

NÁZEV AKCE:	Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo), varianta nadjezd
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Projednání s MČ Praha-Velká Chuchle a IPR
DATUM:	11. dubna 2022
MÍSTO:	Úřad MČ Praha-Velká Chuchle
ÚČASTNÍCI:	Správa železnic, SUDOP PRAHA a.s., MČ Praha-Velká Chuchle, IPR
ZAZNAMENAL:	Miroslav Krsek

Předmětem jednání byly podmínky pro stavební řízení stavby „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo), varianta nadjezd“. Jde o dokumenty:

- Nesouhlasné vyjádření se záměrem značka 21/008141/204 a 18089/21 z 22.2.2022
- Souhlas se záměrem od MČ značka 22/000622/204 a 395/2022 z 16.3.2022

Závěrem jednání je, že Správa železnic požádá o stavební povolení se stávající dokumentací. Během procesu stavebního povolení SŽ zpracuje architektonickou studii pro úpravy některých prvků projektu dle zápisu níže (ale s podmínkou zachování platného územního rozhodnutí!). Dále bude probíhat diskuze ohledně dopravních pruhů a cyklopruhů. Případné změny z architektonické studie nebo projednávání dopravního řešení budou Správou železnic do projektu zapracovány.

Podmínky IPR

1. Silniční nadjezd požadujeme řešit jako v maximální možné míře odlehčenou (subtilní) konstrukci bez výrazných podpůrných konstrukcí masivního vzhledu. Náležitou pozornost je třeba věnovat i architektonickému výrazu veškerých prvků stavby, zejména zábradlí a integrovanému osvětlení. Nadjezd je umísťován v bezprostředním kontaktu se stávající zástavbou a bude tak pohledově velmi exponovaným inženýrským dílem.

Odpověď projektanta: Z důvodu maximální snahy o subtilnost konstrukce tvoří nosnou konstrukci železobetonová předpjatá deska. Nutné rozměry byly ověřeny statickým výpočtem. V příčném směru je nosná konstrukce na krajích zkosená, tak aby opticky vytvářela dojem nižší konstrukce. Hlavní nosná část je v příčném řezu mostu ve střední části nad podpěrou. V krajních, pohledově nejvíce exponovaných částech, je výška profilu stlačena na minimum, profil končí římsou. Na nosnou konstrukci navazují pilíře tvarované tak, aby navazovaly na příčný řez nosné konstrukce.

Dle předložené dokumentace nedošlo k výraznějšímu posunu, stavba nadále působí technicistním dojmem dálničního mostu. Mostní konstrukce je značně masivní a nesplňuje požadavek na subtilitu či jiné vizuální řešení, které stavební dílo integruje do rezidenčního prostředí Chuchle. Konstrukce řeší pouze utilitární požadavek na převedení automobilové dopravy. Nikterak nereaguje na skutečnost, že spoluutváří panorama zastavěného území.

Odpovědný projektant nadjezdu: Pilíře jsou navrženy z betonu „nadstandardní“ pevnostní třídy C45/55. Je třeba vzít v úvahu, že na pilíř je kladeno u tohoto objektu mnoho požadavků. Jedná se o „nestandardně vysoký“ přítlak na podpěru P2, kde krajní pole překračuje značným rozpětím (v poměru k polím navazujícím) čtyřkolejnou železniční trať, z hlediska prostorových poměrů zde (v 1. poli mostu) navíc dochází ke „značnému“ rozšíření nosné konstrukce. Hlavice pilíře je minimalistická pro potřeby umístění ložisek a potřeby zachování minimálního přítlaku do ložiska, dále je zde třeba umístit sadu lisů pro budoucí výměnu ložisek. Z architektonického hlediska je z našeho pohledu nezbytné zachovat tvar všech podpěr shodný, jakékoliv zužování nižších podpěr P5 a P6 v podélném směru by vedlo k



„nepřirozenému“ tvaru hlavice na zúženém tvaru dříku. Rozměry hlavice musí z výše uvedených důvodů (ložiska, lisy) být zachovány.

Realizace podobného typu nadjezdu a jeho estetické působení:



Závěr z jednání: Změny technického řešení mostu nejsou prakticky možné, jak s ohledem na technické řešení, tak s ohledem na územní rozhodnutí. Zástupci IPR nemají na tomto jednání mandát ke stanovisku, bude dáno později.

Osvětlení mostu není do zábradlí integrováno a nadále snižuje už tak úzký chodník až na průchod šířky 1,5 m!

Na jednání bylo ze strany IPR upřesněno, že jde o požadavek integrovat sloupy VO do zábradlí. Dále zábradlí i sloupy VO architektonicky více ztvárnit a zvážít zabudování části osvětlení do zábradlí. Toto osvětlení by bylo ale jen jako doplňkové pro chodník, protože nedokáže normově osvětlit komunikaci, tedy i v tomto případě budou nutné vysoké stožáry osvětlení. Tento požadavek je ze strany investora stavby akceptovaný a řešení bude předmětem architektonického návrhu. Následně bude dokumentace upravena.

V dokumentaci jsou pojednány prvky detailu stavby standardními řešeními včetně ochrany proti dotyku.

Ochrana proti dotyku je v této podobě opět navržena minimalisticky, sítě nezvyšují namáhání konstrukce od účinků větru, jsou prodyšné. Je možné, že návrh ochranné stěny s polykarbonátovými panely by mohla působit estetičtěji a vzdušněji. Na druhou stranu je otázkou, jak dlouhou dobu si polykarbonátový panel udrží svůj původní vzhled („železniční rez“).

Příklad řešení ochrany proti dotyku transparentními polykarbonátovými panely:



Zástupci IPR se kloní k řešení s transparentními panely. Nicméně požadují prověření náhrady těchto zábran na zábradlí variantou vodorovnou přímo nad trakčním vedením. Projektant prověří tuto možnost. Pokud nepůjde vodorovné řešení, bude aplikováno vertikální s transparentními panely.

2. Požadujeme prověřit příslušná protihluková opatření, zejména potřebu výstavby protihlukové stěny v navrhovaném rozsahu. Zvláštní důraz musí být kladen na architektonické ztvárnění této doplňkové stavby v kontextu městské zástavby.

Rozsah navržených protihlukových opatřeních byl ověřen Hlukovou studií, viz část dokumentace B.4.2. Rozsah byl projednán s Hygienickou stanicí HMP. Investor stavby SŽDC nechal zpracovat na Hlukovou studii oponentní hlukovou studii, která navržený rozsah potvrdila.

Zástupci IPR požadují zohlednit ve hlukové studii snížení rychlosti na 30 nebo 40 km/h a použití tichého asfaltu s tím, že nesouhlas TSK s tímto tichým asfaltem je řešitelný komunikací mezi MHMP a TSK.

Vliv na výstupy hlukové studie budou prověřeny, projektant ale předpokládá vliv zanedbatelný. Projektant upozorňuje, že souhlas TSK jako budoucího správce komunikace je nutný.

