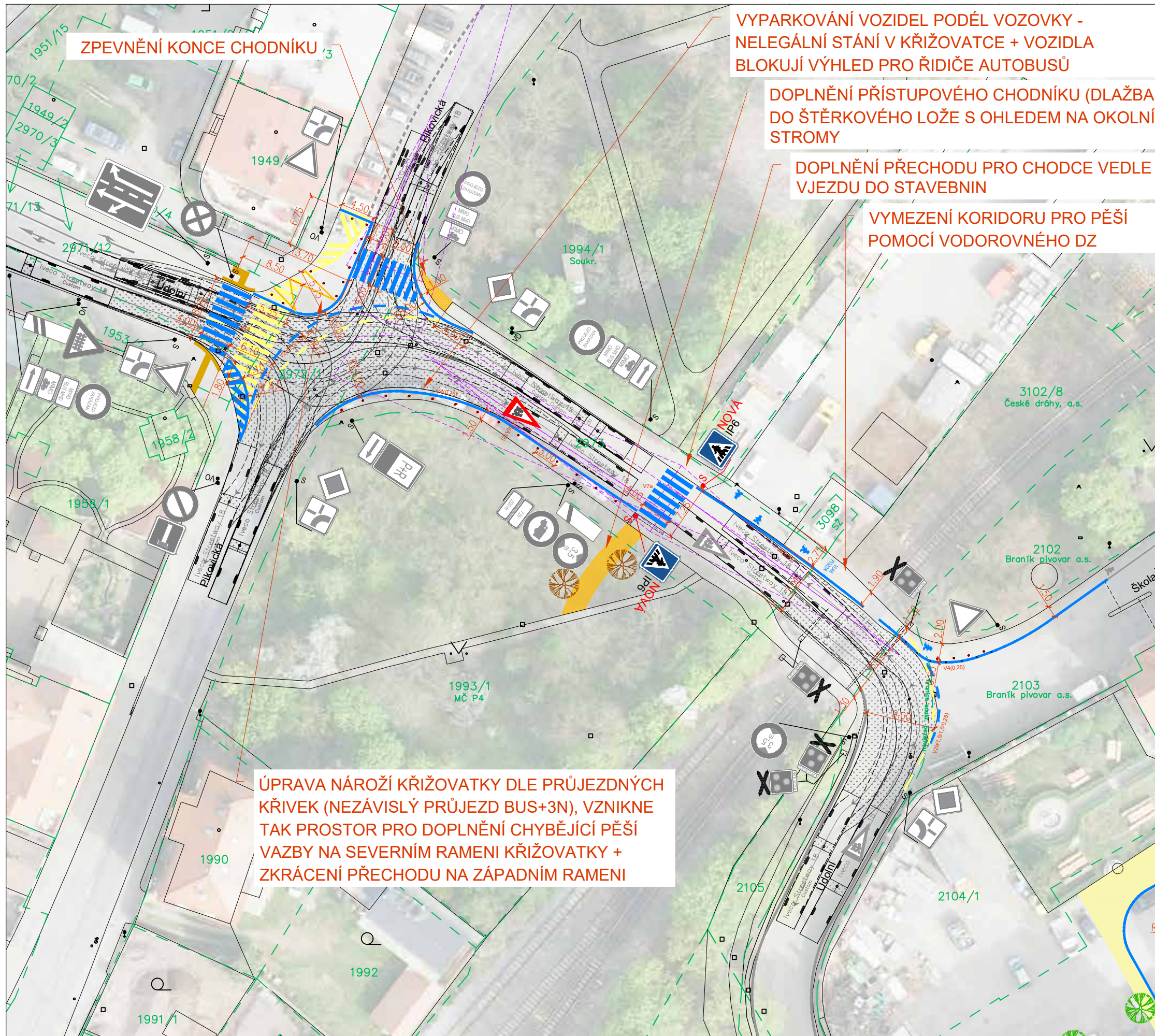
mapový podklad: IPR, © Přispěvatelé OpenStreetMap

objednatel studie:	Magistrát hlavního města Prahy Odbor dopravy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 č. OBJ/29/03/005244/2025	
zhotovitel studie:	Syrový - dopravní ateliér, s.r.o. Bruselská 266/14, 120 00 Praha 2 Jednatel: Ing. Květoslav Syrový tel. +420 731 701 027, syrový.k@gmail.com vypracoval: Ing. Květoslav Syrový, Ing. Petr Kohout	
koordinátor programu Bezpečné cesty do školy:	Pěšky městem, z.s. Muhova 13, 160 00 Praha 6 tel. +420 775 065 435, info@peskymestem.cz Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.	
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY TANEČNÍ CENTRUM PRAHA - KONZERVATOŘ, Z.Ú. DOPRAVNÍ STUDIE	
příloha:	NÁVRHY - MÍSTO 1 PROVĚŘENÍ BĚŽNÝCH VLEČNÝCH KŘIVEK	
formát:	A3	datum: 3 / 12 / 2025
měřítko:	1 : 500	číslo přílohy: D.1.1.5

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - TANEČNÍ CENTRUM PRAHA

NÁVRHY ~ MÍSTO 1 ulice Údolní

PROVĚŘENÍ VLEČNÝCH KŘIVEK - VÝLUKY A ZATAHOVÁNÍ



1. V současném stavu neexistuje bezpečné pěší spojení do budovy školy. V nestavební variantě je možné vymezit alespoň úzký koridor pro pěší podél severní strany vozovky, a to pouze pomocí vodorovného dopravního značení. Zároveň je vhodné vyznačit přechod pro chodce před železniční přejezdem.
2. V křižovatce Údolní x Pikovická není řešena většina pěších vazeb - přechod je vyznačen pouze na západním rameni, a to cca 45 m vedle přechodu řízeného SSZ. Ulice Pikovická však nelze nijak bezpečně překonat - nejsou tu žádné přechody, místa pro přecházení, ale ani žádná návazná pěší infrastruktura na druhé straně ulice. Chodník podél severní strany ulic Údolní (směrem od železničního přejezdu) končí už před křižovatkou a na jižní straně zcela chybí (chodci si vyšlapali cestu v zeleni za zaparkovanými auty)

LEGENDA

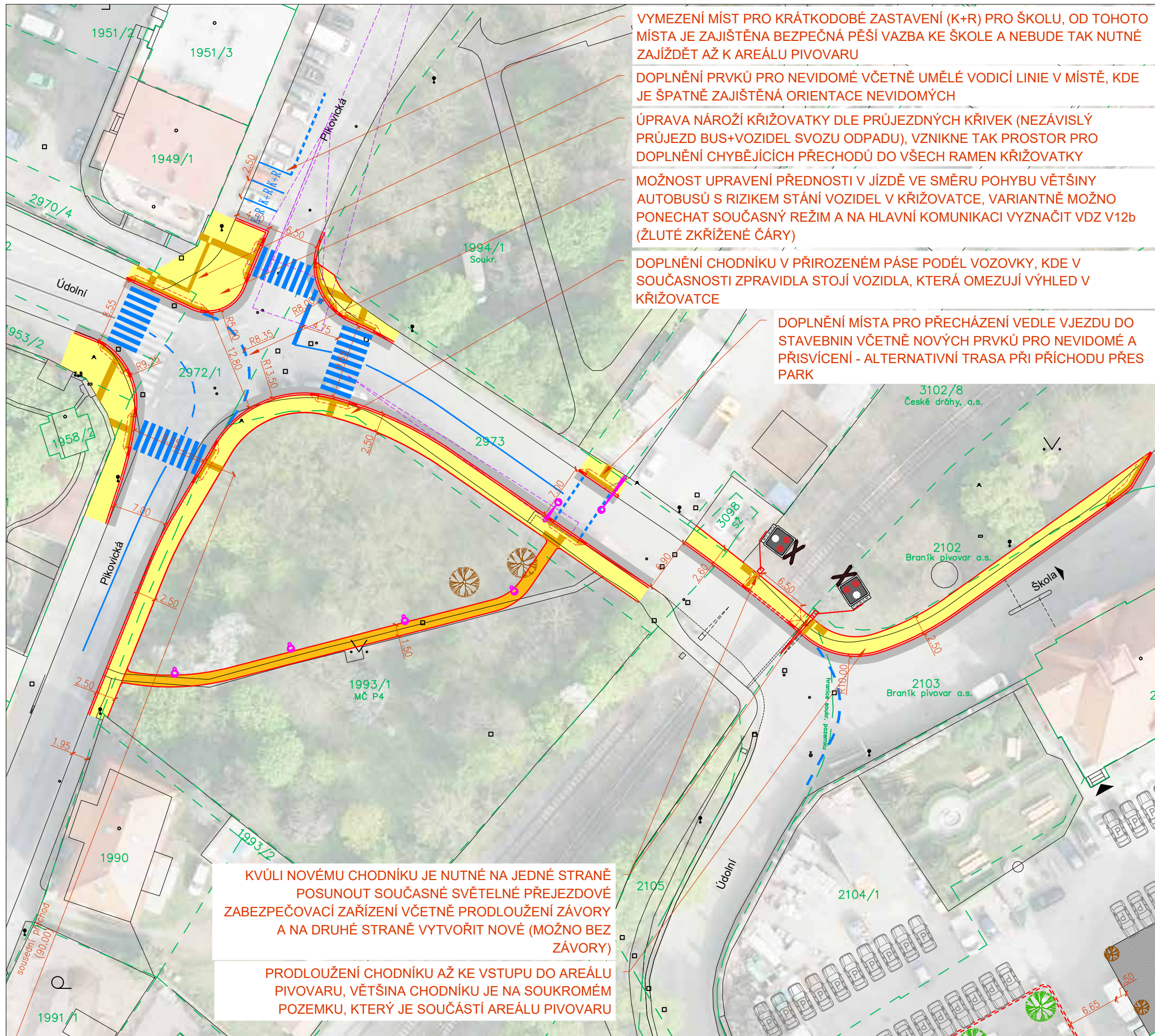
- hranice pozemků
- současné hrany
- současné / ponechávané vodorovné dopravní značení
- rušené vodorovné dopravní značení
- nové vodorovné dopravní značení (barva bílá / červená / žlutá)
- prvky pro nevidomé - nalepovací pásy
- vlečné křivky
- současné / ponechávané svislé dopravní značení
- rušené svislé dopravní značení
- nové svislé dopravní značení
- současný sloupek dopravního značení / veřejného osvětlení
- nový sloupek dopravního značení
- pružný flexi sloupek
- rozhledy / rozhledové trojúhelníky

mapový podklad: IPR, © Přispěvatelé OpenStreetMap

objednatel studie:	Magistrát hlavního města Prahy Odbor dopravy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 č. OBJ/29/03/005244/2025	
zhotovitel studie:	Syrový - dopravní ateliér, s.r.o. Bruselská 266/14, 120 00 Praha 2 Jednatel: Ing. Květoslav Syrový tel. +420 731 701 027, syrový.k@gmail.com vypracoval: Ing. Květoslav Syrový, Ing. Petr Kohout	
koordinátor programu Bezpečné cesty do školy:	Pěšky městem, z.s. Machova 13, 160 00 Praha 6 tel. +420 775 065 435, info@peskymestem.cz Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.	
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY TANEČNÍ CENTRUM PRAHA - KONZERVATOŘ, Z.Ú. DOPRAVNÍ STUDIE	
příloha:	NÁVRHY - MÍSTO 1 PROVĚŘENÍ VLEČNÝCH KŘIVEK - VÝLUKY A ZATAHOVÁNÍ	
formát:	A3	datum: 3 / 12 / 2025
měřítko:	1 : 500	číslo přílohy: D.1.1.6

