

Pozitivní reference na realizaci malých okružních křižovatek v Praze 14

Vážený pane doktore Novotný,

rád bych Vám touto cestou poskytl pozitivní zpětnou vazbu ohledně realizace dvou malých okružních křižovatek na území Prahy 14, které byly vybudovány v minulém volebním období mezi lety 2019 a 2021. Konkrétně se jedná o křižovatky Cíglerova x Za Černým mostem a Budovatelská x Sicherova.

Křižovatka Cíglerova x Za Černým mostem:

Tato křižovatka byla dříve velmi problémová kvůli kapacitním potížím, zejména na rameni ulice Za Černým mostem, kde byla značka "Dej přednost v jízdě". Vozidla zde musela dávat přednost všem ostatním směrům, což vedlo k dlouhým zpožděním. Navíc byla tato křižovatka nepřehledná kvůli špatným rozhledovým podmínkám, způsobeným blízkostí mostu opatřeného zábradlím. Realizace okružní křižovatky výrazně zlepšila průjezdnost i bezpečnost, a to i pro vozidla MHD, jejichž průjezdnost byla předem otestována.

Křižovatka Budovatelská x Sicherova:

Tato křižovatka vyřešila problém s přímou hlavní silnicí, na které byla dříve překračována povolená rychlost. Zdejší přechod pro chodce byl nebezpečný, a provizorní zpomalovací polštáře nebyly optimálním řešením. Po vybudování okružní křižovatky se situace výrazně zlepšila a problematické zpomalovací polštáře mohly být odstraněny. Přechod pro chodce se stal bezpečnějším díky středovému ostrůvku, levá odbočení do sídliště jsou plynulejší a přímé směry byly přirozeně zpomaleny, což přispělo k bezpečnosti.

Obě křižovatky jsou nyní výrazně přehlednější, s lepšími rozhledovými poměry. První křižovatka se nyní lépe vypořádává s kapacitními požadavky ve špičkách, zatímco druhá křižovatka ukázala, že okružní křižovatky jsou vhodné i pro místa s asymetrickým zatížením jednotlivých ramen. Tato zkušenost zároveň bourá často opakované dogma, že tyto křižovatky nejsou vhodné tam, kde nejsou intenzity na jednotlivých ramenech kapacitně srovnatelné.

V obou případech se jednalo o nestavební opatření, které bylo realizováno pomocí dopravního značení a dopravního zařízení. Díky opatření obecné povahy nebylo nutné

vstupovat do stavebního řízení, což je velkou výhodou jak kvůli rychlosti realizace, tak i kvůli finančním nákladům. Pokud se křižovatka vejde do stávajících obrub a není nutné provádět stavební zásahy, je možné ji po určitou dobu takto vyzkoušet a až poté, co se prověří, že plně vyhovuje, ji realizovat do stavební podoby.

S odstupem několika let mohu s jistotou říct, že se jednalo o vhodná opatření, která Praze 14 dopravně významně pomohla. S čistým svědomím mohu tyto křižovatky doporučit i dalším městům.

S pozdravem



Ing. Petr Hukal, DiS., Ph.D.
zastupitel, předseda dopravní komise

Městská část Praha 14

Bratří Venclíků 1073, 19821 Praha 9
Tel: 724 464 403 | Petr.Hukal@praha14.cz | www.praha14.cz