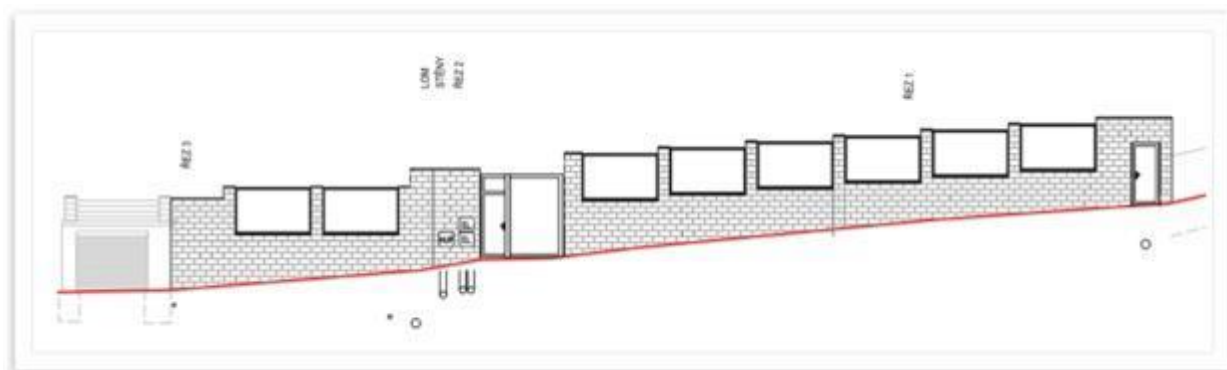
Součástí návrhu jsou protihluková opatření na třech místech. Prvním je úprava již dnes realizované protihlukové stěny u napojení nadjezdu na ulici Mezichuchelská. Ta je složena z ocelových sloupků šedé barvy a hnědých panelů z recyklovaného směsového plastu:



Protože jde o prodloužení stávající PhS, bylo snahou projektanta navržení PhS ze stejného materiálu jako stávající PhS. Bylo však zjištěno, že tento typ akustických panelů již není v nabídce výrobce. Výroba je zahajována pouze při větší ploše stěny, než je zde navrženo. Proto byl návrh materiálu stěny změněn dle požadavku zástupce TSK na betonové akustické panely a ocelové sloupky HEB 180. Vzhledem k zákonu o zadávání veřejných zakázek projekt stavby nemůže předepisovat konkrétní výrobek. Je předepsána barevnost na ocelové sloupky RAL 7032 světle šedá a na akustické panely RAL 6005 mechová zelená. Soklový panel bude v přirozené barvě betonu.

Dalším místem je prodloužení protihlukové stěny podél železniční tratě v místě rušeného přejezdu, zde se předpokládá stejný vzhled jako u prodlužované části (v době zpracování tohoto projektu není prodlužovaná PhS ještě realizována, nejsou tedy známy konkrétní materiály a barevnost).

Posledním místem je protihluková stěna v ulici Nad Drahou, která zároveň plní funkci zděného plotu. Podoba byla projednána s majiteli oplocené nemovitosti, kteří požadovali prosklení:



Dle posledních jednání vlastníci přilehlé nemovitosti změnili názor a nyní, s cílem zabránit svícení vozidel na zahradu, požadují neprůhledné oplocení.

V projektu dále zůstávají u nově navrhované komunikace na severním konci mostu standardní betonové protihlukové stěny, v ulici Nad Drahou projekt též buduje betonové protihlukové stěny na hranici komunikace a zahrad objektů, oboje v rozporu s § 17 PSP. Požadavek nebyl zpracován.

Proč zůstávají v projektu na severní straně standardní stěny bylo vysvětleno, jde jen o dílčí prodloužení stávající stěny vzhledu, který je napadán. Panely nemusí být nutně betonové, po dohodě se správcem TSK lze použít i pryžové, hliníkové. Je ale třeba na úrovni HMP tlačit na TSK, aby tato jiná řešení nebyla z jejich strany odmítána.

Proč je budován protihlukový plot na hranici zahradek je také vysvětleno. §17 PSP připouští protihlukovou stěnu podél železnice. Podél silničních komunikací lze dle § 83 PSP a §169 Stavebního zákona lze umístit protihlukovou stěnu výjimečně. Navržené stěny neohrozí bezpečnost, ochranu zdraví a života osob a sousední pozemky nebo stavby. Navržená protihluková stěna podél zahrady rodinného domu (obrázek výše) byla ztvárněna tak, aby se vzhledově přiblížila co nejvíce vzhledu oplocení. Navíc u této stěny je ze strany majitelky naopak požadováno co největší odclonění od komunikace, jak hlukové, tak optické a majitelka požaduje neprůhlednou podobu oplocení, i z důvodu svícení stětel motorových vozidel do zahrady.

Zástupci IPR požadují protihlukové stěny více architektonicky ztvárnit, přičemž použití stejných nebo podobných materiálů nepovažuje IPR za prioritu. U stěny v ulici Mezichuchelská pak u prodloužení prověřit konstrukci stěny z gabionů. Projektant upozorňuje, že použitá konstrukce musí mít garantovanou zvukovou neprůzvučnost (podobně jako mají například protihlukové panely). U oplocení v ulici Nad Drahou architektonicky více ztvárnit i zděné oplocení doplňované na základě jednání s vlastníky. Není nutný jednotný vzhled u všech vlastníků.

Tento požadavek je ze strany investora stavby akceptován a bude předmětem architektonického návrhu.

3. Požadujeme, aby povrchová úprava opěrných a zárubních stěn byla kamenná, akceptovatelné jsou i gabionové koše. Řešení s použitím přírodních materiálů přispěje k citlivému včlenění stavby do předmětného území.

V řešeném záměru je jedna opěrná zeď podírající novou komunikaci směřující podél tratě na silniční nadjezd (ulice Nad Drahou). Povrch zdi však musí být v souladu s hlukovou studií pohltivý (odraz hluku směrem k ulici pod Slákou). Povrch zdi tak musí být obložen protihlukovou vrstvou (například LIAPOR).

Opěrné a zárubní stěny nesplňují požadavek na požadované materiálové řešení kamenem resp. gabionovou stěnou. Projekt počítá se standardními železobetonovými zdmi, bez jakéhokoli architektonického výrazu. Požadavek nebyl zpracován.

Důvody použití protihlukového obkladu byly vysvětleny. U kamenné zdi tyto požadavky nejsou splněny. U gabionové zdi pouze částečně, je zde ale zase problém se 100% upevněním zábradelního svodidla, kdy by u jeho vylomení došlo k pádu vozidla do kolejí koridorové trati. Gabionová zeď má tlustší konstrukci a nevešly by se za ní všechny inženýrské sítě s logickými požadavky na přístupnost při opravách. Není záruka stejné životnosti s ŽB zdí.

Podobu protihlukového obkladu lze vybírat v součinnosti s IPR s ohledem na architektonický výraz.

