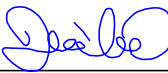
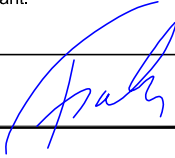
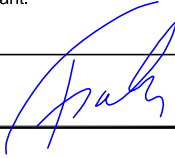



| | | | |
|---|--|---|-----------------------------|
| Investor: Technická správa komunikací hl.m. Prahy, a.s. | | Objednatel: Technická správa komunikací hl.m. Prahy, a.s. | |
| Hlavní projektant: Sinpps s.r.o. Stavebně inženýrské projektové a poradenské služby Dvorecká 387/2, 147 00 Praha 4 Tel.: 241-400-808 • www.sinpps.cz | | Projektant stavebního objektu: | |
| Hlavní inženýr projektu: Ing. Pavel Jeřábek  | | Zodpovědný projektant: Jan Fiala  | |
| Projektant: Jan Fiala | | Vypracoval: Jan Fiala  | |
| Datum: | | Podpis: | |
| Kontroloval: Ing. Jan Božovský  | | | |
| Akce: Studie proveditelnosti - zklidnění komunikace Náchodská, Praha 20 - Horní Počernice č. akce 13466 | | Číslo zakázky: 50-2017 | Číslo kopie: |
| Objekt: | | Datum: 02/2018 | |
| | | Stupeň dokumentace: Studie | |
| Název přílohy: Průvodní a souhrnná technická zpráva | | Měřítko: - | Číslo přílohy: A. |
| | | Počet A4: - | |

| | |
|---|-----------|
| 1. Identifikační údaje | 2 |
| 2. Základní údaje o stavbě | 2 |
| 3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů | 3 |
| 4. Etapizace výstavby – DIO | 4 |
| 5. Podmínky realizace stavby | 5 |
| 6. Přehled budoucích vlastníků a správců | 5 |
| 7. Předávání částí stavby do užívání | 5 |
| 8. Souhrnné technické řešení | 5 |
| 8.1. Návrh řešení..... | 5 |
| 8.1.1. Pěší doprava | 5 |
| 8.1.2. MHD | 6 |
| 8.1.3. Cyklodoprava..... | 6 |
| 8.1.4. Zeleň | 6 |
| 8.2. Souhrnné technické řešení | 7 |
| 8.2.1. Návrh řešení..... | 7 |
| 8.2.2. Dopravní značení a zařízení..... | 9 |
| 9. Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření | 9 |
| 10. Hrubý odhad investičních nákladů | 9 |
| 11. Závěr..... | 10 |
| 12. Přílohy | 10 |

1. Identifikační údaje

a) Označení stavby:

Název stavby: **Studie proveditelnosti – zklidnění komunikace Náchodská, Praha 20 - Horní Počernice č. akce 13466**

Místo stavby: Praha 20 - Horní Počernice
Č.parc. KÚ Horní Počernice: dle majetkoprávního elaborátu

Stupeň PD: Studie proveditelnosti

b) Objednatel stavby:

TSK hlavního města Prahy a.s.
Řásnovka 8,
110 00 Praha 1
IČ 03447286

c) Zpracovatel PD:

Sinpps s.r.o.

Stavebně inženýrské, projektové a poradenské služby

Dvorecká 387/2

147 00 Praha 4

Projektant: Jan Fiala

autorizovaný technik pro dopravní stavby

Číslo autorizačního osvědčení: 0012297

2. Základní údaje o stavbě

a) Stručný popis návrhu stavby, jejího umístění a významu

Řešená lokalita se nachází v Praze – Horních Počernicích. Jedná se místní sběrnou komunikaci (průtah obcí), ul. Náchodská II/611 v úseku Sychrov - Březecká. Předmětem této dokumentace je návrh komplexní úpravy a zklidnění dané komunikace.

b) Předpokládaný průběh stavby

Předpokládá se výstavba v trvání 8 měsíců (duben – říjen) v roce 2019.

c) Vazba na územně plánovací dokumentaci a na územní rozhodnutí včetně jejich podmínek

Navržená stavba je v souladu s ÚP obce.

d) Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Jedná se o plochy stávajících ulic a chodníků.

e) Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí

Po realizaci stavby dojde k zlepšení dopravní situace a větší bezpečnosti všech účastníků provozu.

f) Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

Při realizaci stavby musí zhotovitel zajistit, aby nedošlo k poškození okolních staveb či znečištění povrchových a podpovrchových vod.

Stavební úpravy jsou řešeny v souladu s platnými předpisy a normami pro pohyb osob se zdravotním omezením, zejména ČSN 73 6110 (Z1) a vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů

a) Dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby

Rozsah stavebních úprav nevyžaduje územní řízení, vzhledem k možným úpravám stávajících uličních vpustí bude vyžadován územní souhlas.

b) Regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace

Vzhledem k charakteru stavby neřešeno.

c) Mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady

Vzhledem k počáteční fázi studie byly jako podklad použity mapy z databáze IPR-Praha. Bylo provedeno místní šetření a pořízena fotodokumentace.

d) Dopravní průzkum

Pro zjištění stávajících intenzit dopravy byly použity informace z databáze ŘSD (sčítání dopravy v roce 2016) a TSK. Pro zjištění stávající nehodovosti byly použity informace z databáze CDV a PČR

e) Geotechnický a hydrogeologický průzkum

Charakter stavby nevyžaduje geotechnický a hydrogeologický průzkum.

f) Diagnostický průzkum konstrukcí

Diagnostický průzkum konstrukcí byl zadán ke zpracování silniční laboratoři TSK.

g) Hydrometeorologické a hydrologické údaje

Odvodnění je řešeno příčným spádem na vozovku a dále do kanalizace.

h) Klimatologické údaje

Vzhledem k rozsahu stavby a její povaze není tento průzkum potřeba. Rozptylová studie pro tuto stavbu vypracována nebyla.

i) Stavebně historický průzkum u stavby, která je kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo je v památkové zóně

Stavba neleží v PR, ani v PZ.

j) Ostatní podklady

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací – Z1
ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
TP 171 Vlečné křivky – ověřeno programem Autoturn
TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK
TP 65 Zásady pro dopravní značení na PK
TP 170 Navrhování vozovek PK
TP 135 Projektování okružních křižovatek na PK

Vyhl. 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
ČSN 73 6121 Stavba vozovek – Hutněné asfaltové vrstvy
ČSN 73 6122 Stavba vozovek – Vrstvy z litého asfaltu
ČSN 73 6124 Stavba vozovek – Vrstvy ze směsi stmel. hydr. pojivy
ČSN 73 6126-1 Stavba vozovek – Nestmelené vrstvy
ČSN 73 6129 Stavba vozovek – Postřikové technologie
Konzultace se zadavatelem

k) Podzemní vedení (inženýrské sítě)

Jako podklad pro ověření inženýrských sítí byla použita mapa z databáze IPR-Praha. V dalších stupních PD je bezpodmínečně nutné provést kompletní průzkum sítí.