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - TANEČNÍ CENTRUM PRAHA

NÁVRHY ~ MÍSTO 1 ulice Údolní STAVEBNÍ ŘEŠENÍ



1. Ve stavební variantě je pěší propojení areálu pivovaru s okolím řešeno pomocí prodloužení chodníku podél severní hrany ulice Údolní a doplnění přecházení. A to ve směru od Modřanské, ale i při přístupu přes park.
2. Křižovatka Údolní x Pikovická je stavebně řešena tak, aby umožňovala bezpečný všesměrový průchod - doplnění přechodů pro chodce na všech 4 ramenech. Navíc se zde dají doplnit prvky pro nevidomé a celé řešení křižovatky je bezbariérové.
3. Je zajištěn nezávislý průjezd pro kloubové autobusy mezi ul. Údolní a jižním ramenem Pikovické.
4. Současná cesta přes park je obnovena, s doplněným osvětlením a s návazností na místo pro přecházení v ulici Pikovická. Ve stavební variantě je preferováno řešení, kde pěší vazby lépe odpovídají městskému prostředí (důraz na doplnění bezpečného přecházení v křižovatkách)

LEGENDA

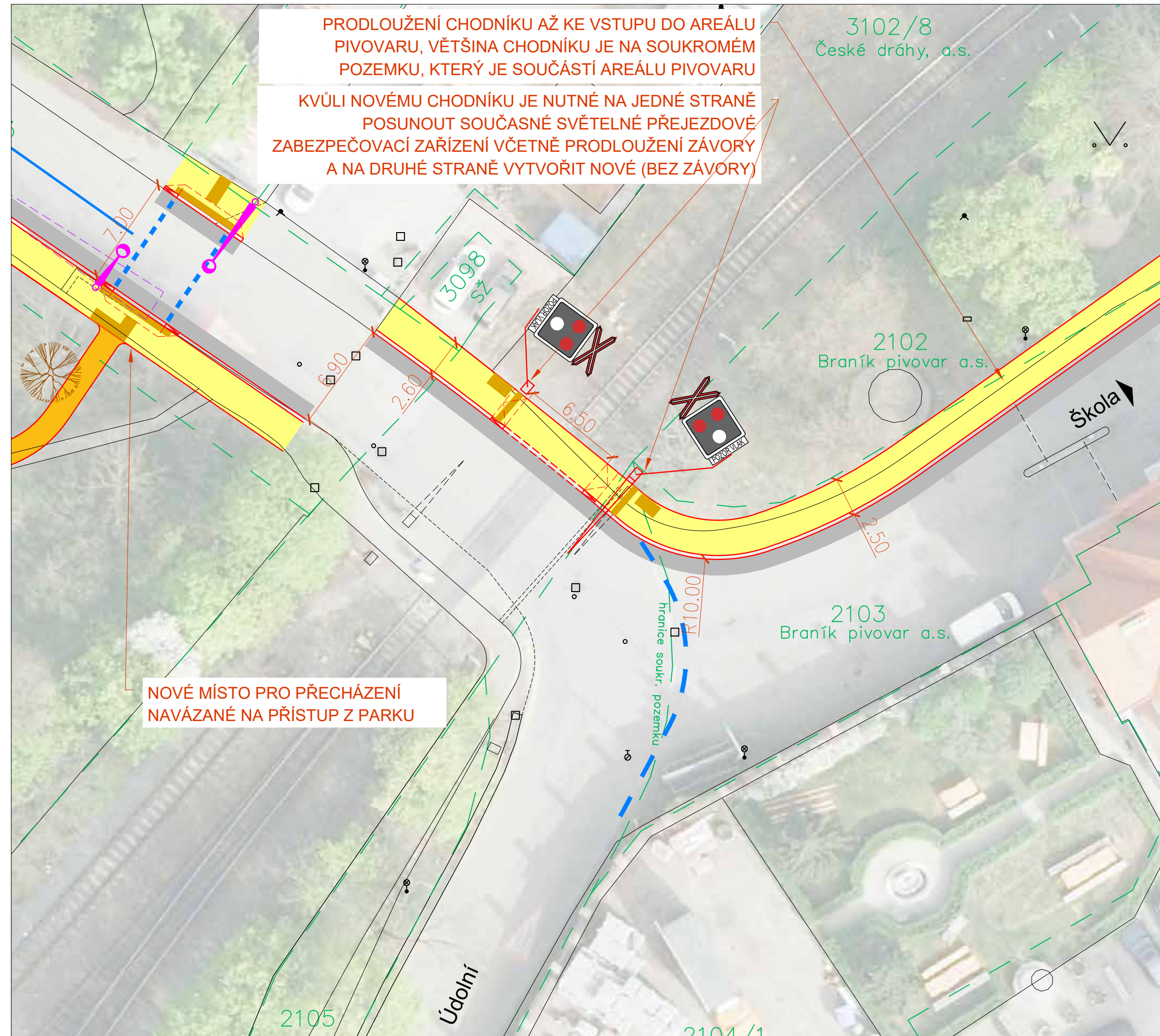
- současná hrana
- současné značení
- nový obrubník / hrana
- nové vodorovné dopravní značení (barva bílá / červená / žlutá)
- nové prvky pro nevidomé (varovné a signální pásy)
- úpravy součástí jiné projektové dokumentace
- nová vozovka - asfalt
- nová vozovka - dlažba
- nový chodník / chodníkový přejezd
- nový pochozí povrch (mlat / mech. zpevněné kamenivo)
- travnatá plocha
- vlečná křivka největšího rozměrného vozidla
- rozhledy / rozhledové trojúhelníky
- nový stožár veřejného osvětlení (přisvícení přechodu)
- současný strom

mapový podklad: IPR, © Přispěvatelé OpenStreetMap

objednatel studie:	Magistrát hlavního města Prahy Odbor dopravy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 č. OBJ/29/03/005244/2025	
zhotovitel studie:	Syrový - dopravní ateliér, s.r.o. Bruselská 266/14, 120 00 Praha 2 Jednatel: Ing. Květoslav Syrový tel. +420 731 701 027, syrovky.k@gmail.com vypracoval: Ing. Květoslav Syrový, Ing. Petr Kohout	
koordinátor programu Bezpečné cesty do školy:	Pěšky městem, z.s. Muhova 13, 160 00 Praha 6 tel. +420 775 065 435, info@peskymestem.cz Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.	
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY TANEČNÍ CENTRUM PRAHA - KONZERVATOŘ, Z.Ú. DOPRAVNÍ STUDIE	
příloha:	NÁVRHY - MÍSTO 1 STAVEBNÍ ŘEŠENÍ	
formát:	A3	datum: 3 / 12 / 2025
měřítko:	1 : 500	číslo přílohy: D.1.2.1

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - TANEČNÍ CENTRUM PRAHA

NÁVRHY ~ MÍSTO 1 ulice Údolní STAVEBNÍ ŘEŠENÍ - DETAIL 1



PRODLOUŽENÍ CHODNÍKU AŽ KE VSTUPU DO AREÁLU PIVOVARU, VĚTŠINA CHODNÍKU JE NA SOUKROMÉM POZEMKU, KTERÝ JE SOUČÁSTÍ AREÁLU PIVOVARU
KVŮLI NOVÉMU CHODNÍKU JE NUTNÉ NA JEDNÉ STRANĚ POSUNOUT SOUČASNÉ SVĚTELNÉ PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ VČETNĚ PRODLOUŽENÍ ZÁVORY A NA DRUHÉ STRANĚ VYTVOŘIT NOVÉ (BEZ ZÁVORY)

NOVÉ MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ NAVÁZANÉ NA PŘÍSTUP Z PARKU

1. Ve stavební variantě je pěší propojení areálu pivovaru s okolím řešeno pomocí prodloužení chodníku podél severní hrany ulice Údolní a doplnění přecházení. A to ve směru od Modřanské, ale i při přístupu přes park.
2. Křižovatka Údolní x Pikovická je stavebně řešena tak, aby umožňovala bezpečný všesměrový průchod - doplnění přechodů pro chodce na všech 4 ramenech. Navíc se zde dají doplnit prvky pro nevidomé a celé řešení křižovatky je bezbariérové.
3. Je zajištěn nezávislý průjezd pro kloubové autobusy mezi ul. Údolní a jižním ramenem Pikovické.
4. Současná cesta přes park je obnovena, s doplněným osvětlením a s návazností na místo pro přecházení v ulici Pikovická. Ve stavební variantě je preferováno řešení, kde pěší vazby lépe odpovídají městskému prostředí (důraz na doplnění bezpečného přecházení v křižovatkách)

LEGENDA

- současná hrana
- současná značení
- nový obrubník / hrana
- nové vodorovné dopravní značení (barva bílá / červená / žlutá)
- nové prvky pro nevidomé (varovné a signální pásy)
- úpravy součástí jiné projektové dokumentace
- nová vozovka - asfalt
- nová vozovka - dlažba
- nový chodník / chodníkový přejezd
- nový pochozí povrch (mlat / mech. zpevněné kamenivo)
- travnatá plocha
- vlečná křivka největšího rozměrného vozidla
- rozhledy / rozhledové trojúhelníky
- nový stožár veřejného osvětlení (přisvícení přechodu)
- současný strom

mapový podklad: IPR, © Přispěvatelé OpenStreetMap

objednatel studie:	Magistrát hlavního města Prahy Odbor dopravy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 č. OBJ/29/03/005244/2025	
zhotovitel studie:	Syrový - dopravní ateliér, s.r.o. Bruselská 266/14, 120 00 Praha 2 Jednatel: Ing. Květoslav Syrový tel. +420 731 701 027, syrovky.k@gmail.com vypracoval: Ing. Květoslav Syrový, Ing. Petr Kohout	
koordinátor programu Bezpečné cesty do školy:	Pěšky městem, z.s. MUCHOVA 13, 160 00 PRAHA 6 tel. +420 775 065 435, info@peskymestem.cz Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.	
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY TANEČNÍ CENTRUM PRAHA - KONZERVATOŘ, Z.Ú. DOPRAVNÍ STUDIE	
příloha:	NÁVRHY - MÍSTO 1 STAVEBNÍ ŘEŠENÍ - DETAIL 1	
formát:	A3	datum: 3 / 12 / 2025
měřítko:	1 : 250	číslo přílohy: D.1.2.2