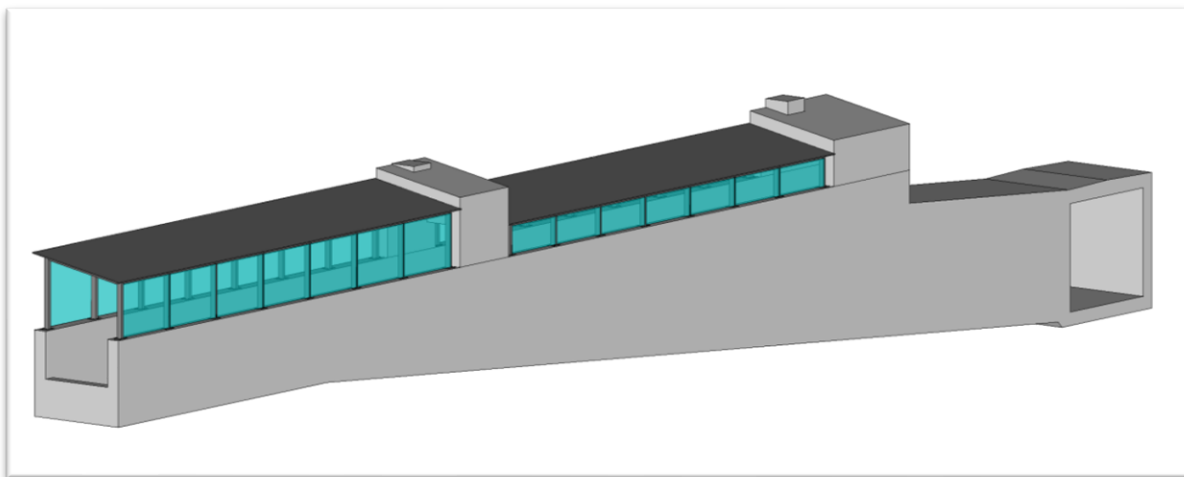
Závěr z jednání: IPR požaduje prověřit obklad ŽB opěrné zdi gabiony kotvenými do této zdi. Projektantovi není známo, že by toto řešení bylo někde použito, pokud IPR ví o takto realizovaném obkladu, prosíme o informaci. IPR požaduje architektonické ztvárnění povrchu opěrné zdi. Tento požadavek je ze strany investora stavby akceptován a bude předmětem architektonického návrhu.

4. Požadujeme nezastřešovat rampu, ústící do ulice Radotínská směrem k železniční zastávce. U obvodové konstrukce zábradlí požadujeme snížit podezdívku na 45 cm nad úroveň chodníku, zábradlí řešit skleněnými prvky. Požadavek na snížení podezdívky se týká i obvodové konstrukce schodišť. Důvodem požadavku je snaha o redukci bariér resp. solitérních staveb bariérového charakteru ve veřejném prostoru.

Nezastřešení rampy by mělo za následek nátok dešťové vody do podchodu a nutnost stálého čerpání, což by musel zajišťovat budoucí majitel – HMP – TSK Praha. Cíle požadavku by ale stejně nebylo dosaženo, neboť na zastřešení lávky je umístěn sloup trakčního vedení a návěstní lávka, které by tak byly uloženy na osamocených železobetonových rámech a celek by působil ještě více solitérně.

Projekt počítá se zastřešením rampy ústící do ulice Radotínská, dále počítá s podezdívkou výšky 1,1 m. Návrh zastřešení počítá s nevhodnými standardními prvky, střešní krytinu tvoří např. trapézový plech. Navržené objekty jsou nevzhledné a bránící průhledu. Požadavek nebyl zapracován.

Podezdívka výška 1,1 metru byla volena s ohledem na bezpečnost a ochranu před vandalismem a před odlétavajícím štěrkem. Trapézový plech na zastřešení má ztužující funkci, při jeho náhradě sklem či jiným transparentním materiálem bude třeba přepočítat statiku a zesílit stojky (celkové přepracování zastřešení). Dále je třeba vzít v úvahu umístění trakčního sloupu a návěstní lávky „na stropě“ zastřešení, které je třeba zachovat. Průhledná střecha působí lehčím dojmem, ale o to více bude kontrastovat masivní ukotvení trakčního vedení i návěstní lávky. Je to daň za co největší posun zastávky směrem k přejezdu – do místa, kde není možno ze stísněných důvodů použít standardní a „lehčí“ řešení.



Závěr z jednání: IPR požaduje prověřit snížení podezdívky na 45 cm nad terén a zastřešení více architektonicky ztvárnit, případně zastřešení změnit na prosklené namísto trapézových plechů.

Stanovisko investora: Vzhled podchodu bude předmětem architektonického návrhu.

5. Požadujeme doplnit cyklo-integrační opatření v hlavním dopravním prostoru. Akceptovatelným řešením je např. ochranný jízdní pruh pro cyklisty. Jeho zřízení navržená šířka vozovky umožňuje.

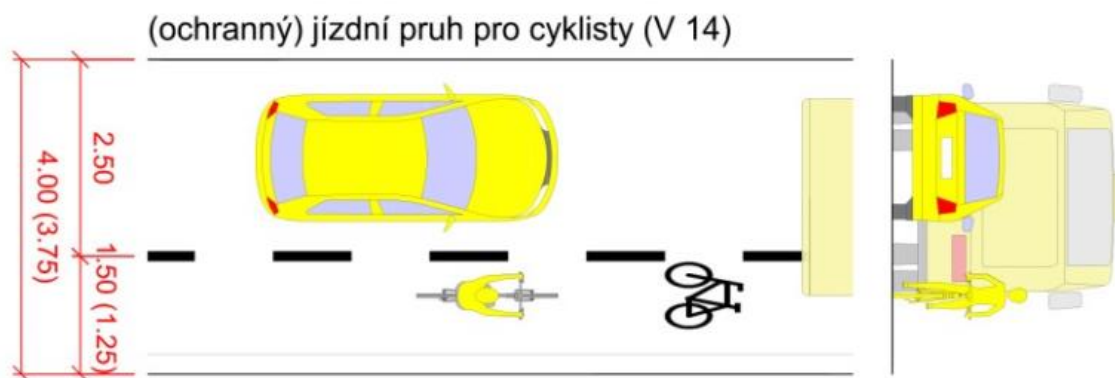
Ochranný pruh je možné zřídit v souladu s TP 179 pouze v úsecích, kde je šířka jízdního pruhu min. 3,75m. Nelze ho tak vzhledem k šířkovým poměrům (pozemkové limity, zastavěné území) zřídit v celém úseku nově navrhované komunikace (minimální šířka jízdního pruhu je 3,50m).

Projekt zcela rezignuje na návrh cyklo-integračních opatření. Veškeré vozovky jsou řešeny bez těchto opatření. Požadujeme doplnit.

V projektové dokumentaci je uvedeno, že provoz cyklistů bude v nové ulici Nad Drahou a na silničním nadjezdu v hlavním uličním prostoru. Příčné řezy jsou uvedeny jako příloha č. 3 a č. 5 SO 61-38-01. Vedení cyklotras je uvedeno v příloze č. 3 SO 61-38-91 (SO dopravního značení).

Vedení cyklistů v přidruženém dopravním prostoru není možné z prostorových důvodů. Jde o stísněný prostor sevřený na jedné straně přilehlou zástavbou a na straně druhé železniční tratí. Rozšíření stávající komunikace je provedeno za cenu výstavby opěrné zdi a další rozšíření není možné bez zásahu do sousedním nemovitostí. Šířka jízdních pruhů je dána požadavky DP HMP na odstupy mezi obalovými křivkami pro průjezd kloubových autobusů od obrub a mezi sebou navzájem.

