příloha č.1. k usnesení

Letenský kříž

Koncepční studie rekonstrukce ulic Veletržní, Dukelských hrdinů, Strojnická a U Výstaviště

revize R05-2018

Zadavatel
Hlavní město Praha
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

—

Zpracovatel
Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

revize 05-2018

Letenský kříž

Koncepční studie rekonstrukce ulic Veletržní, Dukelských hrdinů, Strojnická a U Výstaviště

000, 100, 200/

ODŮVODNĚNÍ - TEXTOVÁ ČÁST

PRAHA PRAGUE PRAGA PRAG

IPR PRAHA

Letenský kříž - Veletržní, Dukelských hrdinů a Strojnická
koncepční studie
—
2018
—
Odůvodnění

Zadavatel
Hlavní město Praha
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
—
Zpracovatel
Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

Identifikační údaje

ZADAVATEL:
Hlavní město Praha
Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

ZPRACOVATEL:
Institut plánování a rozvoje hl. města Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

VĚCNÝ GARANT:
Kancelář veřejného prostoru
Ing. arch. Kristina Ullmannová

AUTOŘI NÁVRHU:
Kancelář veřejného prostoru
Ing. arch. Radek Novotný (do 03/2017)
Ing. arch. Jan Kadlas

PARTICIPACE VEŘEJNOSTI:
Sekce komunikace a participace
Bc. Pavla Pelčíková, MSc.

EXTERNÍ SPOLUPRÁCE:

Dopravní řešení
Ing. Květoslav Syrový, Ing. arch. David Pfann

Autoři návrhu sadovnických úprav
Steiner a Malíková krajinářští architekti
Ing. Aleš Steiner, Ing. Pavlína Malíková

Vizualizace
neo VISUAL
Ing. arch. Ondřej Semerák

KONTAKTNÍ OSOBA PROJEKTU:
Ing. arch. Jan Kadlas
m/ +420 777 556 180
e/ kadlas@ipr.praha.eu

DALŠÍ INFORMACE O PROJEKTU:
http://www.iprpraha.cz/letenskykriz

OBR 1.1 **Současný stav - ulice Veletržní**
pohled z nároží křižovatky Bubenská / Veletržní

OBR 1.2 **Vizualizace návrhu - ulice Veletržní**
pohled z nároží křižovatky Bubenská / Veletržní (vizualizace pro veřejné představení konceptu, finální verze návrhu se v dílčích řešeních liší)

OBR 1.3 **Současný stav - ulice Dukelských hrdinů**
pohled z nároží křižovatky Dukelských hrdinů / Veletržní

OBR 1.4 **Vizualizace návrhu - ulice Dukelských hrdinů**
pohled z nároží křižovatky Dukelských hrdinů / Veletržní

OBR 1.5 **Současný stav - ulice Dukelských hrdinů**
zastávka Strossmayerovo náměstí

OBR 1.6 **Vizualizace návrhu - ulice Dukelských hrdinů**
zastávka Strossmayerovo náměstí

OBR 1.7 **Současný stav - ulice Dukelskcýh hrdinů**
pohled z nároží křižovatky Dukelských hrdinů / Heřmanova

OBR 1.8 **Vizualizace návrhu - ulice Dukelských hrdinů**
pohled z nároží křižovatky Dukelských hrdinů / Heřmanova

OBR 1.9 **Současný stav - ulice Veletržní**
pohled z nároží křižovatky Veletržní / Kamenická

OBR 1.10 **Vizualizace návrhu - ulice Veletržní**
pohled z nároží křižovatky Veletržní / Kamenická

Obsah

ZÁKLADNÍ ÚDAJE **000**

Zadání **010**

Důvody pro zpracování **020**

Řešené území **030**

Struktura a způsob zpracování koncepční studie **040**

Míra ne/určitosti studie ve vztahu k možným scénářům vývoje v území a blízkém okolí, návrhové varianty, pokyny pro další přípravu **050**

KONCEPCE LETENSKÉHO KŘÍŽE JAKO CELKU **100**

Východiska a cíle studie **110**

Urbanistická, prostorová a dějová charakteristika prostoru **120**

Koordinace a známé záměry v území **130**

Rámcový odhad nákladů **140**

KONCEPCE PRO JEDNOTLIVÁ TÉMATA **200**

Pěší prostor **210**

Veřejná doprava **220**

Cyklistická doprava **230**

Motorová doprava **240**

Technická infrastruktura **250**

Povrchy parteru a materiály **260**

Stromy a vegetace **270**

Umění na veřejných prostranstvích; Aktivity, vybavení ulice a mobiliář **280**

NÁVRH ETAPIZACE, KOORDINACE A INICIACE ZÁMĚRŮ **290**

PŘÍLOHY **299**

000 / Základní údaje

010 Zadání

Úkol byl definován a zadán Radou HMP schváleným usnesením č. 868 z 19. 4. 2016, které Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy ukládá vypracovat Koncepční studii ulic Veletržní a Dukelských hrdinů, která se stane základním podkladem pro další rozvoj těchto významných městských tříd ve vtahu k plánovaným investičním akcím do dopravní a technické infrastruktury.

Institut plánování hl. města Prahy (IPR) byl osloven Dopravním podnikem hl. města Prahy s žádostí o koncepční spolupráci ve věci plánované rekonstrukce tramvajové trati v ulici Dukelských hrdinů. Tramvajová trať bude vzhledem ke svému stáří v nadcházejících letech vyžadovat generální rekonstrukci. V rámci této akce se tak naskýtá příležitost s předstihem přistoupit ke koncepční přípravě budoucí podoby celého prostoru ulice tak, aby bylo nalezeno optimální technické řešení odpovídající současným potřebám a požadavkům obyvatel města.

Současně je záměrem MČ Praha 7 a MHMP snaha o definování celkového charakteru ulice Veletržní ve smyslu rozšíření a potrvzení provizorních dopravních opatření ve Veletržní ulici realizovaných v souvislosti s otevřením Tunelového komplexu Blanka..

Zpracování Koncepční studie ulic Veletržní a Dukelských hrdinů je v souladu se Zřizovací listinou IPR hl. m. Prahy a dále navazuje na usnesení Rady hlavního města Prahy č. 556 ze dne 16. 4. 2013 ke koncepčnímu přístupu hlavního města Prahy k veřejným prostranstvím a koordinaci investic.

Koncepční studie se stane základním podkladem pro přípravu navazujících stupňů projektové dokumentace vedoucích k celkové rekonstrukci uličního prostoru.

Koncepční studie byla připravována na základě mapových podkladů adekvátních pro daný detail koncepční přípravy. V další přípravě musí dojít ke zpřesnění podkladů v podobě polohopisného a výškového zaměření prostoru. V další přípravě bude navržené řešení dále detailně prověřeno z dopravně-technického hlediska. Úpravy řešení v navazujících fázích budou prováděny pouze se souhlasem zpracovatele koncepční studie.

Revize 05-2018

Z dohody u kulatého stolu dotčených organizací hl. města Prahy č.3 , konaného 1.2.2018 na IPR Praha, vyplynulo rozšíření řešeného území i za železniční viadukt o ulici „U Výstaviště“ a později z podnětu paní primátorky i úkol koordinovat návrhy úprav v různých záměrech v okolí vstupu do Výstaviště Praha.

020 Důvody pro zpracování

IPR Praha zpracoval koncepční studie úpravy ulic Dukelských hrdinů a Veletržní a přilehlého okolí (takzvaného Letenského kříže) na podnět náměstka primátorky Petra Dolínka, který vycházel z žádosti DP Praha, a.s. a rady městské části Praha 7.

Iniciace potřeby koncepční studie souvisí s připravovaným záměrem rekonstrukce tramvajové trati v úseku ulice Dukelských hrdinů (od ulice Milady Horákové do ulice Strojnická, investor DPP, předpoklad realizace rok 2018).

Současně Národní galerie připravuje obnovu piazetty před Veletržním palácem a záměrem MČ Praha 7 je snaha o definování celkového charakteru ulice Veletržní s cílem stavebního potvrzení provizorních dopravních opatření ve Veletržní ulici a jejich rozšíření v rámci celého úseku ulice.

Koncepční studie definuje základní skelet veřejných prostranství Letné, která bude výchozím podkladem pro rehabilitaci a celkové zkvalitnění těchto veřejných prostranství a bude od ní možné odvíjet další koncepce úprav navazujících ulic a veřejných prostorů. Z tohoto pohledu jde zejména pokračování ulice Dukelských hrdinů, Nábřeží kapitána Jaroše, ulici Korunovační a prostor před Výstavištěm.

Ulice Dukelských hrdinů, dříve Bělského třída, byla jedním z hlavních bulvárů Prahy 7, historicky cesta od původní Písecké brány na Malé Straně do Královské obory, a to v místech dnešních nábřeží Eduarda Beneše a kpt. Jaroše a ulice Dukelských hrdinů. Dodnes je hlavní spojnicí mezi nábřežím, Výstavištěm a Stromovkou.

Veletržní ulice je dopravní tepnou Prahy 7, na kterou je navázáno několik významných budov. Už v minulosti se uvažovalo o propojení Veletržní a Dělnické. Dnes je tento urbanistický koncept opět aktuální (viz podkladová studie ke zpracování Metropolitního plánu a připravovaná soutěž na celé území brownfieldu Bubny-Zátory) a počítá se s jejich propojením pro pěší a veřejnou dopravu.

Cílem koncepční studie je vedle optimalizace dopravního schématu také definování současného městského bulváru v kontextu známých připravovaných investic v území a perspektivy propojení Veletržní a Dělnické.

Koncepční studie tak vytváří společné východisko pro navazující dílčí investice v rámci řešeného území.

030 Řešené území

Rozsah řešeného území je zadávacím usnesením RHMP vymezen takto: úsek ulice Dukelských hrdinů (od ulice Milady Horákové, do ulice Strojnická), dále ulice Strojnická a ulice Veletržní (v úseku Letenské náměstí – Bubenská).

V rámci potřeby úprav jednotlivých křižovatek, vycházející z celkového řešení dotčených ulic, je v nezbytně nutné míře zasahováno také do bočních ulic.

Během přípravy koncepční studie byly identifikovány, především ve spolupráci s městskými částmi, oblasti a témata, která mají buď přímý vliv na celkové řešení, nebo mohou synergicky podporovat navrhované řešení a dále zlepšit fungování nejenom samotné ulice, ale i širšího okolí. V tomto ohledu je žádoucí v dalších fázích přípravy projektu iniciovat zadání dílčích souvisejících projektů a dále je nutné zajistit koordinaci s již existujícími projekty. Koncepční studie předkládá také iniciační návrhy na řešení souvisejících prostorů mimo hlavní řešení území. Konkrétní témata pro související projekty a potřebnou koordinaci jsou uvedeny v kapitole → 130 Koordinace s dalšími záměry.

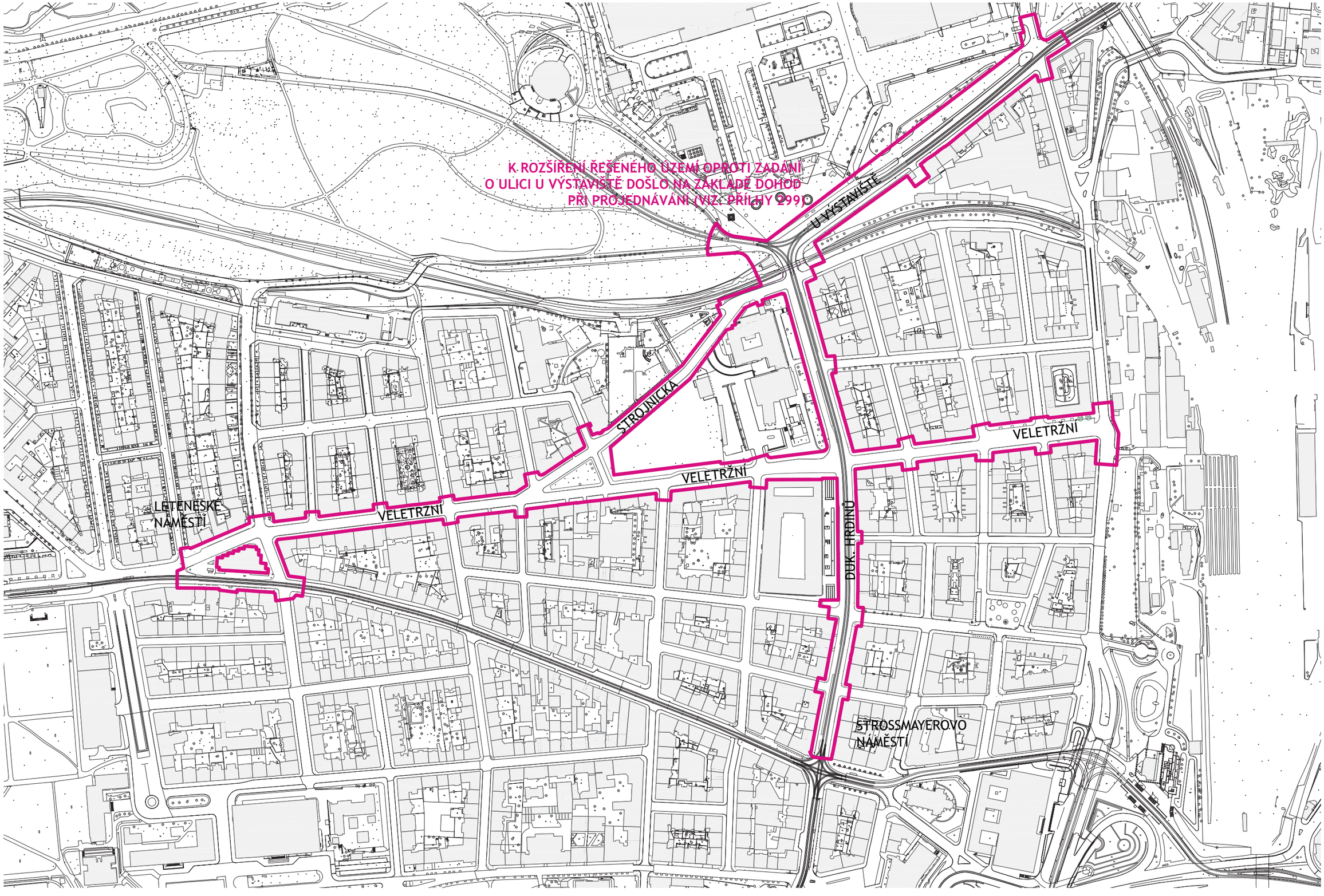
Revize 03-2018

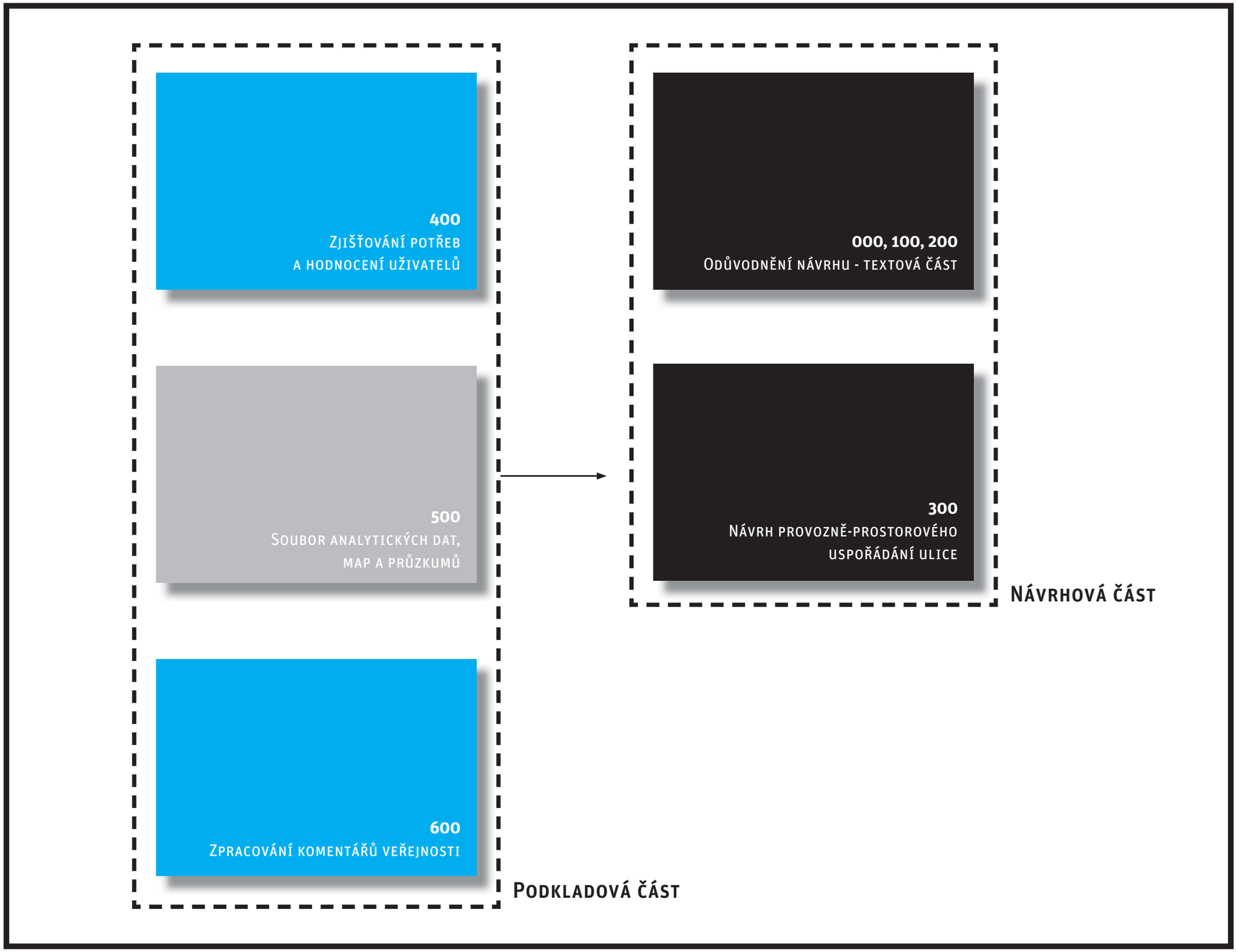
Z dohody u kulatého stolu dotčených organizací hl. města Prahy č.3, konaného 1.2.2018 na IPR Praha, vyplynula potřebnost rozšíření řešeného území i za železniční viadukt a zastávku tramvaje „Výstaviště“.

Řešené území tak bylo částečně rozšířeno nad rámec zadaného rozsahu. Návrh řešení ulic v těchto úsecích je spíš podkladem k dalším diskusím především dotčených místních aktérů a hlavního města Prahy, kterou možnou variantu budou nakonec s přihlédnutím s vývoji na sousedních území preferovat pro konkétní zadání pro zpracování dokumentace k územnímu řízení.

Revize 05-2018

V souvislosti s probíhající přípravou úprav prostoru před výstavištěm, bylo na jednání u primátorky hl. města Prahy 28.3.2018 rozhodnuto, že IPR Praha v rámci této studie zkoordinuje dosud známé připravované projekty a definuje místa, která bude nutné začít připravovat také, aby návrh pokrýval veřejná prostranství celistvě po jejich přirozené hranice a nezbývala bílá nedefinovaná místa. Řešené území bylo proto rozšířeno o prostranství vstupů do Stromovky a areálu Výstaviště Holešovice a celou ulici U Výstaviště až po křižovatku s ulicí Bubenskou/Za elektrárnou.


K ROZŠÍŘENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ OPROTI ZADÁNÍ
O ULICI U VÝSTAVIŠTĚ DOŠLO NA ZÁKLADĚ DOHOD
PŘI PROJEDNÁVÁNÍ (VIZ. PŘÍLOHY 299)
U VÝSTAVIŠTĚ
STROJNICKÁ
VELETRŽNÍ
VELETRŽNÍ
VELETRŽNÍ
DUKL. HRDINŮ
LETENSKÉ NÁMĚSTÍ
STROSSMAYEROVO NÁMĚSTÍ



Koncepční studie ulic Veletržní, Dukelských hrdinů a částí ulic Strojnická a U Výstaviště Letenský kříž

040 Struktura a způsob zpracování koncepční studie

Struktura koncepční studie

Celek koncepční studie je tvořena následujícími částmi:

→ 000, 100, 200 Odůvodnění koncepční studie (Textová část)
→ 300 Návrh provozně–prostorového uspořádání (výkresová část)
→ 400 Zjištění potřeb a hodnocení uživatelů
→ 500 Soubor analytických dat, map a průzkumů
→ 600 Zpracování komentářů veřejnosti

Způsob zpracování

Jelikož by kvalitní návrh pro Letenský kříž nemohl vzniknout bez hlubšího pochopení potřeb jednotlivých skupin uživatelů tohoto veřejného prostranství, zapojili jsme veřejnost do procesu přípravy koncepční studie od samého začátku.

V rámci projektů hlavního města Prahy týkajících se veřejných prostranství, se jedná o jeden z pilotních projektů, kde byl takový přístup uplatněn. Jsme přesvědčeni, že otevřená komunikace a zapojení veřejnosti do projektu výrazně přispívá k jeho akceptaci a v důsledku se tím tak výrazně zjednodušuje jeho celková příprava. To v neposlední řadě zvyšuje i efektivitu finančních prostředků vynakládaných na přípravu.

Metodika zapojení veřejnosti se promítla do harmonogramu přípravy tak, aby pro jednotlivé participační fáze byl vymezen dostatek času na jejich přípravu, průběh, vyhodnocení a zpracování výstupů.

Zjištění potřeb a hodnocení uživatelů

V první fázi, během března 2016, jsme zjišťovali potřeby obyvatel Letné, jejich spokojenost se současným stavem ulice a preference, které by chtěli promítnout do nového řešení uličního prostoru. IPR hl. města Prahy za tímto účelem připravil dotazníky publikované v lokálním tisku a na webových stránkách. Současně bylo uspořádáno sousedské plánovací setkání a urbanistická vycházka.

