

## INFORMATIVNÍ ZPRÁVA

pro jednání ZMO Plzeň 1 dne: 19. 6. 2019

Ve věci:           1) **Studie variantního řešení lávky přes Tyršovu ulici a řeku Mži**  
                      2) **Studii I/20 Plzeň, mosty Rondel, dopravní řešení „Rondel – Karlovarská**

### 1) **Studie variantního řešení lávky přes Tyršovu ulici a řeku Mži**

V současné době dochází k častému, velmi nebezpečnému přecházení přes silnici I/26 (Tyršova ul.) v sadech 5. května v prostoru mezi stávající lávkou přes Mži a Sedláčkovou, event. Dominikánskou ulicí (přebíhá 20-30 chodců za hodinu). Potřeba řešení tohoto propojení byla zdůrazněna plánovanou rekonstrukcí mostu Gen. Pattona, při které měli být z tohoto mostu vyloučeni chodci. Rekonstrukce mostu Gen. Pattona sice proběhla bez vyloučení pěšího provozu, to však snižuje význam nového propojení. Jde jednak o lepší propojení centra města se čtvrtí Roudná, dále o nutnost výhledově řešit náhradu či velkou opravu stávající lávky přes řeku Mži (koroze nosníků a železobetonové desky, špatný systém odvodnění – min. nutné opravy celkem za cca 1,7 mil. Kč).

V roce 2010 byli osloveni 2 architekti a zpracovány 2 nové návrhy lávky:

- Ing. arch. Libor Monhart (VARIANTA 1),
- MgA. Ondřej Císlar jako autor kašen pro plzeňské náměstí, již tehdy odbornou veřejností dosti ceněných (VARIANTA 2). Návrh MgA. Císlara byl posléze na základě hodnocení skupiny architektů dopracován do VARIANTY 3.

V roce 2012 zadala SVSMP odborný posudek variantních návrhů (var. 1 a 3), aby byla ověřena realizovatelnost a cena navržených konstrukcí. Posudek zpracoval Doc. ing. Tomáš Rotter, CSc. ze Stavební fakulty ČVUT. Posudek došel k závěru, že navržené konstrukce jsou realizovatelné a ceny jsou dosažitelné pro obě varianty.

Pro získání podpůrného stanoviska byla vytvořena skupina renomovaných plzeňských architektů resp. výtvarníků, která pracovala ve složení: Ing. arch. Kučera, Ing. arch. Soukup, akad. mal. Mištera, Ing. arch. Hostičková, Ing. arch. Němeček. Skupina jednomyslně doporučila k dalšímu zpracování návrh MgA. Císlara, připomínky skupiny řešil autor návrhem varianty č. 3.

Finanční prostředky na zajištění projektové přípravy ve výši 1 900 tis. Kč jsou alokovány v rozpočtu OI MMP. Jde o akci „Rekonstrukce sadů 5. května včetně lávky z Dominikánské ulice“, s ohledem na umístění jižního předpolí lávky je nutné spolu s návrhem lávky zpracovat i návrh úpravy sadů 5. května.

Finanční krytí realizace stavby není v současné době v rozpočtu ani střednědobém výhledu rozpočtu zajištěno. Charakter stavby je potenciálně vhodný pro podání žádosti o dotaci ze SFDI, program „Mobilita“ (například v roce 2019 je max. výše dotace 20 mil. Kč).

RMO Plzeň 1 souhlasila se zahájením projektové přípravy lávky přes silnici I/ 26 (Tyršova ul.) a přes řeku Mži podle studie MgA. Ondřeje Císlera (varianta 3).

## 2) Studie I/20 Plzeň, mosty Rondel, dopravní řešení „Rondel – Karlovarská

Křižovatka Rondel na Karlovarské byla realizována na přelomu 60. a 70. let minulého století a má tak za sebou cca padesátileté užívání. Koncept jejího řešení pochází z přelomu 40. a 50. let a vznikl v souvislosti se směrným regulačním plánem založeným na funkcionalistických principech. Tomu odpovídá technická i morální zastaralost křižovatky a navazujícího úseku komunikace. Z technického hlediska jsou dožilé konstrukce mostů, vozovek i tramvajového tělesa. Celý úsek tak vyžaduje stavební obnovu a tedy i významnou investici. Systémově je Karlovarská řešena jako průtahová komunikace s téměř extravilánovým charakterem, tedy omezenou vazbou na okolní území, zároveň ovšem tvoří významnou urbanistickou osu města.

