

Koncepční vyjádření k záměru na veřejném prostranství

VÁŠ DOPIS ZN. 1462/2023

Č. J. IPR 12462/23

VYŘIZUJE / KANCELÁŘ

E-MAIL / TELEFON

VĚC **KONCEPČNÍ VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI PRO VYDÁNÍ SPOLEČNÉHO POVOLENÍ:
ČESKOBRODSKÁ SÚ, PRAHA 9, Č. AKCE 13546, V ÚSEKU SPOJOVACÍ – POD TÁBOREM**

Investor:

Autor dokumentace:

Datum zpracování: 05/2023

Vaši žádost jsme obdrželi dne 18. 9. 2023.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (dále jen „IPR Praha“) se vyjadřuje v souladu s *Pravidly pro přípravu investic na veřejných prostranstvích v aktuálním znění dle usnesení Rady hl. m. Prahy č. 2588 ze dne 30. 9. 2014*. Koncepční vyjádření k záměru na veřejném prostranství zavazuje investora v rozsahu a způsobu provedení investiční akce (dále jen „koncepční vyjádření“). IPR Praha se také vyjadřuje předběžně k záměru stavby jménem hl. m. 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 Vaši žádosti vydává toto koncepční vyjádření:

PŘI SPLNĚNÍ NÍŽE UVEDENÝCH PODMÍNEK SOUHLASÍME SE ZÁMĚREM JAKO S DOČASNÝM ŘEŠENÍM NEVYHOVUJÍCÍHO STAVU POVRCHŮ,

Z DLOUHODOBĚJŠÍHO HLEDISKA PODPORUJEME KOMPLEXNĚJI POJATOU OBNOVU ČESKOBRODSKÉ ULICE (VIZTE ZÁVĚREČNÁ DOPORUČENÍ).

Popis záměru:

Předmětem předložené dokumentace je rekonstrukce Českobrodské ulice v režimu souvislé údržby, v úseku mezi Jarovem a Hrdlořezy o délce cca 1 100 m. Záměr spočívá především v obnově povrchů vozovky a přilehlých chodníků ve stávajících šířkách (se zachováním polohy obrub) a dále v obnově dopravního značení, silničních svodidel (v celkové délce 600 m), dopravně bezpečnostních zábradlí (v celkové délce 430 m) a zárubních zídek.

K základnímu dělení vozovky do 3 jízdních pruhů s vyhrazeným pruhem pro BUS a vozidla TAXI přibudou ochranné pruhy pro cyklisty (V 14), resp. v jednom úseku vyhrazený cyklopruh (V 14 + IP 20a). Přeložky

Koncepční vyjádření k záměru na veřejném prostranství

technických sítí zahrnuty nejsou, resp. jsou uvažovány pouze v krátkém úseku u tramvajové smyčky Spojovací (z důvodu kolize se zárubní zídka).

Návrh řešení je koordinován s navazující investiční akcí hl. m. Prahy *Stavba č. 08268 Rokytky, etapa 0010 Horní Hrdlořežská, Hrdlořežská*, jejímž předmětem je celková obnova povrchů v ulicích Hrdlořežská a Horní Hrdlořežská (projektantem je rovněž [REDAKCE] dále jen „stavba č. 08268“). K této akci se IPR Praha vyjádřil dopisem č. j. 10909/19 ze dne 19. 12. 2019. S původně předloženým řešením (verze 10/2019) jsme nesouhlasili a požadovali jeho úpravu. Záměr byl pak na IPR Praha opakovaně konzultován. Naposledy projednávaná upravená verze 09/2020 zaváděla v celém řešeném území zklidněný dopravní režim „Zóna 30“ a zlepšovala kontinuitu pěších vazeb (propojení a rozšíření chodníků, vyznačení míst pro přecházení dlažbou, užití chodníkových přejezdů) – vizte přílohu č. 2.