Následně byly tyto poznatky a podněty zpracovány do souhrnného materiálu → 400 Zjištění potřeb a hodnocení uživatelů, který textovými a mapovými výstupy zachycuje zkušenosti a potřeby uživatelů Vinohradské ulice, kteří se některým ze způsobů zapojili do participačních akcí. Tento výstup následně sloužil jako jeden ze dvou hlavních podkladů při samotném návrhu uličního prostoru. Potřeby veřejnosti se tak propsaly do celkového konceptu prostoru.

Uživatelé, kteří se do participace zapojili, vnímají celou řadu hodnot řešených ulic. Jejich současný stav však podle veřejnosti není vyhovující, co se týče kvality a možností využití veřejného prostranství, bezpečnosti chodců, nebo kvůli konfliktům mezi různými typy dopravy.

Například jako jeden z nejčastěji uváděných problémů je stav či absence zeleně v ulicích Veletržní a Dukelských hrdinů. Ulice Veletržní je často vnímána negativně kvůli intenzitám dopravy a současné úrovni společenského užívání ulice (obchod, služby). Veřejnost také vnímá negativně prostranství kolem Billy na Letenském náměstí, nebo předprostor Parkhotelu. Participace také pomohla definovat různorodost potřeb různých typů uživatelů: chodci, rodiče s dětmi, senioři, vozíčkáři, nevidomí, cyklisté, cestující veřejnou dopravou nebo řidiči. Takto rozvrstvené potřeby bylo možné dále přenést do samotného návrhu a hledat řešení vyvažující často protichůdné zájmy jednotlivých uživatelských skupin.

Soubor analytických dat, map a průzkumů

Druhým nezbytným podkladem pro návrh je → 400 Soubor analytických dat, map a průzkumů. V něm jsou souhrnně analyzovány urbanistické, fyzické, prostorové, dopravní a další funkční parametry ulice. Jeho zpracování vychází jak z terénního průzkumu, tak z analytických informací a mapových databází spravovaných Sekcí prostorových informací IPR.

Na základě těchto podkladů a dalších vstupních podmínek jednotlivých aktérů v území (městské části Praha 7, Dopravní podnik, a.s.) byla vytvořena první verze návrhu definující prostorové uspořádání uličního prostoru, polohu tramvajových zastávek a dalších prvků. Tento návrh byl dále konzultován a projednáván s dalšími organizacemi a aktéry.

Představení konceptu návrhu veřejnosti

V průběhu října 2016 byl veřejnosti představen koncept návrhu. Představení probíhalo formou exteriérové výstavy na panelech před Veletržním palácem. Současně byl návrh vystaven na webových stránkách projektu. V rámci této fáze přípravy studie proběhly také dvě veřejné konzultace, kde měla veřejnost příležitost diskutovat o návrhu přímo s autory návrhu.

Formy představení konceptu návrhu:

- Výstavní panely před Veletržním palácem – na 5 panelech, umístěných po dobu dvou týdnů před Veletržním palácem, byly představeny jak závěry první fáze participačních akcí, tak koncept návrhu prezentovaný pomocí vizualizací a půdorysů
- Informační stánek v Café Jenda – během výstavy měla veřejnost příležitost dvakrát navštívit informační stánek, kde byl vystaven kompletní koncept návrhu a autorský tým odpovídal na dotazy příchozích. V informačním stánku bylo možné přímo na místě vyplnit webový formulář a uplatnit tak svoje připomínky k návrhu.
- Webová aplikace – představení návrhu na stránkách projektu

Smyslem tohoto bloku veřejných představení bylo získání zpětné vazby ke konceptu návrhu. Pro tento účel byl připraven elektronický formulář, prostřednictvím kterého veřejnost mohla zasílat svoje připomínky a podněty k prezentovanému výstupy projektu.

Projednání návrhu s dotčenými organizacemi veřejné správy a diskuse u kulatého stolu

Proces zpracování koncepční studie původně počítal (pouze) s úvodním společným kulatým stolem hlavních dotčených aktérů a organizací veřejné správy, na kterém budou specifikovány jednotlivé požadavky a po zpracování konceptu návrhu a jeho představení a připomínkování veřejností budeou v rámci bilaterálních jednání organizací se zpracovatelem vyladěny detaily řešení tak, aby mohl návrh být následně schválen radou hl. města.

Tento postup se v průběhu roku 2017 ukázal jako nedostatečně efektivní pro dosažení konsensu nad navrženým řešením sdíleného mezi všemi klíčovými dotčenými organizacemi. Proto byly začátkem roku 2018 uspořádány dva kulaté stoly, na které byly všechny organizace pozvány a na kterých bylo prostřednictvím diskuse mezi přítomnými zástupci dosaženo dohody na návrhu řešení jednotlivých ulic v koncepční studii a nad mírou závažnosti a závaznosti, kterou návrh v jednotlivých úsecích a variantách představuje.

Proces projednávání je dokumentován v → kapitole 299 - přílohy k odůvodnění

Děkujeme městské části Praha 7 za spolupráci v celém procesu přípravy koncepční studie. Především děkujeme za aktivní součinnost při organizaci veřejných participačních akcí, tzn. za poskytnutí prostor pro představení konceptu návrhu, a za prostor k inzerci akcí v radničních médiích.

Děkujeme všem zúčastněným organizacím za spolupráci na jednáních a zejména na závěrečných společných kulatých stolech.

050 Míra ne/určitosti studie ve vztahu k možným scénářům vývoje v území a blízkém okolí, návrhové varianty, pokyny pro další přípravu

Obecná úroveň přesnosti studie

Studie je zpracována na podkladech digitální mapy Prahy, nikoliv zaměření, veškeré kóty budou proto podléhat zpřesňování v navazujících fázích přípravy. Zpracovatel počítá s korekcemi detailů v další přípravě, pokud nebudou na překážku naplnění systémových principů obsažených v návrhu. Objeví-li se nové informace, které neumožní ve studii navržené principy naplňovat (navrženým způsobem), bude nutné navrhnout řešení nové a nechat jej odsouhlasit autorem studie.

Návrhové varianty a vztah k různým scénářům budoucího vývoje území

Studie pro některé úseky pracuje s více variantami návrhu řešení, které se vážou na různé možné scénáře pravděpodobného vývoje, mezi nimiž se bude teprve rozhodovat, případně na skutečností které dosud nejsou známy (řada neznámých se odvíjí od vývoje VRÚ Bubny Zátory).

Studie se prostřednictvím variant snaží prověřit možnosti jednotlivých úseků a poskytnout vodítko, jak konkrétní místa optimálně řešit a zadávat zpracování jejich podrobnější dokumentace, i když se o scénáři budoucího vývoje musí teprve rozhodnout. Doplnění chybějících informací a vykonání příslušných rozhodnutí (těch, která přesahují kompetence zpracovatele studie) je nezbytnou podmínkou pro další postup přípravy a zadávání podrobnějších dokumentací (DUR, DSP) pro jednotlivé úseky řešeného území.

Jednotlivé úseky návrhu studie mají proto různou míru ne/určitosti, od které se odvíjí míra závažnosti zobrazené informace.

Cílem zpracovatele bylo prověřit možnosti a pak zvolit takové řešení, které bude použitelné pro co nejširší řadu releventních scénářů. Zobrazené varianty a v nich obsažené principy lze proto často vzájemně kombinovat.

Míra určitosti jednotlivých úseků a nutné podmínky a úkony pro další pokračování přípravy po studii

— Ulice Dukelských hrdinů v úseku Strossmayerovo nám. - Strojnická (bez křižovatky Strossm. nám.):

Na řešení tohoto úseku panuje shoda všech účastníků kulatých stolů. V tomto úseku je pro všechny uvažované scénáře stabilizována poloha kolejí tramvajové trati, stromořadí, většiny chodníkových obrub a parkovacích pásů a řešení zastávek Veletržní palác (ostrůvky).

Variantně je znázorněna poloha obruby a šířka jízdního pásu podél zastávky Veletržní palác (do centra) pod Parkhotelem, která vyžaduje dohodu či vyrovnání s Parkhotelem, protože optimální (variantní) poloha obruby se sice nachází v rámci stávajícího chodníku, ale (těsně) na pozemku Parkhotelu.

Variantně je také znázorněna poloha obrub na západním rameni křižovatky Veletržní x Dukelských hrdinů, která vyžaduje politické rozhodnutí mezi dvěma možnými variantami řešení ul. Veletržní (podrobněji viz níže).

Další varianty se týkají možností řešení v dlouhodobém výhledu, který se váže na způsob rekonstrukce křižovatky Strossmayerovo nám. (a na dohodu na větším zklidnění ul. Dukelských hrdinů. V dlouhodobém výhledu je dle preferencí MČ Praha 7 řešena zastávka Strossmayerovo nám. jako mysová. Zobrazená varianta (viz kap. 290 Etapizace, koordinace iniciace) s cyklistickým pásem podél nástupní hrany (cyklovídeň) je jedna z možných, které zároveň řeší podélný pohyb cyklistů mimo tramvajový profil. Alternativně může být zastávka ponechána jako ostrůvková (se zvýšeným jízdním pásem) i v dlouhodobém výhledu.

Ulice U Výstaviště, křižovatka Dukelských hrdinů x Strojnická, kolejový trojúhelník do smyčky Stromovka, zastávka Výstaviště:

Řešené území bylo o úsek ulice U Výstaviště rozšířeno na základě dohody na posledním jednání u kulatého stolu 1.2.2018 a následně stvrzeno na jednání u paní primátorky. Návrh řešení ulice U Výstaviště tak neprošel připomínkováním veřejnosti.

Na řešení křižovatky, omezení světelné signalizace a na (ostrůvkovém) řešení zastávky Výstaviště panuje mezi účastníky kulatých stolů vysoká míra shody. Navržené řešení ulice a křižovatky není nutně podmíněno realizací železniční estakády a nového viaduktu, protože dokáže, byť s určitým omezením, fungovat i se stávajícím stavem (lze tedy s úpravami ulice začít v předstihu před železnicí). V navazující přípravě bude nutné nejprve vyřešit otázku přeložek sítí (přeložky IS jsou podmínkou založení především obou uličních stromořadí) a rozpracovat detailně koordinaci s projektem předpolí Výstaviště, projektem železnice, výsadbami ve Stromovce atd (viz kap. 290 Etapizace, koordinace iniciace)

Detailní řešení ulice u Výstaviště (na základě geometrie zastávky tramvaje), rozsah přeložek IS, dopravní režim a poloha nově zakládané severní uliční-stavební čáry musí být předmětem další diskuse a souhlasu všech klíčových aktérů v území.

Ulice Veletržní - úsek Letenské nám - Strojnická - Dukelských hrdinů

Tento úsek je řešen ve dvou hlavních variantách, z nichž každá pro účely zobrazení škály možných řešení ilustruje jiné principy řešení různých témat. Tyto principy mohou být do určité míry mezi variantami navzájem kombinovány, například volba podoby přechodů pro chodce (ostrůvek x vysazené obruby), způsob napojení Strojnické na Veletržní, ochrana cyklistů či ne/využíváním světelné signalizace křižovatek. Hlavní varianty řešení tohoto úseku se liší v požadavcích na přeložky inženýrských sítí a stavebně především v úseku Umělecká - Dukelských hrdinů. Základní varianta uvažuje s posunem polohy obrub ca 2m severně - blíže k ose (v tomto úseku) rozšířeného uličního profilu, oboustranným stromořadím, rozsáhlejšími a nákladnějšími přeložkami IS (nebo jejich sdružením do kolektoru). Rozhodnutí mezi oběma hlavními variantami a preferovaným mixem principů řešení různých témat - je politické a musí k němu dojít před zadáním podrobnější dokumentace.

Ulice Veletržní, úsek Dukelských hrdinů - Bubenská

Tento úsek je ve studii zpracován v jedné variantě, ale v navazující podrobnější dokumentaci určitě je prostor pro prověření alternativních řešení jednotlivých míst - např. chodníky a parkování v rozšířeném ul. profilu úseku Schnirchova-Bubenská, křižovatky Veletržní x Bubenská - zejména v kontextu vývoje ve VRÚ Bubny Zátory.

100 / obecná koncepce pro ulice Letenského kříže

110 Východiska a cíle studie

111 – Hodnoty a deficity veřejných prostranství Letenského kříže

Ulice Veletržní, Dukelských hrdinů, Strojnická i U Výstaviště už odedávna tvoří důležitou základní komunikační síť území. Půdorysné stopy všech řešených ulic byly založeny dlouho před urbanizací okolního území, jak dokládají například otisky stabilního katastru z r. 1840. Ulice Veletržní - dříve Rudolfova kopíruje polohu cesty spojující pláň Letné se zemědělskými pozemky na levém břehu v ohbí Vltavy přibližně proti Balabence. Ulice Strojnická a U Výsatviště vznikla z cesty vedoucí do starých Holešovic (přibližně oblast západně od dnešního vestibulu „Nádraží Holešovice) a ulice Dukelských hrdinů byla dříve spojnicí Buben a Holešovic (část podél dnešního Parkhotelu byla mezí mezi poli). Pozdější stavební činnost tyto půdorysné stopy v řešeném rozsahu potvrdila a v případě ulice Dukelských hrdinů i významně posílila. (podjezd železnice k bráně do Stromovky a k výstavišti). I v současné době tvoří řešené ulice spolu s ulicemi Milady Horákové a Bubenská základní uliční i dopravní kostru Letné. Tomu odpovídají i příčné profily řešených ulic (snad s výjimkou úseků Strojnické), které svou šířkou přesahují sousední obytné ulice.

Nejširší je ulice Dukelských hrdinů, která s ca 22,5 m šířky umožnuje umístění samostatného tramvajového pásu, jízdních pruhů pro automobily i cyklisty, pásu parkovacích stání i stromořadí u chodníků. Prostorová velkorysost, se kterou byla navržena, představuje jednu z nejvýznamnějších hodnot ulice. Osa severního úseku ulice Dukelských hrdinů koresponduje s osou areálu výstaviště i osou železničního viaduktu a tvoří tak cenný urbanistický a kompoziční vztah.

Další hodnotou jsou rovinaté sklonové poměry a výšková úroveň ve vztahu k nábřeží, které činí ulici Dukelských hrdinů atraktivní i pro bezmotorovou dopravu a méně disponované chodce a má i přes významnou dopravní zátěž přirozené předpoklady pro rozvoj pobytových aktivit (například v parteru budov a prostoru přiléhajícím).

Ulice Veletržní je v tomto ohledu náročnější, protože vede ve své západní části od křižovatky s ul. Dukelských hrdinů do kopce, což ji z pohledu chodců či cyklistů činí méně atraktivní. V současnosti nemá ulice Veletržní v úseku Strojnická - Dukelských hrdinů uzavřenou stavební čáru na severní straně. Budoucí možný rozvoj a zastavění letenského trojúhelníku předsavuje potenciál, který může (ale nemusí) pobytovou atraktivitu, obchody i služby v ul. Veletržní rozvinout. Právě atraktivita prostranství, kvalita a šíře nabídky služeb a obchodů jsou společně s rychlou dopravou vnímány jako největší negativa Veletržní.

OBR 110.1 **ul. Dukelských hrdinů - komponovaná osa**
Ulice Dukelských hrdinů je zakončena nástupním prostorem výstaviště a středním traktem Průmyslového paláce jako hmotovým vyvrcholením

OBR 110.2 **Výstaviště - Průmyslový palác, zakončení urb. osy**
Areál výstaviště a sousední park Stromovka jsou cílem mnoha lidí. Jejich počet se násobí v případě pořádání nějaké výstavy či akce. Praha plánuje větší otevření a rozvoj areálu výstaviště (nedávno proběhla soutěž na ztvárnění vstupních partií právě z ul. Dukelských hrdinů

OBR 110.3 **ul. Dukelských hrdinů předzahrádka restaurace**
Obchodní parter v ulici Dukelských hrdinů má potenciál rozvoje do plochy chodníku a tím i změnu charakteru ulice směrem k více pobytovému. Zlepšení obecných podmínek (např. výsadba stromořadí) v ulici tomu může napomoci

OBR 110.4 **Letenský trojúhelník (napojení Veletržní a Strojnické)**
Zatravněná plocha mezi Strojnickou a Veletržní. Potenciálně důležité místo v síti veřejných proistranství. Jeho význam se bude odvíjet od konečné podoby uvažovaného paláce Stromovka, kterému tvoří předprostor (v pozadí západní fasáda Parkhotelu)

OBR 110.5 **Ulice Veletržní - spodní část**
Spodní část Veletržní ulice - místo ve kterém se mění uliční čára a rozšiřuje se uliční profilu (u prodejny potravin Albert) Jediné místo celého řešeného území ulic Letenského kříže, ve kterém lze dnes najít stromy. Jinde stromy prostě nejsou.

OBR 110.6 **Ulice Strojnická**
západní část ulice Strojniká je z pohledu chodce v současnosti neatraktivní až nepřátelská. Kolem staveniště paláce Stromovka zbyl jen úzký chodník a ve zbytku průchozího profilu jsou umístěny stožáry veřejného osvětlení.

OBR 110.7 **Národní galerie - Veletržní palác**
Vedení Národní galerie ČR v současnosti uvažuje o úpravách předpolí a celkově okolí Veletržního paláce. Současný stav zejména předpolí je z pohledu pobytových kvalit poměrně nehostinný

OBR 110.8 **Pěší prostor před budovou policejního prezidia**
západní část ulice Strojniká je z pohledu chodce neatraktivní až nepřátelská. Před budovou policejního prezidia dochází pravidelně k nedovolenému parkování automobilů na chodníku

OBR 110.9 **Ulice U Výstaviště**
Severní uliční čára je v současnosti nedefinovaná, tramvajová trať se nachází již ca 50 let v provizoriu, šířkové poměry, směrové vedení komunikace a celkový stávající nereprezentativní charakter ulice nejsou z perspektivy budoucího rozvoje vyhovující.

112 – Cíle koncepční studie

Co je podstatou návrhu

Připravované investice v území, především potřeba rekonstrukce tramvajové trati s životností do r. 2019, jsou jedinečnou příležitostí, jak rehabilitovat celý uliční prostor. Zhodnocením existujících kvalit a odstraněním nedostatků bude možné řádově zkvalitnit řešená veřejná prostranství ulic Letenského kříže a tím tak napomoci rozvoji nabídky obchodů a služeb v parteru a přispět tak ke zvýšení kvality života.

Tato studie již na začátku přípravy celkové rekonstrukce ulic definuje cíle a kvality, které budou v další projektové přípravě sledovány a rozvíjeny. IPR Praha, z pozice koncepčního pracoviště hlavního města Prahy v oblasti územního rozvoje, tak může již v prvotní fázi uplatnit strategické cíle týkající se kvality veřejných prostranství. Koncepční studie navrhuje ideální cílový stav v podobě definování celkové vize směřování těchto významných prostranství Prahy. Na základě tohoto cíle pak studie v koncepční rovině koordinuje dílčí záměry dalších správců veřejného prostoru, které s řešeným územím přímo souvisí. Podstatou návrhu je tedy provozně - prostorové řešení uspořádání ulice, jehož cílem je potvrdit charakter ulic Veletržní a Dukelských hrdinů jako významných hlavních obchodně - dopravních tříd na Letné, jejichž význam přesahuje do celého města. V tomto kontextu je obsahem studie zejména řešení následujících témat:

Zvýšení uživatelského komfortu tramvajové dopravy

V souvislosti s rekonstrukcí trati je v první řadě zapotřebí zvýšit uživatelský komfort cestujících tramvají. U některých zastávek je navrhována změna jejich typu, čímž dojde ke zlepšení uživatelské kvality pro všechny skupiny cestujících. Celkově bude zlepšena vybavenost samotných zastávek, díky čemuž bude nastupování do tramvaje u všech zastávek na Dukelských hrdinů a Letenském náměstí bezbariérové, bezpečné a pohodlné.

Zlepšení podmínek pro pěší pohyb

Další podmínkou celkového zkvalitnění ulice je zlepšení kvality pěšího pohybu pro všechny skupiny uživatelů. Koncepční studie klade důraz na zachování dostatečně širokých chodníkových ploch po obou stranách ulice. Rekonstruované chodníky, křižovatky a zastávky tramvaje budou nově významně přívětivější pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Kontinuitu chodníků v podélném směru a větší bezpečnost chodců zajišťují navržené vysazené chodníkové plochy a zvýšené přejezdy do bočních rezidenčních ulic. Tím dojde ke zvýšení komfortu pohybu po ulici, stejně jako bude posílen rezidenční charakter bočních ulic. Koncepce doplňuje nové přechody pro chodce tam, kde chybí, a navrhuje úpravy stávajících s cílem zvýšení jejich zkrácení pro zajištění komfortnějšího přecházení, včetně uplatnění opatření pro lepší vzájemnou viditelnost chodců a řidičů.