Šířka komunikace mezi obrubami je proměnlivá s ohledem na směrové oblouky a z toho vyplývající rozšíření jízdních pruhů, minimální hodnota od středu komunikace k obrubě je 3,75 m v nejužším místě, na většině úseku pak min. 4,00. Tyto šířky umožňují maximálně případné doplnění integračního opatření pro cyklisty podél obruby dle zmíněných TP 179 obrázků 11 šířky 1,25 m v nejužším místě a 1,50 m na zbytku úseku.



Cyklisté, včetně rodin s dětmi, mají možnost překonat trať také navrhovaným podchodem pro pěší, který je na své západní straně vybaven výtahem s délkou kabiny 2,1 metru, na východní straně pak šikmým chodníkem.

Závěr z jednání: IPR požaduje prověřit snížení základní šířky jízdního pruhu na hodnotu 3,0 metru a tím vytvořit větší prostor pro řešení cyklodopravy: Pro směr do centra Prahy samostatný cyklopruh, pro směr od centra Prahy pak rozšíření chodníku pro využití jak chodci, tak cyklisty. Projektant upozorňuje, že na samostatných pruh a rozšíření chodníku není potřebný prostor mezi zástavbou a opěrnou zdí, a

to ani při hypotetickém zúžení jízdních pruhů na 3,0 metru (v obloucích se rozšiřuje). Bude znovu prověřeno jak projektantem, tak i ze strany IPRu. Projektant zašle IPRu výkresy dopravního řešení.

K záměru máme následující doporučení:

1. Doporučujeme prověřit možnost rozšíření podchodu pod železniční tratí i v navazujících ramenech, konkrétně hlavní rameno na šířku 390 cm a rameno směřující k nádraží na šířku 290 cm.

Požadovanému rozšíření brání stísněné prostorové podmínky. Hlavní tubus je rozměrově omezen rohovým domem č.p. 78 a nutností zachovat přístup ke korytu Vrutice (odstraňování spláví při povodních, které ucpávají mostní otvor pod železničním mostem). Rameno odbočující k zastávce je omezeno na jedné straně železniční tratí a kabelovodem, na straně druhé pak komunikací Radotínská.

Projekt navrhuje šířku podchodu v hlavním ramenu jen 300 cm a v bočním ramenu 270 cm. Obě hodnoty dle našeho názoru neodpovídají významu spojení a budou působit stísněným dojmem. Doporučení nebylo prověřeno.

Důvody zvolených parametrů jsou vysvětleny výše. Světlá šířka bočního ramene není 270 cm, ale 200 cm, z uvedených důvodů.

Závěr z jednání: Navržené šířkové parametry budou zachovány.

2. Zastropení podchodu doporučujeme řešit zaklenutím (průřez kružnicového segmentu) s indirektním nasvícením. Tento princip, spolu s vhodným materiálovým řešením povrchů, výraznou měrou přispěje k optickému rozšíření profilu podchodu.

Kružnicový tvar stropu by znamenal nutnost snížení podchodu o cca 1,5 m. To znamená prodloužení přístupových schodišť a především prodloužením bočního výstupu k zastávce, a to o 1,5m x 12 (sklon 1:12), tedy o 18 metrů, což již není možné s ohledem na omezení prostoru přechodem pro chodce a zastávkou MHD. Navíc by pěší při každém průchodu překonávali navíc ztracený spád 1,5 m, což zhoršuje bariéru tvořenou železniční tratí.

Závěr z jednání: Navržené řešení stropu bude zachováno.

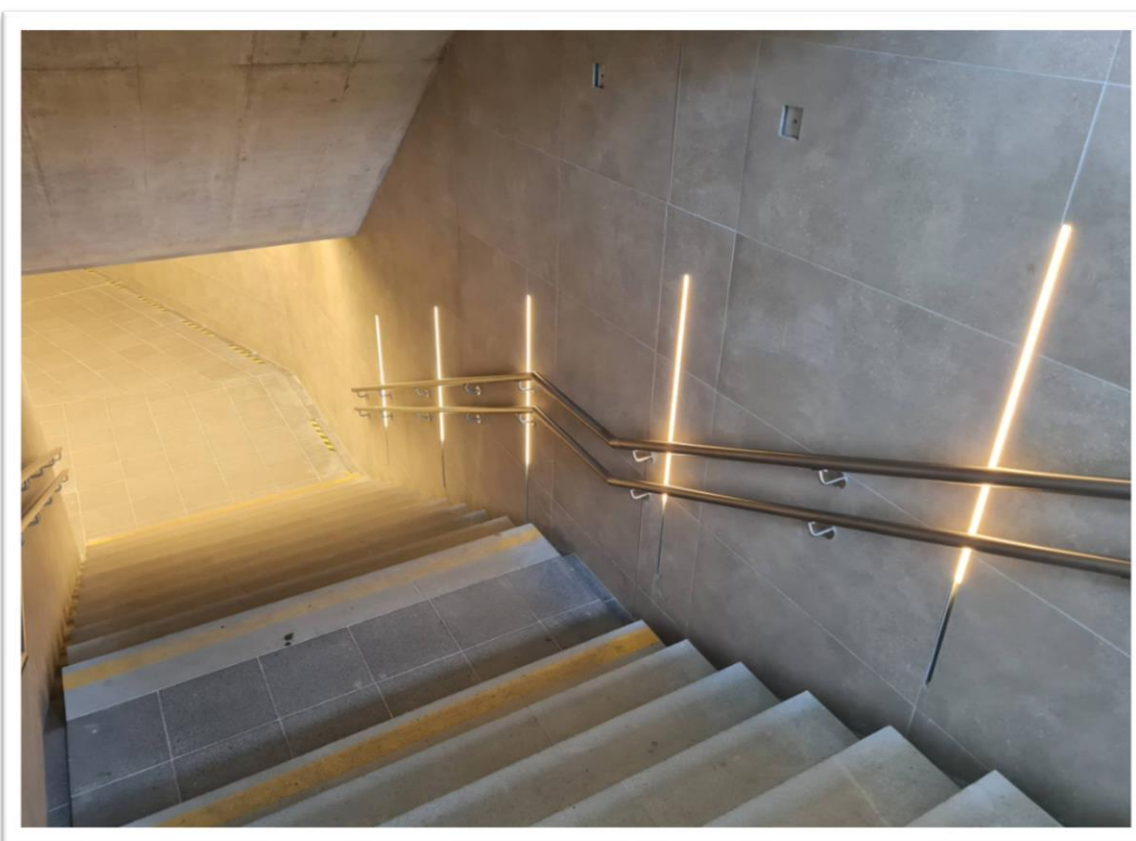
Projekt navrhuje standardní konstrukci čtverhranného průřezu složenou z prefabrikátů. Osvětlení je podle všeho též standardní. Z našeho doporučení nebylo nic prověřeno.