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - TANEČNÍ CENTRUM PRAHA

NÁVRHY ~ MÍSTO 1 ulice Údolní STAVEBNÍ ŘEŠENÍ - DETAIL 2

VYMEZENÍ MÍST PRO KRÁTKODOBÉ ZASTAVENÍ (K+R) PRO ŠKOLU, OD TOHOTO MÍSTA JE ZAJIŠTĚNA BEZPEČNÁ PĚŠÍ VAZBA KE ŠKOLE A NEBUDE TAK NUTNÉ ZAJÍŽDĚT AŽ K AREÁLU PIVOVARU

ÚPRAVA NÁROŽÍ KŘIŽOVATKY DLE PRŮJEZDNÝCH KŘIVEK (NEZÁVISLÝ PRŮJEZD BUS+VOZIDEL SVOZU ODPADU), VZNIKNE TAK PROSTOR PRO DOPLNĚNÍ CHYBĚJÍCÍCH PŘECHODŮ DO VŠECH RAMEN KŘIŽOVATKY

DOPLNĚNÍ PRVKŮ PRO NEVIDOMÉ VČETNĚ UMĚLÉ VODICÍ LINIE V MÍSTĚ, KDE JE ŠPATNĚ ZAJIŠTĚNÁ ORIENTACE NEVIDOMÝCH

MOŽNOST UPRAVENÍ PŘEDNOSTI V JÍZDĚ VE SMĚRU POHYBU VĚTŠINY AUTOBUSŮ S RIZIKEM STÁNÍ VOZIDEL V KŘIŽOVATCE, VARIANTNĚ MOŽNO PONECHAT SOUČASNÝ REŽIM A NA HLAVNÍ KOMUNIKACI VYZNAČIT VDZ V12b (ŽLTÉ ZKŘÍŽENÉ ČÁRY)

1. Ve stavební variantě je pěší propojení areálu pivovaru s okolím řešeno pomocí prodloužení chodníku podél severní hrany ulice Údolní a doplnění přecházení. A to ve směru od Modřanské, ale i při přístupu přes park.
2. Křižovatka Údolní x Pikovická je stavebně řešena tak, aby umožňovala bezpečný všesměrový průchod - doplnění přechodů pro chodce na všech 4 ramenech. Navíc se zde dají doplnit prvky pro nevidomé a celé řešení křižovatky je bezbariérové.
3. Je zajištěn nezávislý průjezd pro kloubové autobusy mezi ul. Údolní a jižním ramenem Pikovické.
4. Současná cesta přes park je obnovena, s doplněným osvětlením a s návazností na místo pro přecházení v ulici Pikovická. Ve stavební variantě je preferováno řešení, kde pěší vazby lépe odpovídají městskému prostředí (důraz na doplnění bezpečného přecházení v křižovatkách)

LEGENDA

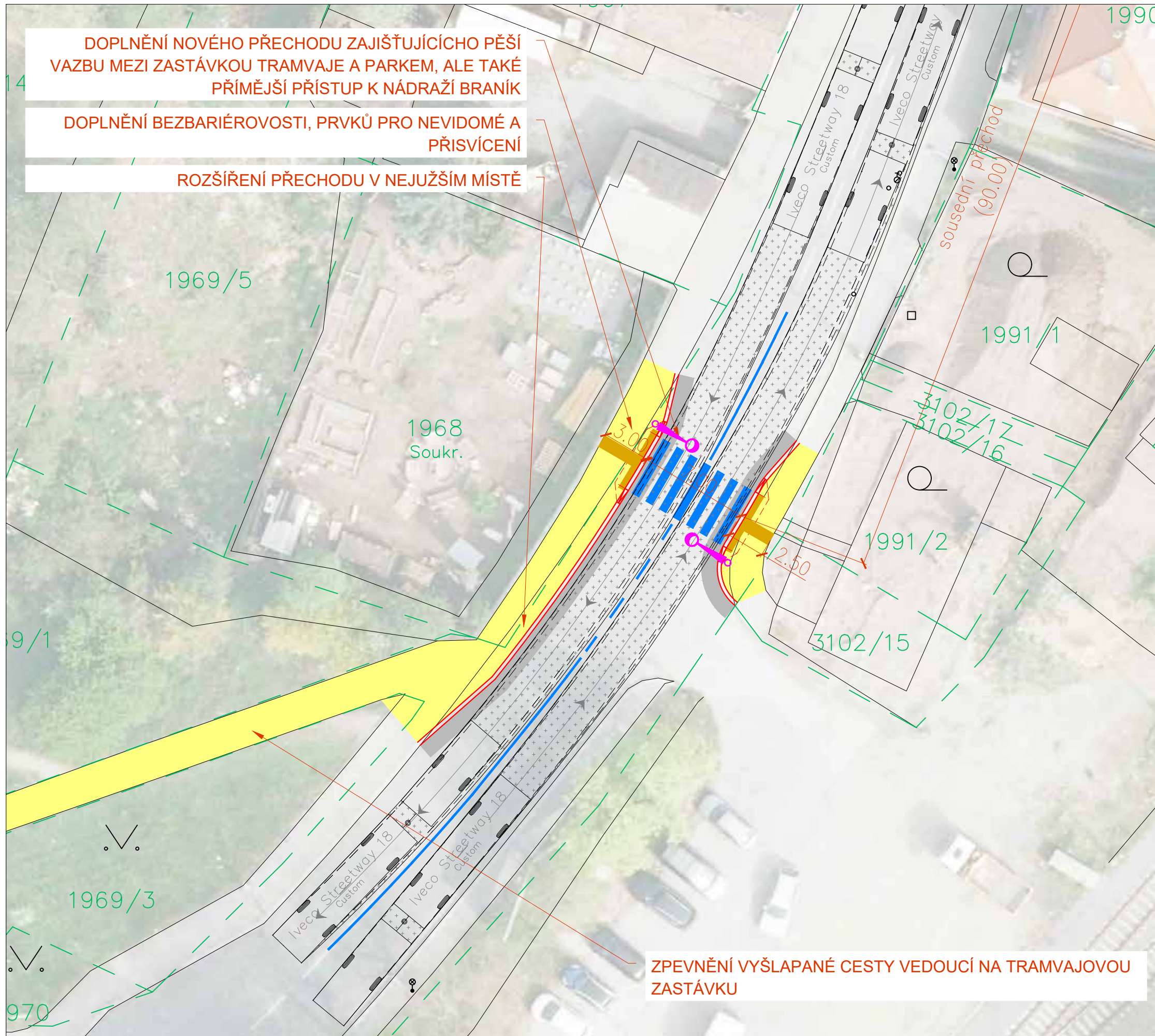
- současná hrana
- současné značení
- nový obrubník / hrana
- nové vodorovné dopravní značení (barva bílá / červená / žlutá)
- nové prvky pro nevidomé (varovné a signální pásy)
- úpravy součástí jiné projektové dokumentace
- nová vozovka - asfalt
- nová vozovka - dlažba
- nový chodník / chodníkový přejezd
- nový pochozí povrch (mlat / mech. zpevněné kamenivo)
- travnatá plocha
- vlečná křivka největšího rozměrného vozidla
- rozhledy / rozhledové trojúhelníky
- nový stožár veřejného osvětlení (přisvícení přechodu)
- současný strom

mapový podklad: IPR, © Přispěvatelé OpenStreetMap

objednatel studie:	Magistrát hlavního města Prahy Odbor dopravy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 č. OBJ/29/03/005244/2025	
zhotovitel studie:	Syrový - dopravní ateliér, s.r.o. Bruselská 266/14, 120 00 Praha 2 Jednatel: Ing. Květoslav Syrový tel. +420 731 701 027, syrový.k@gmail.com vypracoval: Ing. Květoslav Syrový, Ing. Petr Kohout	
koordinátor programu Bezpečné cesty do školy:	Pěšky městem, z.s. Mouchova 13, 160 00 Praha 6 tel. +420 775 065 435, info@peskymestem.cz Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.	
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY TANEČNÍ CENTRUM PRAHA - KONZERVATOŘ, Z.Ú. DOPRAVNÍ STUDIE	
příloha:	NÁVRHY - MÍSTO 1 STAVEBNÍ ŘEŠENÍ - DETAIL 2	
formát:	A3	datum: 3 / 12 / 2025
měřítko:	1 : 250	číslo přílohy: D.1.2.4

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - TANEČNÍ CENTRUM PRAHA

NÁVRHY ~ MÍSTO 1 ulice Údolní STAVEBNÍ ŘEŠENÍ - PŘECHOD PIKOVICKÁ



1. Doplnění přechodu pro chodce pro bezpečné propojení mezi tramvajovou zastávkou a parčíkem v JV nároží Pikovické a Údolní a dále východním směrem. Zároveň přímější spojení vlakového nádraží ze severní strany.
2. Rozšíření západního chodníku v jeho nejužším místě - dle katastru se chodník nachází na soukromém pozemku.
3. Doplnění zpevněné plochy v místě vyšlapané cesty z tramvajové zastávky.