Posílení pobytových kvalit ulice

Na rozdíl od současného stavu, kdy mnoha úseky zejména Veletržní (ale i Strojnické a Dukelských hrdinů) lidé projdou jen z nutnosti a co možná nejrychleji, by navrhovaná podoba uspořádání ulice měla také motivovat k tomu, aby zde její uživatelé rádi trávili čas. Ulice by se měly stát, více než dnes, místem každodenního setkávání, například při různých pochůzkách a nákupech, obdobně jako další letenská prostranství. Prostranství by měla vybízet k různorodým aktivitám od prostého procházení se, posedávání, nakupování, až po spontánní kulturní a společenské akce. Pro to je nutné zajistit dostatečnou průchozí šířku chodníků s kvalitní dlažbou a dovybavit ulici lavičkami a dalším mobiliářem pro široké spektrum uživatelů a aktivit. Podmínky pro tyto aktivity a děje vytvářejí také stromy. Studie tak navrhuje doplnit uliční stromořadí tam, kde v současnosti chybí (až na úsek Veletržní prakticky chybí všude - především z důvodu nevhodně umístěných inženýrských sítí). Návrh studie také usiluje o odstranění fyzických i mentálních bariér. Například o nahrazení nevhodných utilitárních zábran a zábradlí, které brání ve využití prostoru, adekvátním uspořádáním pěšího prostoru, nebo použitím takového opatření, které svojí podobou nebude dehonestovat význam ulice. Skrze stavební úpravy prostoru a celkové zvýšení kvality ulice lze do budoucna ovlivnit i charakter a kvalitu služeb v parteru, např. motivovat provozovatele restaurací ke zřizování restauračních předzahrádek, kultivovat kvalitu vývěsních štítů a podobu reklamních poutačů.

Zlepšení dopravních opatření k zajištění funkčnosti a obsluhy ulice

Koncepční studie navrhuje úpravy uspořádání uličního prostoru tak, aby došlo ke zvýšení preference tramvajové dopravy a současně nedocházelo ke kolizním situacím mezi tramvajovou dopravou a automobily (především z důvodu špatného parkování, atd.). V úsecích problematických z důvodu vytváření dopravních kolon je navrženo oddělení automobilového a tramvajového pohybu pro omezení vzájemného ovlivňování těchto druhů dopravy. V rámci prostorových limitů ulice bylo současně navrženo takové uspořádání ulice, které ve výrazně větší míře zohledňuje i cyklistický pohyb. V otázce dopravy v klidu je cílem koncepce kultivovat formu podélného parkování v ulici při zachování adekvátního počtu parkovacích míst, včetně vymezení dostatečného množství stání pro zásobování a pro další vyhrazená parkovacích stání (vozíčkáři, atd.). Parkovací plochy jsou tak ve většině úseků stavebně vymezeny, vydlážděny kamennou dlažbou a rozmístěny tak, aby byly zohledněny i potřeby pěších a cyklistů.

OBR 110.10 **Letenské náměstí**
Zastávka tramvaje vídeňského typu - současný stav

OBR 110.13 **Budova Sokola**
Budova v ul. Strojnická v sousedství letenského hřbitova z roku 1906

OBR 110.11 **Letenské náměstí - Veletržní**
Provizorní úprava balisety a dopravními stíny při ústí ul. Veletržní na Letenské náměstí

OBR 110.14 **Ul. Strojnická, letenský hřbitov - vstupní brána**
ohbí Strojnické uzavírá předprostor letenského hřbitova, který je v současnosti využíván převážně pro odstavování automobilů

OBR 110.12 **Letenské náměstí - Ovenecká**
Současný stav východní části letenského náměstí - zadní partie prodejny potravin Billa

OBR 110.15 **budova Parkhotelu**
Dílo architektů Zdeňka Edela a Jiřího Lavičky bylo vyprojektováno roku 1959. Hotel byl roku 1967 otevřen především jako nabídka ubyt. kapacit pro sousední Veletržní palác. V současnosti (2018) probíhá rekonstrukce (Mama Shelter)

120 Urbanistická, prostorová a dějová charakteristika

121 – PROMĚNY LETENSKÉHO KŘÍŽE V PRŮBĚHU HISTORIE

Základy cestní sítě

V místech dnešních Holešovic a Letné se v minulosti rozléhala příměstská krajina s vinicemi a zahradami. Protože území leželo v ohbí řeky, důležité komunikační trasy a silnice jej spíše obcházely po opačném břehu. Základní kostru tak tvořily cesty spojující dvě nábřežní osady - Bubny (Klein Bubna) a Holešovice (Holeschowitz) se severním předpolím Pražského hradu. Nejdůležitějšími cestami tedy byla pozdější Belcrediho (dnes Milady Horákové) právě od hradu do Buben, ze které se na temeni kopce v oblasti dnešního Letenského náměstí oddělovala cesta do osady Holešovice. Půdorysná stopa této cesty je přepsána do stopy horní části ulice Veletržní a Strojnické. V místě dnešní křižovatky obou ulice se oddělovala cesta rovně dolů k zahradám v oblasti dnešních Manin. Tato cesta kopírovala temeno klesajícího kopce a její půdorysná stopa odpovídá dnešní Veletržní. Ulice Dukelských hrdinů (dříve Bělského třída) má základ v cestě, která spojovala Bubny a Holešovice (od Strossmayerova náměstí po křižovatku s Veletržní - pak cesta uhýbala vpravo už přímým směrem do Holešovic, které měly centrum v místě dnešního zbytkového prostoru mezi budovou nádraží Holešovice a Trojským mostem). Tuto základní cestní síť doplňovaly pěšiny po mezích mezi poli a zahradami. Druhá část dnešní ulice Dukelských hrdinů, od křižovatky s Veletržní k výstavišti, sdílí půdorysnou stopu právě s mezí mezi dvěma zemědělskými pozemky. Letenský kříž má dvě rozdílné osy, jednu rovnou s významným stoupáním a jenu měkce ohnutou - po vrstevnici. Na tento terénní základ definuje i dnešní uliční síť Letné a Holešovic, které obsahují dva druhy ulic - po svahu a po vrstevnici.

Od zemědělských osad k průmyslovému předměstí

Dlouho tvořily základ stavební struktury pouze obě příbřežní osady. První zmínka o Holešovicích pochází ze 13. stol a tehdy šlo o zemědělskou a rybářskou osadu. Zemědělský charakter přetrvával až do průmyslové revoluce. Důležitou strukturou byla i Královská (císařská) obora, která byla výrazná především tím, že v ní rostly vzrostlé stromy. To ji odlišovalo od prakticky holé zemědělské krajiny, kde se stromy vyskytovaly jen zřídka a když, tak jako solitery nebo aleje podél cest.

K prudkému rozvoji stavební struktury došlo teprve s příchodem průmyslové revoluce. Jedním z nejdůležitějších impulzů byl rozvoj dopravní infrastruktury v podobě železnice. V roce 1849 byl uveden do provozu Negrelliho (karlínský) viadukt, kterým byla do území přivedena železnice. Tím prudce vzrostla atraktivita pozemků pro rozvoj průmyslu, zejména v rovinatých plochách v blízkosti dráhy. Přirozenými osami rozvoje průmyslové zástavby se staly existující cesty v území - i Letenský kříž, tedy hlavně dolní části Rudolfovy ulice (Veletržní), kolem které vznikla například továrna Vinzenz Gečmen (slévárna, smaltované kuchyňské zboží - která dala později název ulici U Smaltovny), William A. Stone (Stone & Blyth Co. - hospodářské stroje a nářadí), Hutter & Schrantz a další menší provozy. Kolem Bělského (Dukelských hrdinů) se průmyslová zástavba rozvíjela zejména v místě dnešního Veletržního paláce, Parkhotelu a Policejního prezidia, kde vznikla velká továrna na hospodářské stroje a lokomobily Umrath a Comp., nebo továrna Jac. Raubitschek na váhy a vozy a stroje (součástí každé velké továrny byla vlastní slévárna kovů). Rozvoj továren způsobil poptávku po bydlení v blízkosti továren. Nejprve vznikaly spíše provizorní objekty pro dělníky (např. Arbeiterkolonie na opačné straně bubenského nádraží) a později také reprezentativní městská bloková zástavba pro movitější, která se začala rozvíjet zejména podél východní strany Bělského ulice a pak v horní části kolem Rudolfovy třídy. V roce 1850 byly Holešovice spojeny se sousední vsí Bubny a 8. listopadu 1884 byly Holešovice-Bubny jako VII. městská část připojeny k Praze.

OBR 1.1 **Pohled na prostor před Veletržním palácem 30. léta (budova od B. Fuchse, O. Tyla z roku 1928)**
Prostranství nebylo odděleno od zbytku ulice nájezdovými rampami a jako její součást

OBR 1.2 **Bělského třída - nyní Dukelských hrdinů poč 20.stol**
pohled směrem na výstaviště. Vlevo budova Umrathovy továrny na stroje zbořená koncem 20. let

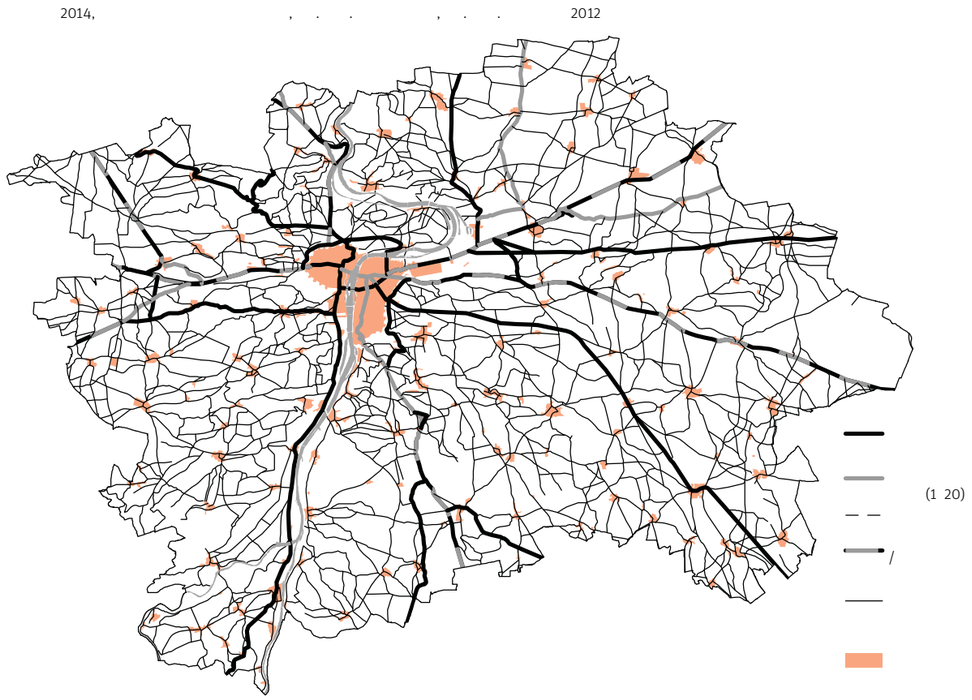
OBR 1.3 **Bělského třída - nyní Dukelských hrdinů - 30. léta 20. stol**
Vlevo nová budova vzorkových veletrhů (Veletržní palác). O důležitosti třídy svědčí množství chodců a živý parter. Snímek je z doby konání veletrhů

Proměna průmyslového předměstí v reprezentativní městskou čtvrť

Velkým impulzem pro rozvoj oblasti Letenského kříže bylo uspořádání Jubilejní zemské výstavy v roce 1891. Výstava si vyžádala některé další infrastrukturní investice, jako např. výstavba lanové dráhy na Letnou a výstavba tramvajové dráhy Letná–Výstaviště. Charakter Bělského třídy se díky davům návštěvníků z celé země už definitivně změnil na (velko)městské korzo na cestě k výstavišti, jehož areál tuto urbanistickou osu dokomponoval. Od té doby docházelo k ústupu průmyslové zástavby a areály byly postupně zastavovány reprezentativní městskou blokovou zástavbou. jak je patrné i z plánů státní regulační komise z 20. let 20. století. Na některých místech byla navržena změna regulace uliční čáry právě na základě proměny charakteru zástavby z průmyslového na polyfunkčně rezidenční, která již zohledňovala i lepší pobytové vlastnosti prostranství ulic. Tato skutečnost je čitelná v dolní části Veletržní, kde širší profil umožnil například výsadbu stromořadí. Významnou událostí byla výstavba moderní budovy Elektrických podniků z roku 1927 a Veletržního paláce na konci 30. let.

Nedílnou součástí obrazu ulic se už od konání zemské výstavy stala pouliční elektrická dráha - tramvaj. Tu nejstarší, zřízenou při příležitosti konání výstavy, dnes už sice nenajdeme (vedla od horní stanice lanové dráhy u Letenského zámečku Oveneckou ulicí k horní bráně do Královské obory), ale tato pilotní linka etablovala tramvaj jako moderní typ veřejné hromadné dopravy nejen v českých zemích.

Tramvajová síť v oblasti Letenského kříže se v průběhu let měnila. Mimo současného vedení kolejí v ul. Dukelských hrdinů a Milady Horákové jezdila tramvaj také v dolní části Veletržní, na které byla provozována linka z těšnovského nádraží na výstaviště. Šlo vlastně o základ rozsáhlé tramvajové tratě, která měla pokračovat dnešní Veletržní ulicí až na Letnou, zde se měla rozdvojovat, jedna větev měla dále po Letenské pláni pokračovat k dnešnímu nádraží Praha - Dejvice, druhá měla odbočit do Korunovační ulice a končit v Bubenči u kostela



OBR 1.4 **Předindustriální cesty a silnice (UAP, 2014)**

OBR 1.5 **cca 1884 - výřez z Hurtigova plánu Prahy**
Patrná je především průmyslová zástavba

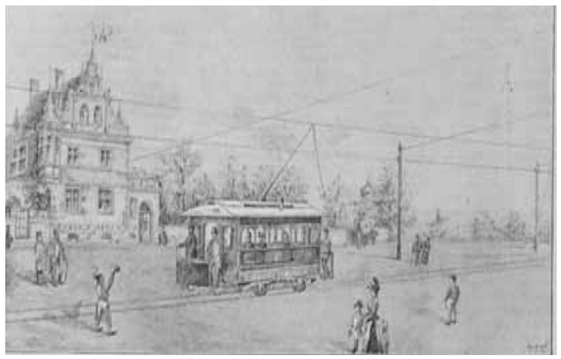
sv. Gotharda. Z tohoto rozsáhlého projektu byl realizován zmíněný úsek od nádraží Těšnov k ulici Dukelských hrdinů. I ten byl na začátku 80. let 20. století nakonec v souvislosti s výstavbou metra a severojižní magistrály díky přestavbě uzlu Vltavská na mimoúrovňovou křižovatku zrušen. Zrušený úsek byl nahrazen spojením přes Strossmayerovo náměstí a ul. Antonínskou, ve které se tramvajový pás zanořuje pod Bubenskou a navazuje na kolejové vedení přes Hlávkův most a po nábřeží kolem Pražské tržnice.

Poválečná historie a současnost

Po druhé světové válce se tempo výstavby a přestavby okolí Letenského kříže významně zpomalilo. Nejvýznamnějšími investicemi do zástavby v druhé polovině 20. století byly budovy Parkhotelu (Zdeněk Edel, projekt 1959, otevřen 1967) a budova policejního prezidia. Významnější dopad měly investice do dopravní infrastruktury, především úprava předpolí Hlávkova mostu na mimoúrovňovou křižovatku Vltavská související se stavbou severojižní automobilové magistrály a také stavba metra C. Tyto investice měly vliv zejména na podobu vedení tramvajovýc tratí v území a na charakter veřejných prostranství. Významnou událostí byl požár Veletržního paláce v srpnu 1974. Přes obrovské škody bylo rozhodnuto o jeho rekonstrukci, na které se od r. 1976 podílela Národní galerie s úmyslem vytvořit z Veletržního paláce expozici umění 20. století (projekt rekonstrukce SIAL Liberec). Rekonstrukce trvala až do 90. let.

Podstatným nepřímým vlivem z nedávné historie je i stavba tunelového komplexu Blanka, který byl odůvodňován zklidňováním povrchového provozu mimo jiné právě na Letné, nicméně ani po jeho realizaci nebylo přistoupeno k přijetí zásadních zklidňujících opatření. Ulice Letenského kříže jsou pořád zatíženy břemenem zajištění objízdné trasy při nějaké situaci vedoucí k uzavření tunelu pro dopravu.

V současné době se připravuje projekt paláce Stromovka v trojúhelníku mezi ulicemi Strojnická a Veletržní a jde o poslední větší parcelu v jinak stabilizovaném území. Významný rozvojem by mělo projít území brownfieldu bubenského nádraží. S úvahami o podobě nové čtvrti souvisí také oprášení myšlenky propojení ulic Veletržní a Dělnické, čímž by došlo k zásadní změně významu a pravděpodobně (intenzity) užívání těchto ulic. První plány na toto propojení lze spatřit už v plánech Státní regulační komise z 20. let 20. století, ve kterých je viditelné tečkované propojení v dimenzi spodní (širší) části Veletržní. Zástavbou brownfieldu nádraží bude završena proměna z průmyslové čtvrti na obytnou (nádraží původně sloužilo především průmyslu).



OBR 1.6 **1891 - Křižíkova tramvaj u Letenského zámečku**
první tramvaj elektrické trakce v Praze

OBR 1.7 **1910 - Bělského třída (Dukelských hrdinů)**
pohled východním směrem na ústí ulice do prostoru Strossmayerova náměstí

OBR 1.8 **1978 - Tramvaj ve Veletržní** - pohled k severu, v pozadí patrná změna regulace uliční čáry u dnešní prodejny potravin Albert

OBR 1.9 **1983 - Letenské náměstí - prostor tržnice**
Dnes je místo tržnice budova prodejny potravin Billa

122 – Charakter(y) ulic Letenského kříže

Každá z řešených ulic Letenského kříže má svébytný charakter, který se odvíjí především z historie a terénní konfigurace. Protože tvoří tyto ulice z pohledu důležitosti veřejných prostranství určitou páteř Letné a západní části Holešovic, je určité sjednocení charakteru v kvalitě detailu veřejných prostranství žádoucí. Navázat je třeba kvalitou a uspořádáním chodníkových ploch, sjednoceným mobiliářem, jednotným systémem materiálového řešení povrchů. Neznamená to, že jednotlivé ulice či úseku o svou svébytnost přijdou. Charakter jednotlivých úseků je většinou definován řadou dalších kritérií, které nejsou předmětem změny vyplývající z této studie (poloha, orientace a typologie zástavby apod.)

Pracovně jsme pro potřeby koncepční studie rozdělili ulice Letenského kříže na několik úseků, které reflektují způsob, kterým ulice čteme my i jak je vnímají místní obyvatelé.

1) Letenské náměstí (okolí Billy)

Poměrně specifickým úsekem je klín mezi ulicemi Veletržní a Milady Horákové, který tvoří východní část Letenského náměstí. Dříve tvořil tento klín hlavní plochu náměstí, kam byly (nejprve provizorně) umístěny boudy trhů. Přestože byly na náměstí boudy umístěny dlouhodobě, pořád díky své nízké výšce a drobnému měřítku nezastíraly čitelnost prostranství jako náměstí. Teprve poslední přestavbou na prodejnu potravin (Delvita a později Billa) se čitelnost prostoru posunula. Nyní působí spíš než jako náměstí jako tři ulice a malý blok mezi nimi. Potenciál zlepšení tkví především v hierarchizaci jednotlivých částí prostranství a zlepšení parametrů pěšího prostoru v návaznosti na sousední ulice. Základním principem je rozšíření pěších ploch a materiálová artikulace dopravního významu jednotlivých ramen klínu. Ulice Veletržní má vozovku z asfaltovým krytem, Milady Horákové s dlážděným (vč. tramvajového pásu) a Ovenecká je v řešeném úseku zvýšena do úrovně chodníku a vydlážděna. Do Veletržní je doplněno stromořadí. Cílem je lepší provázání chodníků kolem Billy s východní stranou náměstí. Zastávka tramvaje je navržena jako neprůjezdná pro automobilový provoz.

2) Veletržní - horní úsek

Horní úsek Veletržní od Letenského náměstí ke křižovatce se Strojnickou je definován uzavřenou stavební čárou (shodnou s uliční čarou) po obou stranách ulice a celkovou šířkou uličního profilu ca 18,5 m. Ulice v tomto úseku klesá ca 3,6%. Potenciálem ke zlepšení je především materiálově čitelnější přerozdělení prostoru mezi jednotlivé funkce a také doplnění stromořadí do ulice. Nově by měl být parkovací pás při severní straně ulice řešen s dlážděným krytem a rozčleněn rabátky se stromy. Jednosměrné ulice Malířská a Sochařská jsou na Veletržní v návrhu připojeny přes chodníkový přejezd. Tato (osluněná) část ulice tak navíc dostane určitý fyzický filtr v podobě stromořadí, čímž vzroste komfort chodců a potenciálně i atraktivita této trasy pro pěší jak pro chůzi, tak pro případný pobyt. To by moho mít pozitivní vliv i na atraktivitu služeb umístěných v parteru domů. Řešení poslední části úseku podél bloku mezi Kamenickou a Strojnickou se odvíjí od rozhodnutí ne/učinit Strojnickou pouze jednosměrnou (povolit jen směr nahoru). V případě jednosměrného řešení Strojnické lze ve Veletržní pokračovat stejným uspořádáním uličního profilu jako v horní části (1+1 jízdní pruh pro automobily doprovázený při okraji pásem pro cyklisty a s pásem podélného stání a stromořadím při severním okraji), v opačném případě je nutné počítat s řadicím pruhem levého odbočení do Strojnické a pás se stromořadím a parkováním v této části vypustit. Rozhodnutí o jednosměrnosti Strojnické se váže na možnosti zajištění propojení Veletržní - Bubenská - Argentinská (podrobněji viz kapitola 240 Motorová doprava).

3) Klín mezi Strojnickou a Veletržní

Stávající prostranství klínu mezi Strojnickou a Veletržní je nyní pokryté travním porostem se stromořadím založeným v nezpevněné ploše. Prostorové proporce jsou podobné jako v případě prostranství na Letenském náměstí, na kterém stojí prodejna potravin Billa. Zásadní vliv na celkový charakter této plochy bude mít stavba paláce Stromovka a vztah, jaký nový objekt v parteru naváže se svým okolím. Je proto zapotřebí řešit tento prostor samostatně v návaznosti na podobu projektu paláce Stromovka. Je však zřejmé, že má současný zelený klín významný pobytový potenciál, který může velmi dobře podporovat okolní parter a dohromady tam vytvořit příjemné místo, například v kombinaci s umístěním vodního prvku.