Podmínky souhlasu se záměrem v režimu „souvislé údržby“:

Vedení chodníků a cyklistická opatření

1. Ve smyslu § 16 odst. 1 a 2 pražských stavebních předpisů (nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy, ve znění pozdějších změn, dále jen PSP) a *Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy (dále jen Manuál)*, kap. C.2.1/ str. 77, požadujeme přihlídnout k potřebám pěšího pohybu a zajistit jeho kontinuitu podél jižní strany Českobrodské ulice. V úseku od autobusové zastávky „Spojovací ZC“ až po začátek stávajícího chodníku v Hrdlořežích (km 0,1–0,8) požadujeme zřídit alespoň nouzový mlatový chodník, ideálně v režimu společné stezky pro pěší a cyklisty (s ohledem na vysokou intenzitu dopravy považujeme vedení cyklistů mimo vozovku za bezpečnější). V krátkém úseku navazujícím na zastávku „Spojovací ZC“ existuje již zárodek chodníku. Po vybudování Jarovské třídy – kdy předpokládáme zvýšenou poptávku po propojení s rekreačním územím podél Rokytky – bude možno stezku dále rozšířit a zadlážit.
2. Při severní straně Českobrodské ulice, v úseku mezi ulicemi Smetanky a oplocením pozemku č. parc. 331/1 u domu č. 10/19 (km 1,1), požadujeme rozšířit stávající chodník tak, aby plynule navazoval na zastávkový přístřešek. Podle *Manuálu*, kap. C.2.1/str. 77, má mít běžný chodník šířku alespoň 3–4 m (v oblastech se střední až vyšší intenzitou pěšího pohybu). V ulicích se silným automobilovým provozem je navíc žádoucí, aby dimenze a charakter pěších ploch a dostatek přechodů kompenzovaly negativní dopady zatížení prostoru – vizte *Manuál*, kap. C.1.4/ str. 74.
3. Cyklistům požadujeme umožnit přímou jízdu v krajním pruhu v celém řešeném úseku Českobrodské ulice. Navádění cyklistů při jízdě z centra města do středu vozovky – kvůli pravému odbočení do areálu Auto Jarov (km 0,2) – je z hlediska bezpečnosti provozu nevhodné. Za příkladné naopak považujeme řešení vjezdu na pozemek č. parc. 66/1 v k. ú. Hrdlořezy (km 0,3) s barevně zvýrazněným cyklopruhem.

Koncepční vyjádření k záměru na veřejném prostranství

Zábrany a bariéry

1. Veškerá zábradlí mezi vozovkou a chodníkem požadujeme odstranit. Jejich přítomnost zdůrazňuje dopravní charakter Českobrodské ulice a urychluje tak průjezd motorové dopravy, což je nežádoucí s ohledem na obytnou zástavbu (podrobněji vizte *Manuál, kap. D.5.7/str. 231*).
2. Ve smyslu § 17 odst. 6 PSP a *Manuálu, kap. D.3.5/str. 195*, požadujeme zdůvodnit nezbytnost užití záchytného prvku podél nezastavěné jižní strany Českobrodské ulice. V případě prokázání této nezbytnosti preferujeme užití jiných, městotvornějších prvků než silničních svodidel (např. silničních zábradlí), a to jen v nezbytně nutném rozsahu. Účelem těchto prvků v městském prostředí není oddělovat chodník od vozovky, lze je proto umístit výhradně podél vnější hrany uličního prostranství.

