

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	3
1.1 Údaje o stavbě.....	3
1.2 Zadavatel dokumentace	3
1.3 Zhotovitel dokumentace	3
2. PŘEDMĚT A ZDŮVODNĚNÍ STUDIE	3
3. ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ	3
4. VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH	4
5. CHARAKTERISTIKY ÚZEMÍ	4
6. NÁVRH DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ	4
6.1 Západní úsek Vítězné nám. – ul. Eliášova	4
6.2 Východní úsek ul. Eliášova – ul. Bubenečská	5
6.3 Rozhledové poměry	5
6.4 SSZ na přechodech pro chodce	6
7. NÁVRH ŠÍŘKOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ	6
7.1 Západní úsek Vvítězné nám. – ul. Eliášova	6
7.2 Východní úsek ul. Eliášova – ul. Bubenečská	6
8. NÁVRH STROMOŘADÍ A VYVOLANÉ PŘELOŽKY INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ	7
9. PROJEDNÁNÍ NÁVRHU DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ	8

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby:	Revitalizace Čs. Armády
Místo stavby:	Praha 6, k. ú. Bubeneč [730 106]
Stupeň dokumentace:	studie proveditelnosti

1.2 ZADAVATEL DOKUMENTACE

Odbor dopravy a životního prostředí, ÚMČ Praha 6
Československé armády 23
160 52 Praha 6

1.3 ZHOTOVITEL DOKUMENTACE

Atelier PROMIKA s.r.o.
Na Pankráci 1062/58
140 00 Praha 4 - Nusle

Odpovědný projektant:
Ing. Marek Pejchal, ČKAIT 0010729

Projektant:
Ing. Jakub Kliment

2. PŘEDMĚT A ZDŮVODNĚNÍ STUDIE

Předmětem předkládané studie proveditelnosti je **návrh revitalizace a úprava uličního profilu ulice Čs. Armády v úseku od Vítězného náměstí po křížení s ul. Bubenečská**. Navrhovaná úprava přispěje k vyšší estetické hodnotě uličního prostoru při zajištění bezpečnosti provozu pro všechny účastníky na této komunikaci.

3. ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ

Ulice Čs. Armády se nachází na území Prahy 6, katastrální území Bubeneč (730106). Jedná se o dopravně významnou místní sběrnou místní komunikaci (funkční skupina B), která společně s navazujícími ul. Jaselská, Pod Kaštany, Ukrajinských hrdinů a Korunovačnická, zajišťuje propojení Vítězného náměstí a oblasti Letné.

V následující tabulce jsou uvedeny všechny pozemky, které budou stavbou dotčené, včetně pozemků, které nepatří do majetku hlavního města Prahy.

4. VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH

Základním podkladem pro práce na předkládané studii byly vstupní informace, údaje a požadavky objednatele, doplněné vlastním pochozím průzkumem v dotčené lokalitě. Předkládaná dokumentace je vypracována na aktuálním polohopisném podkladu katastrální mapy, doplněné o zakres vedení inženýrských sítí z celoměstské databáze IMIP.

5. CHARAKTERISTIKY ÚZEMÍ

Na západním konci je ul. Čs. Armády zaústěna do okružní křižovatky na Vítězném náměstí. Na východním konci je ul. formálně ukončena v křižovatce ul. Čs. Armády x Jaselská x Srbská, ale fakticky pokračuje ve shodném šířkovém uspořádání dále východním směrem označena jako ul. Jaselská. V rámci studie proveditelnosti je východní konec (tj. konec řešeného území) uvažován v křižovatce ul. Čs. armády a Bubenečská.

V západní části řešeného úseku (Vítězné nám. – ul. Eliášova) se jedná o směrově rozdělenou místní komunikaci. V každém směru jsou 2 jízdní pruhy na jízdním pásu, jízdní pásy jsou odděleny středním dělicím pásem. Ve vybraných úsecích jsou po jedné nebo obou stranách komunikace parkovací pásy pro podélná stání. Šířka hlavního dopravního prostoru je dle konkrétního šířkového uspořádání cca 16–22 m, šířka prostoru místní komunikace je téměř v celém úseku 30 m.

Ve východní části řešeného úseku (Eliášova ul. – Bubenečská) se jedná o směrově nerozdělenou komunikaci s obousměrným provozem. Ve směru Vítězné náměstí jsou 2 jízdní pruhy, ve směru Bubenečská pouze 1 jízdní pruh. Parkovací pásy zde nejsou. Šířka hlavního dopravního prostoru je cca 12 m, šířka prostoru místní komunikace 20 m.