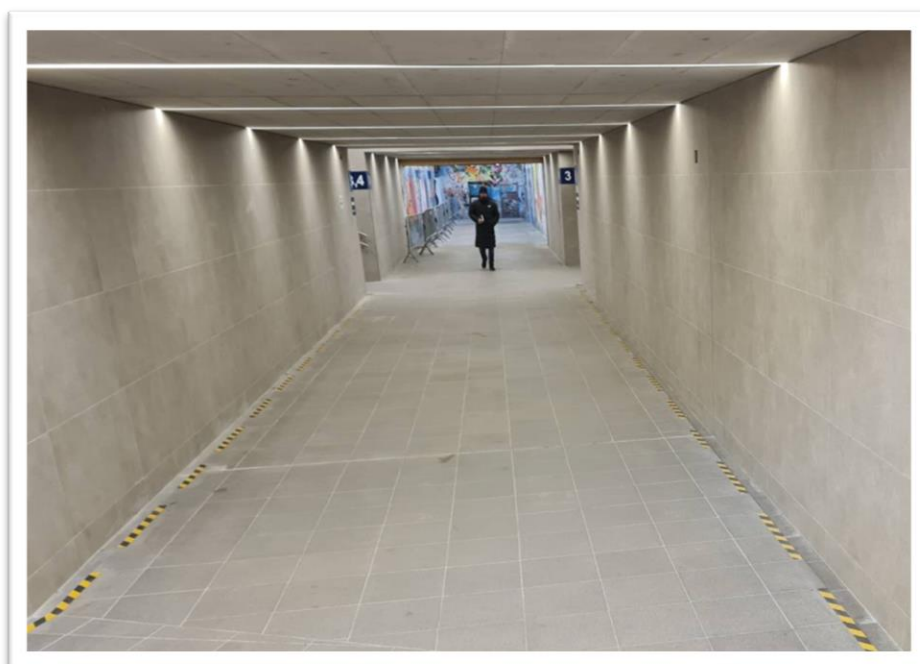
Osvětlení je navrženo obdobně, jako v již realizovaném podchodu na nástupiště zastávky Velká Chuchle, zástupci IPRu mohou vidět na místě (podchod je nyní pro veřejnost přístupný). Osvětlení je integrováno do náběhů mezi stropem a stěnami.





Důvody návrhu stropu jsou vysvětleny výše. Pokud jde o osvětlení, je možnost navrhnout osvětlení zapuštěné do konstrukce. Tato změna byla provedena i v podchodu na probíhající stavbě v Radotíně:





Závěr z jednání: IPR řešení dle Radotína vítá a preferuje.

Stanovisko investora: Vzhled podchodu bude předmětem architektonického návrhu.

3. Vzhledem k preferenci varianty "nadjezd" doporučujeme prověřením možnosti posunutí nástupišť železniční zastávky Praha - Velká Chuchle severním směrem, blíže k vyústění nově zřizovaného podchodu. Jsme si vědomi faktu, že zmíněná zastávka není součástí dokumentace, předložené k našemu vyjádření.

Zmíněná zastávka je součástí stavby „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“, která má platné územní rozhodnutí a dokončuje se projekt stavby pro stavební povolení. Změna polohy by znamenala změnu územního rozhodnutí. Při projekční přípravě zastávky byla zastávka umístěna co nejseverněji je to možné. Limit pro umístění nástupiště směr Praha-Smíchov tvoří zastávka MHD, přechod pro chodce a boční výstup z podchodu pro pěší. Umístění nástupiště směr Beroun limituje vysoká zárubní zeď podpírající prudký svah přírodní památky Nad závodíštěm.

Vzhledem k tomu, že stavba nové železniční zastávky již proběhla, je toto naše doporučení bezpředmětné.

Doplňené připomínky IPR:

- V dokumentaci je navrženo svodidlo mezi vozovkou a chodníkem, toto řešení je z pohledu řešení městské ulice nepřijatelné a je v rozporu s PSP § 17. Požadujeme upravit tak, aby na mostě bylo na obou stranách pouze mostní zábradlí či zábradelní svodidlo a vozovka a chodník byl oddělen pouze obrubníkem.

Závěr z jednání: Možnost vypuštění svodidla bude prověřena. Je však třeba zabránit pádu vozidel do kolejiště a možné řešení návrhem zábradelního svodidla (certifikované zádržné zařízení) jde proti požadavku do zábradlí integrovat sloupy veřejného osvětlení.

- Požadujeme doplnit chodníky po obou stranách komunikace v místě SO 61-38-01 a to v šířce min. 1500 mm v souladu s přílohou 2 vyhlášky č. 398/2009 sb. Optimálně však 2500 mm.

Jak je již uvedeno výše, jde o stísněný prostor omezený na západní straně vilovou zástavbou a na straně východní železniční tratí. Pro maximální možné šířkové poměry je nová komunikace navržena na železobetonové úhlové zdi, což je maximálně prostorově úsporné řešení. Šířky jízdních pruhů jsou dány obalovými křivkami pro průjezd autobusů a požadavky DP HMP na odstupy křivek od obrub i mezi sebou navzájem. Požadované chodníky se do stísněného prostoru nevejdou. Navíc by doplnění chodníků na nadjezdu vyžadovalo změnu územního rozhodnutí (rozšíření nadjezdu o 1,5 – 2,5 metru).

- Požadujeme, aby předprostor před vstupem do podchodu ze strany centra Velké Chuchle byl řešen jako jeden veřejný prostor, který není rozdělen na komunikaci a chodník, byť pojižděný.

Jde o jeden veřejný prostor, využívaný v severní části jako občasný příjezd správce toku ke vtoku Vrutice pod železniční most a v jižní části chodci podchodu. Tento prostor je rozlišen způsobem zpevnění (přístup do podchodu dlažba a přístup ke Vrutici polovegetační tvárnice). Záměrem je chodce navést do podchodu a výtahu. Povrch revizního vjezdu ze zatravněovací dlažby umožňuje vsakování bez nutnosti povrchového odvodňovače. TSK je proti osazování krytých odvodňovačů.

- Poměrně nestandardně je řešen i chodníkový přejezd ve stávající ulici Nad Drahou při napojení na Starochuchleskou, kde z jedné strany k místu pro přecházení přiléhá městská komunikace a z druhé strany přímo parkovací stání. V takovém detailu považujeme šířku chodníku za nedostatečnou a celé řešení za nepřehledné a nebezpečné. Požadujeme alternativní řešení.

Oproti současnému stavu je navrženo propojení chodníku podél ul. Starochuchelské, tedy vylepšení situace. MČ měla požadavek zde zachovat možnost parkování. Alternativně je možné snížit počet parkovacích stání na dvě.

- Nově upravovaná křižovatka ulic Radotínská, Mezichuchelská a Dostihová není řešena jako městský prostor, dle našeho názoru by měla být přepracována. Požadujeme prověřit možnosti rozšíření chodníků na nároží, odstranění zbytkových ploch zeleně. Rovněž je otázka, zda je nutné v ulici podél železniční tratě uměle vytvářet zakřivení komunikace. Na zvážení je také umístění přechodu pro chodce.

Prostor a tvar křižovatky je dán obalovými křivkami kloubových autobusů, dle požadavku DPHMP pro autobus SOR NB 18 (ROPID, DP). Prostor tak byl naopak zvětšen na požadavek DP HMP na základě požadovaného odstupu vlečných křivek 0,85 metru.