4. Etapizace výstavby – DIO

Předpokládá se rozdělení stavby na celkem 4 etapy. Přehled jednotlivých etap a návrh DIO je patrný z přílohy č. C. – Dopravně inženýrská opatření.

a) Objízdné trasy

Pro tranzitní dopravu na II/611 po celou dobu výstavby v úseku Jirny – D0 Pražský okruh se předpokládá využití D11 ul. Olomoucká se zrušením dálničního poplatku v daném úseku po celou dobu výstavby.

Etapy 1. a 4. budou prováděny kyvadlově se SSZ po úsecích a nepředpokládají se objížďky.

Etapy 2. a 3. budou pro místní tranzitní dopravu převedeny ulicemi Ve Žlíbku, F.V. Veselého a Bystrá. Místní obsluha a MHD budou vedeny vždy jednosměrně ulicemi Náchodská, Mezilesí a Otovická.

b) 1. Etapa

Úsek Sychrov – benzinová pumpa (začátek obce - ul. Bořetická) byl v nedávné době realizován a nepředpokládá se jeho úprava.

Úsek Bořetická – Ve Žlíbku je z velké části navržen pouze jako obnova povrchu ve stávajících šířkových poměrech. Nové obruby a ostrůvky je možné vybudovat vždy při uzavírci jedné poloviny vozovky na kyvadlový provoz se SSZ. Jednotlivé úseky budou prováděny postupně dle maximální možné délky záboru v závislosti na intenzitě dopravy.

c) 2. Etapa

Úsek Ve Žlíbku – Jívanská bude realizován vždy po jedné polovině vozovky při převedení protisměrné dopravy ul. Otovická. Průjezd bude povolen pouze dopravní obsluze a MHD. Tranzitní doprava bude převedena ulicemi Ve Žlíbku, F.V. Veselého a Bystrá.

d) 3. Etapa

Úsek Jívanská – Bystrá bude realizován vždy po jedné polovině vozovky při převedení protisměrné dopravy ul. Mezilesí. Průjezd bude povolen pouze dopravní obsluze a MHD. Tranzitní doprava bude převedena ulicemi Ve Žlíbku, F.V. Veselého a Bystrá.

e) 4. Etapa

Úsek Bystrá – Březecká (po realizovanou souvislou údržbu v roce 2017) je z velké části navržen pouze jako obnova povrchu ve stávajících šířkových poměrech. Nové obruby a ostrůvky je možné vybudovat vždy při uzavírce jedné poloviny vozovky na kyvadlový provoz se SSZ. Jednotlivé úseky budou prováděny postupně dle maximální možné délky záboru v závislosti na intenzitě dopravy.

5. Podmínky realizace stavby

f) Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných investorů

Stavba musí být zkoordinována dle platného koordinačního vyjádření odd. Koordinace TSK hl. m. Prahy. Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Termín a délka výstavby vyplynou z výběrového řízení na zhotovitele stavby. Plynulost výstavby zajistí zhotovitel s ohledem na použité technologické postupy, klimatické a další vlivy. Odhadovaná doba výstavby je 5 měsíců.

g) Zajištění přístupu na stavbu

Stavební materiál bude na stavbu dopravován po stávajících komunikacích

h) Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Doprava po dobu výstavby bude organizována dle samostatného elaborátu **DIO**.

6. Přehled budoucích vlastníků a správců

Komunikace a chodníky: MČ Praha 20 - Horní Počernice.

Vozovka: TSK hlavního města Prahy a.s.

7. Předávání částí stavby do užívání

Stavba bude předána do užívání po jednotlivých etapách.

8. Souhrnné technické řešení

8.1. Návrh řešení

Návrh řeší komplexní zklidnění celého řešeného úseku s přihlédnutím ke stávajícímu stavu, který je daný historickým vývojem. Navržené úpravy jsou relativně jednoduché jak finančně, tak stavebně, při maximálním zklidňujícím efektu. V některých místech bude nutné najít kompromis v jednotlivých požadavcích.

8.1.1. Pěší doprava

Návrh řeší správné a bezpečné pěší provázání celého území. Umístění dělicích ostrůvků je velmi výhodné jak pro bezpečnost pěších, tak pro automobilovou dopravu. Ostrůvky nenásilně upravují rychlost projíždějících vozidel a jasně definují místa přechodu chodců přes vozovku. Chodec není nucen přecházet celou šíří vozovky, což je při současné intenzitě provozu zejména pro starší občany nepohodlné až nebezpečné.

8.1.2. MHD

Zajištěním odpovídajících parametrů zastávek dojde k výraznému zlepšení obsluhy celého území pomocí MHD i s možným budoucím výhledem zvýšení četnosti spojů a dostatečnou kapacitní rezervou.

Bohužel v některých zastávkách jsou umístěny stávající vjezdy a zde bude nutné najít rozumný kompromis pro umístění zastávky a obsluhu přilehlého objektu.

8.1.3. Cyklodoprava

Vzhledem ke stávajícímu dopravnímu zatížení, četným pravým odbočením a parkovacím pruhům, stávajícím rozměrům, typu a třídě komunikace je v současné době jakékoliv řešení vyhrazených opatření pro cyklodopravu nevhodné a nebezpečné. Na ul. Náchodská není plánována cyklotrasa. Pro vedení cyklistů je nutné kompletní vedení a řešení v celém úseku a nikoli pouze v dílčích úsecích.