Neodkladná nutnost řešit stavební úpravu křižovatky Rondel – Karlovarská vyplývá ze špatného technického stavu mostů.

V souvislosti s nutností provést nákladné stavební úpravy Karlovarské je jednoznačným zájmem města řešit i základní nedostatky tohoto úseku, které identifikuje jak Územní plán Plzeň, tak územní studie Plzeň, Karlovarská. Mezi tyto nedostatky patří konkrétně chybějící tramvajová zastávka potřebná pro zajištění kvalitní obsluhy území městskou hromadnou dopravou, absence příčných vazeb pro chodce a zejména absence ploch pro pohyb pěších a dalších uživatel města jako základní podmínka rozvoje živého parteru.

Urbanistický rozvoj nové části Roudné, který navrhuje ÚP Plzeň a územní studie Plzeň, Karlovarská vyžaduje změnu dopravního řešení Karlovarské, doplnění městské kompaktní zástavby a úpravy prostoru komunikace na městskou třídu. Cílem změny dopravního řešení je přechod na městský typ komunikace s provázaným řešením automobilové, městské hromadné a pěší a cyklistické dopravy. Karlovarská ulice je navržena s úroňovými křižovatkami a s doplněnými tramvajovými a autobusovými zastávkami, které tvoří významný přestupní uzel MHD. V případě souvisejících pobytových ploch („přidruženého dopravního prostoru“) je zajištěna kvalitní organizace uličního profilu sloužící realizaci širokých aktivit, od zajištění koridorů pro cyklistickou a pěší dopravu, přes vytvoření ploch pro kvalitní výsadbu umožňující dle principů modrozelené infrastruktury integraci s hospodařením s dešťovými vodami, až po zajištění dostatečného pobytového prostoru pro rozvoj aktivit parteru.

### Popis řešení:

#### Křižovatka u OAC Rondel

Tato nová průsečná křižovatka umožňující všechny křižovatkové pohyby. Její poloha umožňuje vytvoření ramene pro přímé napojení Lochotínské ulice, po pozemcích města a dobře koresponduje s požadovanou strukturou zástavby a zároveň přímo napojuje horní úroveň parkoviště obchodně administrativního centra Rondel. Toto řešení zajišťuje dostatečně kapacitní odbavení areálu obchodně administrativního centra, nově zlepšuje jeho napojení přímo na Karlovarskou. Zvolené dopravní řešení neumožňuje zachovat stávající výjezd ze spodní úrovně parkoviště OAC. Tento výjezd bude nahrazen stávajícím výjezdem na ulici Otýlie Beníškové, kde bude doplněno a umožněno levé odbočení směrem na Severní Předměstí. Tuto úpravu dále kompenzuje zlepšení napojení prostřednictvím nové křižovatky.

#### Křižovatka - prodloužená Malická - Karlovarská

Další úroňová křižovatka se nachází v prodloužení Malické ulice a na Karlovarskou třídu napojuje ulici Otýlie Beníškové a samotnou čtvrť Roudná. Křižovatka Otýlie Beníškové – Malická zůstává bez prostorových změn, pouze její rameno směrem ke Karlovarské je upraveno tak, aby navazovalo na kompozici struktury Roudné a cestní síť v západní nivě

Mže a umožňovalo ve výhledu řešení Malické jako hlavní ulice a Otýlie Beníškové jako zklidněné obslužné ulice.

### **Křižovatka - prodloužená Lipová - Karlovarská**

V severní části je dále doplněna křižovatka, která napojuje zastávku při severovýchodní a východní straně Karlovarské. Tato styková křižovatka umožňuje všechny křižovatkové pohyby.