4) Veletržní, úsek od Strojnické k Dukelských hrdinů

Tento úsek je v současné podobě charakteristický tím, že kompaktní zástavba je pouze na jižní straně ulice. Na opačné straně je soliterní objekt Parkhotelu a oplocená stavební jáma staveniště paláce Stromovka. Uliční profil má stejně jako horní část šířku 18,5 metru a platí pro ni stejné návrhové principy pro zlepšení: materiálově čitelnější přerozdělení prostoru mezi různé typy pohybu. Na rozdíl od horního úseku Veletržní není provoz cyklistů ve směru vzhůru veden v hlavním dopravním prostoru vyhrazeným jízdním pruhem, ale až za pásem parkování a stromořadí v rámci zvýšené plochy chodníku. Tato úprava chodníku dokáže potenciálně dobře podpořit parter budoucího paláce Stromovka, pokud v něm budou umístěny komerční jednotky přístupné z úrovně ulice. Samostatnou pozornost si zasluhuje rozlehlá vyasfaltovaná plocha chodníku podél soklu, na kterém stojí budova Parkhotelu. Tato plocha je ve vlastnictví Parkhotelu a v současnosti není nijak intenzivněji využívána. Určitě má tato plocha potenciál poskytovat veřejným prostranstvím větší přínos, než v dnešním stavu. S ohledem na vlastnictví je zapotřebí řešit tuto plochu jako samostatný úkol.

5) Veletržní, úsek Dukelských hrdinů - Schnirchova (stará regulace)

Poměrně krátký úsek podél dvou bloků je specifický svým profilem o šířce ca 19 m a oboustrannou kompatní zástavbou. Šířka profilu je dána ještě starou regulací ještě z doby, kdy uliční frontu netvořily polyfunkční městské bloky, ale areály továren. Tento profil s uvážením prostorových požadavků motorové dopravy dovoluje zlepšení zejména v kvalitě detailu a materiálového provedení a zvýšení bezpečnosti provozu i chůze.

6) Veletržní, úsek Schnirchova - Bubenská (prvorepubliková regulace)

Významné rozšíření uličního profilu z 19 na 30 metrů mezi fasádami značně zvyšuje možnosti aktivit, které lze do veřejného prostoru umístit a to včetně šikmého parkovacího stání, dostatečně širokého chodníku, stromořadí apod. Paradoxně však na straně rošíření v parteru neexistují komerční jednotky přístupné z ulice, které by velkorysé prostorové nabídky dokázaly využít (aktivní obchodní parter je v tomto úseku pouze na druhé straně ulice, u které však nelze chodník rozšířit z důvodu zachování rovného směrového vedení jízdních pruhů). Návrh počítá s výsadbou stromů do nových pozit a dožití stávajících. Toto nové uspořádání umožní jednoznačnější oddělení provozu a chodníkových ploch na severní (osluněné) straně ulice, které budou mít dostatečnou dimenzi pro uspořádání například malých sousedských akcí nebo umístění součásti některého z pouličních festivalů.

7) Dukelských hrdinů, úsek Strossmayerovo nám - Heřmanova

Ulice má v tomto úseku šířku 23 m a je z obou stran plně obestavěná polyfunkčními městskými bloky s živým obchodním parterem po obou stranách. Přítomnost hojně využívané zastávky tramvaje č. 17 a 12 ve směru do centra klade poměrně vysoké nároky na dimenze chodníků. Současné rozměry chodníků určitě poprávce nedostačují. V návrhu jsou chodníky na západní straně (u zastávky tramvaje) rozšířeny na úkor jednoho jízdního pruhu (a provoz je veden po tramvajovém tělese), na východní straně ulice je do parkovacího pásu doplněno stromořadí a pás je opět materiálově artikulován k lepšímu vizuálnímu odlišení od jízdního pásu.

OBR 1.10 **Veletržní x Strojnická - zelený klín**

OBR 1.11 **Veletržní - dolní rozšířená část (prvorpubliková) regulace**

OBR 1.12 **Veletržní - jižní chodník**
pohled na východ (dolů) směrem ke křižovatce s ul dukelských hrdinů

OBR 1.13 **Dukelských hrdinů**
pod Parkhotelem

Tato opatření zajistí zlepšení podmínek pro pěší v celé délce tohoto úseku ulice a lépe podpoří komerční jednotky v parteru.

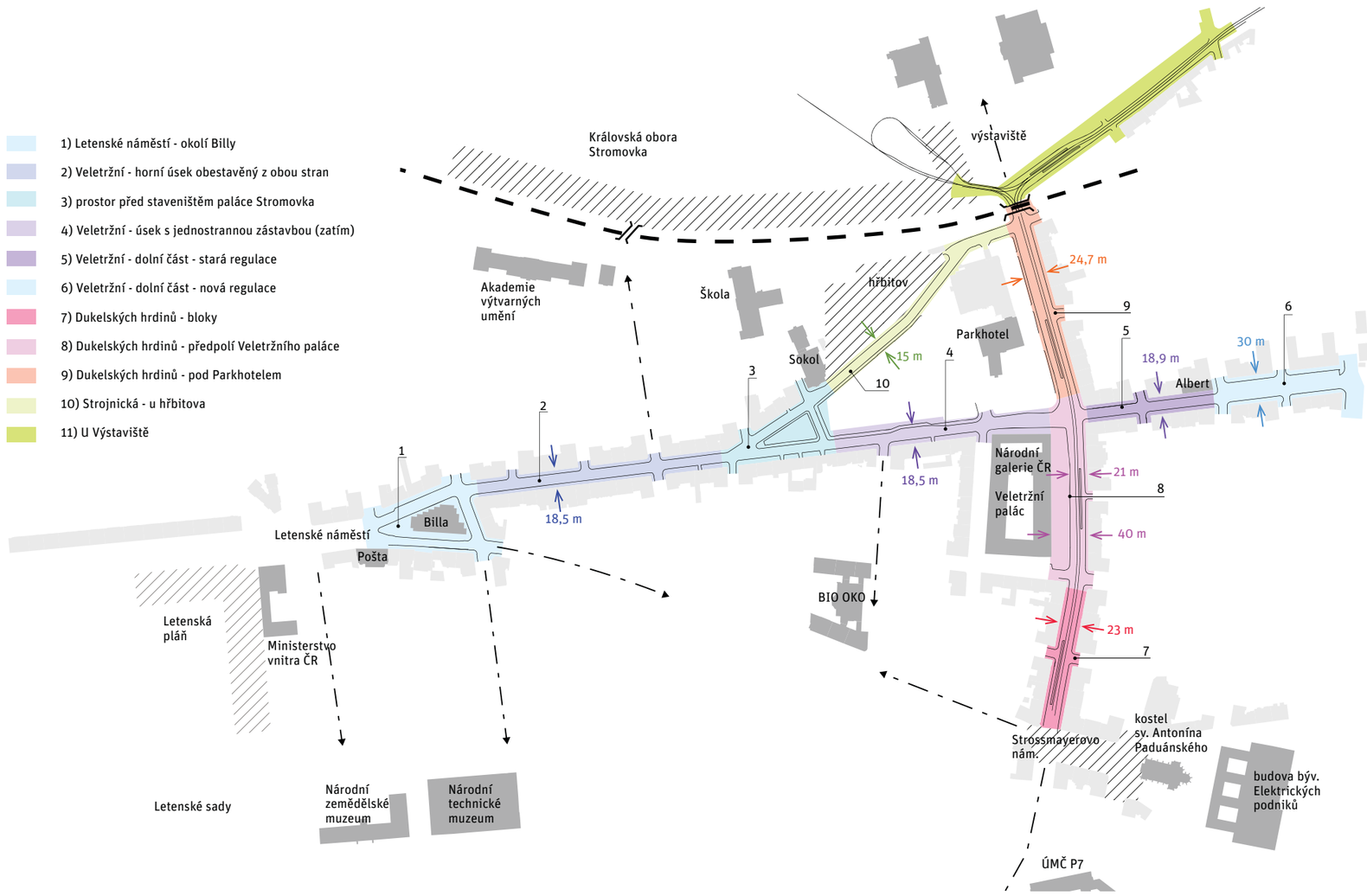
8) Dukelských hrdinů - předpolí Veletržního paláce

V době dokončení této studie ještě nebyla známa podoba projektu revitalizace Veletržního paláce včetně úprav okolí. Tento projekt může znovu připojit předpolí Veletržního paláce k ulici a lépa zapojit život v parteru paláce do dění v celém uličním profilu. Celková šířka prostranství od fasády k fasádě dosahuje ca 40 metrů, šířka současného aktivního profilu ulice (od nájezdovýchramp k východní uliční frontě je pouze 21 m. Studie původně počítala s návrhem prostranství kolem celého Veletržního paláce (tj. včetně úseků ulic Heřmanovy a Veverkovy), ale v kontextu dosud nedostupných informací o konečné podobě revitalizace Veletržníhoi paláce je podoba dotčených ulic pouze naznačena a bude předmětem aktualizace při koordinaci s projektem rekonstrukce.

Úsek ulice Dukelských hrdinů před Veletržním palácem ovlivňuje přítomnost zastávky tramvaje „Veletržní palác“. Která je v návrhu řešena jako ostrovní, nicméně jízdní pás je pro zklidnění provozu vydlážděn a zvednut do úrovně chodníku. Toto opatření reflektuje požadavek na zvýšení komfortu a bezpečnosti chodců (zastávka je nedůležitějším místem z hlediska obsluhy budovy Národní galerie veřejnou hromadnou dopravou. Úzký profil neumožní v tomto úseku vzsadit stromořadí.

9) Dukelských hrdinů, úsek Veletržní Strojnická (železniční podjezd)

Tento úsek je specifický opět uzavřenou stavební čárou (shodnou s uliční čarou) pouze po jedné straně. Obytné bloky mají využívaný obchodní parter. Současná šířka uličního profilu je necelých 25 m. Velký vliv na uspořádání profilu má současná podoba železničního podjezdu, která v současnosti tvoří úzké hrdlo na širším profilu. Profil ulice byl v minulosti (v době, kdy stála Umrathova továrna) s největší pravděpodobností užší než dnes a v souvislosti s přípravou území pro pozdější stavbu budov Parkhotelu a policejního prezidia byl rozšířen západním směrem. Návrh počítá s určitou reflexí tohoto rozšíření. Podstatou navrženého zlepšení je posun osy kolejí přibližně 2,5 m západním směrem, což umožní vložit mezi jízdní pruhy a chodníky na východní straně ulice také pás parkovacích stání se stromořadím. To je však velice úzce váže na dohlednou realizaci nového železničního mostu a vybudování železniční stanice Praha-Výstaviště. Nový most by měl mít širší rozpětí mezi pilíři, aby tramvaj, jeden jízdní pruh a pruh pro cyklisty v každém směru a chodníky bez nutnosti zúžení podejít pod železnicí. Protože bude řešení prostoru za podjezdem předmětem jiné studie, počítá návrh s provizorním napojením kolejí i provozu do stávajícího profilu pod mostem. Je to však řešení neelegantní a nákladné na údržbu (oblouky kolejí se budou rychleji opotřebovávat).



OBR 1.14 **Schema charakteristických úseků ulic Letenského kříže**

10) Strojnická - U hřbitova

Tento úsek Strojnické slouží v současnosti jako dopravní alternativa k úsekům Veletržní a Dukelských hrdinů v relaci Letenské náměstí (Korunovační) - Výstaviště. V opačném směru od Výstaviště představuje dokonce alternativu hlavní. Přestože jde o trasu historickou, stav veřejných prostranství evokuje spíš dojem periferního dopravního kanálu. Lví podíl na tom má (ne)kvalita okolí budovy policejního prezidia. Přestože má do Strojnické orientován hlavní vstup, působí díky změti nájezdových ramp, parkovišť a vyrovnávacích schodišť jako zadní trakt. Tento dojem je ještě umocněn shlukem reklamních bilboardů podél železničního náspu. Neukončenost a rozmělněnost podtrhuje ještě nepravidelnost asfaltové plochy v předpolí hřbitova kombinovaná s množstvím zaparkovaných aut (i na chodníku). Celkovému dojmu nepřispívá ani stávající oplocení jámy staveniště paláce Stromovka, provedené z vlnitého plechu. Navrženým principem zlepšení je opět stavebně provedené zlepšení čitelnosti přerozdělení prostoru prostřednictvím rozlišení pásů pro pohyb (asfalt) a pro stání (dlažba), případně vjezdy do parkingů (dlažba, příp. chodníkové přejezdy). Charakter ulice ovlivní i způsob začlenění paláce Stromovka do okolí a vztah chodníku a parteru.

Výhledově je možné ve Strojnické i vysadit stromořadí a zřídit pás podélného stání v mezerách mezi stromy. To je možné za předpokladu, že bude horní část ulice pouze jednosměrná pro směr (směr vzhůru na Letenské náměstí). Jednosměrnost Strojnické se váže vytvoření adekvátního propojení Veletržní – Bubenská – Argentinská, resp. Partyzánská - Trójský most, které pomůže část stávajícího dopravního zatížení přenést a ulici tak v celkové délce zklidnit.

11) U Výstaviště

Prostor před Výstavištěm není v současnosti nijak pevně definován a ukotven a zejména severní strana ulice je předmětem soustavných provizorních řešení dle aktuálních potřeb proměnlivého provozu areálu Výstaviště a sportovní haly. V souvislosti s předpokládaným rozvojem území Bubny Zátory význam ulice U Výstaviště vzroste a bude zapotřebí její průběh a profil upravit analogicky předpokládanému významu, definovat novou stavební čáru na severní straně a uvolnit tak území pro rozvoj. V neposlední řadě bude velkou změnou nová podoba železniční trati Praha-bubny - Praha Výstaviště, která nově povede na estakádě a přestane tak tvořit prostorový předěl mezi stávající blokovou zástavbou jižně od trati a industriální a rozvolněnou strukturou v klínu mezi železnicí a ulicí U Výstaviště.

130 Koordinace a známé záměry v území

Obecný způsob koordinace záměrů v koncepční studii
- vztah návrhu řešení studie a ostatních připravovaných záměrů a rozvojových plánů

V sousedství a částečně v řešeném území jsou připravovány různé záměry buď soukromými nebo i státními investory nebo některou z organizací hl. města Prahy.

Koncepční studie se obecně snaží známým záměrům přizpůsobit buď přímým navázáním na řešení (pokud je známo), nebo zpracováním variant pro různé budoucí scénáře a popisem míry určitosti návrhu ve studii v závislosti na okolnostech a dostupných informacích. V případech, kdy došlo k souběhu projekční přípravy záměrů a studie, bylo na společných jednáních dohodnuto společné, nebo s ohledem na okolnosti (zejména časové) bezkonfliktní řešení.

Samostatnou otázkou jsou inženýrské sítě a případné úpravy jejich průběhů (přeložky) a koordinace s plány obnovy sítí jednotlivých správců. Rozhodování ve volbě varianty v návrhu studie se odvíjí od rámcových odhadů realizační (i finanční) náročnosti při různých scénářích úpravy uličního profilu. Principiálně je návrh ve studii poměrně defenzivní a snaží se co nejvíce přizpůsobit stávajícícm průběhům a volit nejméně náročná řešení za předpokladu naplnění cílů a priorit studie (pouze v ulici U Výstaviště, která je vlastně zakládána úplně nově, počítá návrh s přizpůsobením průběhu inženýrských sítí nově navržené stopě ulice, třebaže některé obnovy proběhly nedávno a technický stav sítě je perfektní a nezakládal by jinak důvod k investici). Z hlediska hierarchie rozhodování se průběh sítí přizpůsobuje návrhu na povrchu, nikoliv naopak. Identifikované konflikty povrchového s vedením sítí jsou dále předmětem buď vyvolané investice do přeložky, nebo úpravou plánu obnov jednotlivých správců. Podrobnější informace viz kapitola 250 Technická infrastruktura

Další samostatnou otázkou je vývoj VRÚ Bubny Zátory a jeho budoucí vliv na řešené ulice Letenského kříže. Studie vychází z nejaktuálnějších dostupných informací k tomuto území a v principiální rovině je přebírá jako východiska a snaží se je reflektovat. Pochopitelně je však počítáno s určitou mírou flexibility, která může při budoucí realizaci úprav ulic v návaznosti na rozvoj Buben používat i jiné prostředky k dosažení obecných cílů definovaných v předchozích kapitolách, než jak je navrhuje studie.

Konkrétní způsob koordinace je popsán detailněji a konkrétně v kapitole 290 Etapizace koordinace a iniciace záměrů

Přehled připravovaných záměrů v bezprostředním okolí, ke kterým existuje aspoň dílčí podklad, na který bylo možné při návrhu studie reagovat:

- Modernizace trati Praha - Kladno,
úsek Praha-Bubny (včetně) – Praha-Výstaviště (včetně)
projektant: Metroprojekt, s.r.o. (kontaktní osoba: Ing. Bc. Kamil Bednařík, bednarik@metroprojekt.cz, Ing. arch. Lucie Krotilová, krotilova@metroprojekt.cz)
investor: ČR - Správa železniční dopravní cesty, s. o.
realizace: předpoklad 2022

Jde o rekonstrukci traťového úseku od nádraží Praha-Bubny po novou stanici Praha-Výstaviště umístěnou západně od viaduktu přes ul. Dukelských hrdinů. Záměr je součástí plánu modernizace trati č. 120 (S5) Praha-Kladno s odbočkou na letiště. Překryv řešeného území modernizace trati a koncepční studie je zejména v oblasti stávajícího viaduktu přes ul. Duk. Hrdinů a navazujících pasážích ulic Strojnické a Dukelských hrdinů. Návrh modernizace trati počítá s odstraněním náspu, umístěním dráhy na novou estakádu (ve zvýšené niveletě), výměnou viaduktu za nový most o třech polích, stavbou nové stanice Praha-Výstaviště a zdvoukolejněním trati v celém modernizovaném úseku.

Koncepční studie a projekt železnice byl v klíčových parametrech zkoordinován v průběhu přípravy. Podrobnosti a konkrétní body jsou popsány v kapitole 290 Etapizace, koordinace a iniciace záměrů

- Předprostor Výstaviště Praha,
projektant: - Atelier VAS - Arch. Sladký
investor: - Hl. město Praha - Výstaviště Praha a.s. (kontakt: Jan
realizace: - 2019 (?)

V r. 2017 proběhla architektonická soutěž na vstupní brány do areálu Výstaviště Praha. Vypisovatel soutěže (Výstaviště Praha, a.s.) zadal vybranému týmu dopracování soutěžního návrhu do studie. IPR Praha byl následně na jaře 2018 primátorkou hl. města Prahy pověřen koordinovat všechny probíhající projekty v okolí vstupu do Výstaviště. Ve věcné rovině došlo k základní koordinaci s projektantem úprav a byly identifikovány body, které bude nutné řešit v budoucnu po odevzdání studie projektantem (Atelier VAS) objednateli (Výstaviště Praha a.s.). Podrobnosti a konkrétní body jsou popsány v kapitole 290 Etapizace, koordinace a iniciace záměrů

.

- Vstupní partie Stromovky - výsadby a cesty
projektant: Florart - Ing. Martin Kovář
investor: OCP MHMP (kontakt Ing. Alice Dědečková)
realizace: 2019 (v návaznosti na úpravy prostoru vstupu)

Na základě průběhu příprav studie předprostoru Výstaviště a zejména rozsahu řešeného území studie objednané Výstavištěm Praha, které nepokrývá úplně celé veřejné prostranství, byla identifikována potřeba doplnit a navázat na návrh úprav předprostoru Výstaviště i v plochách Stromovky ve správě OCP MHMP. Pro návrhovou část koncepční studie byla krajinářskými architekti OCP MHMP z atelieru Florart zpracován koncept návrhu řešení výsadeb a úprav povrchů cest, která kompozičně navazuje na koncepci předprostoru Výstaviště od atelieru VAS (viz výše). Koncepční studie v návrhu přejímá princip výsadeb a povrchů s poznámkou, že detailní řešení bude teprve definováno na základě podrobné koordinace s předprostorem výstaviště. Podrobněji viz kapitola 290 Etapizace, koordinace a iniciace záměrů

- Palác Stromovka / OC Letná
projektant: SIAL architekti a inženýři spol. s r.o.
investor: LORDSHIP a.s.
realizace: 2018-19

V rámci stavby se uvažuje s navýšením kapacit rezidentských parkovacích stání, což je pozitivní ve vztahu k bilanci parkovacích stání na povrchu v okolí.

V rámci jednání s PČR byla diskutována možnost úpravy vjezdu do podzemních garáží z ulice Veletržní. Vzhledem ke změně charakteru dopravního zatížení v souvislosti se zprovozněním tunelového komplexu Blanka, které nastalo po získání platného stavebního povolení pro daný objekt, a s ohledem na probíhající jednání mezi MČ P7 a investorem ohledně úprav objektu, by bylo možné znovu otevřít debatu o vypuštění odbočovacího a připojovacího pruhu do a z podzemních garáží objektu. Ve výhledovém stavu je je tak možné pracovat s variantou, že v definitivním stavu bude upraven vjezd a výjezd z PS do ul. Veletržní, tj. nebude proveden s odbočovacím, resp. připojovacím pruhem, avšak bude napojen přímo na vozovku. Zásobování z ul. Strojnická je ponecháno v provedení, které předpokládá platné stavbní povolení objektu. S tímto upraveným stavem také pracuje návrh koncepční studie (v obou variantách řešení profilu Veletržní)

Výrazně vyššího významu v kontextu celé lokality se dostane volnému prostoru trojúhelníkového tvaru mezi ul. Strojnická a Veletržní. Měl by dotvářet nabídku kvalitního veřejného prostoru nejen ve vazbě na objekt OC Letná, ale také pro pokračování k budově Sokola a všech škol severně od ul. Veletržní v této oblasti. Z tohoto důvodu je zde třeba přes ul. Veletržní uvažovat s přecházením právě v místech, ve kterých se předpokládá častější pohyb chodců převážně v severojižním směru.