Cyklodopravu je možné bezpečně vést v souběžných zklidněných ulicích a po plánované cyklotrase EV4.

V situaci jsou černě okótovány stávající šířky komunikace. Pro zachování stávajícího uličního profilu s přidáním ochranných cyklopruhů nebo vyhrazených jízdních pruhů je potřebná šířka minimálně 12,00m a více.

Toto není ve většině úseků splněno. Řešením je vyparkování velkého množství vozidel, zrušení parkovacích pruhů, kompletní změna uličního parteru při vysokých investicích z veřejných zdrojů s minimálním efektem. Komplikace je i v místech přechodů pro chodce a autobusových zastávek.

Rozšíření jízdních pruhů o cyklopruhy je nevhodné i vzhledem ke snaze o zklidnění dopravy, kdy se zbytečně rozšiřuje volná šířka vozovky, což opět zvyšuje rychlost vozidel.

V současné době je vhodnější zúžení jízdních pruhů a tím pádem rozšíření parkovacích pruhů, které zvýší bezpečnost parkujících při vystupování a pohybu okolo vozidla a vytváří prostor pro průjezd cyklistů, jejichž pohyb po ul. Náchodská je možný na základě platných zákonů a předpisů.

8.1.4. Zeleň

Vzhledem k danému stavu území je možné pouze velmi omezeně rozšiřovat plochy zeleně. Snahou projektu je alespoň minimální zábor stávajících zelených ploch. Nově rozšířené plochy zeleně, zejména v místech ochranných ostrůvků je možné osázet nízkou zelení, popř. vzrostlými solitéry, ovšem pouze za předpokladu absence poduličních vedení inženýrských sítí a mimo rozhledová pole v křižovatkách a na přechodech pro chodce.

8.2. Souhrnné technické řešení

8.2.1. Návrh řešení

Jednotlivé úpravy křižovatek, zastávek atp. jsou očíslovány v situacích. Níže jsou popsány konkrétní úpravy daných lokalit:

1. Zastávky Sychrov:

Prodloužení zastávkových hran, umístění dělicího ostrůvku pro pěší.

Rozšíření o vyhrazený pruh BUS směrem do centra by vyžadovalo přidání 1,5-2,0m konstrukce na každou stranu vozovky. Vzhledem k blízkosti vzrostlých stromů, nutnosti vyřešení odvodnění (zrušení příkopů) a majetkoprávním vztahům je toto řešení velmi komplikované.

2. Vjezdová brána:

Dlouhý dělicí ostrůvek „vjezdová brána“ upozorní řidiče na vjezd do intravilánu a přinutí je upravit rychlost. Je nutné nasvětlení celého prostoru.

3. Bořetická:

Návrh místa pro přecházení, úprava hran a oblouků křižovatky. Příprava na SSZ, případně „speedstop“ semafor.

4. Bártlova:

Umístění dělicího ostrůvku, rozšíření jízdního pruhu pro levé odbočení.

5. MHD Na Kovárně:

Umístění protilehlých zastávek a ochranného ostrůvku.

6. BILLA:

Plánovaná výstavba supermarketu BILLA, umístění ochranného ostrůvku na místě původní „zastávky“ pro přístup k supermarketu.

7. Plkovská:

Variantské řešení převedení chodců pomocí vysazených mysů, které je ovšem vzhledem k jejich bezpečnosti i ke zklidnění dopravy nejméně vhodné.

8. SSZ Ve Žlíbku:

Prozatím zachování současného stavu. V dalších stupních PD je nutné prověření zlepšení řízení SSZ, popř. přidání odbočovacích pruhů z ul. Ve Žlíbku.

9. Krčínská - Hermanická:

Vzhledem k odsazeným křižovatkám velmi výhodné umístění ochranného ostrůvku.

10. Hrdoňovická - Votuzská:

Prodloužení hrany zastávky a úprava vjezdu a výjezdu z čerpací stanice, umístění dělicích ostrůvků, přesun zastávky z centra před park Komárovská.

11. Komárovská:

Příprava na SSZ, přidání dělicího ostrůvku.

12. Lukavecká:

Prodloužení hrany zastávky, umístění dělicího ostrůvku. Stávající slepou část Lukavecké řešena chodníkovým přejezdem.

13. Chodovická:

Prodloužení hrany zastávky, umístění dělicího ostrůvku.

14. Dobšická:

Umístění dělicího ostrůvku.

15. Dobšická:

Zachování SSZ, prověření časování a řízení křižovatky. Prodloužení zastávkových hran. Zde je vzhledem k dopravnímu uzlu s návazností na příměstskou železnici velmi nutné správné provedení zastávek MHD.

16. Lipí:

Umístění dělicího ostrůvku.

17. Chvalkovická:

Příprava na SSZ, umístění dělicího ostrůvku.

18. Rožnovská:

Umístění ochranného ostrůvku v místě stávajícího přechodu.

19. Spojenců:

Umístění ochranného ostrůvku.

20. Zastávky Jívanská:

Kompletní přeřešení zastávek, přesun do výhodnějších poloh, umístění ochranných ostrůvků.

21. Bystrá:

V situaci je podklad od SUDOP a.s. který ovšem řeší pouze rameno ul. Bystré. Příprava na SSZ. Bude řešena jako samostatná akce.

22. Místo pro přecházení:

Umístění ochranného ostrůvku.

23. Božanovská:

Stávající pětiramenná křižovatka je víceméně neřešitelná. V úvahu přichází maximálně zjednosměrnění, nebo zaslepení Javorské popř. Mezihorí. Pokud nebudou požadovány, nebo navrženy jiné změny, bude stávající stav zachován.

24. MHD Chvaly:

Úprava zastávkové hrany, jinak zachování současného stavu až po konec řešeného úseku

8.2.2. Dopravní značení a zařízení

Dopravní značení bude řešeno v dalších stupních dokumentace.

9. Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření

Výsledky průzkumů společně se všemi dostupnými podklady, které byly popsány výše v této průvodní zprávě, byly zapracovány do projektové dokumentace a sloužily k vyhotovení tohoto projektu a jeho příloh.