Řešení povrchů a jejich doplňků

1. Povrchy požadujeme obnovit v souladu s *Katalogem doporučených prvků veřejných prostranství hl. m. Prahy*, dostupným na adrese www.iprpraha.cz/stranka/4141. Řešený úsek Českobrodské ulice prochází několika lokalitami s odlišným charakterem. Obnova chodníků je navržena převážně ve východním úseku v lokalitě Hrdlořezy s vesnickou strukturou (km 0,75–1,1), kde preferujeme užití kamenného standardu KS2 (např. Pražské mozaiky). Další obnova chodníku je uvažována pouze v krátkém úseku u autobusové zastávky „Spojovací ZC“ v lokalitě Pod Třešňovkou s heterogenní strukturou zástavby (km 0,0–0,1). Zde lze kromě kamenného standardu KS2 použít také betonový standard BSE – ekonomický (například velkoformátovou dlažbu). Kamenná chodníková obruba je standardem bez ohledu na druh povrchu.
2. Parkovací záliv při jižní straně Českobrodské ulice (km 0,8) požadujeme zvýšit do úrovně chodníku a zadláždít žulovou kostkou. Parkovací plochu požadujeme ukončit kolmou obrubou (nikoli náběhem) a zajistit antiparkovacími sloupky. Odvodnění vozovky lze řešit pomocí obrubníkových vpustí i bez změny jejich umístění.
3. Na autobusových zastávkách „Pod Táborem“ v kontaktu s historickým jádrem Hrdlořez preferujeme tradiční zadláždění žulovou kostkou.
4. Nezpevněnou krajnici o šíři 0,5 m požadujeme zadláždít žulovou kostkou – tak jak je to místy patrné ve stávajícím stavu. Užití asfaltového recyklátu je v městském prostředí nevhodné.
5. Veškeré zárubní zídky požadujeme provést z kamenného zdiva. Užití palisády z betonových prefabrikátů je nevhodné, a to nejen v kontaktu s historicky cennou zástavbou (km 0,95), nýbrž také na Jarově u tramvajové smyčky (km 0,1).

Koncepční vyjádření k záměru na veřejném prostranství

K přeloženému záměru máme tato doporučení:

1. V Českobrodské ulici, v místě křížení s Horní Hrdlořežskou ulicí, doporučujeme doplnit přechod pro chodce, jenž by současně sloužil i jako přirozený dopravně zklidňující prvek na vjezd do Hrdlořež od Jarova. V úseku mezi Jarovem a Hrdlořeží jsou nejbližší stávající přechody od sebe vzdáleny cca 940 m, což je ve městě značně neobvyklé. Přitom podle *Manuálu, kap. C.2.3/str. 88*, by se pěší vazby měly standardně zajišťovat na všech ramenech křižovatek.
2. Při jižní straně Českobrodské ulice v úseku mezi autobusovou zastávkou „Pod Táborem ZC“ a ulicí Pod Táborem (km 1,1) doporučujeme – s ohledem na zvýšený pohyb chodců – rozšířit chodník až ke stávajícímu oplocení, na úkor zbytkového, neudržovaného vegetačního pásu.
3. Cyklopruh vyhrazený v klesání ve směru z centra města doporučujeme rozšířit na hodnotu 1,75 m na úkor přilehlého jízdního pruhu, jehož navržená šířka 3,5 m odpovídá rychlostní komunikaci (dle *ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací*). Českobrodská ulice je sice dopravně významnou ulicí, avšak s nejvyšší povolenou rychlostí 50 km/h.
4. Ve smyslu *§ 78 odst. 2 PSP, Manuálu, kap. D.8.1/str. 264* a *Postupu při udělování souhlasu vlastníka v řízeních týkajících se staveb pro reklamu, reklamních zařízení a zařízení pro reklamu na pozemcích ve správě Magistrátu hl. m. Prahy* schváleného *usnesením Rady hl. m. Prahy č. 2585 ze dne 26. 9. 2022* doporučujeme výrazně omezit počet reklamních poutačů umístěných podél Českobrodské ulice na pozemcích vlastněných, resp. spoluvlastněných hl. m. Prahou. Při stejné straně ulice se musí samostatně stojící stavby pro reklamu umísťovat ve vzájemném odstupu alespoň 100 m, což není většinou dodrženo. Řada těchto staveb se navíc nachází v nezastavitelných plochách krajinné a izolační zeleně. Velkoplošná reklama přispívá k vizuálnímu smogu, snižuje bezpečnost provozu a celkově degraduje charakter uličního prostranství.