Náplň a forma trojúhelníkového veřejného prostoru bude věcí dalších dohod vycházejících především z potřeb MČ P7 a z konečného rozhodnutí o variantě napojení ulice Strojnické na Veletržní. Podrobněji viz kapitola 290 Etapizace, koordinace a iniciace záměrů

- Rekonstrukce Veletržního paláce
projektant: -
investor: - Národní galerie ČR
realizace: -

Dosud není známo, zda a kdy dojde k veřejné soutěži na Veletržní palác včetně jeho okolního prostoru. V rámci městských zásahů byly zpracovány návrhy na podobu prostoru před VP, avšak předmětná studie může v tuto chvíli, bez dalších podkladů či podnětů k podobě pouze předpokládat potřebu uvolnění celého prostoru, odstranění ramp a beriér v celém předprostoru. Dopravní studie na toto reaguje uvolněním uličního profilu, zklidněním v místě tram.zastávky. Koncepční studie naznačuje jednu z možných podob ulic Heřmanovy a Veverkovy v okolí Veletržního paláce. Konečná podoba se bude odvíjet od projektu rekonstrukce paláce. Podrobněji viz kapitola 290 Etapizace, koordinace a iniciace záměrů.

- Parkhotel Praha (rekonstrukce stávajícího objektu)
projektant: -
investor: - Mama Shelter
realizace: - 2018

Budova Parkhotelu prochází rekonstrukcí (zejména interiéry) není známo, zda dojde k úpravám

- Parkhotel - Aparthotel Praha (novostavba)
projektant: - Loxia a.s.
investor: - Holešovice Office Center s.r.o.
realizace: -

Novostavba budovy s apartmány / malometrážními byty s obchodním parterem. Ve studii koordinováno pouze z hlediska připojení na Veletržní ul. (zůstává ve stávajících parametrech)

- Nároží Veletržní / Dukelských hrdinů - Památník Šoa
projektant: -
investor: -
realizace: -

Ideový záměr reflektovat prostřednictvím uměleckých intervencí část místní historie (zejména interpretace odsunu pražských Židů, později Němců, kterým sloužil prostor bývalých radiotrhů pro poslední nocleh na území Prahy). Podrobněji viz kapitola 290 Etapizace, koordinace a iniciace záměrů

140 Rámcový odhad stavebních nákladů

Koncepční studie Letenský kříž

Základní propočet		HSV														Vedlejší rozpočtové náklady						Celkové náklady
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			VRN 1	VRN 3	VRN 4	VRN 5	VRN 6	VRN 7	
obj	popis objektu	chodníkové plochy *)	ostrůvky (tramvajové a ostatní)	pojížděné pěší plochy	pojížděné plochy s pohybem pěších	parkovací zálivy	vozovka	tramvajové těleso - kryt	tramvajové těleso-konst	dopravní značení	přeložky sítí *)	výsadba stromů **)	umění na veřejných prostranství a mobiliář	práce a dodávky M	HSV+M	průzkumné, geodetické a projektové práce	zařízení staveniště	inženýrská činnost	finanční náklady (rezerva)	územní vlivy	provozní vlivy	
1	Dukelských hrdinů	23 021 476	2 640 159	107 136	8 317 670	6 631 177	11 575 544	12 085 151	33 337 567	248 273	12 198 750	8 160 000		3 435 600	**121 758 503 Kč**	3 860 859	5 197 311	3 415 375	11 879 567	2 969 892	4 157 848	
2	Veletržní+Let.nám	45 378 412	1 094 582	1 298 534	7 675 315	3 413 398	37 507 315			492 586	36 745 600	34 680 000		6 442 800	**174 728 542 Kč**	5 540 494	7 458 358	4 901 207	17 047 675	4 261 919	5 966 686	
	*Veletržní s jednostranným stromořadím (severním) ***)*										*32 745 600*	*27 200 000*			*163 248 542 Kč ****)*							
2V	*Veletržní+Let.nám VARIANTA - viz výkresy 332V a 352V ***)*										*14 945 000*	*26 520 000*			*144 767 942 Kč ****)*							
3	Strojnická	10 804 211			3 409 690		9 372 279			118 485	6 835 650	8 160 000		3 221 400	**41 921 715 Kč**	1 329 302	1 789 445	1 175 921	4 090 160	1 022 540	1 431 556	
4	U Výstaviště	24 011 544	2 312 800		526 080		13 997 340	15 323 116	32 773 880	226 200	53 125 000	12 920 000			**155 215 960 Kč**	4 921 767	6 625 455	4 353 871	15 143 898	3 785 975	5 300 364	
5	Ostatní												25 792 100		**25 792 100 Kč**	817 846	1 100 946	723 479	2 516 448	629 112	880 757	
z toho	*Tramvajová trať*							*27 408 267*	*66 111 447*						***93 519 714 Kč***	*2 431 513*	*3 273 190*	*2 150 953*	*7 481 577*	*1 870 394*	*2 618 552*	Celk. investice (HSV+VRN)
		103 215 643	6 047 541	1 405 670	19 928 755	10 044 575	72 452 478	27 408 267	66 111 447	1 085 544	108 905 000	63 920 000	25 792 100	13 099 800	519 416 820 Kč (bez DPH)	**13 504 837**	**18 179 589**	**11 946 587**	**41 553 346**	**10 388 336**	**14 543 671**	629 533 186 **Kč (bez DPH)**
															628 494 352 Kč (s DPH)	**2,60%**	**3,50%**	**2,30%**	**8,00%**	**2,00%**	**2,80%**	**761 735 155 Kč (s DPH)**
														varianta V	*489 456 220 Kč (bez DPH)*							*V 599 572 586 Kč (bez DPH)*
														varianta V	***592 242 026** Kč (s DPH)*							*V **725 482 829** Kč (s DPH)*

**)* *včetně přeložky kanalizační stoky a vodovodu v ul. U Výstaviště, která byla částečně zahrnuta v rozpočtech PVS a.s.*
***)* *výsadba stromů je navržena do prokořenitelných buněk, chránících kořenový prostor před zhutněním - 340.000,- Kč / strom + buňky*
****)* *vypsány pouze položky, které se mezi jednotlivými variantami významně liší (v řádu stovek tisíc)*
****\)* *celkový součet položek úseku Veletržní + Letenské nám - se zohledněním odlišných položek popsané varianty*

							Pouze tramvaj (HSV+VRN)
TT	93 519 714 Kč (bez DPH)	2 431 513	3 273 190	2 150 953	7 481 577	1 870 394	2 618 552	113 345 893 **Kč (bez DPH)**
	113 158 854 Kč (s DPH)	2,60%	3,50%	2,30%	8,00%	2,00%	2,80%	**137 148 531 Kč (s DPH)**
								Bez TT (HSV+VRN)
bez TT	425 897 106 Kč (bez DPH)	11 073 325	14 906 399	9 795 633	34 071 768	8 517 942	11 925 119	516 187 292 Kč (bez DPH)
	515 335 498 Kč (s DPH)	2,60%	3,50%	2,30%	8,00%	2,00%	2,80%	**624 586 624 Kč (s DPH)**
								V 486 226 692 Kč (bez DPH)
								*V **588 334 298** Kč (s DPH)*
varianta V	*395 936 506 Kč (bez DPH)*							
varianta V	***479 083 172** Kč (s DPH)*							

Projekt - celek včetně TT				
VF1	př. zakázky	1,00%		**254 514 Kč**
VF2	studie	13,00%		**3 308 685 Kč**
VF3	DÚR	15,00%		**3 817 714 Kč**
VF4	DSP	22,00%		**5 599 313 Kč**
VF5	DPS	28,00%		**7 126 399 Kč**
VF6	DZS	7,00%		**1 781 600 Kč**
VF7	VDS	1,00%		**254 514 Kč**
VF8	ATD	11,00%		**2 799 657 Kč**
VF9	SKP	2,00%		**509 028 Kč**
procent z HSV+M		5,98%	projekt	**25 451 424** Kč (bez DPH)
		VRN1 + VRN 4		**30 796 223 Kč (s DPH)**
			bez studie	22 142 739 Kč (bez DPH)
				26 792 714 Kč (s DPH)

200 / Koncepce pro jednotlivá témata

210 Pěší prostor a principy bezbariérovosti

→ 400 Zjištění potřeb a hodnocení uživatelů

↗ Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj ČR č. 389/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb („bezbariérová vyhláška“)

↗ ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

↗ Koncepce odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze (Rok 2025: Bezbariérová doprava / přístupná veřejná služba pro každého), 2014

211 – Pěší pohyb jako kritérium kvality ulice

Podstatou koncepční studie je návrh řešení provozně-prostorového uspořádání ulice, jehož cílem je potvrdit nebo nastavit nový charakter ulic jako obchodně-dopravních městských tříd. Zvýšení kvality pěšího pohybu, pro všechny skupiny uživatelů, je jednou ze základních podmínek zlepšení stavu ulic.

Jedním z hlavních cílů studie tedy je, aby oblast „Letenského kříže“ poskytovala odpovídající komfort pro každodenní pěší provoz, to znamená dostat se do práce, do školy, na nákup apod. pohodlně a bezpečně. Zároveň by však měla plnit roli vzájmemně provázaných městských korz, stát se cílem, místem setkávání a přirozeně vybízet k různorodým společenským a kulturním aktivitám.

Obecně jsou pěší plochy navrhovány s důrazem na bezpečný komfortní pěší pohyb a pobytové aktivity. Studie řeší zejména logické a čitelné uspořádání prostoru včetně odstranění bariér, které v současnosti brání prostupnosti a plnohodnotnému využití prostoru.

212 – Pěší cíle a návaznosti

Významné či frekventovanější pěší vazby v území tvoří propojení v liniích:

- centrum / Štvanice - ... - Nábř. Kpt. Jaroše - Strossmayerovo nám. - Dukelských hrdinů
- Výstaviště Praha – Stromovka - ...
- ... - Vltavská – Strossmayerovo náměstí – Milady Horákové – park Letná – ...
- v budoucnu pod žel. estakádou i nový vestibul metra Vltavská

S uvažovaným a nevyhnutelným rozvojem území Holešovice, Bubny – Zátory se rozšíří tyto vazby o propojení Letné a Holešovic ve východo-západním směru právě ulicí Veletržní až na Letnou a Letenské náměstí, kde opět navazuje severo-jižní Ovenecká.

V uvedených koridorech je třeba nabídnout kvalitní řešení v odpovídajících optimálních parametrech oproti současným zpravidla minimálním.

Zpravidla se rozšiřují chodníky, dochází k doplnění pěších vazeb, (přechody a místa pro přecházení), chodníky jsou v návrhu chráněny alejemi, rozšiřují se nároží a dochází k dílčímu přerozdělení ploch / profilů s cílem zajištění optimálnějšího a spravedlivějšího uspořádání pro všechny uživatelské skupiny.

Lokální, avšak neméně významné, frekventované pěší trasy jsou vysledovatelné mezi dopravními uzly, institucemi a obchody a v návaznosti na systém městské zeleně (oddech a rekreace) v návaznosti na ul. Veletržní a Duk. hrdinů, v rámci nichž je třeba počítat s příčným překonáváním těchto řešených ulic:

Ovenecká, Kamenická, F. Křižíka, Haškova, Heřmanova, Schnirchova

213 – Základní principy zvyšování kvality pěšího prostoru

Veškerá opatření a úpravy křižovatek a příčných vazeb jsou navrhované s důrazem na bezbariérovost. Součástí kultivace pěšího prostoru je také výměna a sjednocení povrchů a mobiliáře v celém řešeném prostoru a v maximální míře doplnění stromořadí tam, kde doposud chybí.

V návrhu jsou v průběhu ulic Veletržní a Dukelských hrdinů aplikovány zejména následující principy:

— Doplňování přechodů pro chodce

V místech, kde v současnosti příčné vazby citelně chybí, a kde šířka ulice umožňuje zřízení bezpečného přechodu pro chodce (nebo místa pro přecházení), jsou navrženy nové. Přechody jsou rovněž doplňovány v souvislosti s rekonstrukcí tramvajových zastávek a zlepšením přístupnosti ostrůvků.

— Zkracování délky přecházení

Na všech křižovatkách s bočními ulicemi jsou navrženy vysazené chodníkové plochy na nárožích, čímž se rozšiřuje pěší prostor, a naopak zkracuje délka přecházení přes vozovku. Obdobně jsou řešeny i přechody přes Veletržní, Dukelských hrdinů a Strojnickou mimo křižovatky. Na rozdíl od současného stavu, kdy je přecházení přes tyto ulice často nebezpečné z důvodu nedostatečného rozhledu, rozšíření chodníku do vozovky (vysazení nároží) umožní pěším lepší výhled, stejně jako chodci budou lépe zpozorovatelní řidiči projíždějících vozidel.

Prostorové parametry zvláště u ulice Dukelských hrdinů dané jak urbanistickým založením, charakterem a šířkou ulice, tak vedením tramvajové trati, logicky na některých místech znemožňují zkrátit přechody na požadovanou délku dle bezbariérové vyhlášky – max. 7,00 m u změny dokončených staveb. V rámci Koncepční studie bylo vyhodnoceno, že je z hlediska pěšího provozu bezpečnější, aby v těchto místech přechody zůstaly i přesto, že neodpovídají této délce, než aby zde žádná možnost přejít z jedné strany ulice na druhou neexistovala. Koncepční studie tak navrhuje řešení vycházející z ↗ ČSN 73 6110, kde lze uvažovat délku přechodu 7,00 m při rekonstrukcích s možností prodloužení v nárožích až o 3,00m. Při vedení cyklopruhů v HDP, kde šířka komunikace neumožňuje vložit ostrůvek, lze šířku cyklopruhu nezapočítávat.

Oproti současnému stavu tedy v návrhu dochází všude ke zkrácení přechodů a zvýšení bezpečnosti. Doslovná snaha o dosažení požadované délky by na mnoha místech znamenala významné překročení daných urbanistických limitů – např. znehodnocení založené městské třídy necitlivými zásahy do průběžných hran obrubníků a zásahy do nároží. Dělící ostrůvek je proto vkládán pouze tam, kde to umožňují prostorové parametry ulic.

V navazujících fázích projektu je nutné individuálně prověřit možnosti dílčích úprav jednotlivých přechodů s problematickou délkou (např. možnost vynesení obruby versus šířka cyklopruhu apod.) Až krajním řešením pak může být ve vybraných případech signalizování samotného přechodu, což vzhledem k množství vazeb, dopravnímu zatížení, požadované preferenci veřejné hromadné dopravy a komfortu pěších, nelze doporučit.

— Zvýšená plocha vozovky v křižovatkách

Z důvodů zachování podélné kontinuity chodníku je v místech napojení bočních ulic (u nesignalizovaných křižovatek a tam, kde je to možné z hlediska dopravního režimu) vozovka zvýšena do úrovně chodníku, což umožňuje bezbariérové přecházení a zároveň je podpořena vizuální kontinuita pěšího prostoru.

— Materiálové sjednocení pěších a pojížděných ploch

Parkování přímo ve vozovce je nahrazeno parkovacími zálivy pro podélná stání všude, kde je to z hlediska prostoru a dopravního režimu možné. Povrch parkovacích zálivů je dlážděný, oddělením od asfaltové vozovky se tak pocitově rozšiřuje chodníková plocha. Parkovací zálivy jsou stavebně vymezeny „vytaženými“ plochami chodníku v nárožích při snaze o zachování čisté geometrie obrub. Parkovací zálivy jsou přerušovány v jednotném rytmu stromořadím, dále pak příčnými vazbami a vjezdy. Dochází tak rovněž k rytmizaci a zpřehlednění ulice, neboť auta již neparkují v dlouhých řadách, které představují vizuální i fyzickou bariéru.

Pojížděná dlažba chodníkových přejezdů (vjezdy do objektů, vnitrobloků) a zvýšené vozovky v místě vjezdů do bočních ulic bude materiálem i odstínem dlažby příbuzná chodníkové mozaice použité na většině pěšího prostoru, čímž dojde k vizuálnímu i pocitovému scelení chodníku.

214 – Principy bezbariérovosti

Pojem veřejný prostor v sobě zahrnuje předpoklad rovnosti užívání. Veřejná prostranství by měla umožňovat nejen veřejnou přístupnost, ale také možnost komfortního užívání pro všechny bez rozdílu. Předpokladem zajištění bezbariérového užívání ulic ve městě je zohlednění potřeb jednotlivých skupin budoucích uživatelů, zejména osob s omezenou schopností pohybu a orientace včetně seniorů, rodičů s kočárky apod. Ulice bez bariér je však ve svém důsledku přirozeně přínosem pro všechny uživatele.

Koncepční studie klade důraz na bezbariérové úpravy ulice, výchozím závazným podkladem k nastavení nového standardu řešených ulic je prováděcí předpis stavebního zákona ↗ Bezbariérová vyhláška č. 389/2009 Sb.

Základní principy jsou:

- zajištění kontinuity pěší prostupnosti, tedy možnosti nepřerušovaného průchodu v podélném směru po obou stranách ulice,
- zajištění bezbariérových příčných vazeb,
- komfortní přístup na zastávky veřejné dopravy včetně nástupu do vozidla.

Překážkou nejen pro osoby s omezenou schopností pohybu jsou zejména fyzické bariéry v podobě překonávání výškových rozdílů – např. obrubníků u přechodů, které nejsou sníženy na úroveň vozovky, nevhodně řešené vodorovné spáry v dlažbě, pohyb po nerovné, šikmé či zborcené ploše nebo nedostatečná šířka chodníku.

Bezpečný samostatný pohyb a orientace v prostoru pro nevidomé a slabozraké je v návrhu zajištěn vhodnou organizací prostoru bez fyzických bariér zužujících průchozí část chodníku a přítomností srozumitelných hmatových prvků a značení.

215 – Navrhovaná bezbariérová opatření

Zastávky tramvaje

V současném stavu jsou zastávky Strossmayerovo náměstí ve směru do centra i obě zastávky Veletržní palác jsou řešeny formou ostrůvku, a pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace jsou samostatně obtížně použitelné. Zastávka Letenské náměstí ve směru z centra je řešena jako mysová zastávka, která z hlediska bezbariérovosti v základních obrysech vyhovuje. Zastávka Letenské náměstí ve směru do centra je řešena jako „vídeňská“ zastávka. Nevyhovující materiálové řešení i nejasná logika využití tohoto typu zastávky v tomto místě však představuje pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace potenciální ohrožení.

Všechny zastávky jsou navrženy a budou řešeny jako bezbariérové dle vyhlášky a v souladu s ↗ Koncepcí odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě, 2014. Cílem tohoto koncepčního dokumentu je zajistit, aby veřejná hromadná doprava v Praze byla do roku 2025 v maximální možné míře bez bariér.

Zastávka Strossmayerovo náměstí ve směru do centra bude nově řešena jako zastávka „vídeňská“ (s pojížděným mysem). Toto řešení vychází z kompromisu různých požadavků zainteresovaných stran (Městská část Praha 7, DP Praha, a.s., RFD MHMP, IPR Praha) a souvisí s výhledovou úpravou křižovatky Strossmayerovo náměstí bez světelné signalizace (viz níže). Pojížděná část mysu bude oddělena řadou sloupků a varovným pásem podél obruby a bude materiálově jasně rozlišitelná vizuálně i taktilně od chodníku. Délka zastávky bude zkrácena na jednu soupravu (tj. 35m). Zastávka bude nově napojena bezbariérově řešeným přechodem na chodník na protější straně ulice. Zastávky Strossmayerovo náměstí v ulici Dukelských hrdinů ve směru z centra se nachází mimo řešené území.

Zastávka Veletržní palác ve směru z centra je kvůli potřebě oddělení provozu automobilů před světelně řízenou křižovatkou navržena jako ostrůvková s možností zvýšení vozovky u jízdního pruhu, což umožňuje pohodlnější bezbariérový přístup na vozíku nebo s kočárkem v celé délce ostrůvku. Okraj chodníku a ostrůvku v kontaktu s vozovkou bude opatřen dělícími sloupky a varovným pásem pro bezpečnost pohybu osob s omezenou schopností orientace.

Zastávka Veletržní palác ve směru do centra je kvůli potřebě oddělení provozu automobilů před světelně řízenou křižovatkou navržena také jako ostrůvková. Bude řešena s přístřeškem bez bočnic a bezbariérovým přístupem po přechodu pro chodce z obou stran po rampě se sklonem max 1:10. Zastávka bude opatřená vodící linií řešenou v dlažbě, případně s využitím krátkých segmentů zábradlí se zarážkou pro vodící hůl na začátku a na konci zastávky (vzor zastávka Národní divadlo v ul. Národní třída).

Zastávka Letenské náměstí ve směru do centra bude nově řešena jako mysová zastávka poskytující přímý přístup z chodníku k tramvaji bez ohrožení chodce automobily či cyklisty. Toto již existující řešení bude současně zachováno u zastávky Letenské náměstí ve směru z centra.

Výška nástupní hrany tramvajové zastávky sloužící k výstupu a nástupu cestujících do tramvaje bude 0,24 m a u zastávkových mysů 0,20 m. Všechny zastávky tramvaje budou rovněž opatřeny signálními pásy v místě čela zastávky pro snazší orientaci nevidomých. Označník zastávky by měl být ve všech případech umístěný tak, aby se člověk na vozíku plnohodnotně dostal ke všem informacím.