LEGENDA

- současná hrana
- současné značení
- nový obrubník / hrana
- nové vodorovné dopravní značení (barva bílá / červená / žlutá)
- nové prvky pro nevidomé (varovné a signální pásy)
- úpravy součástí jiné projektové dokumentace
- nová vozovka - asfalt
- nová vozovka - dlažba
- nový chodník / chodníkový přejezd
- nový pochozí povrch (mlat / mech. zpevněné kamenivo)
- travnatá plocha
- vlečná křivka největšího rozměrného vozidla
- rozhledy / rozhledové trojúhelníky
- nový stožár veřejného osvětlení (přisvícení přechodu)
- současný strom

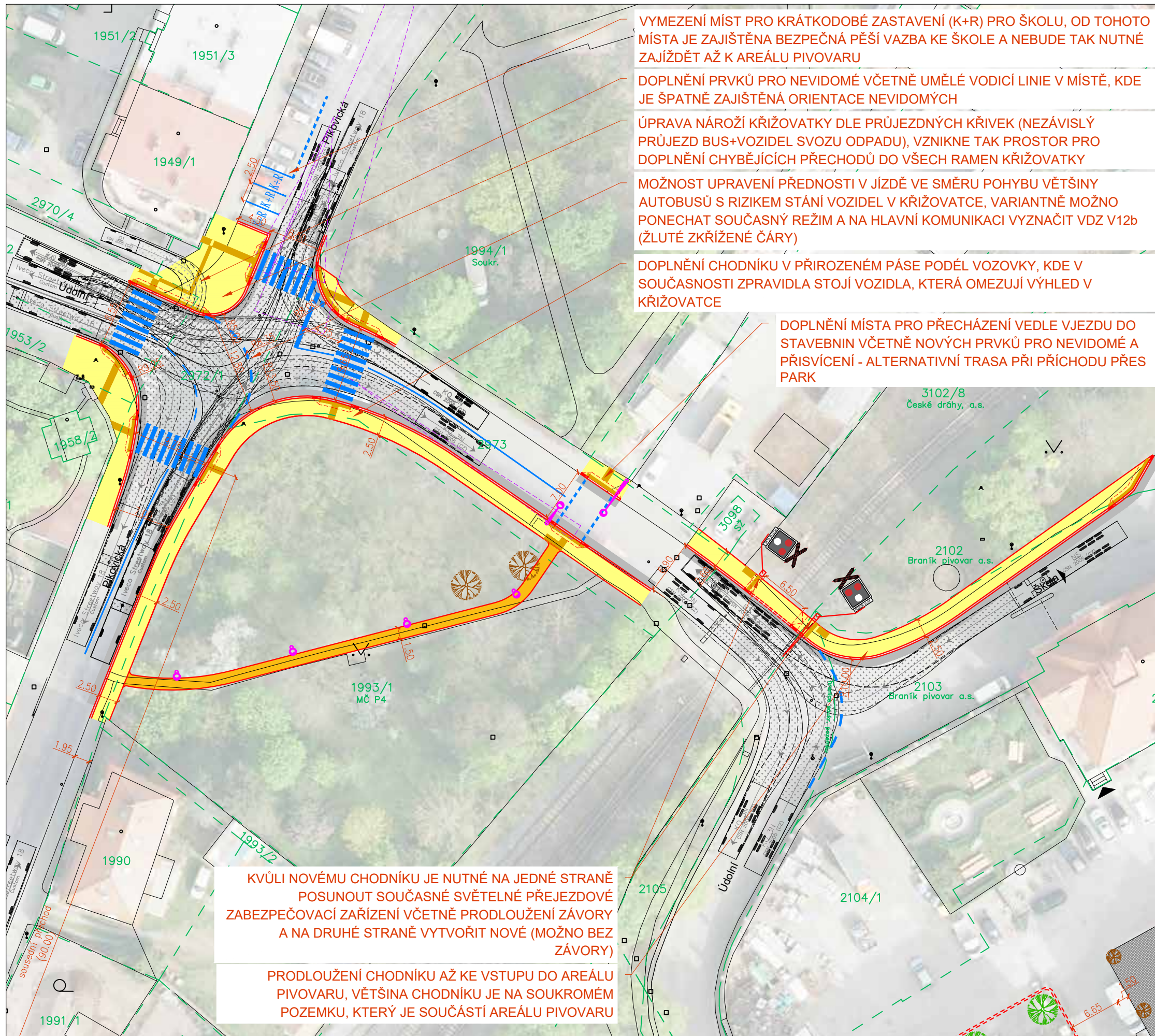
mapový podklad: IPR, © Přispěvatelé OpenStreetMap

objednatel studie:	Magistrát hlavního města Prahy Odbor dopravy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 č. OBJ/29/03/005244/2025	
zhotovitel studie:	Syrový - dopravní ateliér, s.r.o. Bruselská 266/14, 120 00 Praha 2 Jednatel: Ing. Květoslav Syrový tel. +420 731 701 027, syrovky.k@gmail.com vypracoval: Ing. Květoslav Syrový, Ing. Petr Kohout	
koordinátor programu Bezpečné cesty do školy:	Pěšky městem, z.s. MUCHOVA 13, 160 00 PRAHA 6 tel. +420 775 065 435, info@peshkymestem.cz Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.	
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY TANEČNÍ CENTRUM PRAHA - KONZERVATOŘ, Z.Ú. DOPRAVNÍ STUDIE	
příloha:	NÁVRHY - MÍSTO 1 STAVEBNÍ ŘEŠENÍ - PŘECHOD PIKOVICKÁ	
formát:	A3	datum: 3 / 12 / 2025
měřítko:	1 : 250	číslo přílohy: D.1.2.5

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - TANEČNÍ CENTRUM PRAHA

NÁVRHY ~ MÍSTO 1 ulice Údolní

STAVEBNÍ ŘEŠENÍ - PROVĚŘENÍ VLEČNÝCH KŘIVEK



VYMEZENÍ MÍST PRO KRÁTKODOBÉ ZASTAVENÍ (K+R) PRO ŠKOLU, OD TOHOTO MÍSTA JE ZAJIŠTĚNA BEZPEČNÁ PĚŠÍ VAZBA KE ŠKOLE A NEBUDE TAK NUTNÉ ZAJÍZDĚT AŽ K AREÁLU PIVOVARU

DOPLNĚNÍ PRVKŮ PRO NEVIDOMÉ VČETNĚ UMĚLÉ VODICÍ LINIE V MÍSTĚ, KDE JE ŠPATNĚ ZAJIŠTĚNÁ ORIENTACE NEVIDOMÝCH

ÚPRAVA NÁROŽÍ KŘIŽOVATKY DLE PRŮJEZDNÝCH KŘIVEK (NEZÁVISLÝ PRŮJEZD BUS+VOZIDEL SVOZU ODPADU), VZNIKNE TAK PROSTOR PRO DOPLNĚNÍ CHYBĚJÍCÍCH PŘECHODŮ DO VŠECH RAMEN KŘIŽOVATKY

MOŽNOST UPRAVENÍ PŘEDNOSTI V JÍZDĚ VE SMĚRU POHYBU VĚTŠINY AUTOBUSŮ S RIZIKEM STÁNÍ VOZIDEL V KŘIŽOVATCE, VARIANTNĚ MOŽNO PONECHAT SOUČASNÝ REŽIM A NA HLAVNÍ KOMUNIKACI VYZNAČIT VDZ V12b (ŽLUTÉ ZKŘÍŽENÉ ČARY)

DOPLNĚNÍ CHODNÍKU V PŘIROZENÉM PÁSE PODĚL VOZOVKY, KDE V SOUČASNOSTI ZPRAVIDLA STOJÍ VOZIDLA, KTERÁ OMEZUJÍ VÝHLED V KŘIŽOVATCE

DOPLNĚNÍ MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ VEDLE VJEZDU DO STAVEBNIN VČETNĚ NOVÝCH PRVKŮ PRO NEVIDOMÉ A PŘISVÍCENÍ - ALTERNATIVNÍ TRASA PŘI PŘÍCHODU PŘES PARK

KVŮLI NOVÉMU CHODNÍKU JE NUTNÉ NA JEDNÉ STRANĚ POSUNOUT SOUČASNÉ SVĚTELNÉ PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ VČETNĚ PRODLOUŽENÍ ZÁVORY A NA DRUHÉ STRANĚ VYTVOŘIT NOVÉ (MOŽNO BEZ ZÁVORY)

PRODLOUŽENÍ CHODNÍKU AŽ KE VSTUPU DO AREÁLU PIVOVARU, VĚTŠINA CHODNÍKU JE NA SOUKROMÉM POZEMKU, KTERÝ JE SOUČÁSTÍ AREÁLU PIVOVARU

1. Ve stavební variantě je pěší propojení areálu pivovaru s okolím řešeno pomocí prodloužení chodníku podél severní hrany ulice Údolní a doplnění přecházení. A to ve směru od Modřanské, ale i při přístupu přes park.
2. Křižovatka Údolní x Pikovická je stavebně řešena tak, aby umožňovala bezpečný všesměrový průchod - doplnění přechodů pro chodce na všech 4 ramenech. Navíc se zde dají doplnit prvky pro nevidomé a celé řešení křižovatky je bezbariérové.
3. Je zajištěn nezávislý průjezd pro kloubové autobusy mezi ul. Údolní a jižním ramenem Pikovické.
4. Současná cesta přes park je obnovena, s doplněným osvětlením a s návazností na místo pro přecházení v ulici Pikovická. Ve stavební variantě je preferováno řešení, kde pěší vazby lépe odpovídají městskému prostředí (důraz na doplnění bezpečného přecházení v křižovatkách)

LEGENDA

- současná hrana
- současně značení
- nový obrubník / hrana
- / — nové vodorovné dopravní značení (barva bílá / červená / žlutá)
- nové prvky pro nevidomé (varovné a signální pásy)
- úpravy součástí jiné projektové dokumentace
- nová vozovka - asfalt
- nová vozovka - dlažba
- nový chodník / chodníkový přejezd
- nový pochozí povrch (mlat / mech. zpevněné kamenivo)
- travnatá plocha
- vlečná křivka největšího rozměrného vozidla
- rozhledy / rozhledové trójuhelníky
- nový stožár veřejného osvětlení (přisvícení přechodu)
- současný strom

mapový podklad: IPR, © Přispěvatelé OpenStreetMap

objednatel studie: Magistrát hlavního města Prahy
Odbor dopravy
Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1
č. OBJ/29/03/005244/2025

zhotovitel studie: Syrový - dopravní ateliér, s.r.o.
Bruselská 266/14, 120 00 Praha 2
Jednatel: Ing. Květoslav Syrový
tel. +420 731 701 027, syrovky.k@gmail.com
vypracoval: Ing. Květoslav Syrový, Ing. Petr Kohout

koordinátor programu Bezpečné cesty do školy:

Pěšky městem, z.s.
Muhova 13, 160 00 Praha 6
tel. +420 775 065 435, info@peskymestem.cz
Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.

záměr: **BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY
TANEČNÍ CENTRUM PRAHA - KONZERVATOŘ, Z.Ú.
DOPRAVNÍ STUDIE**