10. Hrubý odhad investičních nákladů

Pozn. Jedná se o velmi hrubý odhad IN. V dalších stupních bude upřesňován.

1. Etapa

| | Množství | MJ | Jednotk.cena | Cena celkem |
|--|----------|-----|--------------|----------------------|
| Vozovka, fréza 2 vrstvy vč. příp. sanací, úprav odvodnění a DZ | 8 600 | m2 | 2 000 Kč | 17 200 000 Kč |
| Chodníky, vč. úprav obrubníků | 1 500 | m2 | 2 500 Kč | 3 750 000 Kč |
| Rezerva 10% | 1 | kpl | | 2 095 000 Kč |
| Cena celkem bez DPH | | | | 23 045 000 Kč |
| DPH 21% | | | | 4 839 450 Kč |
| Cena celkem s DPH | | | | 27 884 450 Kč |

2. Etapa

| | Množství | MJ | Jednotk.cena | Cena celkem |
|--|----------|-----|--------------|----------------------|
| Vozovka, fréza 2 vrstvy vč. příp. sanací, úprav odvodnění a DZ | 11 450 | m2 | 2 000 Kč | 22 900 000 Kč |
| Chodníky, vč. úprav obrubníků | 2 550 | m2 | 2 500 Kč | 6 375 000 Kč |
| Rezerva 10% | 1 | kpl | | 2 927 500 Kč |
| Cena celkem bez DPH | | | | 32 202 500 Kč |
| DPH 21% | | | | 6 762 525 Kč |
| Cena celkem s DPH | | | | 38 965 025 Kč |

3. Etapa

| | Množství | MJ | Jednotk.cena | Cena celkem |
|--|----------|-----|--------------|----------------------|
| Vozovka, fréza 2 vrstvy vč. příp. sanací, úprav odvodnění a DZ | 9 100 | m2 | 2 000 Kč | 18 200 000 Kč |
| Chodníky, vč. úprav obrubníků | 2 490 | m2 | 2 500 Kč | 6 225 000 Kč |
| Rezerva 10% | 1 | kpl | | 2 442 500 Kč |
| Cena celkem bez DPH | | | | 26 867 500 Kč |
| DPH 21% | | | | 5 642 175 Kč |
| Cena celkem s DPH | | | | 32 509 675 Kč |

4. Etapa

| | Množství | MJ | Jednotk.cena | Cena celkem |
|--|----------|-----|--------------|----------------------|
| Vozovka, fréza 2 vrstvy vč. příp. sanací, úprav odvodnění a DZ | 5 500 | m2 | 2 000 Kč | 11 000 000 Kč |
| Chodníky, vč. úprav obrubníků | 450 | m2 | 2 500 Kč | 1 125 000 Kč |
| Rezerva 10% | 1 | kpl | | 1 212 500 Kč |
| Cena celkem bez DPH | | | | 13 337 500 Kč |
| DPH 21% | | | | 2 800 875 Kč |
| Cena celkem s DPH | | | | 16 138 375 Kč |

11. Závěr

Předběžným projednáním s hlavními dotčenými orgány bylo zjištěno, že takto navržený záměr zklidnění ul. Náchodská je realizovatelný. V dalších stupních PD budou dále zapracovány případné dílčí připomínky DOSS. Realizací oprav a uplatněním zklidňujících (bezpečnostních) prvků dojde nejen k modernizaci dané komunikace ale i k výraznému zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravy.

12. Přílohy

- **Finální zápis z výrobního výboru 31. 1. 2018**

Záznam z výrobního výboru na akci:**„Návrh zklidnění Náchodské ulice v Horních Počernicích“****Z prvotního výrobního výboru konaného 5. 12. 2017 vyplynuly následující požadavky:**

- ÚMČ Praha – Horní Počernice:
 - požaduje komplexní zklidnění celé komunikace,
 - zvýšení bezpečnosti pěších a doplnění pěších vazeb,
 - zachování maximálního možného počtu parkovacích stání,
 - prověření možností umístění SSZ (světelné signalizační zařízení – semafor) na křižovatky s ulicemi: Bártlova, Komárovská a Chvalkovická,
 - rozšíření zelených ploch, prověření možností výsadby nízké i vzrostlé zeleně a nových solitérů,
 - nesouhlasí s prováděním opatření pro vedení cyklo dopravy v ul. Náchodská (projektant prověří možnosti vedení cyklo dopravy).
- MHMP Odbor rozvoje a financování dopravy, Oddělení rozvoje dopravy:
 - požaduje vedení cyklo dopravy v ul. Náchodská a vyznačení ochranných cyklopruhů, popř. vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty v celém řešeném úseku.
- Policie ČR ODI KŘP :
 - nesouhlasí s prováděním opatření pro vedení cyklo dopravy v ul. Náchodská ani v minimální šířce jízdního pruhu 4m v uspořádání 2,50m JP + 1,50m ochranný cyklopruh,
 - požaduje prověření a zajištění rozhledových poměrů na všech křižovatkách,
 - doporučuje prověření možností jednosměrného vedení dopravy v některých vedlejších ulicích.
- ROPID, DP Praha :
 - požadují úpravy všech autobusových zastávek na délku nástupní hrany 40m pro dva kloubové autobusy (minimální délka 33m),
 - doporučují prověřit možnost rozšíření II/611(ul. Náchodská) v úseku Sychrov – Horní Počernice na uspořádání třípruhu 2+1 s vyhrazeným jízdním pruhem pro BUS ve směru do centra.

V Praze dne 14. 12. 2017 zapsal Jan Fiala

Po zpracování prvních připomínek a rozeslání čárového návrhu jsme získali další podněty a požadavky:

1. MČ Praha Horní Počernice – odbor dopravy a životního prostředí:

Vyjádření k návrhu zklidnění Náchodské ulice – doprava

Bod 2 – Upozorňujeme, že dojde ke zrušení tržního místa na jedné straně komunikace a požadujeme, aby pro zachování druhého tržního místa bylo upraveno vodorovné značení dle stávající stavu.

Bod 4 – Provéřit možnost vyznačení dělící čáry u jízdnic pruhů (odbočovací, přímý).

Bod 5 – Vlivem přesunutí autobusové zastávky dojde ke zrušení parkovacích míst před komerčním objektem, tyto požadujeme nahradit.