Parkování

Vyhrazená bezbariérová parkovací stání pro ZTP budou v počtu a standardu požadovaném předpisy doplněna místo jednotlivých navržených standardních parkovacích stání v dalších stupních dokumentace. Místa budou primárně situována poblíž nároží ulic.

Materiály, povrchy a prvky

- Povrchy chodníkových přejezdů

Chodníkové přejezdy u vjezdů do objektů jsou v zájmu zachování maximální bezbariérovosti pohybu po chodníku navrženy ve obdobném materiálu jako okolní chodník ve formátu kostek 10 x 10 cm, která je z hlediska pohybu vozíčkářů stále komfortnější než tzv. kočičí hlavy. Předpokladem trvanlivosti vzhledem k pojíždění je zajištění správného technologického provedení skladby těchto pojížděných částí chodníků (jako u vozovky).

- Zvýšené části vozovky na křižovatkách s bočními ulicemi

jsou navrženy také z žulové dlažby formátu 16 x 16 cm. Konkrétní standardní řešení bude určeno v dalších stupních dokumentace.

- Zvýšené části vozovky podél nástupních ostrůvků tramvaje

jsou navrženy s asfaltovým krytem (stejně jako okolní vozovka) - a to zejména z důvodu jasnější čitelnosti pro nevidomé a slabozraké

- Hmatové prvky pro nevidomé a slabozraké

Navržené hmatové prvky pro nevidomé a slabozraké (signální a varovné pásy a vodící linie) budou provedeny v souladu s požadavky zákona 22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky. Standardně používané hmatové prvky, tzv. “stanovené výrobky“, se s navrhovaným řešením povrchů nevylučují. Konkrétní řešení vedení a provedení všech hmatových prvků bude podrobně řešeno v dalších fázích dokumentace.

Náměty k řešení v navazujících fázích projektu

Komplexní řešení Letenského kříže jako páteřní struktury Letné by také mělo zahrnovat postupné odstranění bariér u navazujících pěších tras spojujících okolní důležitá místa nebo související přestupní uzly. Tyto úpravy přesahují rámec řešeného území Koncepční studie, upozorňujeme zde ale na nezbytnost realizace navazujících bezbariérových tras pro zajištění odpovídajícího fungování ulice a ve vztahu k širší lokalitě.

Kromě základních, výše jmenovaných opatření aplikovaných v rámci celé ulice, se množství bezbariérových úprav pěších ploch, které z ulice vytvářejí opravdu přívětivý prostor, odehrává v rovině architektonického detailu, který bude předmětem řešení navazujících fází projektu rekonstrukce, kdy budou stanoveny přesné rozměry a parametry použitých stavebních výrobků.

Princip bezbariérových tras

K tomu, aby samotná Letenský kříž fungoval opravdu jako plnohodnotná bezbariérová trasa, je zároveň v navazujících fázích projektu vhodné navázat komunikaci s veřejnými institucemi (školami, kulturními a zdravotními zařízeními apod.), které zde sídlí, aby rovněž byly přístupné bez bariér.

Dále je třeba v rámci možností dané situace zajistit možnost bezbariérového užívání ulice (princip bezbariérových tras) během jednotlivých etap realizace stavby.

Výhledová úprava (odstranění) SSZ kříž. Strossmayerovo nám.

Křižovatka Strossmayerovo náměstí je jedinou křižovatkou s čtyřsměrným provozem tramvají v Praze (tramvaj může z každé větve pokračovat do libovolné větve křižovatky). Toto uspořádání umožňuje značnou flexibilitu tramvajím dopravně kapacitně obsluhovat zejména hromadně navštěvované instituce a areály v blízkém okolí (Stromovka, Výstaviště, AC Sparta fotbal) a to i na mimořádné bázi. Zároveň toto uspořádání znemožňuje umisťovat ochranné ostrůvky na přechody pro chodce a ty jsou tak poměrně dlouhé a i při signalizalizaci dochází k situacím, které jsou v principu nebezpečnější, než kdyby křižovatka signalizována nebyla vůbec. Jde například o situaci, méně pohyblivý chodec teprve dokončuje přecházení a řidiči mají již zelenou a v horším případě třeba na chodce troubí a stresují ho. Úplným vypnutím/snesením signalizace se chodec paradoxně dostává do právně silnější situace a má tak lepší komfort pro volbu tempa přecházení. Nedávné zkoušky prokázaly, že pro naprostou většinu situací je vypnutí SSZ bezpečnější a výhodnější pro překonání křižovatky (nezávisle na faktu, je li účastníkem provozu chodec, řidič či řidič tramvaje). Jedinou situací, kterou je zapotřebí při detailním řešení této křižovatky bez SSZ ze všech ohledů prozkoumat, je přecházení slabozrakých a nevidomých.

Koncepční studie nastiňuje dvě varianty řešení úpravy křižovatky, z nichž jedna přímo vychází a rozvíjí stav prezentovaný v návrhu (ostrůvkové zastávky, zvýšený jízdní pás) a druhá představuje variantu s větším dopravním zklidněním ul. Duk. hrdinů pro motorovou dopravu, ve které jsou zastávky tramvaje řešeny jako mys částečně pojížděný cyklisty. Oba případy lze řešit úplně bez klasických světelných signálů. více viz. kap. 290 - Etapizace, koordinace a iniciace.

220 Veřejná doprava

→ 400 Zjištění potřeb a hodnocení uživatelů

Pozice tramvajové trati v ulici Dukelských hrdinů je navržena s cílem optimalizace uspořádání uličního profilu ve smyslu zajištění lepšího sdílení prostoru všemi skupinami uživatelů a také s ohledem na budoucí záměry v území, které výhledově mohou ovlivnit význam jednotlivých komunikací. Dojde ke zlepšení bezpečnosti provozu ve vozovce, zejména s ohledem na přecházení chodců a zlepšení podmínek pro průjezd na kole. Minimalizace konfliktních míst mezi parkujícími automobily a tramvajemi (zajištění dostatečného odstupu parkujících aut od tramvají) přispěje k plynulosti tramvajové dopravy. Díky rekonstrukci dojde k výraznému zlepšení uživatelské kvality pro všechny skupiny cestujících, bude zlepšena vybavenost zastávek a nastupování do tramvaje bude u všech zastávek bezbariérové, bezpečné a pohodlné.

Ulice U Výstaviště je navržena prakticky nově - v novém širším profilu s odděleným tramvajovým pásem, narovnaným směrovým vedením, širokými nástupními ostrůvky. Uspořádání a proporce uličního profilu zohledňují stávající a především budoucí význam ulice v kontextu s rozvojem VRÚ Bubny-Zátory.

221 – Tramvajová trať

Tramvajové linky v řešeném území jsou nově stabilizovány od 28. 8. 2016 a v ul. Dukelských hrdinů jsou nyní v provozu denní 6, 17 a historická č. 91, noční pak 53 a 54. vyšší význam má nyní tramvajová smyčka, kde končí jednak část spojů linky 17 a jednak linka 12.

Koncepční studie se zabývá dvou navzájem oddělených úseků tramvajových tratí. Jedná se o krátký úsek tramvajové trati v místě zastávky Letenské náměstí a o tramvajovou trať v ulici Dukelských hrdinů a u Výstaviště mezi křižovatkou Strossmayerovo náměstí a křižovatkou s Bubenskou.

U úseku v zastávce Letenské náměstí není navržena stavební úprava stávajícího uspořádání tramvajové tratě a změny se týkají pouze zastávky ve směru na Strossmayerovo náměstí (pojížděný mys se mění na nepojížděný)

V ulici Dukelských hrdinů dochází k úpravě polohy tramvajové trati oproti dnešnímu stavu. V úseku Strossmayerovo náměstí – Heřmanova zůstává trať ve stávající poloze, pouze před křížením s Heřmanovou ulicí se díky jiné navržené geometrii oblouku poloha kolejí od stávající odchyluje.

Odlišná situace nastává v úsecích Heřmanova – Veletržní a Veletržní – Strojnická a také v ulici U Výstaviště. V těchto úsecích dochází na celé délce tramvajové trati u obou směrů k jejímu vzdálení od obytných budov, tzn. jejímu posunu západním směrem. Z velké části jde o posun větší než jeden metr a z hlediska zatížení hlukem z provozu tramvají se tedy jedná již o nezanedbatelný přínos pro obytnou zástavbu tvořící východní stranu ulice v tomto úseku. V ulici U Výstaviště je v úseku kolem obytných budov navrženo zatravněné tramvajové těleso také právě z důvodu lepšího tlumení hluku odvalujících se kol podvozků.

Pojíždění tramvajové tratě ve vztahu k preferenci veřejné dopravy

V současném stavu dochází k částečnému pojíždění tramvajové trati v úsecích Strossmayerovo náměstí – zastávka Veletržní palác ve směru z centra a Veletržní – zastávka Strossmayerovo náměstí ve směru do centra. Podél tramvajové trati je v této chvíli veden jasně nevymezený pás, ovšem vzhledem k jeho zcela nedostatečné šířce a odstupu od tramvajové trati a parkování dnes nefunguje jako plnohodnotný jízdní pruh a dochází ke zmiňovanému pojíždění tramvajového pásu. Návrh tento stav místy potvrzuje: jde o úsek Strossmayerovo nám - Heřmanova (z centra) a v opačném směru o úsek Veletržní - Pplk. Sochora. Ve všech ostatních řešených úsecích je provoz automobilů veden odděleně. Protože jde pouze o potvrzení stávajícího stavu, nemělo by pojíždění tramvajové trati v uvedených úsecích vzhledem k stávajícím a výhledovým intenzitám automobilové dopravy znamenat komplikace.

Osová vzdálenost kolejí

Osová vzdálenost kolejí v řešeném úseku ulice Dukelských hrdinů je navržena buď ve stávajících hodnotách, nebo nově ve vzdálenosti 3,0 m (s lokálním zvětšením v obloucích jako kompenzace vybočení souprav - přesné hodnoty budou definovány v DUR). U uzlu Strossmayerovo náměstí je využita stávající poloha i osová vzdálenost kolejí. U uzlu před Výstavištěm dochází v oblouku ke zvýšení osové vzdálenosti na 4,0 m a tato osová vzdálenost je navržena v celém nově založeném profilu ul. U Výstaviště až do místa napojení na stávající stav před železničním podjezdem za křižovatkou s Bubenskou. Také v kolejovém trojúhelníku do smyčky Stromovka dochází k napojení na strávající stav.

222 – Přestupní uzly

Přestup na mezi linkami tramvají

Stávající řešení tramvajových zastávek v ulici Dukelských hrdinů v tomto úseku umožňuje přímý přestup mezi souběžně jedoucími linkami (ve smyslu přeběhnutí mezi dvěma tramvajemi souběžně stojícími v zastávce) v obou směrech v zastávce Výstaviště Holešovice, Veletržní palác i v zastávce Strossmayerovo náměstí a ve směru z centra pak v zastávce Veletržní palác. Návrh tento stav potvrzuje.

Přestup na autobus

V současnosti Strossmayerovým náměstím projíždí autobusová linka č. 156, která má zastávku hned za křižovatkou Strossmayerovo náměstí. Protože vedení linky autobusu v tomto prostoru nemá opodstatnění, počítá se s odstraněním této zastávky a s jejím sloučením s tramvajovou zastávkou Strossmayerovo náměstí ve směru z Vltavské. Bude tak zachována a zlepšena návaznost tramvajových linek a autobusové linky. Tento postup bude dále koordinován s úpravou SSZ 7.129 Strossmayerovo nám., buď přidáním návěstidla pro řidiče autobusů vedle tramvajových čoček (směr z centra), omezením SSZ na jediný přechod pro chodce, nebo úplným snesením SSZ. Podrobněji viz kapitola 290 Návrh etapizace, kooordinace a iniciace záměrů.

Přestup na vlak

Připravuje se projekt nové železniční stanice Praha-Výstaviště západně od (nového) viaduktu přes ul. Duk. hrdinů. Přestupní vazba mezi zastávkou Výstaviště Holešovice a železniční stanicí je řešena přes západní a severní chodník.

223 – Tramvajové zastávky

V rámci rekonstrukce tramvajové trati se nepočítá se zásadními úpravami polohy zastávek a dochází pouze k jejich drobným posunům. Dochází ovšem k několika změnám typu konkrétní zastávky. U všech zastávek pak dochází k výraznému zvýšení jejich komfortu pro všechny skupiny uživatelů.

Bezbariérovost tramvajových zastávek

Všechny zastávky tramvaje na ulici Dukelských hrdinů a U Výstaviště (a také na ul. Milady Horákové) budou nově bezbariérově přístupné pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Tématu se dále věnuje kapitola → 215 – Navrhovaná bezbariérová opatření.

Strossmayerovo náměstí ve směru do centra

Zastávka zůstává prakticky v nezměněné poloze - navržen mírný posun označníku směrem ke křižovatce - kam až situace dovolí (vlak nesmí stát na výhybce). Ostrůvek je rozšířen (aspoň) na 2,0 m a jízdní pruh je ca ve 2/3 průběhu podél nástupního ostrůvku navržen zvýšený. Toto opatření umožňuje bezbariérové zpřístupnění ostrůvku v nesrovnatelně větší míře, než dnes. Ostrůvek, chodník a jízdní pás jsou navzájem odděleny sloupky a varovným pásem.

Veletržní palác ve směru z centra

Je navrženo mírné protažení stávajícího ostrůvku směrem na jih, posun spolu s tratí směrem na západ a rozšíření ostrůvku na 2,5 m. Pás pro průjezd motorové dopravy a cyklistů podél ostrůvku je řešen v šířce 3,75 m jako zvýšená vozovka oddělená od chodníků sloupky. V rámci zvýšené části je řešeno i připojení ulice Šternberkova. Na začátku zastávky je doplněn nový přechod pro chodce napojující zastávku na obě strany ulice a umožňující přímý přístup ze zastávky před hlavní vchod do Veletržního paláce.

Veletržní palác ve směru do centra

Návrh počítá s posunem zastávky zhruba o 26 m ve směru do centra a díky tomu s jejím napojením na rekonstruovaný přechod pro chodce na světelně řízené křižovatce. Na konci zastávky je vytvořen nový přechod napojující zastávku na západní chodník a místo pro přecházení napojující ostrůvek na východní chodník na nároží ul . Šimáčkova. Šířka ostrůvku je 2,85 m.

Výstaviště Holešovice (oba směry)

Návrh počítá s posunem obou ostrůvků co nejblíže (o ca 14 m) ke křižovatce a do vzájemně vstřícné polohy. Délka obou ostrůvků je na dvě soupravy, šířka 3,0 m a oba jsou zpřístupněny nesignalizovanými přechody na obou koncích z obou stran ulice.

Letenské náměstí ve směru do centra

Stávající zastávka je v současnosti řešená jako vídeňský typ tramvajové zastávky, ovšem vzhledem k nízkým intenzitám motorové dopravy se toto řešení v tomto místě v období od realizace ukázalo jako nefunkční. Koncepční studie tedy počítá se úpravou na standardní mysovou zastávku. Uvolněný prostor dnes sloužící k najíždění vozidel na zvýšenou část zastávky může být nově využit pro rozšíření chodníku a pro doplnění parkovacího stání před budovou pošty. Zastávka je zachována ve stávající formě dlouhé zastávky pro dvě tramvajové soupravy.

Letenské náměstí ve směru z centra

Zastávka je zachována ve stávající formě.

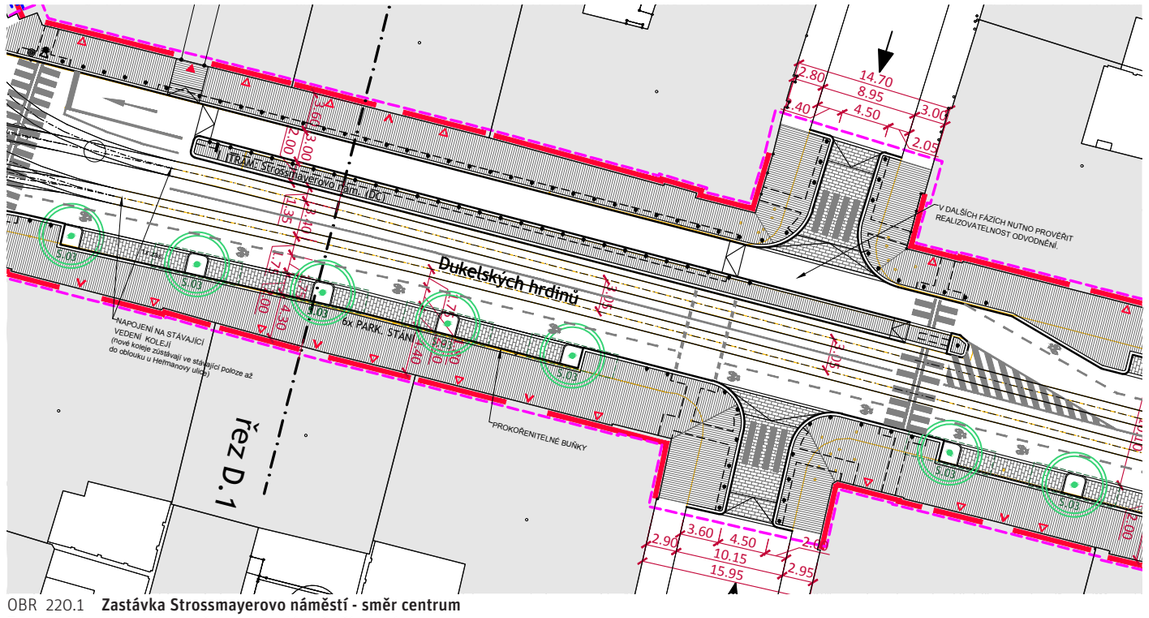
224 - SSZ a preference VHD

SSZ 7.129 Strossmayerovo nám

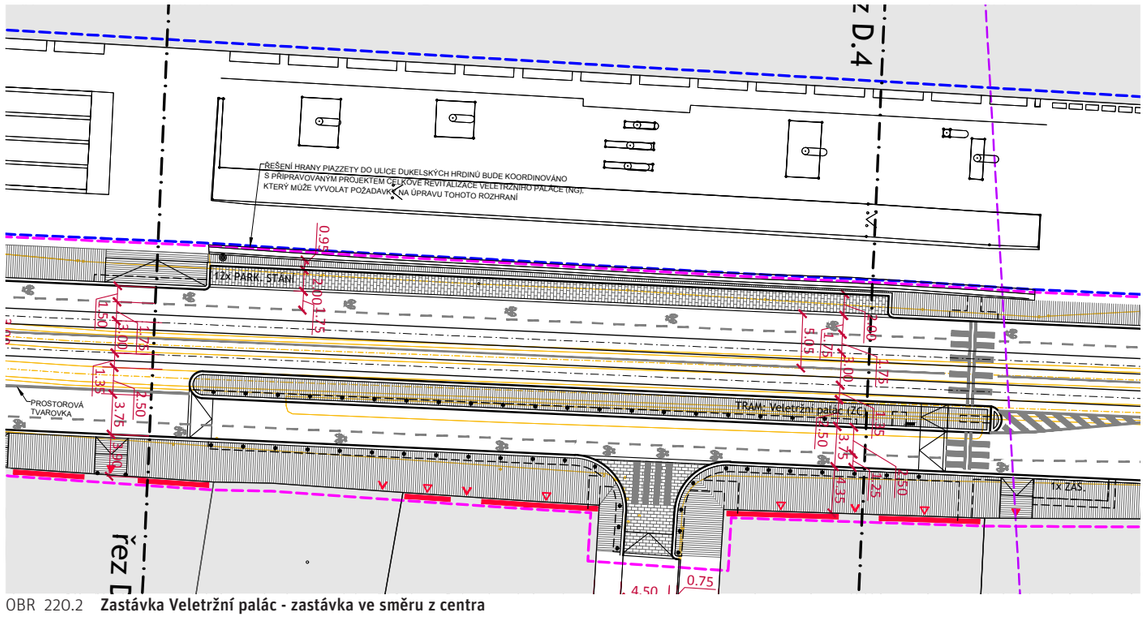
Základní verze předpokládá doplnění stávajícího řadiče o návěst pro řidiče autobusu (směr ZC) vedle tramvajových čoček, jinak počítá se zachováním stávající podmíněné preference. Výhledově je uvažováno se snesením SSZ případně se signalizací přechodu pouze na vyvolání (VPN), to však předpokládá stavební úpravy křižovatky, kterými se studie zabývá variantně v úrovni skic v kapitole 290. Přestavba křižovatky bude předmětem samostatného projektu.

SSZ 7.130 Veletržní - Duk. hrdinů

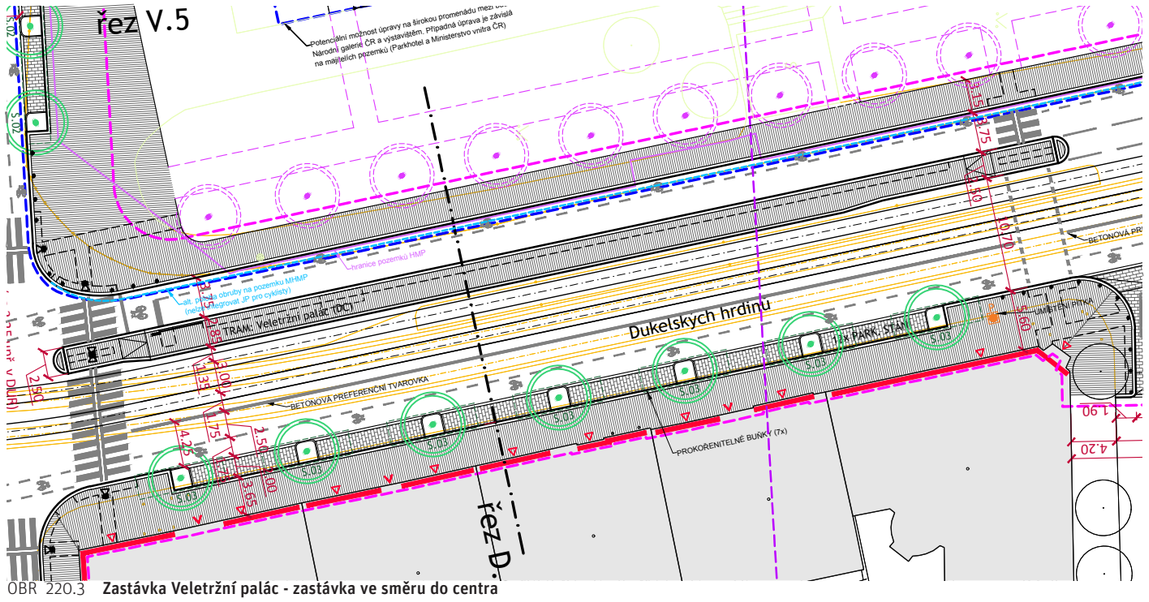
Předpokládá se zachování podmíněné preference ca ve stávající úrovni - důležitější je řízení preference pro směr do centra, kde navazuje úsek s pojížděným tělesem tramvaje motorovou dopravou (jako dnes).