Nezpevněné plochy na nároží jsou navrženy z důvodu vsakování dešťové vody. Do plochy u výstupu z podchodu se vsakuje voda ze zastřešení. Do zeleného pruhu se zasakuje voda z vlastního chodníku. Zasakování vody je přednostně požadováno PSP §38, na který se IPR odkazuje. Vypuštěním zeleného pásu by dešťová voda tekla do křižovatky a následně přes celou křižovatku do uliční vpusti a dále do Vrutice.

Záměr nevytváří „umělé zakřivení komunikace“. Toto zakřivení na komunikaci je v dnešním stavu a záměr ho naopak zmenšuje do míry, kterou umožňuje zrcadlo na Vrutici s požadovaným příjezdem správce toku a přilehlé značné množství inženýrských sítí.

Přechod pro chodce v místě křižovatky přes ulici Dostihovou je v záměru navržen. Přechody přes Radotínskou a Mezichuchelskou nemají smysl, protože mezi těmito ulicemi a železniční tratí není žádný chodník ani pěší trasa.

- Požadujeme odstranit balisety v ulici Radotínská, které nepovažujeme za odůvodněné. Zastávka v jízdním pruhu je standardní prvek na pozemní komunikaci, který nepotřebuje tato



speciální opatření. Požadujeme prověřit rozšíření nově navrženého chodníku v ulici Nad Drahou, kde šířka tohoto chodníku klesá pod rozměr 2 m.

Jedná se o obnovu stávajícího stavu, kdy byly balisety naopak dodatečně doplněny s cílem omezit rizikové chování řidičů – předjíždění stojící kolony nebo autobusu přes plnou čáru a ostrůvek. Zastávka Radotínská je v obou směrech navržena na jízdním pruhu s fyzickým oddělením dle ČSN 736425-1 TYP IV „zátká“. Řešení je odsouhlaseno zástupci ROPID, DP, OD a DI-PČR.

Rozšíření chodníku v ulici Nad Drahou je možné v případě vynechání odvodňovacích proužků a nebo po dohodě s vlastníkem sousední nemovitosti oddálením zděného plotu.

Rozšíření chodníku na dva metry není možné z důvodu požadavků DPHMP na „průjezd“ vlečných křivek autobusů SOR NB 18 se vzájemným odstupem a nenajížděním do protisměru.

Další doporučení:

- Doporučujeme prověřit šířku chodníku u objektu č. p. 78 na nároží v ulici Radotínská a zvětšit ji na úkor šířky vozovky, která je v tomto místě navržena cca 7,4 m, přestože opodál je navržen přechod s šířkou jízdních pruhů mezi obrubami 3,3 a 3,25 m.

Chodník podél č.p. 78 je ve stávajícím stavu široký 1,3-1,5m. Jeho rozšíření na dva metry není možné z důvodu požadavků DPHMP na „průjezd“ vlečných křivek autobusů SOR NB 18 se vzájemným odstupem a nenajížděním do protisměru. Z tohoto důvodu je také navrženo snížení nejvyšší povolené rychlosti na 30km/h. Chodník podél nároží je možné rozšířit.

- Křižovatku ulic Nad Drahou a Na Mrázovce doporučujeme řešit jako zvýšenou křižovatkovou plochu (bez hlavního směru na most), tak aby bylo zajištěno zklidnění těchto komunikací a zároveň zachování pěší vazby z těchto ulic směrem k mostu.

Tato úprava je možná.

- Náležitou pozornost je třeba věnovat i architektonickému výrazu všech prvků stavby - nejen nadjezdu, ale i podchodu, opěrných stěn a veškerých veřejných prostranství. Doporučujeme přizvat do týmu architekta, který by pomohl citlivému architektonickému ztvárnění jednotlivých částí stavby, a tím i začlenění celku do stávající zástavby, se kterou je stavba v bezprostředním kontaktu.

Závěr z jednání: Bude prověřeno jak projektantem, tak i ze strany IPRu. Projektant zašle IPRu výkresy dopravního řešení.

Podmínky MČ

1. Realizace **protihlukových opatření na tělese nadjezdu** (např. tichý asfalt atp.).

Realizace komunikace s tichým asfaltem je technicky možná /drenážní koberec, gumoasfalt). Je však nutný souhlas TSK, dosavadní postoj je záporný (Ing. Kaliba).

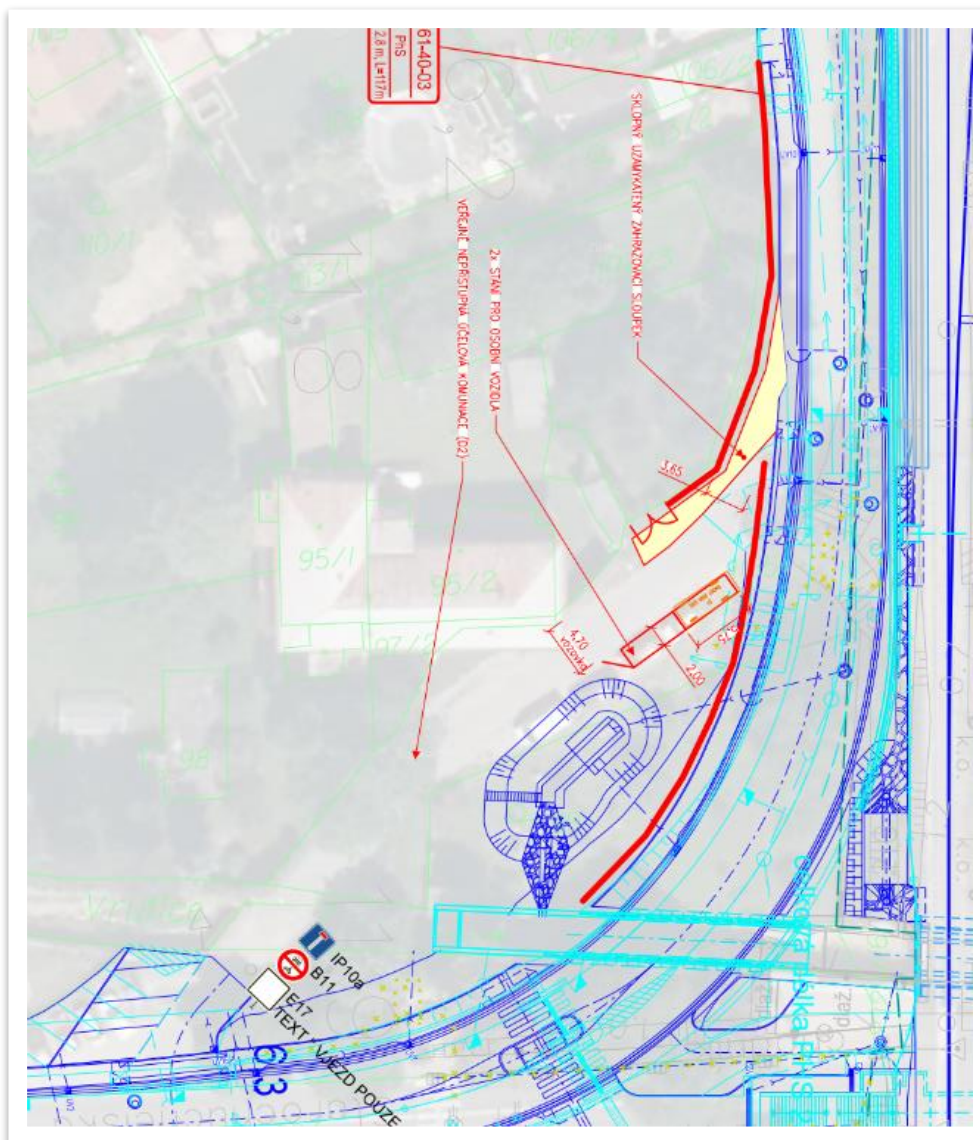
Závěr z jednání: MČ se pokusí prosadit na TSK tichý asfalt v této lokalitě.