Pro informaci uvádíme, že k předmětnému záměru se dne 22. 3. 2023 konalo jednání v sídle [REDAKCE], na kterém jsme uvedli naše podněty ke zlepšení celkového stavu Českobrodské ulice. Jelikož tyto podněty většinou překračují rámec „souvislé údržby“, uvádíme je níže jako doporučení k možné navazující investiční akci, s přesahem do dalšího, nyní neřešeného úseku.

Doporučení k možné navazující investiční akci:

- **důslednější preference veřejné dopravy vzhledem k častým dopravním kongescím**, např. úpravou řazení v křižovatce Českobrodská × Pod Táborem, jež by krajní řadicí pruhy v Českobrodské ulici před křižovatkou vyhradila pouze BUS a pro pravé odbočení; to by usnadnilo obsluhu zastávky „Pod Táborem ZC“ a umožnilo její posun blíže ke křižovatce; další možnou úpravou by bylo prodloužení vyhrazeného pruhu pro BUS ve směru do centra města až ke křižovatce se Spojovací ulicí;

Koncepční vyjádření k záměru na veřejném prostranství

- **zvýšení bezpečnosti cyklistů pomocí chráněné cyklistické vazby mimo vozovku**, především ve stoupání ve směru do centra města, v úseku mezi ulicemi Horní Hrdlořežská a Spojovací (možnost zřízení společné stezky pro pěší a cyklisty na samostatně vedeném chodníku vč. propojení s ulicemi Horní Hrdlořežská a Učňovská; nahrazením stávajícího schodiště rampou by zároveň vzniklo bezbariérové propojení mezi Hrdlořeží a nástupní zastávkou tramvaje „Spojovací“), křižovatka Českobrodská × Pod Táborem by také měla umožnit chráněný přejezd pro cyklisty po trasách A 240 (podél ul. Českobrodské) a A 7 (mezi ul. Pod Táborem a U Smetanky);
- **zkompaktnění křižovatky Českobrodská × Hrdlořežská** zmenšením nárožních oblouků a rozšířením chodníků na úkor nepojížděných ploch, posunem přechodů blíže ke křižovatce – na přímé trasy chůze; zprostupnění chodníku podél historické budovy č. p. 3 (eliminace zárubní zídky v návaznosti na rozšířené nároží), doplnění přechodu s cyklo přejezdem na západním rameni (v návaznosti na prodloužení jižního chodníku v Českobrodské ulici směrem k Jarovu – vizte požadavek č. 1), zadržování nepojížděných částí ve středu vozovky před dělicími ostrůvky žulovou kostkou (namísto navrženého vodorovného značení V 13); tato opatření by přispěla ke zklidnění dopravy na vjezdu do „Zóny 30“, jež má být zavedena v Hrdlořežské ulici v rámci koordinované *stavby* č. 08268;
- **dále aspekty, které v režimu „souvislé údržby“ uvádíme mezi doporučeními** (doplnění přechodu pro chodce v západním rameni křižovatky Českobrodská × Horní Hrdlořežská, rozšíření chodníku u autobusové zastávky „Pod Táborem ZC“, eliminace reklamních poutačů);
- **obdobnou celkovou obnovou a kultivací by měl projít také navazující úsek Českobrodské ulice** vymezený ulicemi Pod Táborem a Průmyslovou (obnova chodníků vč. odstranění zábradlí, řešení cyklistické dopravy, řešení parkování, eliminace reklamních poutačů)

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

K předložené dokumentaci vydáváme koncepční vyjádření k záměru na veřejném prostranství v souladu s *Pravidly pro přípravu investic na veřejných prostranstvích v aktuálním znění dle usnesení Rady hl. m. Prahy č. 2588 ze dne 30. 9. 2014*. Realizace těchto záměrů je podmíněna vydáním kladného koncepčního vyjádření od IPR Praha. V obdobných případech je vhodné podávat žádost o koncepční vyjádření na formuláři, který je ke stažení na www.iprpraha.cz/stranka/3414.