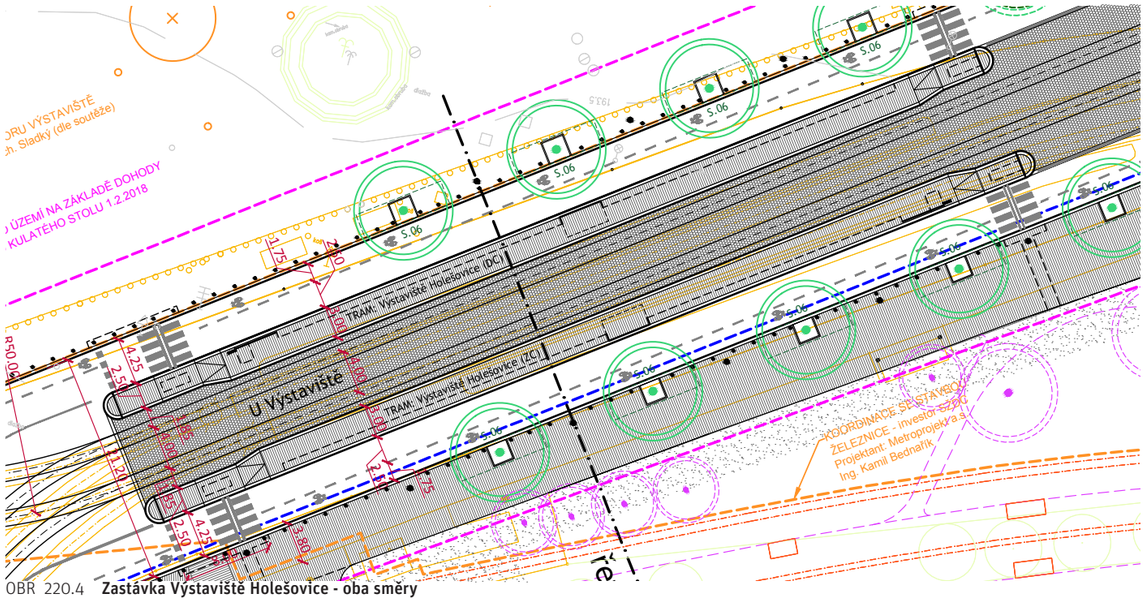
OBR 220.1 **Zastávka Strossmayerovo náměstí - směr centrum**
Tramvajová zastávka je navržena bezbariérově přístupná.



OBR 220.2 **Zastávka Veletržní palác - zastávka ve směru z centra**



OBR 220.3 **Zastávka Veletržní palác - zastávka ve směru do centra**



OBR 220.4 **Zastávka Výstaviště Holešovice - oba směry**

SSZ 7.133 Duk. hrdinů - U Výstaviště - Strojnická

Nově je navržena (pouze) signalizace přechodu na jižním rameni křížení Duk. hrdinů - Strojnická a detekce výjezdu ze smyčky Stromovka (prostor mimo komunikaci - režim pěší zóna). Signalizovaný přechod je navržen v poloze, aby tramvaj vyjíždějící ze smyčky směr centrum při zastavení před přechodem neblokovala jízdní pruh. Zpřístupnění zastávkových ostrůvků je navrženo bez signalizace.

SSZ 7.171 U Výstaviště - Bubenská

Nová úprava počítá s podmíněnou preferencí signalizace (jako dnes), nicméně díky výhodnějšímu uspořádání profilu ul. U Výstaviště (segregace druhů dopravy, vložené pěší ostrůvky nevyžadující sign. přechodu přes trať) se celkové parametry pro MHD zlepší.

SSZ 7.155 Letenské náměstí

Studie na základě návrhu s úpravou stávající SSZ nepočítá.

230 Cyklistická doprava

→ 400 Zjištění potřeb a hodnocení uživatelů
↗ Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. IPR Praha, 2014.
↗ Cyklogenerel pro území městské části Praha 3, 2012.
↗ Generel cyklistické dopravy pro městkou část Praha 2, 2015.
↗ Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. m. Praze do roku 2020. Přijato Radou HMP usnesením č. 1776 z roku 2010.
↗ Metodická pomůcka pro vyznačování pohybu cyklistů v HDP 05/2009 a 07/2010.

231 – Soulad s celoměstským přístupem v oblasti cyklodopravy

Jedním ze základních cílů koncepční studie je taková organizace uličního prostoru, která nastaví vyvážené podmínky pro jeho optimální sdílení tak, aby došlo k zohlednění všech druhů dopravy a k minimalizaci jejich vzájemných konfliktů.

Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i bezmotorové (tj. cyklistické) dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek jednoznačně vychází z ↗ Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018, část VI. DOPRAVA, odstavec 26. “RHMP posílí podporu cyklistické dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy”. V tomto duchu je k celkovému řešení cyklodopravy ve studii přistupováno.

V souladu s celoměstskou koncepcí ↗ Koncepce RHMP, 2010 má postupně docházet k plošné integraci cyklodopravy, kdy integrační opatření umožňují především bezpečnější sdílení prostoru s motorovou dopravou. Dle ↗ Manuálu veřejných prostranství, 2014 „Jízdní kola se standardně pohybují ve vozovce, nikoliv na chodníku. Zaváděná opatření kladou důraz na zvýšení bezpečnosti provozu ve vozovce a ochranu chodců před jízdními koly.“ Zvolené řešení cyklodopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který je od roku 2010 v Praze systematicky uplatňován.

Koncepční uvažování o integračních cyklistických opatřeních je klíčové zejména z důvodu nutnosti definování cílové polohy tramvajové tratě, která je do území umisťována s reálnou životností v řádu minimálně 30 let a její poloha je tak podmiňujícím faktorem pro následné možnosti všech dalších druhů dopravy v ulici Dukelských hrdinů. V uvedeném horizontu je, vzhledem ke sledovatelným obecným trendům, predikovatelný další rozvoj cyklistické dopravy, a proto je vytvoření odpovídajících podmínek pro tento typ dopravy nezbytné řešit již v rámci tohoto návrhu.

232 – Koncepce cyklodopravy Letenského kříže

Přestože je v plánu zřídit v ul. Veletržní páteřní trasu č. A16 a v Dukelských hrdinů hlavní trasu A310, v Bubenské naváže páteřní A31 a v ulici U Výstaviště A160, je třeba na Letnou nazírat především v měřítku místní obsluhy. Jednosměrný systém komunikací značně limituje rychlou plošnou obsluhu území těmito vedlejšími ulicemi, mnohdy cyklisté používají chodníky, jezdí se v protisměru.

Všechny ulice, tj. Veletržní, Dukelských hrdinů i U Výstaviště, musí nabízet v kontextu parametrů ulic kvalitativně odpovídající řešení, avšak za podmínek, které budou respektovat i ostatní druhy dopravy a nebude docházet k neadekvátnímu řešení vůči ostatním, zpravidla v současné době převažujícím druhům dopravy. Přesto se daří v obou hlavních komunikacích „Letenského kříže“ navrhnout kontinuální integrační opatření pomocí jízdních pruhů pro cyklisty (ochranných cyklopruhů). Pouze v místech tramvajových zastávek Strossmayerovo nám. je navržen společný provoz v úzkém pruhu, avšak na zvýšeném pásu (zpomalení provozu) - toto řešení však může doznat změn v souvislosti s rekonstrukcí křižovatky (křižovatka není přímou součástí řešeného území - studie však v kapitole 290 představuje 2 variantní skici, jak by bylo možné k rúpravě přistoupit.

Ulicí Ovenecká prochází významná cyklotrasa č.155, která je hlavní spojnicí mezi Letenskými sady a Stromovkou. Přestože Ovenecká jinak není komunikací s významem a intenzitami motorové dopravy, které by vyžadovaly realizaci opatření pro cyklisty vyšší kvality než v paralelně vedoucích spíše obytných ulicích, právě tato její pozice v síti tras a koridorů pro cyklisty s sebou nese požadavky na vyšší kvalitu infrastruktury pro cyklisty, která je v řešeném úseku tohoto spojení navržena.

V budoucnu s největší pravděpodobností přibude propojení podél či pod novou železniční estakádou od bubenského nádraží a nového vestibulu metra Vltavská do Stromovky. K překonání ul. U Výstaviště (Duk. hrdinů) dojde v uzlu u nového viaduktu a zastávky tram Výstaviště Holešovice.

233 – Opatření v oblasti Letenského kříže

Princip opatření v křižovatkách

Plošně po celém řešeném území je ve světelně signalizovaných křižovatkách aplikován princip dovedení jízdních pruhů pro cyklisty až do vyčkávacího boxu před stop čáru. V plochách křižovatek je z důvodu lepší orientace navrženo vyznačení jízdních pruhů pro cyklisty v dominantních směrech. Vodorovné značení (obecně) bude dopřesněno v DUR.

Dukelských hrdinů

V obou směrech z centra i do centra je v celém řešeném úseku ulice navržen jízdní pruh pro cyklisty šířky 1,75 m, podél nástupních ostrůvků tramvajových zastávek Veletržní palác (oba směry) o šířce 1,25 m (pokud bude dosaženo dohody o posunu obruby s Parkhotel Holešovice s.r.o.). Podél ostrůvků zastávek Strossmayerovo nám jsou cyklisté spolu s motorovou dopravou provedeni fyzicky zklidněným koridorem zvýšeným do úrovně chodníku, v němž se předpokládá pohyb všech v jedné řadě.

V místě křižovatky s ulicí Strojnická pokračují jízdní pruhy pro cyklisty dále do ulice U Výstaviště.

U Výstaviště

V obou směrech z centra i do centra je v celém řešeném úseku ulice navržen jízdní pruh pro cyklisty o šířce 1,75 m. Na křižovatce s Bubenskou je ve směru z centra cyklopruh doveden do vyčkávacího boxu předsazeného před stopčáru - dále se cyklisté zařadí do provozu mezi automobily (do doby, než bude přestavěn železniční podjezd a budou změněny šířkové parametry profilu východního ramene křižovatky U Výstaviště x Bubenská). Potenciální budoucí propojení od nového severního vestibulu metra Vltavská podél/pod novou železniční estakádou do Stromovky se bude s ulicí U Výstaviště křížit obousměrným cyklopřejezdem šířky 4,0 m na západním konci ostrůvků zastávek tram Výstaviště Holešovice.

Veletržní

V průběhu celé ulice Veletržní od Letenského Náměstí po Bubenskou jsou navrženy kontinuální jízdní pruhy pro cyklisty šířky 1,5m - 1,75m (podél parkovacích stání). V úseku mezi Bubenskou a Schnirchovou je, s ohledem na konfiguraci dopravního profilu a organizaci parkování, navrženo zásadní rozšíření severního chodníku. Tuto plochu je možné zpřístupnit i pro provoz jízdních kol například jako obytnou zónu. Konkrétní způsob označení a funkčního vymezení plochy bude předmětem dalších stupňů projektové dokumentace.

Ve stoupání v úseku Dukelských hrdinů – Umělecká, podél Parkhotelu a OC Letná je navrženo zdvojení opatření a předpokládá se povolení pohybu cyklistů i po severním chodníku (zejména pro zranitelnější a pomalejší cyklisty - např. děti). Konkrétní způsob označení a funkčního vymezení plochy bude předmětem dalších stupňů projektové dokumentace (obdobně jako v úseku Schnirchova Bubenská).

Veletržní - variantní řešení

Šířkové poměry umožňují řešit integrační cyklistická opatření i formou vyhrazených pruhů pro cyklisty. Toto řešení je naznačeno ve variantním uspořádání uličního profilu - viz. výkres 332V. V této variantě jsou cyklisté ve stoupání v úseku Dukelských hrdinů - Umělecká vedeni v přidruženém prostoru na cyklistickém pásu za stromořadím. Toto uspořádání je v této variantě mimo jiné motivováno i tím, že umožňuje vysadit stromořadí a současně nevyžaduje přeložku kabelovodu CETIN. Z toho důvodu se však v této variantě nevejde (vyhrazený) cykloprup do hlavního dopravního prostoru a řešení je méně výhodné z hlediska plynulosti jízdy, protože je cyklista vlivem zastaralé české legislativy (ve srovnání například se sousedním Rakouskem či Německem) nucen velmi často dávat přednost odbočujícím vozidlům a také chodcům.

Letenské náměstí / Ovenecká

V úseku ulice Ovenecká (formálně přiřazenému k Letenskému náměstí) mezi ulicemi Veletržní a Milady Horákové je navrženo řešení s oboustrannými jízdními pruhy pro cyklisty o šířce 1,5 m. Výhledově se předpokládá realizace navazujících opatření pro cyklisty v jižním segmentu ulice Ovenecká.

Strojnická

V ul. Strojnická se v obousměrném úseku ponechává řešení bez opatření pro cyklistickou dopravu. V jednosměrném úseku je navrženo vyznačení jízdního pruhu pro cyklisty ve stoupání. Šířkové poměry jednosměrného úseku umožňují realizaci protisměrného cyklopruhu směrem dolů. Náhradou za propojení Strojnickou je o to kvalitnější řešení ve Veletržní.

Milady Horákové

V krátkém úseku ulice zahrnutém do řešeného území jsou cyklisté vedeni v tramvajovém pásu a nejsou pro ně navržena žádná dodatečná opatření.

Veverkova a Heřmanova

Řešené úseky ulic jsou v rámci celkové koncepce území považovány za převážně obytné ulice, které nejsou určeny k realizaci opatření pro cyklisty a žádná taková opatření v nich tedy také řešena nejsou. V jejich vzájemném křížení je však zvýšená plocha vozovky řešena v dimenzích, které vyhovují pro případné zavedení cykloobousměrnosti v těchto ulicích. Tyto ulice budou řešeny až po definování požadavků na řešení vycházejících z předpokládaných úprav Veletržního paláce.

U Studánky

Konkrétní řešení úseku vyplyne z rozhodnutí o způsobu z několika možných, jakým se Strojnická bude (nebude) připojovat na Veletržní. Řešení zobrazené v základních výkresech počítá s navázáním na úpravu ve Strojnické pro jižní směr. Pro jízdu směrem na sever (ke Stromovce) se předpokládá pohyb po chodníku (pro řadu cyklistů bude OC Letná cílem - a právě zde by měly být osazeny v dostatečném množství stojany na kola)

Bubenská

Úsek ulice mezi křižovatkami s ulicemi Veletržní se nachází mimo území řešené komplexně v rámci koncepční studie. Počítá se v něm však s realizací dílčích opatření pro cyklisty, které zajistí provizorní návaznost ulice Bubenská a Veletržní pro cyklisty. Ve výhledu se předpokládá, že tato křižovatka bude součástí rozvoje dnešního brownfieldu nádraží Bubny a nákladnější stavební řešení by tedy v tuto chvíli nemělo význam.

V úseku ulice Bubenská, mezi ulicí Šternberkova a Veletržní, je ve směru z centra navržen vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty navazující na stávající vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty v jižnější části ulice. Tento pruh bude veden paralelně s odbočovacím pruhem pro odbočení do ulice Veletržní.

V tomtéž úseku a směru se paralelně počítá se zprovozněním dnes částečně nezpevněného a zarostlého chodníku v režimu stezky pro chodce a cyklisty. Bude využit stávající nájezd do přidruženého prostoru v úrovni ulice Šternberkova. V místě, kde dohází ke křížení s výjezdem ze stávajícího parkoviště bude stávající přechod změněn na sdružený přechod a přejezd pro chodce a cyklisty a navazující nejasně vymezený prostor bude provizorně zpevněn tak, aby byl využitelný jako stezka pro chodce a cyklisty. Stejně tak bude jako stezka pro chodce a cyklisty nově označen navazující málo frekventovaný chodník v severnější části ulice Bubenská. Nově je navržen světelně signalizovaný sdružený přechod a přejezd pro chodce a cyklisty mezi touto stezkou a rozšířenou plochou severního chodníku v ulici Veletržní, která může být částečně využívána i cyklisty (viz. výše).

Ve vyústění severního segmentu Bubenské do křižovatky s Veletržní ve směru do centra bude doplněn krátký úsek vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty, který bude cyklisty navádět do odbočení do jízdního pruhu pro cyklisty v ulici Veletržní.

Kombinací těchto opatření vznikne pro cyklisty možnost bezpečně překonat křižovatku Bubenské a Veletržní ve všech směrech.

Stojany na jízdní kola

Úroveň detailu koncepční studie neobsahuje konkrétní rozmístění stojanů pro jízdní kola, ovšem s jejich realizací v rámci projektu se počítá a návrh tedy stanovuje principy pro jejich rozmístění detailně určené v dalších fázích projektové dokumentace.

Stojany pro jízdní kola městského typu (obrácené U) budou osazeny ve hnízdech (více než 3 stojany) vždy tam, kde se nachází významnější instituce, obchod či křižovatka (nároží mimo běžný pohyb chodců). Ojediněle se budou stojany vyskytovat jako zábrany stromů či budou doplňovat další mobiliář. V místech řady obchodů budou stojany osazeny samostatně v linii osy komunikace a to tak, aby nepřekážely jinému zařízení či nebyly v kolizi s parkováním či zásobováním. V určitých místech mohou plnit i funkci zahrazovacího zařízení proti parkování motorových vozidel.

234 – Navazující opatření

Plošná obousměrnost území pro cyklisty

Cykloobousměrky v důležitých vnitřních obslužných komunikací v návaznostech na Veletržní a Dukelských hrdinů nejsou přímou součástí řešení, avšak navrhované řešení napojení obou ulic s touto možností vždy počítá, takže šířka vozovky v místech přechodů či míst pro přecházení na zvýšených prazích umožňuje v budoucnu zřídit obousměrný provoz jízdních kol v jakémkoliv směru. V uvedeném smyslu lze v návaznostech řešit i zóny 30 (dle koncepce zpracovávané MČ Praha 7), pro které budou realizací tohoto záměru v předkládané podobě připravena místa zklidnění na vjezdu do zóny 30.

Bikesharing

Výhledově se mají části Holešovic stát součástí oblasti pokryté městským systém sdílení veřejných kol. V případě, že vybraný bikesharingový systém bude pracovat s nějakou formou stojanů či výpůjčních stanic, pro jejich umístění se v oblasti nabízí tyto lokality:

- Strossmayerovo nám. – Milady Horákové (2-3 stanice)
- Kamenická x Bio Oko
- Palác Stromovka
- Prostor u Výstaviště Praha (3x: žel. zastávka Praha Výstaviště, vchod Výstaviště Praha, vchod do Stromovky)
- Veletržní palác

dále pak

- Řezáčovo nám. (1 stanice)
- Letenské náměstí (3 stanice)
- Letohradská (2x: Nad Štolou a NZM, vjezd park Letná)
- Kostelní (1x NTM, 1x ZŠ+MŠ)

240 Motorová doprava

↗ Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. IPR Praha, 2014.
↗ ČSN 73 6110

241 - Základní koncepce a role ulic Letenského kříže v komunikační síti;

V současnosti patří do sítě komunikací celoměstského významu (I. tříd) ulice Milady Horákové (po Letenské náměstí), Korunovační, Letenský tunel, Veletržní, Strojnická (západní část), Bubenská, Železničářů, U Výstaviště, Dukelských hrdinů – (severní část Veletržní – U Výstaviště). Zároveň jsou po otevření tunelového komplexu Blanka (TKB) zřejmé faktické posuny v zatížení (viz níže intenzity dopravy) a významu jednotlivých ulic v rámci sítě, jemuž odpovídají i úpravy provozního režimu z posledních let (značení, signalizace, doplňování ochranných prvků chodců a cyklistů apod.). Tento posun (de facto oproti de iure) je prvním východiskem pro návrh koncepce dopravního řešení. Dalšími východisky jsou preference místních obyvatel vyjadřovaných ať už prostřednictvím vlastních průzkumů (viz kap. 400) nebo reprezentace městské části Praha 7 (viz kap. 299 přílohy) a také postupně přibývající informace o vývoji navazujících oblastí města, zejména však VRÚ Bubny Zátory.

Návrh dopravního řešení řeší fyzické úpravy ulic - nikoliv primárně jejich zatřídění. Přesto však lze na interpretaci schematu místních komunikací I třídy ilustrovat změny, ke kterým návrh s uvážením uvedených východisek (a trendů z nich vyplývajících) směřuje - ca pro horizont 30 let.

Jednou z premis návrhu fyzických úprav je aplikace společného přístupu k uspořádání uličního profilu v rámci logických celků. Tj. jednotlivé ulice/úseky jsou řešeny jednotně v celé délce, jsou v nich aplikovány společné principy a společné znaky a měly by ve svém celém průběhu sdílet jednotné zatřídění v komunikační síti (zatřídění ale nutně nepodmiňuje provedení fyzických úprav).