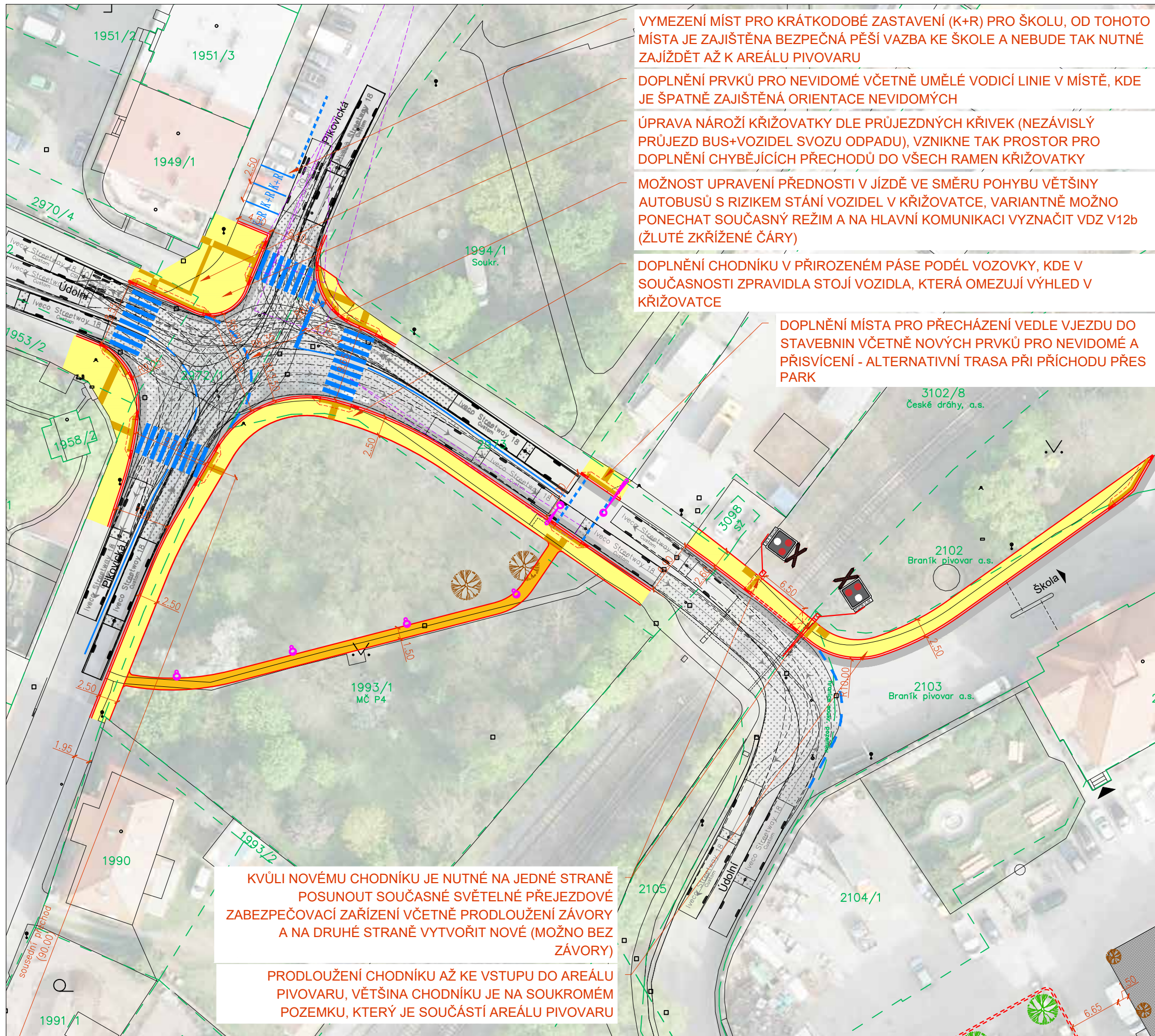
příloha: **NÁVRHY - MÍSTO 1
PROVĚŘENÍ BĚŽNÝCH VLEČNÝCH KŘIVEK**

formát: A3 datum: 3 / 12 / 2025
měřítko: 1 : 500 číslo přílohy: **D.1.2.6**

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - TANEČNÍ CENTRUM PRAHA

NÁVRHY ~ MÍSTO 1 ulice Údolní

PROVĚŘENÍ VLEČNÝCH KŘIVEK - VÝLUKY A ZATAHOVÁNÍ



VYMEZENÍ MÍST PRO KRÁTKODOBÉ ZASTAVENÍ (K+R) PRO ŠKOLU, OD TOHOTO MÍSTA JE ZAJIŠTĚNA BEZPEČNÁ PĚŠÍ VAZBA KE ŠKOLE A NEBUDE TAK NUTNÉ ZAJÍZDĚT AŽ K AREÁLU PIVOVARU

DOPLNĚNÍ PRVKŮ PRO NEVIDOMÉ VČETNĚ UMĚLÉ VODICÍ LINIE V MÍSTĚ, KDE JE ŠPATNĚ ZAJIŠTĚNÁ ORIENTACE NEVIDOMÝCH

ÚPRAVA NÁROŽÍ KŘIŽOVATKY DLE PRŮJEZDNÝCH KŘIVEK (NEZÁVISLÝ PRŮJEZD BUS+VOZIDEL SVOZU ODPADU), VZNIKNE TAK PROSTOR PRO DOPLNĚNÍ CHYBĚJÍCÍCH PŘECHODŮ DO VŠECH RAMEN KŘIŽOVATKY

MOŽNOST UPRAVENÍ PŘEDNOSTI V JÍZDĚ VE SMĚRU POHYBU VĚTŠINY AUTOBUSŮ S RIZIKEM STÁNÍ VOZIDEL V KŘIŽOVATCE, VARIANTNĚ MOŽNO PONECHAT SOUČASNÝ REŽIM A NA HLAVNÍ KOMUNIKACI VYZNAČIT VDZ V12b (ŽLUTÉ ZKŘÍŽENÉ ČARY)

DOPLNĚNÍ CHODNÍKU V PŘIROZENÉM PÁSE PODÉL VOZOVKY, KDE V SOUČASNOSTI ZPRAVIDLA STOJÍ VOZIDLA, KTERÁ OMEZUJÍ VÝHLED V KŘIŽOVATCE

DOPLNĚNÍ MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ VEDLE VJEZDU DO STAVEBNIN VČETNĚ NOVÝCH PRVKŮ PRO NEVIDOMÉ A PŘISVÍCENÍ - ALTERNATIVNÍ TRASA PŘI PŘÍCHODU PŘES PARK

KVŮLI NOVÉMU CHODNÍKU JE NUTNÉ NA JEDNÉ STRANĚ POSUNOUT SOUČASNÉ SVĚTELNÉ PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ VČETNĚ PRODLOUŽENÍ ZÁVORY A NA DRUHÉ STRANĚ VYTVOŘIT NOVÉ (MOŽNO BEZ ZÁVORY)

PRODLOUŽENÍ CHODNÍKU AŽ KE VSTUPU DO AREÁLU PIVOVARU, VĚTŠINA CHODNÍKU JE NA SOUKROMÉM POZEMKU, KTERÝ JE SOUČÁSTÍ AREÁLU PIVOVARU

1. Ve stavební variantě je pěší propojení areálu pivovaru s okolím řešeno pomocí prodloužení chodníku podél severní hrany ulice Údolní a doplnění přecházení. A to ve směru od Modřanské, ale i při přístupu přes park.
2. Křižovatka Údolní x Pikovická je stavebně řešena tak, aby umožňovala bezpečný všesměrový průchod - doplnění přechodů pro chodce na všech 4 ramenech. Navíc se zde dají doplnit prvky pro nevidomé a celé řešení křižovatky je bezbariérové.
3. Je zajištěn nezávislý průjezd pro kloubové autobusy mezi ul. Údolní a jižním ramenem Pikovické.
4. Současná cesta přes park je obnovena, s doplněným osvětlením a s návazností na místo pro přecházení v ulici Pikovická. Ve stavební variantě je preferováno řešení, kde pěší vazby lépe odpovídají městskému prostředí (důraz na doplnění bezpečného přecházení v křižovatkách)

LEGENDA

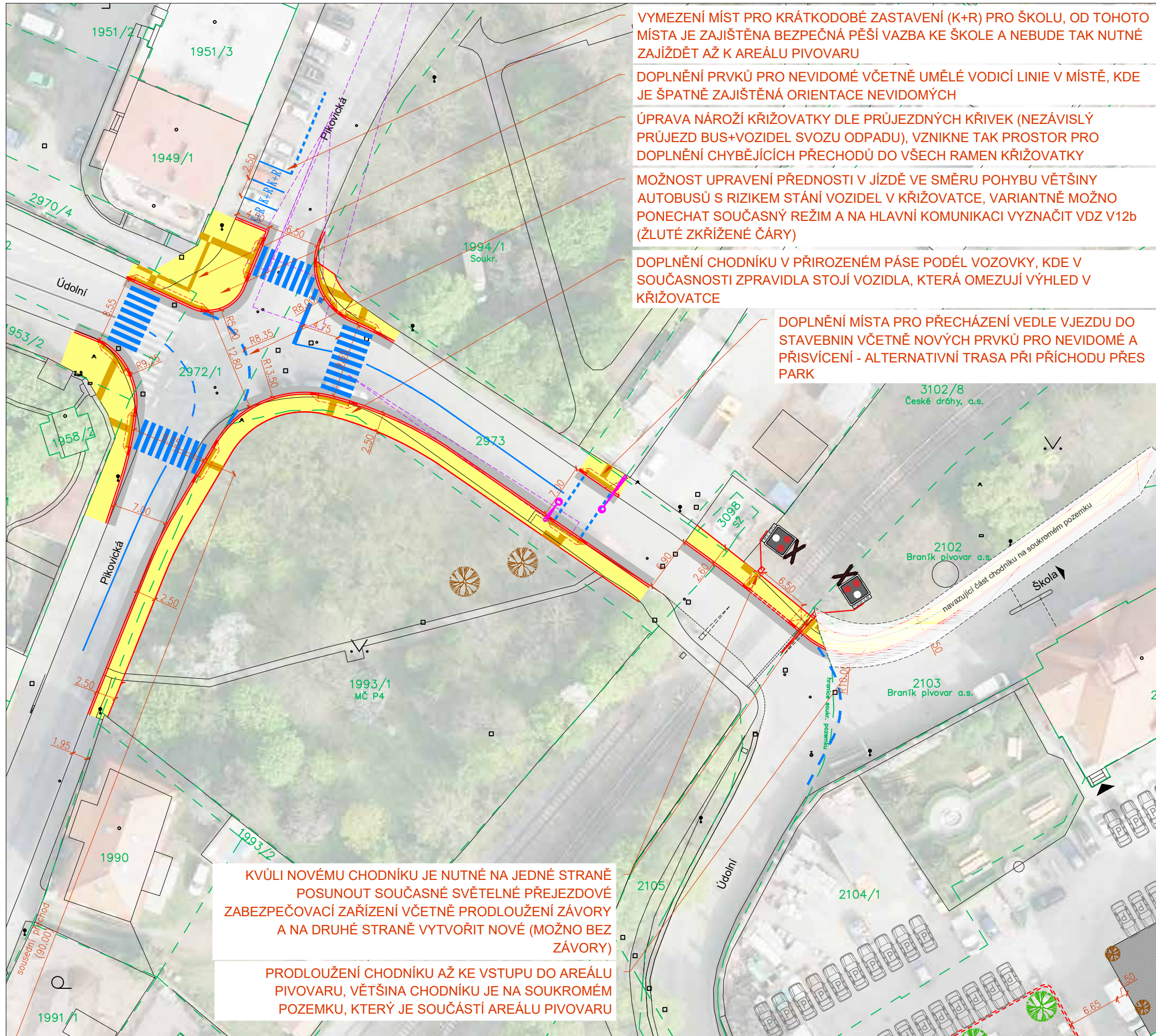
- současná hrana
- současné značení
- nový obrubník / hrana
- nové vodorovné dopravní značení (barva bílá / červená / žlutá)
- nové prvky pro nevidomé (varovné a signální pásy)
- úpravy součástí jiné projektové dokumentace
- nová vozovka - asfalt
- nová vozovka - dlažba
- nový chodník / chodníkový přejezd
- nový pochozí povrch (mlat / mech. zpevněné kamenivo)
- travnatá plocha
- vlečná křivka největšího rozměrného vozidla
- rozhledy / rozhledové trojúhelníky
- nový stožár veřejného osvětlení (přisvícení přechodu)
- současný strom