### **MHD + VLD**

V mezikřižovatkovém úseku u OAC Rondel je navržena zastávka pro tramvaje a autobusy MHD a v návaznosti na tuto zastávku další zastávky pro MHD (bus a výhledově trolejbus) a nácestní zastávky pro VLD (veřejnou linkovou dopravu). Navržené řešení zásadně zlepšuje napojení celého území na systém MHD v porovnání se současným stavem.

### **Veřejná prostranství**

Uliční profil je řešen tak, aby zajistil komfortní koridory pro cyklistickou a pěší dopravu, poskytl plochy pro kvalitní výsadbu umožňující dle principů modrozelené infrastruktury integraci s hospodařením s dešťovými vodami a zajistil také dostatečný pobytový prostor pro rozvoj aktivit parteru.

Zásadním přínosem varianty 7b z hlediska tvarování komunikační sítě je možnost vytvoření plochy náměstí, které může tvořit přirozené centrum nové části Roudné v prověřené kompozici, kterou známe z Klatovské ulice („navěšená“ náměstí Míru, Masarykovo, sady Pětatřicátníků) a na kterou tak logicky navazuje.

### **Shrnutí:**

Ze všech prověřovaných variant nabízí varianta 7b nejlepší řešení pro koordinovaný rozvoj území formulovaný ÚP Plzeň a ÚS Plzeň, Karlovarská, tedy je v souladu s požadovanou strukturou a charakterem zástavby, tj. umožňuje realizaci kvalitní obestavby a veřejných prostranství. Dále navrhuje prostorovou preferenci MHD.

Podmínkou stavebních úprav navržených variantou 7b je dokončení západního okruhu v úseku Chebská – Studentská a realizace části východního okruhu v úseku Plaská – Na Roudné. Dopravní řešení bylo kapacitně posouzeno dopravně-inženýrským modelem a mikrosimulací. Posouzení bylo provedeno na dva zatěžovací stavy a to při uzavření Rooseveltova mostu a s otevřeným Rooseveltovým mostem. Pro oba tyto stavy dopravní řešení kapacitně vyhovuje. Varianta 7b tedy umožňuje otevřenou budoucí debatu o řešení koncepcie MHD a případné přerušení, nebo omezení průjezdu IAD přes Rooseveltův most jako základní podmínky pro realizaci chráněné preferenční trasy MHD z centra na Severní Předměstí a k FN Lochotín.

Předložená varianta 7b byla zpracována v součinnosti s ŘSD, SVSMP, ÚKRMP, PMDP a POVED, byla projednána s dotčenými správními orgány a organizacemi a je projednávána s klíčovými vlastníky v území.

V případě schválení varianty 7b jako výsledného řešení pro projektovou přípravu záměru přestavby křižovatky Rondel – Karlovarská je nezbytná bezodkladná aktualizace územní studie Plzeň, Karlovarská a pro pokračování přípravy záměru zpracovat dokumentaci pro územní rozhodnutí (DÚR). Na základě dalších jednání s ŘSD ČR, Správa Plzeň je potřeba stanovit, zda-li zadavatelem DÚR bude ŘSD nebo některá z odborných složek města.

RMO Plzeň 1 souhlasila s předloženým dopravním řešením křižovatky Rondel - Karlovarská, varianta 7b jako výsledné řešení pro projektovou přípravu záměru

Zprávu předkládá :            Ing. Helena Řežabová, starostka MO Plzeň 1

Zprávu zpracoval:            Ing. Zdeněk Hanzelín, vedoucí odboru stavebně správního

ZMO Plzeň 1 se zúčastní : Ing. Helena Řežabová, starostka MO Plzeň 1

Obsah zprávy projednán s:

Mgr. Miroslavem Brabcem, místostarostou MO Plzeň 1

Mgr. Ilonou Jehličkovou, místostarostkou MO Plzeň 1

Jiřím Uhlíkem, MBA, místostarostou MO Plzeň 1

Mgr. Pavlem Stehlíkem, pověřeným výkonem činností tajemníka ÚMO Plzeň 1

Kopie z internetu