6. NÁVRH DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ

6.1 ZÁPADNÍ ÚSEK VÍTEŽNÉ NÁM. – UL. ELIÁŠOVA

Základním principem návrhu dopravního řešení je redukce 1 jízdního pruhu v každém směru a současně ponechání směrově rozděleného provozu se středním dělicím pásem. Pouze na západním konci jsou ponechány 2 jízdní (řadicí) pruhy před okružní křižovatkou na Vítězném náměstí.

V každém směru je doplněno liniové cyklointegrační opatření (ochranný, nebo vyhrazený pruh, viz. kap. 7). Podél cyklopruhu jsou v maximální možné míře navrženy parkovací pásy pro podélná stání vozidel, přičemž délka parkovacích pásů je určena především rozhledovými poměry na křižovatkách a na přechodech pro chodce.

Redukce jednoho jízdního pruhu v každém směru umožňuje významné rozšíření prostoru pro pěší. Do prostoru pro pěší je možné navrhnout nové stromořadí (viz. kap. 8).

V úseku na náměstí Svobody je podél severního okraje ul. Čs. armády navržen nový chodník pro pěší, který v západní části navazuje na stávající chodník, resp. chodníkový přejezd. Tento chodníkový přejezd, který je nyní automobilovou dopravou využíván pouze výjimečně, je zrušen a propojovací komunikace je tím pádem zaslepena (v dalším stupni nutno prověřit otáčení vozidel na slepé komunikaci). Ve východní části navazuje na chodník nový přechod pro chodce přes komunikaci – prodloužení ul. Terronská, čímž je navržena dnes chybějící pěší vazba do prostoru před MŠ a ZŠ Emy Destinové. V této souvislosti je výrazně upravena i dispozice křižovatky Čs. Armády x náměstí Svobody (prodloužení ul. Terronské), kdy je vedlejší rameno nakolmeno a mezi vjezdovou a výjezdovou větev je vložen dělicí ostrůvek.

Změna dispozice křižovatky má vliv i na obsluhu MŠ a ZŠ, neboť je nutné směrově upravit i příjezdovou komunikaci vedoucí k vjezdové bráně školy. V této souvislosti projektant doporučuje samostatnou studii, nebo v navazujícím stupni akce řešit i úpravu dopravního prostoru na náměstí Svobody (resp. prodloužení Terronské ul.). V grafické příloze B.2 Situace je možné řešení naznačeno odlišným typem šrafy, avšak toto řešení nebylo projednáno s objednatelem ani zástupcem PČR.

Východně od křižovatky ul. Čs. armády a V. P. Čkalova dochází k doplnění přechodu pro chodce přes ul. Čs. Armády. Přechod je uvažován jako nesignalizovaný.

Před budovou ÚMČ Praha 6 je umístěna dvojice protisměrných autobusových zastávek „Radnice Praha 6“ obsluhovaných linkou č. 108. V dalším stupni PD je nutno prověřit přesné parametry zastávek. Na základě projednání studie proveditelnosti jsou zastávky řešeny jako zastávky v zálivu.

6.2 VÝCHODNÍ ÚSEK UL. ELIÁŠOVA – UL. BUBENEČSKÁ

Základním principem návrhu dopravního řešení je zde šířková optimalizace hlavního dopravního prostoru. V každém směru je navržen pouze 1 jízdní pruh, který je doplněn o liniové opatření cyklointegrace.

Protože šířka prostoru místní komunikace je zde užší oproti západnímu úseku, nemůžou být umístěny současně parkovací pásy pro podélné stání a stromořadí (viz. kap. 7).

6.3 ROZHLEDOVÉ POMĚRY

Rozhledové poměry na křižovatkách (dle ČSN 73 6102) a přechodech pro chodce (ČSN 73 6110) jsou zobrazeny v příloze B.3 Situace rozhledových poměrů.

Rozhledová pole jsou zásadní pro rozmístění parkovacích pásů a stromořadí.

6.4 SSZ NA PŘECHODECH PRO CHODCE

V řešeném úseku se nyní nacházejí 3 přechody pro chodce řízené SSZ – ve východním cípu Vítězného náměstí, v západní části náměstí Svobody a před MŠ a ZŠ Emy Destinové. Protože návrh dopravního řešení počítá s redukcí jízdních pruhů – již nebudou 2 jízdní pruhy v každém směru – je možné od SSZ na přechodech pro chodce v souladu s normou ČSN 73 6110 upustit.

Po projednání panuje shoda nad zrušením SSZ u prvních dvou přechodů, tj. ve východním cípu Vítězného náměstí a v západní části náměstí Svobody. Zrušení SSZ zde pomůže plynulosti provozu při současném zachování bezpečnosti pěších.

Nad SSZ na přechodu pro chodce před MŠ a ZŠ Emy Destinové nepadá jednoznačný názor, zrušení, resp. ponechání SSZ je nutné projednat v dalším stupni PD. Tato studie proveditelnosti doporučení nedává.

