

Proč městská část nesouhlasí s rozšířením přístavu

Návaznost na článek z titulní strany

Současné přístavní molo přístavu bylo při povodni cca 2 m pod vodou. Okolní polnosti, kam by se přístav měl rozšiřovat, jsou však o 2-3 m níže než je přístavní molo. V případě rozšíření by vznikla tedy hráz napříč údolím o 2-3 m vyšší než je dnešní terén, neboť přístavní jeřáby musí mít vodorovnou kolejovou dráhu. Stejně tak vlečka by si i mimo prostor přístavu vyžadovala zvýšení terénu. To by znamenalo podstatné přehrazení údolí, které by se projevilo zvýšením hladiny u Radotína, zejména při 20-ti až 50-ti letých vodách, kdy by přístavní molo ještě nebylo zaplaveno. Využití přístavu jako kontejnerové překladiště znamená ukládání kontejnerů ve dvou i více vrstvách, které při rychlosti povodňové vody nelze odvézt. Ty rovněž působí jako překážka usměrňující proudění vody a mírné zvýšení její hladiny. Nelze vyloučit ani odplavení kontejnerů a ohrožení jiných staveb, jak jsme byli svědky u stavebních buněk při srpnové povodni 2002. Vlečka

by si vyžádala mimoúrovňové křížení s dopravně zatíženou ulicí Výpadovou, což by znamenalo zčásti násep a nákladný most, včetně sjezdu do ulice Preštínské. Přístav by přetnul celou rekreační oblast a svým provozem, kde se předpokládá i kotvení lodí a jejich opravy, by ji zcela znehodnotil. Terminálový přístav v Radotíně by znamenal nákladní loďní provoz přes celou Prahu, nehledě na nutnost rozšíření některých zdymadlových komor. Ve spojení se skutečností, že přístav leží v oblasti 1. ochranného pásma Podolské vodárny, není tento návrh rozhodně ekologickým přínosem pro celou Prahu.

Navrhujeme a požadujeme proto využít tuto oblast maximálně pro rekreaci Pražanů s doprovodnými, zejména sportovními stavbami, vyhovujícími stavebně i dispozičně okolnímu záplavovému území tak, že oblast by mohla být plně využívána k rekreaci.

Ing. Jiří Holub

V minulých dnech jste se z denního tisku dozvěděli statistické údaje o vývoji dopravní nehodovosti v hlavním městě v roce 2003, které byly potěšující: ubylo dopravních nehod (o 0,8%), usmrcených (o 20,7%), těžce i lehce zraněných osob a i hmotná škoda byla nižší. Jaká byla v roce 2003 nehodovost v našem správním obvodu?

Jednoznačně nejvíce nehod se v Praze 16 stalo na Strakonické ulici v Lahovicích, a to v souvislosti s rekonstrukcí Lahovického mostu - celkem 58 nehod (v roce 2002 „jen“ 39). Je to více nehod, než kolik se stalo třeba na křižovatce Bulhar (51) nebo v Argentinské ulici (32).

Nejsmutnější statistikou je přehled dopravních nehod s usmrcením. V celé Praze zemřelo při nehodách celkem 65 osob (z toho 23 řidičů, 14 spolujezdců, 1 cyklista a 27 chodců), v Praze 16 celkem 5 osob:

- 1 spolujezdec (v ul. Pod Lochkovem ve směru od Novořeporyjské do Radotína),
- 1 cyklista (v ul. K Přehradám ve směru z centra za kamenolomem - nehodu zavinil řidič, který z místa havárie ujel)
- 3 chodci (1 chodec na přechodu pro

Dopravní nehodovost v roce 2003

chodce na náměstí Osvoboditelů u školky - nehodu zavinil řidič, 1 chodec na železničním přejezdu ve Velké Chuchli usmrcen vlakem, 1 chodec na Strakonické ve směru z centra za sjezdem na Zbraslav - nehodu zavinil řidič osobního vozu jedoucího nepřiměřenou rychlostí).

Zvláštní zřetel je v posledních letech kladen na nehody chodců. V Praze 16 se v minulém roce stalo 15 nehod, jejichž účastníky byli chodci - v Radotíně 8, na Zbraslavi 3, ve Velké Chuchli 3 a v Lipencích 1. Při nich došlo ke 3 úmrtím (viz. výše), 4 těžkým a 8 lehkým zraněním. 6 z 15 nehod nezavinil řidič vozidla, naopak ve 3 případech je hlavní příčinou nehody nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu.

