

Vyjádření

VÁŠ DOPIS ZN.

Č. J. IPR **7842/22**VYŘIZUJE / KANCELÁŘ **Ing. arch. Drahomíra Kunová / KPU**
E-MAIL / TELEFON **kunova@ipr.praha.eu / 236 005 014**Drahoslava Naučová
SUDOP PRAHA a.s.
ID) nd9sqfy
E) drahoslava.naucova@sudop.cz
T) 605 229 129

VĚC **AKTUALIZACE VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI PRO STAVEBNÍ POVOLENÍ:
OPTIMALIZACE TRATI PRAHA-SMÍCHOV (MIMO) – ČERNOŠICE (MIMO), VARIANTA NADJEZD**

Investor: Správa železnic

Autor dokumentace: SUDOP PRAHA a.s., Ing. Miroslav Krsek

Datum dokumentace: 30.9.2019

Dotčené pozemky: Stavbou dotčená katastrální území jsou Malá Chuchle a Velká Chuchle. Parcelní čísla pozemků z důvodu velkého rozsahu stavby neuvádíme.

Vaši žádost jsme obdrželi dne 1.6.2022

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (dále jen „IPR Praha“) se vyjadřuje předběžně k záměru jménem hlavního města Prahy jako účastníka územního řízení dle § 85 odst. 1 stavebního zákona. K zastupování jsme zmocněni *zřizovací listinou schválenou usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 32/2 ze dne 7. 11. 2013, ve znění pozdějších změn*. IPR Praha k Vaší žádosti vydává toto vyjádření:

PŘI SPLNĚNÍ NÍŽE UVEDENÝCH PODMÍNEK SE ZÁMĚREM SOUHLASÍME.Popis záměru:

Předmětem dokumentace je náhrada úrovněvého železničního přejezdu čtyřkolejně železniční tratě Praha Smíchov – Beroun s ulicí Starochuchelská novým silničním nadjezdem propojujícím ulici Starochuchelská v západní části tratě s ulicí Mezichuchelská ve východní části. Druhou náhradou rušeného železničního přejezdu je nový podchod pro pěší v místě přejezdu.

Stavba se odehrává převážně ve stávající komunikační síti, na drážních pozemcích (v obvodu dráhy) a částečně si vyžádá i rozšířené zábory. Stavba nadjezdu je stavbou veřejně prospěšnou pod č. 37/D1C/54 Velká Chuchle – komunikační propojení přes ČD ve Velké Chuchli. Předmětem dokumentace jsou jak nové objekty (zejména silniční nadjezd, nový podchod pro pěší, most přes Vrutici, opěrná zeď pod ulicí Nad Drahou, kabelovod), tak i úpravy stávajících objektů (drážní technologie, železniční spodek a svršek, návěstní lávka, přeložky sítí, úpravy komunikací, trakční vedení, rozvody elektro a osvětlení, protihlukové stěny, úprava toku Vrutice). Stavba obsahuje jak trvalé objekty, tak i objekty provizorní (provizorní drážní technologie, provizorní kolejové spojky, provizorní nástupiště).

Vyjádření

K záměru jsme se již vyjadřovali dopisem č. j. 13216/17 ze dne 3. 1. 2018, ve kterém jsme vyjádřili podmíněčný souhlas s dokumentací DUR. Tyto podmínky nebyly v dokumentaci DSP splněny, tudíž následující vyjádření k záměru č. j. 18089/21 ze dne 22.2. 2022 bylo nesouhlasné.

Na základě zmíněného nesouhlasného vyjádření se konala na úřadu MČ Velká Chuchle dne 11.4. schůzka za účasti IPR, zástupců MČ, projektanta a investora. Předmětem jednání bylo vysvětlení jednotlivých bodů nesouhlasného vyjádření s cílem najít shodu při hledání alternativních řešení. Vzhledem ke skutečnosti, že MČ Velká Chuchle potřebuje vyřešit tíživou dopravní situaci, bylo zároveň dohodnuto, že budou vyžadovány pouze takové úpravy projektu, které neruší vydané územní rozhodnutí.

Následující podmínky či doporučení byly vyhodnoceny z důvodu kolize s vydaným UR nebo technických důvodů jako nesplnitelné či obtížně splnitelné. Netrváme tudíž na jejich zapracování.

K záměru byla dána následující podmínka, na jejímž splnění dále netrváme.