7. NÁVRH ŠÍRKOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ

Návrh šířkového uspořádání je patrný z přílohy B.4 Charakteristické příčné řezy.

7.1 ZÁPADNÍ ÚSEK VVÍTEZNÉ NÁM. – UL. ELIÁŠOVA

VARIANTA 1

Směrově rozdělená komunikace. Na střední dělicí pás š. 3,00 m navazuje po obou stranách (jádrový) jízdní pruh š. 3,00 m a dále ochranný jízdní pruh (resp. jízdní pruh pro cyklisty dle zákona o silničním provozu 361/2000 sb.) š. 1,50 m, který je podél parkovacích pásů rozšířen na 1,75 m. Parkovací pás má šířku 2,00 m.

V místě s parkovacím pásem dále navazuje přidružený prostor š. cca 6,50 m, v místě bez parkovacího pásu š. cca 8,50. Tato šířka je v obou případech dostatečná pro umístění stromořadí do přidruženého prostoru.

Minimální šířka jízdního pásu mezi obrubami je 4,50 m. Tato šířka už je limitní pro předjíždění vozidel HZS (š. cca 2,55 m bez zrcátek) ostatní vozidla.

VARIANTA 2

Oproti variantě 1 se liší především zvětšením minimální šířky jízdního pásu na 5,00 m. Toho je docíleny zúžením středního dělicího pásu na š. 2,50 m a rozšířením jízdního pruhu na 3,25 m. Při této šířce jízdního pruhu je možné realizovat vyhrazený pruh pro cyklisty š. 1,50 m, resp. 1,75 m podél parkovacích pásů. Parkovací pásy mají šířku 2,00 m.

Šířka přidruženého prostoru je shodná jako u varianty 1.

7.2 VÝCHODNÍ ÚSEK UL. ELIÁŠOVA – UL. BUBENEČSKÁ

VARIANTA 1

Směrově nerozdělená komunikace. V každém směru sestává z jízdního pruhu š. 3,00 m a ochranného cyklopruhu š. 1,50.

Přidružený prostor na obou stranách komunikace š. cca 5,00 m je dostatečný pro umístění stromořadí po obou stranách komunikace.

VARIANTA 2

Směrově nerozdělená komunikace. V každém směru sestává z jízdního pruhu š. 3,00 m a ochranného cyklopruhu š. 1,75. Na ochranný cyklopruh navazuje po obou stranách parkovací pás š. 2,00 m.

Šířka přidruženého prostoru na obou stranách komunikace je cca 2,75m a neumožňuje umístění stromořadí.

8. NÁVRH STROMOŘADÍ A VYVOLANÉ PŘELOŽKY INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

Podkladem pro návrh stromořadí je dokument Městský standard pro stromořadí, který byl v r. 2021 schválen usnesením Rady hl. města Prahy.

Pro souvislý návrh stromořadí je důležité vymezit v podélném směru ulice tzv. výsadbové pásy – souvislé pásy představující kořenovou zónu stromů nebo zajišťující minimální prostor nutný pro budoucí založení uličního stromořadí. Přes tento pás obvykle příčně procházejí pouze přípojky inženýrských sítí (IS), podélná vedení je snaha minimalizovat. Po obou stranách výsadbového pásu jsou zpravidla umístěny bariéry, které brání prokořenění stromů do prostoru vedení IS.

Cílem studie proveditelnosti je v návrhu dopravního uspořádání najít výsadbové pásy min š. 1,50 m a vytipovat ty přeložky IS v místech, kde není možné výsadbové pásy jinak realizovat.

Výsadbové pásy jsou zobrazeny v grafické příloze B.2 Situace. Půdorysná pozice stromů je pouze informativní, byly uvažovány stromy v rozestupu 15 m. V západním úseku od Vítězného nám. po ul. Eliášova je možné téměř v celém úseku a po obou stranách komunikace umístit výsadbové pásy š. 1,5 m bez přeložek IS.

Východní úsek je z hlediska umístění výsadbových pásů problematický. Výsadbové pásy kolidují především s těmito IS:

- celý úsek vpravo (jižní chodník) – sdělovací kabely
- celý úsek vlevo (severní chodník) – sdělovací kabely

Z digitální technické mapy Prahy není možné určit další podrobnosti např. o správcích IS a překládaná vedení IS blíže specifikovat.

9. PROJEDNÁNÍ NÁVRHU DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ

Koncept studie proveditelnosti byl předjednáán na jednání konaném 4.4.2023 za účasti zástupců objednatele studie ODŽP ÚMČ Prahy, Policie ČR a projektanta.

Zápis z jednání je součástí C. Související dokumentace.

Vypracoval:

Ing. Jakub Kliment
duben 2023