2. Realizace předjednaných změn stavby před dokončením na pozemku parc. číslo 99, 1155 na k.ú.



Velká Chuchle, konkrétně změna tvaru a umístění protihlukové stěny dopravního režimu ve slepé části ulice Nad drahou (vedle polderu)

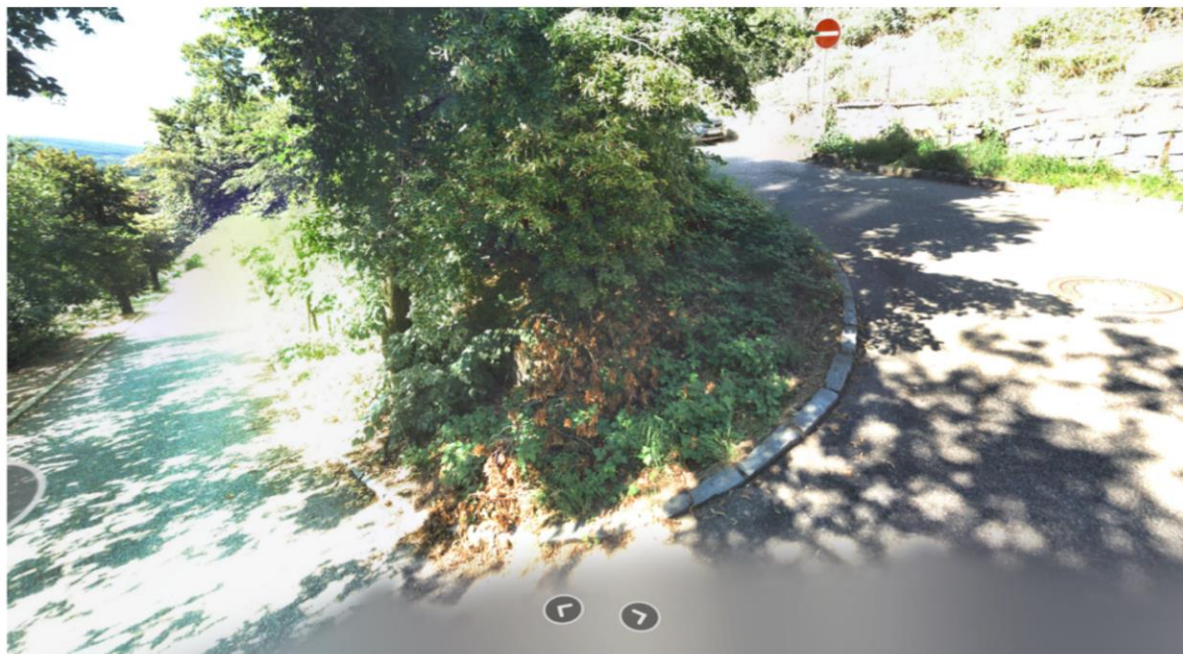
Jde o rekonstrukci zděného oplocení od garáže na pozemku 106/2 k vjezdu na pozemek 102/3. Dále doplnění nové navazující protihlukové zdi po Vrutici. Dnešní ulice Nad Drahou bude od nadjezdu zaslepena, na chodníku bude umístěn zahrazovací sloupek.



3. **MČ požaduje upravit především křižovatku ulic v Nad Drahou - Pod Akáty (ostrá zatáčka), Starochuchelská - Pod Akáty (mostek) a případně všechna další místa, která po změně dopravního režimu navazujících komunikací vyplývajících z územního rozhodnutí ze dne 8.11.2019, č.j. 011150/L19/OVDŽP nebudou splňovat zákonné požadavky (šíře komunikace a poloměru zatáčení v některých směrových obloucích komunikace). Tyto úpravy vyplývající ze změny dopravního značení požadujeme dokončit před předáním nadjezdu do užívání.**

Úpravy uvedených křižovatek nikdy nebyla součástí stavby, a to ani v předcházejícím projektu z roku 2010 ani ve stupni DÚR.

Křižovatka ulic v Nad Drahou / Pod Akáty s výstavbou nadjezdu nesouvisí, ostrá „zatáčka“ je v dnešním stavu. Dojde pouze ke zjednosměrnění horní části ulice Nad Drahou (nad ulicí K Mrázovce). Výstavba nadjezdu neznamena ani zvýšení zátěže těchto ulic, neboť intenzita provozu v ulici Pod Akáty je dán pouze počtem začátků a konců cest v této ulici. Jde o 45 vozidel za den, ve výhledu 2040 o 50 vozidel (viz Aktualizace dopravního modelu Velká Chuchle, AF-CITYPLAN s.r.o. 07/2017).



Vzhledem ke stísněným poměrům a oblouku malého poloměru při současném stoupání by bylo vhodné vyřezat zeleň na „poloostrově“, případně doplnit dopravní zrcadlo jako prevenci před střetem chodec X vozidlo).

Křižovatka Starochuchelská / Pod Akáty nikdy nebyla součástí stavby. Na zmíněném mostku je



výhledová intenzita (2040) 190 vozidel denně (nahoru 105, dolů 85). Po vybudování nadjezdu zůstane intenzita od školy dolů shodná (85 vozidel), nahoru do ulice Pod Akáty rovněž (50 vozidel) a zbylých 55 z ulice Na Mrázovce vozidel změní směr dolů.

Závěr z jednání: Projektant domluví schůzku na silničním úřadě v Radotíně, kde bude snaha domluvit navazující změny v dopravním značení. Tyto změny jsou však mimo plnění této stavby a budou projednávány nezávisle.

4. **Doplnit o další bezpečnostní prvky nový přechod přes nově vybudovanou silnici v místě napojení na stávající komunikaci Starochuchelská.** Přechod je v zatáčce a bude poměrně frekventovaný a je třeba v max. možné míře zvýšit jeho bezpečnost a doložit, zda vyhovují rozhledové poměry před přechodem.