Bod 10 - Vlivem přesunutí autobusové zastávky dojde ke zrušení parkovacích míst před komerčním objektem, tyto požadujeme nahradit. Dále nesouhlasíme s jednosměrnými ulicemi, není vyřešena další návaznost.

Bod 12 – Nesouhlasíme s: - prodloužením zastávky do křižovatky

- jednosměrnou ulicí Lukavecká, není vyřešena další návaznost.

- chodníkovým přejezdem ve slepé ulici

Bod 15 – Křižovatku je potřeba zkoordinovat s PD společností AŽP Praha s.r.o. – Obnova SSZ 9.261.

Bod 18 – Upozorňujeme na umístění přechodu s ostrůvkem v místě stávajícího vjezdu do nemovitosti. Dále nesouhlasíme s jednosměrnou ulicí, není vyřešena další návaznost.

Bod 19 - Nesouhlasíme s jednosměrnou ulicí, není vyřešena další návaznost.

Bod 20 - Vlivem přesunutí autobusové zastávky dojde ke zrušení parkovacích míst před komerčním objektem, tyto požadujeme nahradit.

Vzhledem ke skutečnosti, že dle takto zpracované studie dojde k velkému úbytku parkovacích míst (rozšíření zastávek, zřizování nových přechodů pro chodce, vytváření šikan apod.), je zapotřebí zvážit nutnost rozšíření všech autobusových zastávek na 40 m.

Vyjádření k návrhu zklidnění Náchodské ulice – zeleň

Prosím zpracovat do studie v zelených plochách co největší množství vzrostlých dřevin (s korunou založenou ve výšce 3 m, aby nebránila rozhledovým poměrům). Navrhnout

zeleň i na místa, kde se nachází sítě. Bude na našem odboru projednat umístění zeleně na sítích. Vzhledem k tomu, že se tak daří i v centru Prahy (Vinohradská, Budečská ...), není důvod, aby nemohla být tato zeleň také na Náchodské.

V souvislosti s prodloužením zastávkových hran autobusové zastávky (bod 15) nemá OŽPD námitek s tím, aby se v tak v tomto konkrétním případě stalo na úkor zeleně.

Další požadavky vyplynuly ze setkání s občany 16. 1. 2018:

- 1. umístit stop speed semafor na hranici obce*
- 2. navrhnout světelnou křižovatku Bořetická x Náchodská. Pokud by toho z nějakého důvodu nebylo v současné době možné, tak alespoň umístění stop speed semaforu a položení chrániček na budoucí světelnou signalizaci. Tato křižovatka je neuralgickým bodem, v blízké době po ní budou vjíždět do Náchodské stovky aut z nového obytného komplexu.*
- 3. navrhnout chodník podél Náchodské od křižovatky s Bořetickou směrem k autoservisu.*
- 4. návrh na umístění kruhového objezdu na Náchodské před vjezdem do obce, aby v budoucnu mohly být lépe obslouženy rozvojové oblasti.*

2. Policie ČR ODI KŘP:

PČR nesouhlasí s ochrannými jízdními pruhy pro cyklisty tam, kde je šíře jízdního pruhu menší než 4,0 m.

3. ROPID a DP a.s:

- 1. doplnit rozšíření komunikace od Sychrova pro buspruh s ukončením u vjezdové brány (pozemek HMP č.p. 4496 má šířku cca 15-18 m, tzn. neměl by být problém umístit třípruh šířky cca 11 m)*
- 2. zastávkové zálivy postačují v základní šířce 3,0 m (stavební šířka, resp. pravá strana VDZ V4)*
- 3. vyznačit vjezdy v úsecích zastávek, aby bylo možné podrobněji vést diskusi i vhodné poloze (příp. i délce) zastávek*
- 4. podél parkování preferujeme základní šířku jízdních pruhů více než 3,25 m (lépe 3,5 a více)*

5. *podélné parkování lépe v přiměřeně širokých parkovacích pruzích (šířka větší než cca 2,25 hůře rovná vozidla k obrubě)*
6. *doplnit kótování zastávek - délka klínů a hrany; šířka v relevantních profilech (na vjezdu / výjezdu, na úrovni nástupní hrany)*
7. *nároží u křižovatek s Bártlovou, Lipí a Ve Žlíbku co nejpříznivěji pro průjezd bus z/do bočních směrů (u ulice Ve Žlíbku i od severu pro nutnost objíždění Bystré)*
8. *aktualizovat stav nedávno obnovených SSZ Jívanská a Ve Žlíbku*

4. TSK odd. 4230 realizace a přípravy oprav:

Připomínky, které dorazily nebo ještě dorazí se projektant pokusí zapracovat do studie a pokud to nepůjde tak napíše i odůvodnění proč to nešlo, anebo co je potřeba pro jejich doplnění udělat.

Na schůzce konané 22. 1. 2018 na TSK bylo dále domluveno:

1. *Úsek od konce obce po Sychrov prošel v nedávné době souvislou údržbou a v horizontu následujících tří let do něho nebude zasahováno. Ve studii ale bude obsažen.*
2. *Oprava ul. Náchodská bude probíhat po etapách v maximálních možných délkách. Předpokládají se kompletní uzavírky s lokálními objízdými trasami pro MHD a místní dopravu.*
3. *Laboratoř TSK provede v nejbližší době diagnostický průzkum konstrukcí ul. Náchodská.*

5. MČ Praha 20 – Ing. Rittenauer, Ing. arch. Karhanová:

Obecné poznámky:

- A) *Všechny dělicí ostrůvky a zálivy pro zlepšení rozhledových poměrů doplnit v maximální možné míře plochami zeleně. Zeleň zvolit tak, aby údržba byla jednoduchá a co nejméně náročná. Zeleň nesmí bránit rozhledu.*
- B) *Preferovat ostrůvky se zelení před vodorovným značením na vozovce „šikmé rovnoběžné čáry“.*
- C) *Doplnit v maximální možné míře vzrostlé stromy.*

1. Zastávky Sychrov:

Prodloužení zastávkových hran, umístění dělicího ostrůvku pro pěší.