1. *Silniční nadjezd požadujeme řešit jako v maximální možné míře odlehčenou (subtilní) konstrukci bez výrazných podpůrných konstrukcí masivního vzhledu. Mostní konstrukce je značně masivní a nesplňuje požadavek na subtilitu či jiné vizuální řešení, které stavební dílo integruje do rezidenčního prostředí Chuchle.*

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. 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 2/17 „nepřirozenému“ tvaru hlavice na zúženém tvaru dříku. Rozměry hlavice musí z výše uvedených důvodů (ložiska, lisy) být zachovány.

Závěr: Změny konstrukce mostu projektant neumožňuje s odkazem na použití standardního technického řešení. Jsme přesvědčeni, že konstrukční řešení mělo být zpracováno též s důrazem na architektonickou stránku projektu nikoliv pouze na technickou. V tomto ohledu DUR nabízí pouze utilitární řešení, což považujeme za nevhodné. S ohledem na platné územní rozhodnutí však netrváme na přepracování.

Vyjádření

K záměru byla dána tato doporučení, na jejichž splnění dále netrváme.

2. *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.*

Zdůvodnění projektanta: Projekt navrhuje šířku podchodu v hlavním ramenu jen 300 cm a v bočním ramenu 200 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 splávi 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.

Závěr: Navržené šířkové parametry zůstanou zachovány.

3. *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.*

Zdůvodnění projektanta: 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 1,5 m 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 pěši při každém průchodu překonávali navíc ztracený spád 1,5 m, což zhoršuje bariéru tvořenou železniční tratí.

Závěr z jednání: Navržené řešení stropu zůstane zachováno.

4. *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.*

Odpověď projektanta: 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.

Závěr: Na úpravě tvaru křižovatky a doplnění přechodů pro chodce netrváme.

Vyjádření

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

Odpověď projektanta: 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 DP HMP na „průjezd“ vlečných křivek autobusů SOR NB 18 se vzájemným odstupem a nenajížděním do protisměru.

Závěr: Netrváme na rozšíření chodníku, uvědomujeme si, že majetkoprávní vztahy a technické podmínky to neumožňují.

Podmínky souhlasu, na kterých nadále trváme:

6. Náležitou pozornost je třeba věnovat i architektonickému výrazu veškerých prvků stavby, zejména zábradlí a integrovanému osvětlení. Požadujeme integrovat sloupy VO do zábradlí a obojí architektonicky více ztvárnit. Dále zvážit zabudování části osvětlení do zábradlí příp. v kombinaci se stožáry osvětlení. Požadujeme řešení prověřit v architektonickém návrhu a dokumentaci upravit.

7. Požadujeme prověřit možnost jiného provedení ochrany proti dotyku např. transparentními polykarbonátovými panely, a to ve variantě vodorovné přímo nad trakčním vedením. Ukáže-li se toto řešení nerealizovatelné či nevhodné, bude aplikováno vertikální osazení transparentních panelů.

8. Požadujeme prověřit příslušná protihluková opatření, zejména potřebu výstavby protihlukové stěny v navrhovaném rozsahu. Požadujeme prověřit vliv na výstupy Hlukové studie při snížení rychlosti na 30 nebo 40 km/h a použití tichého asfaltu. Uvědomujeme si, že souhlas TSK jako budoucího správce komunikace je nutný.

9. Součástí návrhu jsou protihluková opatření na třech místech (u napojení nadjezdu na ulici Mezichuchelská, prodloužení v místě rušeného přejezdu a PhS v ul. Nad Drahou, která zároveň plní funkci zděného plotu). Zvláštní důraz musí být kladen na architektonické ztvárnění těchto doplňkových staveb v kontextu městské zástavby, přičemž použití stejných nebo podobných materiálů nepovažujeme za prioritu. U stěny v ulici Mezichuchelská požadujeme pak u prodloužení prověřit konstrukci stěny z gabionů. Uvědomujeme si, že použitá konstrukce musí mít garantovanou zvukovou neprůzvučnost. U oplocení v ulici Nad Drahou preferujeme architektonicky ztvárnit i zděné oplocení doplňované na základě jednání s vlastníky, přičemž není nutný jednotný vzhled u všech vlastníků. Požadujeme řešení prověřit v architektonickém návrhu a dokumentaci upravit.