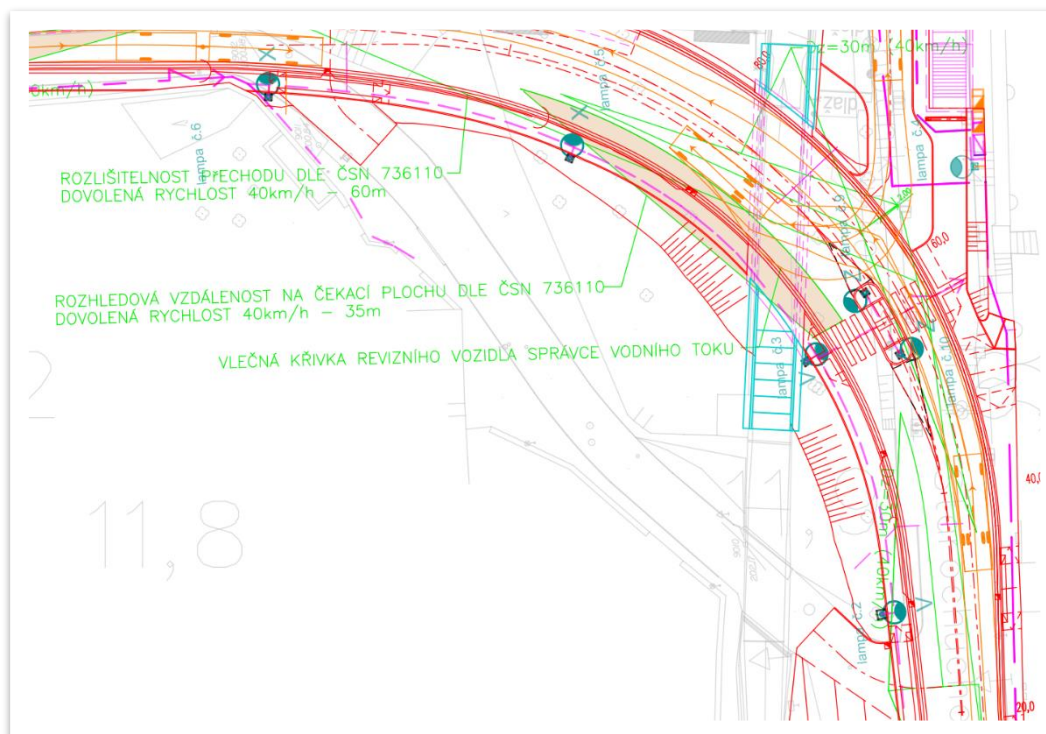
Dle Technických podmínek 85 Ministerstva dopravy „Zpomalovací prahy“ ze dne 31.7.2013 nelze v tomto místě (sběrná komunikace) zpomalovací práh navrhnout.

1.2 Užiti

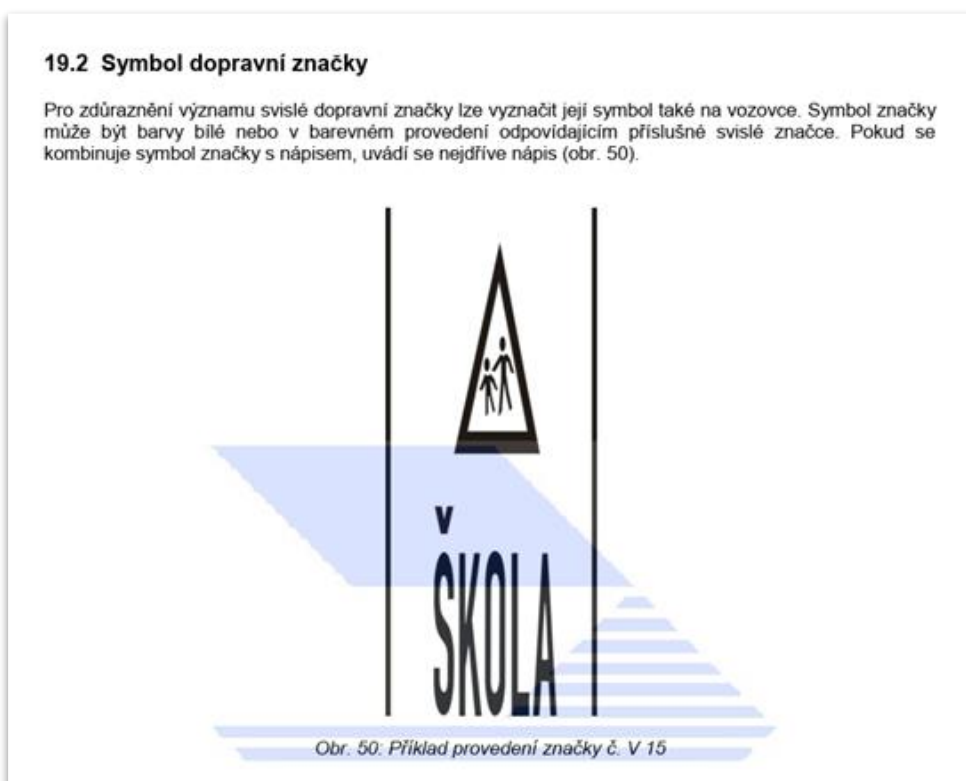
Zpomalovací prahy lze použít na místních komunikacích funkční skupiny C (obslužné) a D1 (pěší zóny, obytné zóny aj.) a na účelových komunikacích. Zpomalovací prahy nelze použít na dálnicích, silnicích a místních komunikacích funkční skupiny A (rychlostní) a B (sběrné). Na průjezdních úsecích silnic a místních komunikacích funkční skupiny B (sběrné) se pro snížení rychlosti používají jiná opatření (dělicí ostrůvky, šikany apod.).

Dle stanoviska zařídění komunikací MHMP ze dne 6.9.2018 jde o kategorii místní komunikace II. třídy. Následně dle §6 Zákona o pozemních komunikacích lze dovodit, že půjde o kategorii MS2/10/8/40.

Rozhledové poměry na přechodu jsou dodrženy, viz část dokumentace 2.02 ze SO 61-32-01:



Ochranný ostrůvek je považován za nejlepší a další přisvětlování, podbarvování nebo odrazky projektant nedoporučuje. Před přechodem je možné upozornit svislou výstražnou značkou A11 a symbolem na vozovce:



Závěr z jednání: Bude potvrzeno, záleží na prověření ostatních dopravních úprav v této oblasti

5. Pokud to je technicky proveditelné (bez nutnosti nového ÚR) **žádáme o případnou úpravu křižovatky u sjezdu z nadjezdu vybudováním odbočovacího pruhu doleva** (tj. pro vozidla jedoucí z Chuchle směr Radotín) tak, aby tato vozidla neblokovala ostatní jedoucí směr Praha

Odbočovací pruh nebyl v průběhu přípravy nikým požadován. Z hlediska kapacity křižovatky není potřeba. Doplnění by znamenalo posun ostrůvku směrem k mostu o cca 10 metrů a rozšířit by se musela celá křižovatka včetně začátku mostu. Rozšíření trvalých záborů z DÚR.

Závěr z jednání: Požadavek by znamenal změnu ÚR a ve svém důsledku je i proti záměru obce a IPRu zklidnit v tomto místě dopravu. Požadavek nebude tedy zpracován.

6. MČ požaduje prověřit možnosti změny dopravy po dokončení nadjezdu v ulicích Pod Akáty a Na Mrázovce tak, aby se z obou ulic na nadjezd najíždělo. Tedy vůči současnému stavu by nedošlo ke změně dopravy a nebylo by třeba následně řešit dopravní změny.

Zaznamenal: Ing. Miroslav Krsek