Rozšíření na třípruh by vyžadovalo přidání 1,5-2,0m na každou stranu vozovky. Vzhledem k blízkosti vzrostlých stromů, nutnosti vyřešení odvodnění (zrušení příkopů) a majetkoprávním vztahům je toto řešení velmi komplikované.

Viz bod A).

2. *Vjezdová brána:*

Vjezdová brána upozorní řidiče na vjezd do intravilánu a přinutí je upravit rychlost. Je nutné nasvětlit celého prostoru.

Viz bod A).

Viz bod B).

Ověřit možnost doplnění stromořadí před parkovištěm.

3. *Bořetická:*

Návrh místa pro přecházení, úprava hran a oblouků křižovatky.

Viz bod A).

4. *Bártlova:*

Umístění dělícího ostrůvku, rozšíření jízdního pruhu pro levé odbočení, zjednosměrnění ul. Třebešovská pro výjezd na budoucí SSZ a Ohnišťanská pro odstranění pátého ramene křižovatky.

Viz bod A).

Viz bod B).

5. *MHD Na Kovárně:*

Umístění protilehlých zastávek a ochranného ostrůvku, zjednosměrnění ul. Tlustého.

Viz bod A).

6. *BILLA:*

Plánovaná výstavba supermarketu BILLA, umístění ochranného ostrůvku na místě původní „zastávky“ pro přístup k supermarketu.

Viz bod A).

7. *Plkovská:*

Toto je variantní řešení převedení chodců pomocí vysazených mysů, ale je vzhledem k jejich bezpečnosti i ke zklidnění dopravy nejméně vhodné.

Preferovat řešení dle bodu 6.

8. SSZ Ve Žlábku:

Prozatím zachování současného stavu. V dalších stupních PD je nutné prověření zlepšení řízení SSZ, popř. přidání odbočovacích pruhů z ul. Ve Žlábku.

Viz bod A).

Upozorňuji na nevhodně řešený přechod pro chodce ve dvou místech. Doporučuji prověřit možnost úpravy dle skici v příloze.

9. Krčínská - Hermanická:

Vzhledem k odsazeným křižovatkám je velmi výhodné umístění ochranného ostrůvku.

Viz bod A).

10. Hrdoňovická - Votuzská:

Prodloužení hrany zastávky a úprava vjezdu a výjezdu z čerpací stanice, umístění dělicích ostrůvků, přesun zastávky z centra před park Komárovská.

Viz bod A).

11. Komárovská:

Příprava na SSZ, přidání dělicího ostrůvku.

Viz bod A).

12. Lukavecká:

Prodloužení hrany zastávky, zjednosměrnění Lukavecké, umístění dělicího ostrůvku. Stávající slepou část Lukavecké řešena chodníkovým přejezdem.

Viz bod A).

13. Chodovická:

Prodloužení hrany zastávky, umístění dělicího ostrůvku.

Viz bod A).

14. Dobšická:

Umístění dělicího ostrůvku.

Viz bod A).

15. Jívanská

Zachování SSZ, prověření časování a řízení křižovatky. Prodloužení zastávkových hran. Zde je vzhledem k dopravnímu uzlu s návazností na příměstskou železnici velmi nutné správné provedení zastávek MHD.

Viz bod B).

Koordinovat se záměrem vybudování P+R před Nádražím Horní Počernice.

16. Lipí:

Umístění dělícího ostrůvku.

Viz bod A).

17. Chvalkovická:

Příprava na SSZ, umístění dělícího ostrůvku.

Viz bod A).

18. Rožnovská:

Zjednosměrnění Rožnovské (výjezd od ul. Spojenců), umístění ochranného ostrůvku v místě stávajícího přechodu.

Jednosměrný systém byl uvažován jako možná varianta po zprovoznění světelné signalizace. Zavádění jednosměrného systému pro dvě ulice je matoucí. Bude nutno prověřit jako celek. Při stavebních úpravách vycházet ze současného stavu.

Viz bod A).

19. Spojenců:

Zjednosměrnění Spojenců, umístění ochranného ostrůvku.

Viz bod A).

Viz bod B).

20. Zastávky Jívanská:

Kompletní přeřešení zastávek, přesun do výhodnějších poloh, umístění ochranných ostrůvků.

21. Bystrá:

V situaci je podklad od SUDOP a.s. který ovšem řeší pouze rameno ul. Bystré. Příprava na SSZ. Nutné řešit kompletně celou křižovatku.

Viz bod A).

Viz bod B).

Ověřit možnost doplnění stromořadí před hřbitovem.

22. Místo pro přecházení:

Umístění ochranného ostrůvku.

Viz bod A).

23. Božanovská:

Stávající pětiramenná křižovatka je víceméně neřešitelná. V úvahu přichází maximálně zjednosměrnění, nebo zaslepení Javorské popř. Mezihoří. Pokud nebudou požadovány, nebo navrženy jiné změny, bude stávající stav zachován.

24. MHD Chvaly:

Úprava zastávkové hrany, jinak zachování současného stavu až po konec řešeného úseku.

Viz bod A).

6. Magistrát hlavního města Prahy, Odbor rozvoje a financování dopravy:

1. Obecné zhodnocení předloženého projektu:

Předložená studie "zklidněné" Náchodské se širokými parkovacími pruhy nepovažujeme za funkční řešení, protože šířka jízdních pruhů je naddimenzována pro skutečné zklidnění komunikace městského typu a je převážně navržena v kolizní šíři z pohledu bezmotorové dopravy (dost široké na rychlou jízdu, ale úzké na bezpečné předjetí např. cyklisty), většina křižovatek zůstává v přemrštěných parametrech, boční ulice se zjednosměřují (čímž se zátěž z osobní automobilové dopravy přesouvá do rezidenční oblasti a ztrácí se stávající zklidňující efekt odbočování a najíždění na ulici Náchodskou), přechody se odsouvají od křižovatek, zálivy BUS jsou šířkově předimenzované a nevhodně situované a odbočení do bočních ulic se nezvyšují do úrovně chodníku.