mapový podklad: IPR, © Přispěvatelé OpenStreetMap

objednatel studie:	Magistrát hlavního města Prahy Odbor dopravy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 č. OBJ/29/03/005244/2025	
zhotovitel studie:	Syrový - dopravní ateliér, s.r.o. Bruselská 266/14, 120 00 Praha 2 Jednatel: Ing. Květoslav Syrový tel. +420 731 701 027, syrovky.k@gmail.com vypracoval: Ing. Květoslav Syrový, Ing. Petr Kohout	
koordinátor programu Bezpečné cesty do školy:	Pěšky městem, z.s. Mouchova 13, 160 00 Praha 6 tel. +420 775 065 435, info@peskymestem.cz Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.	
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY TANEČNÍ CENTRUM PRAHA - KONZERVATOŘ, Z.Ú. DOPRAVNÍ STUDIE	
příloha:	NÁVRHY - MÍSTO 1 PROVĚŘENÍ VLEČNÝCH KŘIVEK - VÝLUKY A ZATAHOVÁNÍ	
formát:	A3	datum: 3 / 12 / 2025
měřítko:	1 : 500	číslo přílohy: D.1.2.7

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - TANEČNÍ CENTRUM PRAHA

NÁVRHY ~ MÍSTO 1 ulice Údolní STAVEBNÍ ŘEŠENÍ



VYMEZENÍ MÍST PRO KRÁTKODOBÉ ZASTAVENÍ (K+R) PRO ŠKOLU, OD TOHOTO MÍSTA JE ZAJIŠTĚNA BEZPEČNÁ PĚŠÍ VAZBA KE ŠKOLE A NEBUDE TAK NUTNÉ ZAJÍZDĚT AŽ K AREÁLU PIVOVARU

DOPLNĚNÍ PRVKŮ PRO NEVIDOMÉ VČETNĚ UMĚLÉ VODICÍ LINIE V MÍSTĚ, KDE JE ŠPATNĚ ZAJIŠTĚNÁ ORIENTACE NEVIDOMÝCH

ÚPRAVA NÁROŽÍ KŘÍŽOVATKY DLE PRŮJEZDNÝCH KŘIVEK (NEZÁVISLÝ PRŮJEZD BUS+VOZIDEL SVOZU ODPADU), VZNIKNE TAK PROSTOR PRO DOPLNĚNÍ CHYBĚJÍCÍCH PŘECHODŮ DO VŠECH RAMEN KŘÍŽOVATKY

MOŽNOST UPRAVENÍ PŘEDNOSTI V JÍZDĚ VE SMĚRU POHYBU VĚTŠINY AUTOBUSŮ S RIZIKEM STÁNÍ VOZIDEL V KŘÍŽOVATCE, VARIANTNĚ MOŽNO PONECHAT SOUČASNÝ REŽIM A NA HLAVNÍ KOMUNIKACI VYZNAČIT VDZ V12b (ŽLUTÉ ZKŘÍŽENÉ ČARY)

DOPLNĚNÍ CHODNÍKU V PŘIROZENÉM PÁSE PODÉL VOZOVKY, KDE V SOUČASNOSTI ZPRAVIDLA STOJÍ VOZIDLA, KTERÁ OMEZUJÍ VÝHLED V KŘÍŽOVATCE

DOPLNĚNÍ MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ VEDLE VJEZDU DO STAVEBNIN VČETNĚ NOVÝCH PRVKŮ PRO NEVIDOMÉ A PŘISVÍCENÍ - ALTERNATIVNÍ TRASA PŘI PŘÍCHODU PŘES PARK

KVŮLI NOVÉMU CHODNÍKU JE NUTNÉ NA JEDNÉ STRANĚ POSUNOUT SOUČASNÉ SVĚTELNÉ PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ VČETNĚ PRODLOUŽENÍ ZÁVORY A NA DRUHÉ STRANĚ VYTVOŘIT NOVÉ (MOŽNO BEZ ZÁVORY)

PRODLOUŽENÍ CHODNÍKU AŽ KE VSTUPU DO AREÁLU PIVOVARU, VĚTŠINA CHODNÍKU JE NA SOUKROMÉM POZEMKU, KTERÝ JE SOUČÁSTÍ AREÁLU PIVOVARU

LEGENDA

- současná hrana
- současné značení
- nový obrubník / hrana
- nové vodorovné dopravní značení (barva bílá / červená / žlutá)
- nové prvky pro nevidomé (varovné a signální pásy)
- úpravy součástí jiné projektové dokumentace
- nová vozovka - asfalt
- nová vozovka - dlažba
- nový chodník / chodníkový přejezd
- nový pochozí povrch (mlat / mech. zpevněné kamenivo)
- travnatá plocha
- vlečná křivka největšího rozměrného vozidla
- rozhledy / rozhledové trojúhelníky
- nový stožár veřejného osvětlení (přisvícení přechodu)
- současný strom

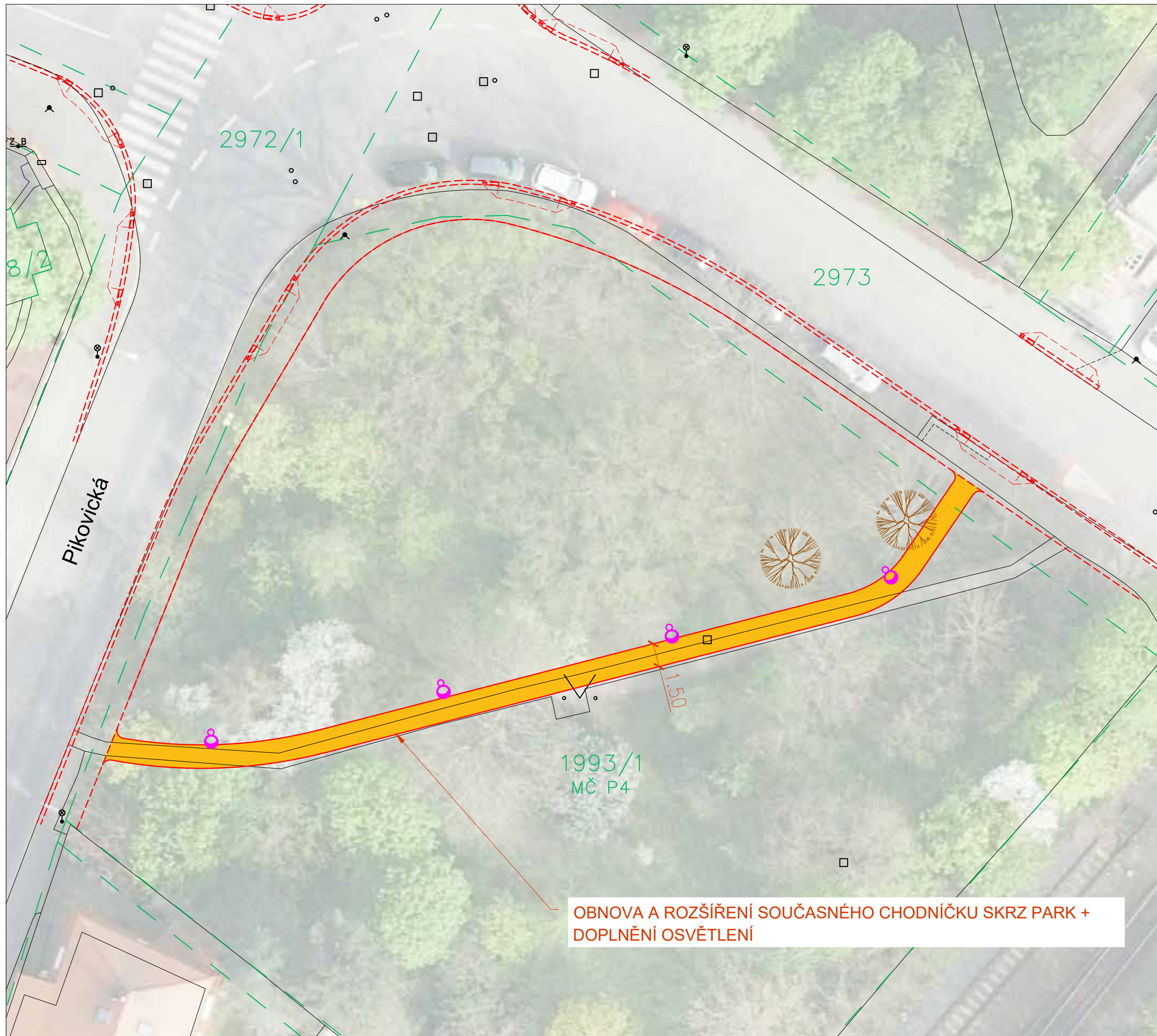
mapový podklad: IPR, © Příspěvatelé OpenStreetMap

objednatel studie:	Magistrát hlavního města Prahy Odbor dopravy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 č. OBJ/29/03/005244/2025	
zhotovitel studie:	Syrový - dopravní ateliér, s.r.o. Bruselská 266/14, 120 00 Praha 2 Jednatel: Ing. Květoslav Syrový tel. +420 731 701 027, syrový.k@gmail.com vypracoval: Ing. Květoslav Syrový, Ing. Petr Kohout	
koordinátor programu Bezpečné cesty do školy:	Pěšky městem, z.s. Muhova 13, 160 00 Praha 6 tel. +420 775 065 435, info@peskymestem.cz Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.	
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY TANEČNÍ CENTRUM PRAHA - KONZERVATOŘ, Z.Ú. DOPRAVNÍ STUDIE	
příloha:	NÁVRHY - MÍSTO 1 STAVEBNÍ ŘEŠENÍ - MHMP	
formát:	A3	datum: 3 / 12 / 2025
měřítko:	1 : 500	číslo přílohy: D.1.2.8

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - TANEČNÍ CENTRUM PRAHA

NÁVRHY ~ MÍSTO 1 ulice Údolní STAVEBNÍ ŘEŠENÍ

B5 'HvHC'GHI 57 =>GCI 'NC6F5N9BMDCI N9' DF5JMJ
D5F?I 'fA 'DF5<5'(LZ?H9Fv'D áAC'B5J5N >áb5
i DF5JMDC8v@ @79i 8C@Bá5'? pCJ5H?Mi 8C@BáL
D?CJ7?á 'fA<ADL'