Možná si nyní položíte otázku, zda je tento přehled nějak užitečný, zda se něco změní, když se někde stane dopravní nehoda? Odpověď je ano:

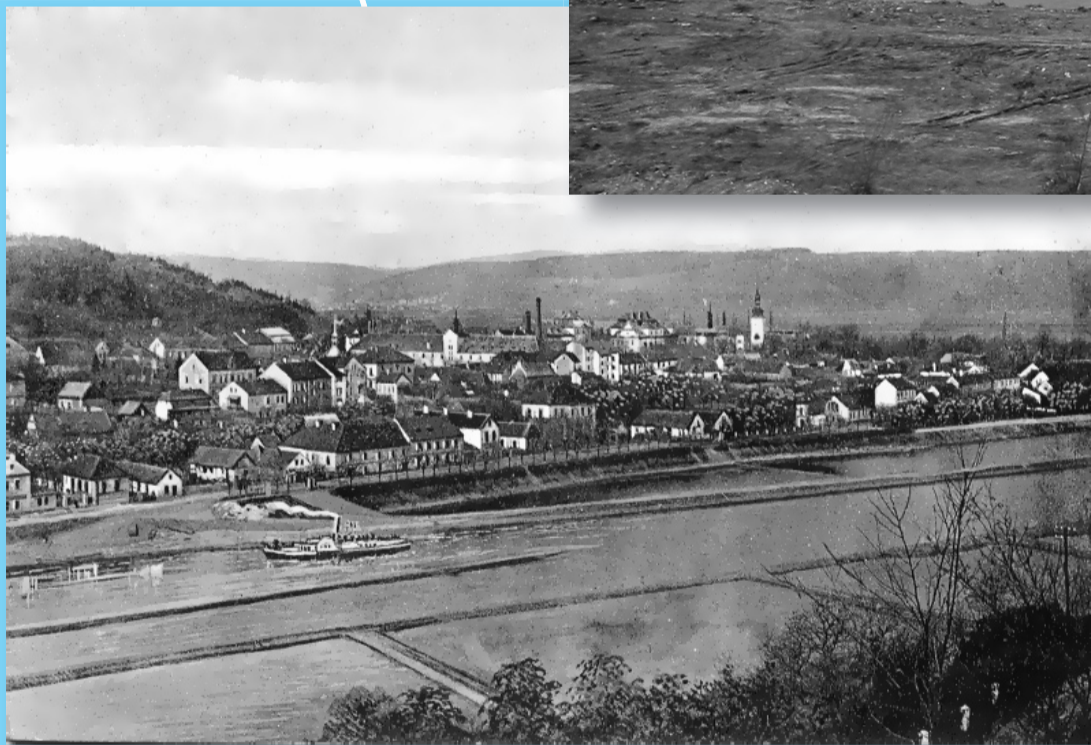
už v průběhu minulého roku byl na mnoha přechodech pro chodce umístěn retroreflexní žlutozelený fluorescenční podklad značky „Přechod pro chodce“, některé přechody na hlavních komunikacích byly přisvíceny, přibýly zpomalovací prahy. Na přechodu pro chodce na náměstí Osvoboditelů bylo vedle zvýraznění svíslého značení a přisvícení ještě provedeno vodorovné značení „Děti“ a „Optická psychologická brzda“.

Samotné dopravní značení ale samo o sobě nemůže (s výjimkou zpomalovacích prahů) zabránit bezohlednému chování účastníků silničního provozu. Proto očekáváme mnohem tvrdší přístup především republikové policie, který by měl být letos podpořen i významnými změnami v pravomocích policistů (např. možnost odebrání řidičského průkazu) a v postizích za závažné přestupky (vyšší pokuty, bodový systém). A městská policie uvažuje o pořízení radaru pro správní obvod Prahy 16.

Ing. Pavel Jirásek



objektiv
nsd?



Velkých změn doznalo na Zbraslavi vltavské nábřeží a další přilehlé lokality, kde ještě v dobách poměrně nedávných bývaly zahrady či pole a dnes se tam tyčí rodinné domy a honosné vily. Snímky, pořízené většinou od Závisti na pravém břehu Vltavy, nám ukazují vesměs spodní část Zbraslavi, okolí náměstí se zámek, kostelem sv. Jakuba, budovou bývalého pivovaru a domy podél hlavních ulic - Žitavského, K Přehradám (hotel Praha - dnes knihovna či hospoda U přístavu) a Elišky Přemyslovny. Na fotkách je vidět i dominanta Zbraslavi, kopec Havlín s kostelíkem sv. Havla na vrcholu. I tam už ukrajují zeleň lesa nové ulice.