Konkrétně upozorňujeme na následující skutečnosti:

v zastávce Vojická se zastávky přesunuly nesmyslně daleko za křižovatku, čímž se prodlužuje docházková vzdálenost do kolmé ulice Vojické o desítky metrů)

šířky některých zastávkových zálivů jsou předimenzované a na úkor chodníků (3,5 metru). Předimenzované parametry zastávek VHD mohou působit proti konceptu zklidnění ulice. V některých méně frekventovaných zastávkách by naopak bylo žádoucí zálivy zrušit a tím zajistit zmenšení tranzitní přitažlivosti Náchodské pro motorová vozidla.

vjezd do čerpací stanice při ul. Hrdoňovická je předimenzovaný. V této lokalitě doporučujeme rozšířit chodník.

vjezdy do málo frekventovaných ulic nejsou řešeny vyvýšenými prahy v úrovni chodníku – toto doporučujeme s výjimkou ulic Bořetická, Bártlova, Ve Žlábku, Komárovská (od jihu), Jívanská, Chvalkovická (od jihu), Bystrá (od severu).

místo pro přecházení (22) nenavazuje na příčnou komunikaci. Doporučujeme jej posunout o cca 50 metrů východně.

Křižovatka s Bystrou (21) má i po zmenšení nadbytečně dimenzovaný vjezd do sídliště a čerpací stanice, s velmi dlouhým přechodem. Doporučujeme prověřit na zvednutí do úrovně chodníku.

2. Předpokládané důsledky realizace opatření v navržené podobě pro cyklistickou dopravu

Pokud uvedené vztáhneme k cyklistické dopravě, tak předložené řešení povede k ohrožení projíždějících cyklistů, a to z více důvodů. Mimo jiné toto řešení umožňuje „laxní parkování“ vozidel daleko od obrubníků, což znehodnocuje veřejný prostor, který pak dlouhodobě již nelze využít vhodnějším a účelnějším způsobem. Cyklisté budou nuceni jezdit více vlevo, kde ale šířka jízdních pruhů nenabízí možnost bezpečného předjetí motorovými vozidly (dojde k nežádoucí situaci, kdy každý cyklista jedoucí po ul. Náchodská bude muset být předjížděn buď vybočením motorového vozidla do protisměru, nebo v kolizní vzdálenosti). Vzhledem k tomu, že ponechání úzkých parkovacích stání a širokých jízdních pruhů by nevedlo k žádoucímu zklidnění dopravy, je zřízení ochranných cyklopruhů (v šířkově nevyhovujících místech v kombinaci s piktokoridory, pro které není v TP 179 stanovena minimální šířka pruhu) jediným logickým řešením, které účinně zklidní motorovou dopravu a současně nezhorší podmínky pro cyklisty volící jízdu v hlavním dopravním prostoru. Je třeba upozornit, že z ul. Náchodská není dlouhodobě vhodné ani technicky možné cyklistickou dopravu zcela vyloučit. Zhoršení podmínek pro jízdu na kole ve vozovce však posune do vedlejších ulic (a případně i do přidružených prostor Náchodské) právě tu skupinu cyklistů, která je schopná rychlé jízdy a preferuje ji. To může mít další nežádoucí dopady nejen na bezpečnost těchto cyklistů, ale zejména pěších.

Pro zodpovědné posouzení dostupných možností zklidnění ulice Náchodská proto budeme usilovat o zpracování variantního řešení s uplatněním integračních opatření pro cyklisty. Souvislá integrační opatření v podobě zřízení ochranných jízdních pruhů pro cyklisty umožní:

docílit významně vyššího optického zúžení vozovky, než při stavebním zúžení. Šířka vozovky pojížděné motorovými vozidly poklesne z 3,5 m dle předloženého návrhu, na 2,5 m. Jedině nadměrná vozidla, tedy zejména BUS MHD a nákladní doprava, která zde však není prioritní, může pro jízdu dle platných předpisů využít celou stavební šířku vozovky, tedy v tomto případě 3,75 – 4,0 m.

motorovým vozidlům bezpečně předjíždět.

vymístit cyklisty z chodníků, kde se dle platné legislativy pohybovat nemohou. Dle evidence dopravních nehod přitom na pěších vzbádkách v Náchodské dochází k nejvyššímu počtu nehod cyklistů v celých Horních Počernicích.

usnadnit řešení provozu při havarijních stavech či extrémních situacích, kdy vyšší šířka vozovky umožňuje např. změnu vedení dopravy bez rušení parkovacích stání dočasným přerušením integračních opatření pro cyklisty (součet šířky integračních opatření přidává 1 jízdní pruh, využitelný při nestandardních provozních stavech).

Předcházející úsek ul. Náchodské mezi ul. Chlumecká a začátkem řešeného úseku je připraven pro zřízení ochranných JP pro cyklisty.

3. Varianta bez využití cyklointegračních prvků

Ve variantě bez využití souvislých ochranných jízdních pruhů pro cyklisty požadujeme včlenit do projektu minimálně tato opatření:

v celé délce řešeného úseku je nezbytné odstranit kolizní šířky jízdních pruhů. Jízdní pruhy musí být buď užší než 3,25 m, nebo širší než 3,75 m včetně.

v případě ostrůvků ponechat šířku JP min. 3,75 m.

realizovat integraci cyklistické dopravy v řazení před SSZ, zejména v křižovatkách s ul. Ve Žlábku a Jívanská. Zde je naprosto nutné upravit šířku pravých jízdních pruhů na 3,75 metru, což skladebnost umožňuje např. nerozšiřováním protisměrného pruhu na nežádoucích 3,50 metru.

naprosto precedentní je neexistující křížení městskou částí připravované cyklostezky od ulice Bystré směrem do zástavby. Součástí projektu musí být legální, bezpečné a souvislé překřížení cyklostezky od Bystré do ulice Mezilesí - optimálně na křižovatku s ul. Běchorská, případně na chodník (legalizovaný) východně od čerpací stanice pohonných hmot, nebo až do ulice Vojická. Jinak je podjezd trati promarněná investice a skutečnost, že od severu dojedete na kole pouze na hřbitov je docela případná, zůstane-li křižovatka v navrhované podobě