LEGENDA

- současná hrana
- současně značení
- nový obrubník / hrana
- nové vodorovné dopravní značení (barva bílá / červená / žlutá)
- nové prvky pro nevidomé (varovné a signální pásy)
- úpravy součástí jiné projektové dokumentace
- nová vozovka - asfalt
- nová vozovka - dlažba
- nový chodník / chodníkový přejezd
- nový pochozí povrch (mlat / mech. zpevněné kamenivo)
- travnatá plocha
- vlečná křivka největšího rozměrného vozidla
- rozhledy / rozhledové trojúhelníky
- nový stožár veřejného osvětlení (přisvícení přechodu)
- současný strom

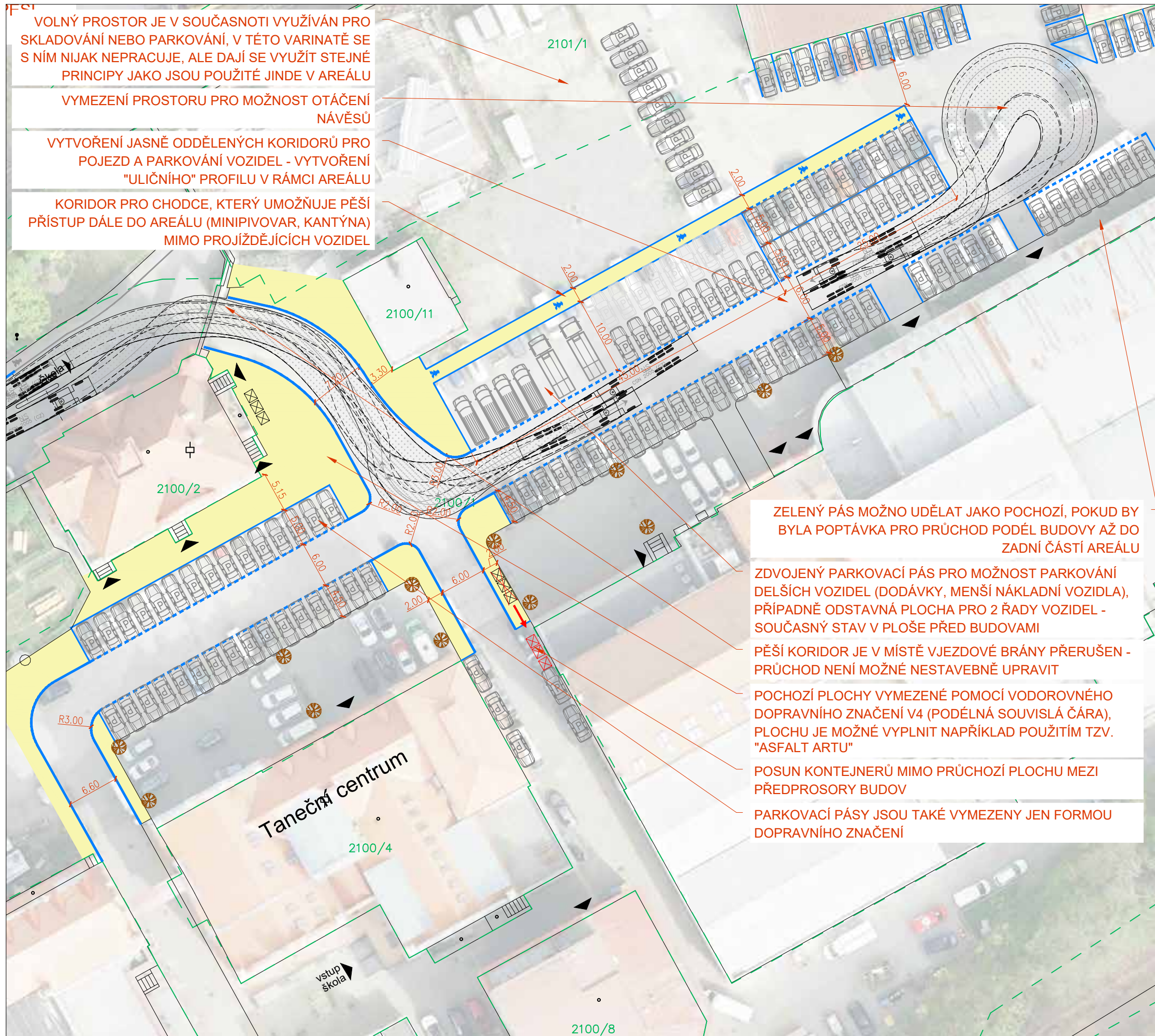
mapový podklad: IPR, © Přispěvatelé OpenStreetMap

objednatel studie:	Magistrát hlavního města Prahy Odbor dopravy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 č. OBJ/29/03/005244/2025	
zhotovitel studie:	Syrový - dopravní ateliér, s.r.o. Bruselská 266/14, 120 00 Praha 2 Jednatel: Ing. Květoslav Syrový tel. +420 731 701 027, syrovky.k@gmail.com vypracoval: Ing. Květoslav Syrový, Ing. Petr Kohout	
koordinátor programu Bezpečné cesty do školy:	Pěšky městem, z.s. Muchova 13, 160 00 Praha 6 tel. +420 775 065 435, info@peskymestem.cz Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.	
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY TANEČNÍ CENTRUM PRAHA - KONZERVATOŘ, Z.Ú. DOPRAVNÍ STUDIE	
příloha:	NÁVRHY - MÍSTO 1 STAVEBNÍ ŘEŠENÍ - MČ	
formát:	A3	datum: 3 / 12 / 2025
měřítko:	1 : 250	číslo přílohy: D.1.2.9

**OBNOVA A ROZŠÍŘENÍ SOUČASNÉHO CHODNÍČKU SKRZ PARK +
DOPLNĚNÍ OSVĚTLENÍ**

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - TANEČNÍ CENTRUM PRAHA

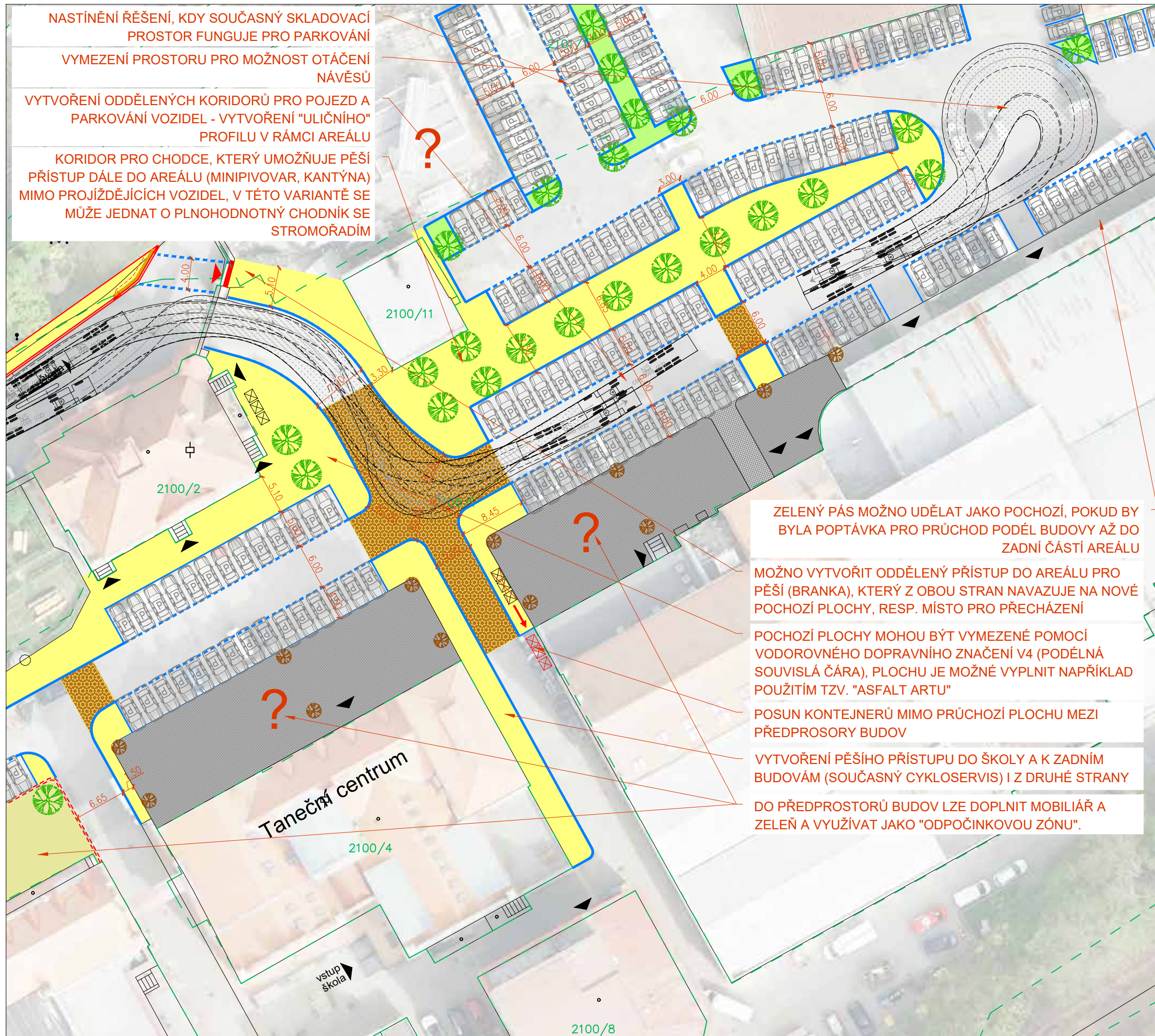
NÁVRHY ~ MÍSTO 2 areál branického pivovaru NESTAVEBNÍ ŘEŠENÍ



1. Úpravy vnitřního areálu branického pivovaru mají za cíl naznačit koridory pro pěší formou vodorovného dopravního značení, případně využitím různých forem tzv. "asfalt artu". Tím dojde k zajištění bezpečných pěších vazeb do školy - nebude nutné procházet mezi zaparkovanými vozidly a přecházet pojižděný prostor v místech bez adekvátních rozhledů.
2. Vymezením ploch pro pěší/jedoucí vozidla/parkování dojde ke zpřehlednění prostoru s možností následné kultivace s ohledem na potřeby areálu.
3. Zajištění otáčení nákladních vozidel (včetně návěsů) v areálu.
4. Návrh především nastiňuje principy řešení areálu, pro finální návrh je potřeba znát všechny aktuální požadavky na využití ploch a vhodně se jim přizpůsobit.