Další budoucí záměry doporučujeme k posouzení předkládat již při zahájení přípravy záměru ve snaze předejít zbytným zásahům do dokumentace v pokročilé fázi zpracování, a to s cílem zajistit požadavky na kvalitu

Koncepční vyjádření k záměru na veřejném prostranství

a funkčnost veřejných prostranství již na počátku přípravy. V takovém případě postačí přiložený základní popis a situace zachycující uvažované zásahy do veřejných prostranství.

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

S pozdravem

MGR. ONDŘEJ BOHÁČ
– ředitel

PŘÍLOHY:

- 1/ Obecné principy, které u rekonstrukcí křižovatek a obdobných záměrů považujeme z hlediska kvality veřejných prostranství za důležité
- 2/ Upravená situace z navazující investiční akce *Stavba č. 08268 Rokytka, etapa 0010 Horní Hrdlořežská, Hrdlořežská*

ROZDĚLOVNÍK:

- 1. Adresát + přílohy
- 2. MČ Praha 3, Odbor územního rozvoje, ID eqkbt8g – [redacted] + přílohy
- 3. MČ Praha 9, Kancelář starosty a tajemníka, ID nddbppc – [redacted] + přílohy
- 4. ÚMČ Praha 9, odbor výstavby a územního rozvoje, ID nddbppc + přílohy
- 5. ÚMČ Praha 9, odbor dopravy, ID nddbppc + přílohy
- 6. Krajské ředitelství dopravní policie hl. m. Prahy, odd. dopravního inženýrství, ID rkiai5y – [redacted] + přílohy
- 7. HMP, SE1 – Sekretariát nám. primátora hl. m. Prahy [redacted] + přílohy
- 8. MHMP, ODO – odbor dopravy, ID 48ia97h – [redacted] + přílohy
- 9. MHMP, UZR – odbor územního rozvoje, ID 48ia97h – [redacted] + přílohy
- 10. IPR Praha – spisovna + spis

Konceptní vyjádření k záměru na veřejném prostranství

PŘÍLOHA Č. 1 KE KONCEPČNÍMU VYJÁDŘENÍ K ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉM PROSTRANSTVÍ

Obecné principy, které u rekonstrukcí křižovatek a obdobných záměrů považujeme z hlediska kvality veřejných prostranství za důležité:

- minimalizace ploch vozovek ve prospěch pěších ploch (malý poloměr směrových oblouků obrub na nároží, rozšíření chodníkové plochy na nároží až za parkovací pruh apod.)
vizte Manuál tvorby veřejných prostranství, kap. C.2.3 – Křižovatky a křížení
- příčné pěší vazby na všech ramenech křižovatky umístěné na přímých trasách chůze (bez oddalování za směrový oblouk obruby, bez natáčení do kolmice na šikmo příčnou ulici apod.)
vizte Manuál tvorby veřejných prostranství, kap. C.2.3 – Křižovatky a křížení
- dopravní řešení křižovatky plně zohledňující pohyb cyklistů v křižovatce
vizte Manuál tvorby veřejných prostranství, kap. C.2.5 – Cyklistická opatření
- sdružování stožárů trakčního tramvajového vedení, veřejného osvětlení, světelné signalizace křižovatek
vizte Manuál tvorby veřejných prostranství, kap. D.3.2 – Nadzemní prvky
- svislé dopravní značení v nejmenší přípustné velikosti umísťované přednostně na stožáry TV, VO, SSZ
vizte Manuál tvorby veřejných prostranství, kap. D.3.3 – Dopravní prvky a značení
- zábradlí uplatňované pouze v případech, kdy nelze ochranu chodců zajistit jiným, přirozeným způsobem
vizte Manuál tvorby veřejných prostranství, kap. D.5.7 – Zábrany a bariéry
- stejná povrchová úprava všech kovových prvků (v historickém a kompaktním městě RAL 7021, v zahradním a modernistickém městě RAL 7004)
vizte Manuál tvorby veřejných prostranství, kap. D.1.2 – Materiály a povrchy prvků