V případě stavebního znemožnění integrace cyklistické dopravy v hlavním dopravním prostoru západně od Božanovské je nezbytné zde zmenšit šířky pruhů (ze 3,50 na 3,25 m a v řazení na 3,0m) tak, aby bylo možné maximalizovat šířku jižního chodníku ulice a provést jeho okamžitou legalizaci pro jízdu na kole. Takové opatření je nezbytné vzhledem k absenci souběžné ulice ve stejné výškové úrovni na jižní straně Náchodské a výhledovému napojení ul. Stoliňské (pozn. Cyklomagistrála tuto relaci neřeší, jde hlavně o napojení oblasti Počernic od metra a obchodní zóny Černý Most podél Náchodské a od základní školy Stoliňská k zástavbě východně od ul. Božanovská, kde jsou bývalá sídliště MV. Tuto relaci neřeší ani průjezd areálem Chvalského zámku

nesouhlasíme se zjednosměrněním ulic Spojenců, Rožnovské, Lukavecké, Hrdoňovické, Tlustého a Třebešovské pro cyklistickou dopravu. Vzhledem k absenci cykloopatření na samotné ulici Náchodská se jedná o zásadní zhoršení dostupnosti lokálního centra z přilehlé uliční sítě

zjednosměrnění ulic Tlustého přetíná existující starší cyklotrasy a přímou návaznost od trasy EuroVelo do zástavby jižně od Náchodské. Stejně působí i zjednosměrnění Třebešovské, které narušuje užívanou cyklistickou vazbu z ulice Bártlovy. Tím se význaně poškozují cyklistická dostupnost Horních

Počernic (starých) směrem na Čertousy a Zeleneč. Díky přerušení městských tras se jedná o zásah nevhodný z celoměstského pohledu.

Doprovodné připomínky k jednotlivým dokumentům (zápis z výrobního výboru a legenda ke studii) jsou provedeny revizemi přímo v uvedených dokumentech.

Vzhledem ke skutečnosti, že cyklistická doprava je důležitou součástí mobility ve městě, je žádoucí, aby projektant při plnění zakázky TSK Praha a.s. zadané hl. m. Prahou dodržoval usnesení č. 55. ze dne 19. 1. 2016. Toto usnesení m.j. stanoví, že při úpravě veřejného prostoru je investor "povinen navrhnout a projednat vhodná opatření zajišťující bezpečné a komfortní řešení pro cyklistickou dopravu."

4. Obecně cyklodoprava:

Vzhledem ke stávajícímu dopravnímu zatížení, četným pravým odbočením a parkovacím pruhům, stávajícím rozměrům, typu a třídě komunikace je v současné době potřebné řešení bezpečnosti cyklistů v hlavním dopravním prostoru, zejména s ohledem na požadavek oddělení cyklistické dopravy od motorové (alespoň) dopravním značením při nadlimitní intenzitě provozu motorových vozidel. Na ul. Náchodská je dle generelu cyklistických tras hl. m. Prahy plánována cyklotrasa A264. Integrační opatření je vhodné řešit souvisle.

Místní cyklodopravu je možné bezpečně vést v souběžných zklidněných ulicích, kudy lze po plánované cyklotrase EV4 proznačit také rekreační cyklotrasy. Vzhledem ke skutečnosti že proznačení cyklistických tras vedlejšími ulicemi je již realizováno, nelze předpokládat, že stávající intenzita cyklistické dopravy na ul. Náchodská dále podklesne. Z pohledu dálkové cyklistiky i místní obslužnosti je ulice Náchodská pro cyklistickou dopravu nevyhnutelná. Pohyb cyklistů v přidruženém prostoru je zde z důvodu vysokého počtu nehod nevhodný a nebezpečný. Vedení cyklotras bočními ulicemi je také nutné zohlednit při úvahách a zjednosměrnění vybraných vedlejších komunikací.

V situaci jsou černě okótovány stávající šířky komunikace. Pro zachování stávajícího uličního profilu s přidáním ochranných cyklopruhů nebo vyhrazených jízdních pruhů je potřebná šířka minimálně 11,5 m a více.

(2,00m parkování – 1,25 m JP pro cyklisty, 2,5 m JP - 2,5 jízdní pruh - 1,25 JP pro cyklisty– 2,00m parkování)

Toto není v části řešené komunikace splněno. Řešením je v těchto úsecích buď vyznačení cyklopietokoridoru obdobně jako v řadících pruzích a v místě zastávek MHD, případně vyznačení krajnice. V místě přechodů pro chodce norma umožňuje rozšíření JP o šířku JP pro cyklisty.

Zúžení jízdních pruhů o šířku ochranného jízdního pruhu je vhodné i vzhledem ke snaze o zklidnění dopravy, kdy se opticky výrazně zúží volná šířka vozovky, což jednoznačně snižuje rychlost vozidel a zvyšuje pozornost řidičů.

Zřízení jízdních pruhů pro cyklisty přispívá k zvýšení bezpečnosti řidičů parkujících vozidel, jelikož při šířce jízdního pruhu pro cyklisty 1,5 m a více je při otevření dveří dostatečný prostor pro úhybný manévr cyklisty, který nemusí vjíždět do části jízdního pruhu určeného pro motorová vozidla a současně vystupující řidič vždy vystupuje do prostoru, který není pojížděn motorovými vozidly.

7. Závěr, komentář projektanta:

Po prostudování všech návrhů, požadavků a připomínek je již mnohem jasnější vize úpravy a zklidnění ulice Náchodská.

Naprostá většina připomínek je adekvátní a splnitelná.

Jedná se zejména o zapracování drobných úprav křižovatek, zastávek a chodníků.

Velký důraz bude kladen na umístění zeleně.

Zjednosměrnění některých ulic bylo navrženo na základě části návrhů, nicméně není žádoucí a nebude dále uvažováno.

Hlavním problémem pak zůstává provedení cykloopatření. V příloze této zprávy přikládáme mapu úseků, ve kterých lze tato opatření provést. Přílohou studie bude vzorové provedení jednoho takového úseku s integrací cyklodopravy.

Studie bude nyní finálně dopracována a oficiálně rozeslána k vyjádření všem DOSS.

Závěrem bych chtěl poděkovat všem za čas a práci věnovanou této studii. Byla pro nás velkým přínosem.

V Praze dne 31. 1. 2018 zapsal Jan Fiala