10. Požadujeme architektonické ztvárnění povrchu opěrné zdi, např. prověřit obklad železobetonových *opěrných a zárubních stěn* gabiony kotvenými do této zdi. Řešení s použitím přírodních materiálů přispěje k citlivému

Vyjádření

včlenění stavby do předmětného území. Požadujeme řešení prověřit v architektonickém návrhu a dokumentaci upravit.

11. U rampy ústící do ulice Radotínská požadujeme prověřit snížení podezdívky na 45 cm nad terén a zastřešení více architektonicky ztvárnit, případně zastřešení změnit na prosklené namísto trapézových plechů. Požadujeme řešení prověřit v architektonickém návrhu a dokumentaci upravit.
12. Požadujeme doplnit cyklo-integrační opatření v hlavním dopravním prostoru a prověřit snížení základní šířky jízdního pruhu na hodnotu 3,0 metru a tím vytvořit větší prostor pro řešení cyklodopravy: Pro směr DC samostatný cyklopruh, pro směr ZC 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. Požadujeme prověřit a upravit výkresy dopravního řešení.
13. U podchodu požadujeme prověřit možnost osvětlení zapuštěné do konstrukce, příkladem je stavba podchodu v Radotíně. V aktuální dokumentaci je osvětlení navrženo obdobně jako v již realizovaném podchodu na nástupiště zastávky Velká Chuchle – je integrováno do náběhů mezi stropem a stěnami.
14. Požadujeme prověřit možnost vypuštění svodidla mezi vozovkou a chodníkem tak, aby je dělil pouze obrubník. 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.
15. 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 např. se snížením počtu parkovacích stání.
16. Požadujeme doplnit chodníky po obou stranách komunikace v místě SO 61-38-01 a to v šířce min. 1 500 mm v souladu s přílohou 2 vyhlášky č. 398/2009 sb. Optimálně však 2 500 mm. Přestože vnímám, že jde o stísněný prostor, omezený na západní straně vilovou zástavbou a na straně východní železniční tratí, trváme na přepracování. Požadujeme prověřit relevanci předpokladu průjezdu kloubových autobusů, které představují prostorově náročnější obalové křivky a které zde nyní nejedí dle vyjádření ROPIDu jezdit nebudou.
17. Požadujeme zvětšit šířku chodníku u objektu č. p. 78 na nároží v ulici Radotínská 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. Požadavek na potkání dvou autobusů SOR NB 18 není relevantní. Nacházíme se ve stávající zastavbě, kde není nutné zmíněné požadavky dodržet.

Vyjádření

18. Požadujeme, aby předprostor před vstupem do podchodu ze strany centra Velké Chuchle byl řešen bez použití zatravnovacích dlaždic jako jeden veřejný prostor, který není rozdělen na komunikaci a chodník. Trváme na jeho jednotném vizuálním vyznění jako chodníku, který lze případně konstrukčně připravit jako pojižděný.
19. Trváme na odstranění balisetů v ulici Radotínská, které nepovažujeme za odůvodněné a které se používají výhradně u nestavebních řešení. Uvědomujeme si, že se jedná o obnovu stávajícího stavu, kdy byly balisety naopak dodatečně doplněny s cílem omezit rizikové chování řidičů, zastávka v jízdním pruhu je však standardní prvek na pozemní komunikaci, který nepotřebuje toto speciální opatření.

Další doporučení:

- *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.*

Odpověď projektanta i závěr: Tato úprava je možná.

- *Doporučujeme nezastřešovat rampu, ústící do ulice Radotínská směrem k železniční zastávce.*

Odpověď projektanta: Nezastřešení rampy by mělo za následek nátok dešťové vody do podchodu a nutnost stálého čerpání, což by musel zajišťovat budoucí majitel – HMP – TSK Praha.

Závěr: Možnost čerpání zde musí být tak či tak pro případ přívalových dešťů.

Žádáme Vás tímto, abyste záměr upravený dle výše uvedených podmínek v tomto stupni projektové dokumentace předložili k opětovnému vyjádření.

V případě potřeby jsme připraveni celou problematiku konzultovat na našem pracovišti.

S pozdravem

MGR. ONDŘEJ BOHÁČ
– ředitel

ROZDĚLOVNÍK:

- 1. Adresát
- 2. MČ Praha-Velká Chuchle, Odbor stavební a správy majetku, ID) nqdbuw2
- 3. ÚMČ Praha 16, Úsek výstavby, ID) ntsbt5z
- 4. MHMP, UZR - Odbor územního rozvoje, ID) 48ia97h
- 5. IPR Praha – spisovna + spis