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - TANEČNÍ CENTRUM PRAHA

NÁVRHY ~ MÍSTO 2 areál branického pivovaru KOMPLEXNÍ ŘEŠENÍ MOŽNÉ PROVEDENÍ NESTAVEBNÍMI I STAVEBNÍMI ÚPRAVAMI



NASTÍNĚNÍ ŘEŠENÍ, KDY SOUČASNÝ SKLADOVACÍ PROSTOR FUNGUJE PRO PARKOVÁNÍ
VYMEZENÍ PROSTORU PRO MOŽNOST OTÁČENÍ NÁVĚSŮ
VYTVOŘENÍ ODDĚLENÝCH KORIDORŮ PRO POJEZD A PARKOVÁNÍ VOZIDEL - VYTVOŘENÍ "ULIČNÍHO" PROFILU V RÁMCI AREÁLU
KORIDOR PRO CHODCE, KTERÝ UMOŽŇUJE PĚŠÍ PŘÍSTUP DÁLE DO AREÁLU (MINIPIVOVAR, KANTÝNA) MIMO PROJÍZDĚJÍCÍCH VOZIDEL, V TÉTO VARIANTĚ SE MŮŽE JEDNAT O PLNOHODNOTNÝ CHODNÍK SE STROMOŘADÍM

ZELENÝ PÁS MOŽNO UDĚLAT JAKO POCHOZÍ, POKUD BY BYLA POPTÁVKA PRO PRŮCHOD PODÉL BUDOVY AŽ DO ZADNÍ ČÁSTI AREÁLU

MOŽNO VYTVOŘIT ODDĚLENÝ PŘÍSTUP DO AREÁLU PRO PĚŠÍ (BRANKA), KTERÝ Z OBOU STRAN NAVAZUJE NA NOVÉ POCHOZÍ PLOCHY, RESP. MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ

POCHOZÍ PLOCHY MOHOU BÝT VYMEZENÉ POMOCÍ VODOROVNÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V4 (PODÉLNÁ SOUVISLÁ ČÁRA), PLOCHU JE MOŽNÉ VYPLNIT NAPŘÍKLAD POUŽITÍM TZV. "ASFALT ARTU"

POSUN KONTEJNERŮ MIMO PRŮCHOZÍ PLOCHU MEZI PŘEDPROSORY BUDOV

VYTVOŘENÍ PĚŠÍHO PŘÍSTUPU DO ŠKOLY A K ZADNÍM BUDOVÁM (SOUČASNÝ CYKLOSERVIS) I Z DRUHÉ STRANY

DO PŘEDPROSTORŮ BUDOV LZE DOPLNIT MOBILIÁŘ A ZELEŇ A VYUŽÍVAT JAKO "ODPOČINKOVOU ZÓNU".

LEGENDA

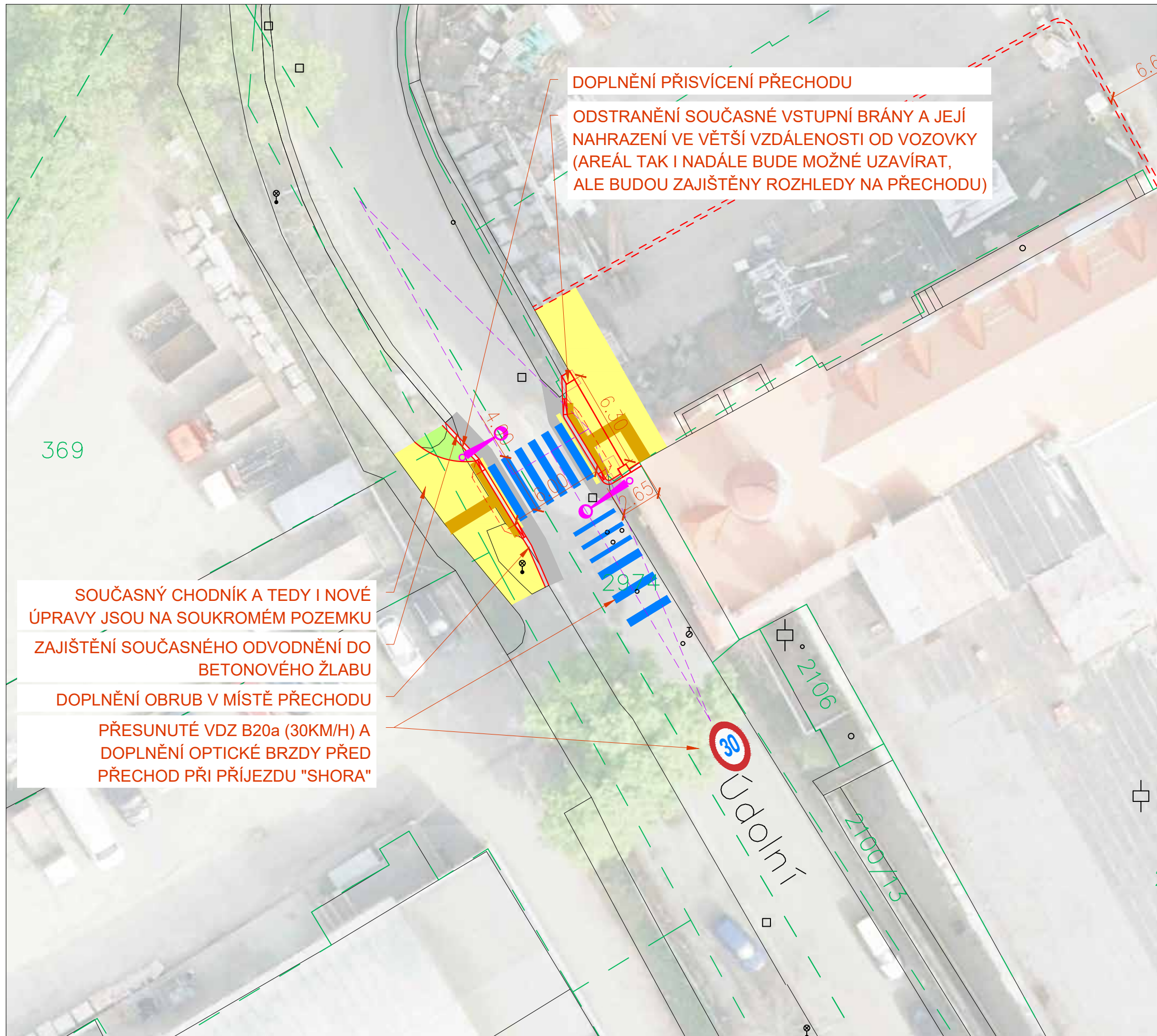
- současná hrana
- současné značení
- nový obrubník / hrana
- nové vodorovné dopravní značení (barva bílá / červená / žlutá)
- nové prvky pro nevidomé (varovné a signální pásy)
- úpravy součástí jiné projektové dokumentace
- nová vozovka - asfalt
- nová vozovka - dlažba
- nový chodník / chodníkový přejezd
- nový pochozí povrch (mlat / mech. zpevněné kamenivo)
- travnatá plocha
- vlečná křivka největšího rozměrného vozidla
- rozhledy / rozhledové trojúhelníky
- nový stožár veřejného osvětlení (přisvícení přechodu)
- současný strom

mapový podklad: IPR, © Přispěvatelé OpenStreetMap

objednatel studie:	Magistrát hlavního města Prahy Odbor dopravy Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1 č. OBJ/29/03/005244/2025	
zhotovitel studie:	Syrový - dopravní ateliér, s.r.o. Bruselská 266/14, 120 00 Praha 2 Jednatel: Ing. Květoslav Syrový tel. +420 731 701 027, syrový.k@gmail.com vypracoval: Ing. Květoslav Syrový, Ing. Petr Kohout	
koordinátor programu Bezpečné cesty do školy:	Pěšky městem, z.s. Muhova 13, 160 00 Praha 6 tel. +420 775 065 435, info@peskymestem.cz Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.	
záměr:	BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY TANEČNÍ CENTRUM PRAHA - KONZERVATOŘ, Z.Ú. DOPRAVNÍ STUDIE	
příloha:	NÁVRHY - MÍSTO 2 KOMPLEXNÍ ŘEŠENÍ	
formát:	A3	datum: 3 / 12 / 2025
měřítko:	1 : 500	číslo přílohy: D.2.2

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY - TANEČNÍ CENTRUM PRAHA

NÁVRHY ~ MÍSTO 3 ulice Údolní - západní přístup STAVEBNÍ ŘEŠENÍ



1. V případě otevření areálu ze západní strany (v místě brány bývalé vlečky) je možné doplnit nový přechod pro chodce.
2. K tomu je nutné současnou bránu obnovit a ideálně posunout dále od vozovky, aby zde mohla vzniknout dostatečně velká vyčkávací plocha se zajištěnými rozhledy.
3. Přechod je vhodný doplnit o zpomalovací prvky, především při příjezdu od Hodkoviček ("ze shora").
4. Chodník podél jižní hrany je částečně na soukromém pozemku, stejně tak i jeho navržené úpravy.

LEGENDA

- současná hrana
- současné značení
- nový obrubník / hrana
- nové vodorovné dopravní značení (barva bílá / červená / žlutá)
- nové prvky pro nevidomé (varovné a signální pásy)
- úpravy součástí jiné projektové dokumentace
- nová vozovka - asfalt
- nová vozovka - dlažba
- nový chodník / chodníkový přejezd
- nový pochozí povrch (mlat / mech. zpevněné kamenivo)
- travnatá plocha
- vlečná křivka největšího rozměrného vozidla
- rozhledy / rozhledové trojúhelníky
- nový stožár veřejného osvětlení (přisvícení přechodu)
- současný strom

mapový podklad: IPR, © Přispěvatelé OpenStreetMap

objednatel studie: Magistrát hlavního města Prahy
Odbor dopravy
Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1
č. OBJ/29/03/005244/2025

zhotovitel studie: Syrový - dopravní ateliér, s.r.o.
Bruselská 266/14, 120 00 Praha 2
Jednatel: Ing. Květoslav Syrový
tel. +420 731 701 027, syrový.k@gmail.com
vypracoval: Ing. Květoslav Syrový, Ing. Petr Kohout

koordinátor programu Bezpečné cesty do školy:

Pěšky městem, z.s.
Muchova 13, 160 00 Praha 6
tel. +420 775 065 435, info@peskymestem.cz

Program Bezpečné cesty do školy je podporován hlavním městem Prahou.

záměr: **BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY
TANEČNÍ CENTRUM PRAHA - KONZERVATOŘ, Z.Ú.
DOPRAVNÍ STUDIE**

příloha: **NÁVRHY - MÍSTO 3
STAVEBNÍ ŘEŠENÍ**

formát: A3 datum: 3 / 12 / 2025

měřítko: 1 : 250 číslo přílohy: **D.3**