Změna dopravního významu - i zatřídění (na nižší třídu - v souladu se zbytkem ulice) - by se týkala severní části ul. Dukelských hrdinů (úsek Veletržní – Strojnická), dále ul. U Výstaviště a západního úseku Strojnické. S úpravou ulice Dukelských hrdinů je tak v návrhu nakládáno jednotně v celé délce jako s městskou třídou. Ulice U Výstaviště je navržena v pozměněné stopě a profilu, ale řadou principů i předpokládaným zatříděním navazuje právě na ul. Dukelských hrdinů, jejímž je pokračováním. Role západní části Strojnické se pak odvíjí od role úseků, na které navazuje - tj. od obou zmiňovaných ulic a od způsobu připojení na ul. Veletržní, které je jednosměrné už dnes. Konstatováním stavu de facto (po otevření TKB) a uvážením výhledových propojení v území Bubny Zátory dostaneme schema, které je zobrazeno na obr. 240.3 - Schema C, ke kterému koncepce dopravního řešení z hlediska motorové dopravy v návrhu směřuje. To předpokládá realizaci dopravních vztahů nadčtvrťového významu (těch, které nepřevezme TKB) především po ul. Veletržní, Bubenské (resp. Hlávkův most), Partyzánské (resp. Trojský most) - a v budoucnu předpokládaným napojením do Argentinské (resp. most Barikádníků).

Za stejným cílem směřují i navržené úpravy klíčových křižovatek, zejména těch se světelně signalizačním zařízením (SSZ) - viz níže v textu.

Intenzity dopravy - stav a předpoklady

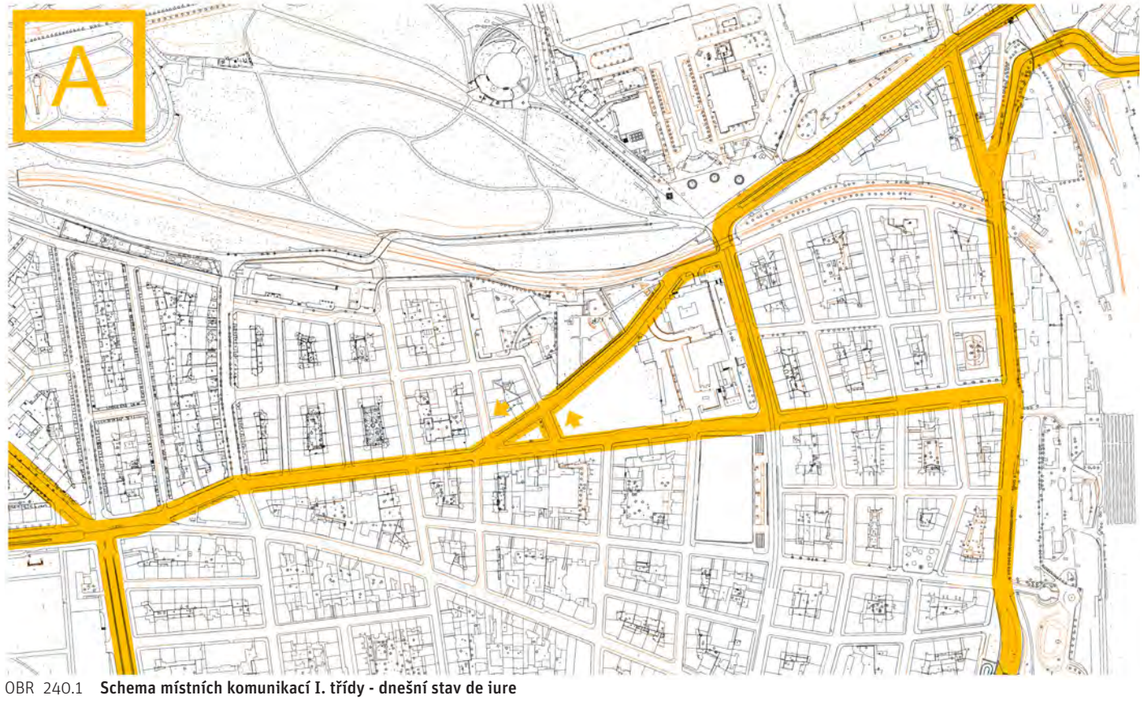
Území Letenského kříže prochází z hlediska intenzit motorové dopravy v poslední době poměrně dramatickým a ne zcela předvídatelným vývojem, což bude zřejmě pokračovat i v budoucnu. Zásadní vliv na dopravu v území mělo v nedávné době otevření tunelového komplexu Blanka, které přispělo především k částečnému odlehčení ulici Veletržní (a ve směru na Letnou také Strojnické). Je však obtížné určit, jaký dopad bude mít Blanka v dlouhodobé perspektivě, případně jaký vliv na intenzity v území budou mít dodatečná opatření například ve způsobu řízení dopravy na výjezdech z tunelů. V horizontu následujících několika let se v ulicích Veletržní a Strojnická zřejmě projeví také dokončení obchodního centra, jehož dokončení by mohlo mírně zvýšit intenzity dopravy v těchto ulicích. V dlouhodobějším horizontu se pak počítá s rozvojem rozsáhlého území bývalého nákladového nádraží Bubny. Různé koncepce řešení dopravy v této oblasti, které byly v průběhu času vypracovány, se od sebe navzájem zásadně liší, a proto dnes není možné jasně predikovat vývoj dopravy v okolí tohoto území.

V obecné rovině však koncepční studie předpokládá, že v ulici Dukelských hrdinů bude nadále pokračovat trend snižování intenzit motorové dopravy, zatímco ulice Veletržní/Strojnická bude nadále zatížena víceméně stávajícím zatížením.

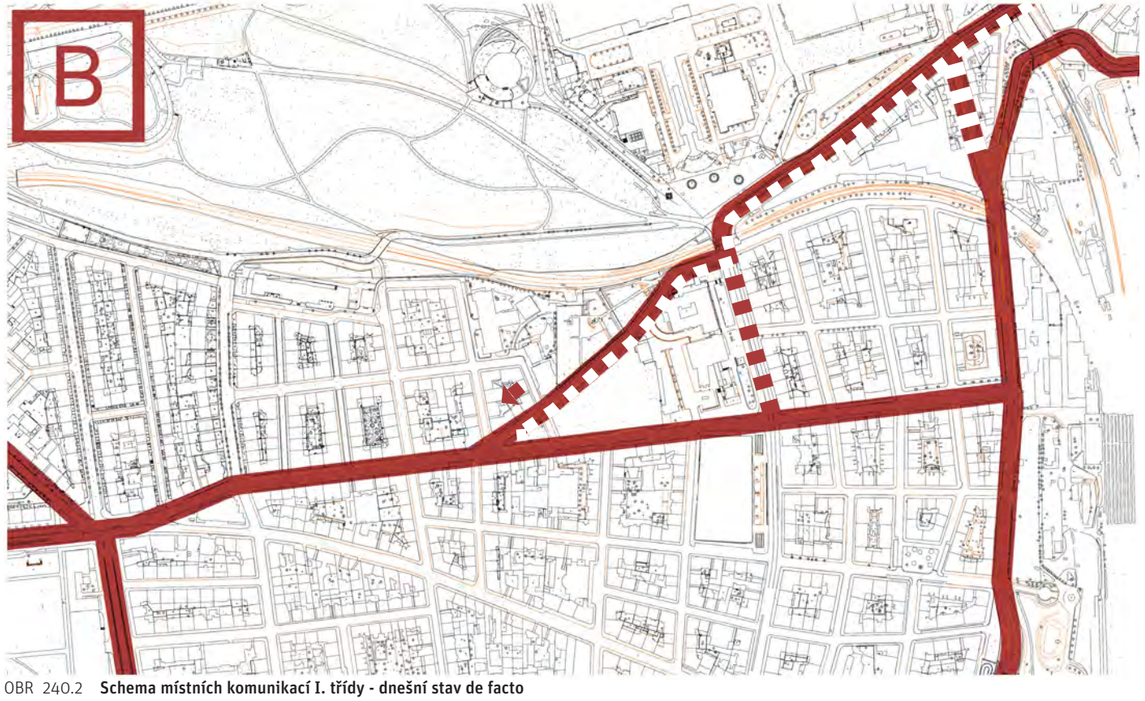
Specifikem území je blízkost areálu Výstaviště, který zvláště v době konání koncertů, sportovních utkání a dalších akcí může nárazově zvyšovat intenzity dopravy v některých okolních ulicích. To může představovat problém z hlediska konfliktů s ostatními druhy dopravy i z hlediska tlaku na parkovací stání, která nejsou vyhrazená pouze pro rezidenty. V obecné rovině se předpokládá spíš tlak na přístupy z městského okruhu a magistrály a až v druhém sledu tlak na řešené ulice Letenského kříže.

Veletržní - varianty v řešení detailu

Studie pracuje s dvěma hlavními variantami řešení Veletržní, každá z nich používá různé principy, které lze nicméně mezi



OBR 240.1 **Schema místních komunikací I. třídy - dnešní stav de iure**



OBR 240.2 **Schema místních komunikací I. třídy - dnešní stav de facto**

jednotlivými variantami kombinovat. Popisované varianty jsou proto spíš ohraničením škály jednotlivých mezivariant. Povahu, předpoklady a vztah variant popisuje podrobněji kapitola 050 a doplňuje úvod k výkresové části 300. Výsledné řešení bude zpřesněno v další fázi přípravy.

242 – Jízdní pruhy

V jednotlivých úsecích je motorová doprava řešena následujícím způsobem:

Dukelských hrdinů: Strossmayerovo náměstí – Pplk. Sochora

Ve směru z centra je motorová doprava vedena po tramvajové trati. Paralelně s tratí je mimo těleso tramvaje veden jízdní pruh pro cyklisty a pás podélného stání se stromořadím. Ve směru do centra je provoz veden mimo tramvajové těleso samostatným, nicméně zvýšeným jízdním pruhem. Zastávka tramvaje je řešena jako ostrůvková. Automobily a cyklisté se řadí za sebou.

Dukelských hrdinů: Pplk. Sochora – Heřmanova

V obou směrech je motorová doprava vedena po tramvajové trati a paralelně je veden jízdní pruh pro cyklisty, který odděluje podélné parkování. Ve směru do centra ke konci úseku dochází k segregaci tramvajové a ostatní dopravy a k řazení cyklistů a automobilů za sebou.

Dukelských hrdinů: Heřmanova – Veletržní

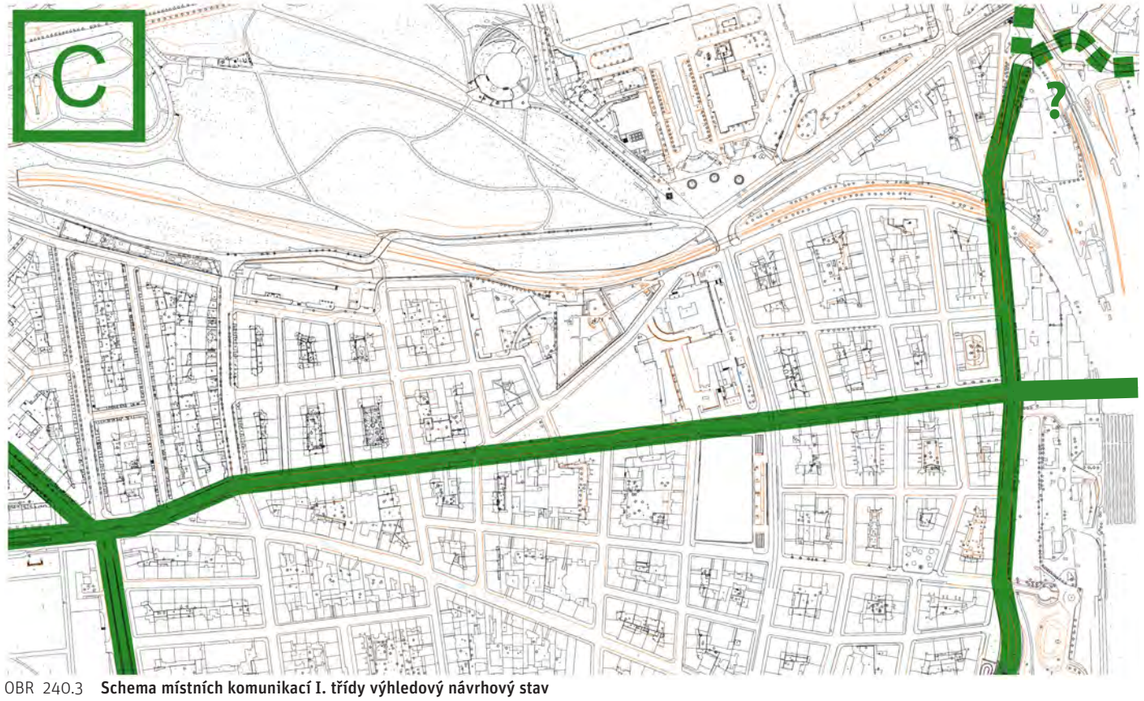
Ve směru z centra je motorová doprava spolu s cyklisty svedena mimo tramvajovou trať a vedena v odděleném koridoru na zvýšené vozovce podél zastávkového ostrůvku v šířce 3,75 m (z toho 1,25 m JP pro cylisty). Za zastávkou se pak před křižovatkou pruh rozšiřuje.

Ve směru do centra je motorová doprava vedena po tramvajové trati a paralelně je veden vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, který odděluje podélné parkování, respektive velké shromažďovací plochy před Veletržním palácem.

Dukelských hrdinů: Veletržní – Šimáčkova

Ve směru z centra je navržen samostatný jízdní pruh oddělený od tramvajové tratě tvarovkou. Díky tomu nebude v případě nárazového zvýšení intenzity motorové dopravy docházet v tomto kritickém úseku k blokování veřejné dopravy. Paralelně je veden jízdní pruh pro cyklisty, který odděluje podélné parkování.

Ve směru do centra je motorová doprava spolu s cyklisty svedena mimo tramvajovou trať a vedena v odděleném koridoru šířky 3,75 m (z toho 1,25 m JP pro cyklisty) podél zastávkového ostrůvku (automobily a cyklisté jedou vedle sebe)



OBR 240.3 **Schema místních komunikací I. třídy výhledový návrhový stav**

Dukelských hrdinů: Šimáčkova – Strojnická

V obou směrech je navržen samostatný jízdní pruh oddělený od tramvajové tratě prostorovou tvarovkou a pralelní vedení jízdních pruhů pro cyklisty, které oddělují parkovací pásy (ve směru z centra se stromořadím).

U Výstaviště: Strojnická-vjezd do autobazaru (prodloužení Schnirchovy)

V obou směrech je navržen podél zastávkových ostrůvků samostatný jízdní pruh s paralelním vedením jízdního pruhu pro cyklisty (šířka 4,25 m z toho 1,75 m JP pro cyklisty). Pruhy ve stejné šířce pokračují až na úroveň budoucí křižovatky s prodlouženou Schnirchovou (dnes vjezd do autobazaru) - tramvajové těleso je oddělené prostorovou tvarovkou. Pouze v nezbytně dlouhém úseku nahrazuje tvarovku čára vodorovného značení, která by byla v případě tramvajové výluky přejížděna náhradní autobusovou dopravou vjíždějící/vyjíždějící do zastávky Výstaviště Holešovice.

U Výstaviště: vjezd do autobazaru (prodloužení Schnirchovy) - Bubenská

Tramvajová trať je vedena na samostatném tělese - z větší části také z důvodu lepšího pohlcování hluku zatravněném. Podél tramvajového tělesa je veden pás o šířce 6,25 m v návrhu přerozdělen na pás podélného stání 2,0 m a jízdní pás 4,25 (z toho 1,75 m JP pro cyklisty) - přerozdělení a režim jízdních/parkovacích pásů bude upřesněn v DUR (není jediný možný) . V blízkosti ostrůvků přechodů pro chodce je nezbytná část tramvajového tělesa zpevněná (sklopená obruba), aby umožnila IZS v případě nouze objíždět úzké jednopruhové hrdlo podél ostrůvků přes tramvajové těleso.

Veletržní: Letenské náměstí - Ovenecká

Ve směru na Letnou (pláň) jsou vedeny dva jízdní pruhy, přičemž podél krajního pruhu je veden jízdní pruh pro cyklisty, který odděluje podélné parkování. Ve směru z Letné je veden jeden jízdní pruh s paralením jízdním pruhem pro cyklisty.

Veletržní: Ovenecká – Kamenická – Strojnická – Dukelských hrdinů

V obou směrech je veden jízdní pruh s paralelním jízdním pruhem pro cyklisty. Podél severní obruby a v úseku Haškova-Veverkova i podél jižní, je umístěn pás podélného stání s vloženým stromořadím. Před křižovatkou Veletržní x Dukelských hrdinů ve směru z Letné dochází k rozpletu na dva pruhy (levé odbočení a rovně+vpravo) - jízdní pruh pro cyklisty je veden do vyčkávacího boxu podél pruhu pro směr rovně-vpravo

Varianta Veletržní: Kamenická – Strojnická – Dukelských hrdinů

Ve směru na Letnou je veden jízdní pruh a paralelně je veden za podélným parkováním vyhrazený jízdní pás pro cyklisty v přidruženém dopravním prostoru.

Ve směru z Letné je veden jízdní pruh, podél něhož je veden jízdní pruh pro cyklisty (může být i vyhrazený, šířkové poměry to umožňují), před vyústěním do křižovatky Veletržní Duk. hrdinů se mění na vyhrazený

Veletržní: Dukelských hrdinů – Schnirchova

V obou směrech je veden jízdní pruh, podél něhož je veden jízdní pruh pro cyklisty. Uprostřed profilu je dále navržen pás, v němž jsou umístěny střídavě odbočovací pruhy do severní a jižní části území a ostrůvky, které jsou součástí přechodů pro chodce.

Strojnická: Dukelských hrdinů - U Studánky

Studie uvažuje s obousměrným úsekem (jeden pruh v každém směru) od ul. Dukelských hrdinů až po úroveň budoucího vjezdu do garáží OC Letná. Ve směru na Letnou pak pokračuje jeden jízdní pruh a paralelně je veden jízdní pruh pro cyklisty. Na severní straně ulice je navržen pás podélného stání s vloženým stromořadím (v jednosměrném úseku pak i po jižní straně - už bez stromořadí)

Strojnická: U Studánky – Veletržní

Tento úsek se odvíjí od rozhodnutí o způsobu napojení Strojnické na Veletržní. Studie rozpracovává ca 3 varianty: 1) napojení přes ul. U Studánky, 2) Samostatné napojení mezi ul. Umělecká a U Studánky a 3) nenapojení (viz níže SSZ 7.139 Veletržní Strojnická). Z hlediska jízdních pruhů se počítá s pokračováním uspořádání profilu jednosměrného úseku od vjezdu do garáží.

U Studánky: Veletržní – Strojnická

Tento úsek se odvíjí od rozhodnutí o způsobu napojení Strojnické na Veletržní. Může být pro běžnou motorovou dopravu uzavřen a zpřístupněn pouze pro zásobování obchodů umístěných v průčelí plánovaného obchodního centra, či převzít profil Strojnické. (viz výše a níže SSZ 7.139 Veletržní Strojnická).

U Studánky: Strojnická – Umělecká

Krátký řešený úsek ulice ve vyústění do ulice Strojnická je řešen jako zklidněný úsek před vstupem do objektu Sokola a na trase dětí směřujících do školy a školky v ulici Umělecká, respektive U Studánky. Není zde navrženo žádné parkování a jednosměrný jízdní pruh je řešen jako zvýšený úsek vozovky.

Ovenecká: Letenské náměstí

Motorová doprava je vedena v obou směrech jedním pruhem na zvýšeném pásu. Paralelně je veden jízdní pruh pro cyklisty.

Veverkova (výhled): Veletržní – Heřmanova

Řešený úsek je navržen jako jednosměrný směřující do ulice Veletržní. Na východní straně ulice je navrženo kolmé parkování, na západní ulice je navrženo parkování podélné.

Heřmanova (výhled): Dukelských hrdinů – Veverkova

Řešený úsek je navržen jako obousměrný. Na obou stranách ulice je umístěno kolmé parkování.

243 – Křižovatky

Obecně je v návrhu na křížení rozlišována důležitost a význam jednotlivých ulic, zpravidla tam kde je to žádoucí se vedlejší ulice připojuje na hlavní přes zvýšenou plochu. Jsou využity principy Manuálu tvorby veřejných prostranství směřující ke zvýšení bezpečnosti a komfortu pěších - u křižovatek jde konkrétně o vysazování nároží a zkracování délky přechodů, případně vkládání ochranných ostrůvků do přechodů (přes zatíženější ulici - vždy je přechod umístěn aspoň na jednom rameni křižovatky a má ochranný ostrůvek). Dále studie navrhuje úpravy či snesení světelných signalizací u následujících křižovatek:

SSZ 7.101 Veletržní - Ovenecká

Studie navrhuje snesení této signalizace a vložení ochranných ostrůvků na přechodech přes Veletržní. Dále vysazení nároží a mírnou úpravu směrového vedení v hlavním směru (Veletržní).

SSZ Veletržní - Kamenická

Studie navrhuje snesení této signalizace a vložení ochranných ostrůvků na přechodech přes Veletržní. Dále vysazení nároží a mírnou úpravu směrového vedení v hlavním směru (Veletržní).

SSZ Veletržní - Kamenická

Studie navrhuje snesení této signalizace a vložení ochranných ostrůvků na přechodech přes Veletržní. Dále vysazení nároží a mírnou úpravu směrového vedení v hlavním směru (Veletržní).

SSZ 7.139 Veletržní - Umělecká - Strojnická

Studie navrhuje snesení této signalizace. V základní variantě návrhu se Strojnická nepřipojuje v tomto místě, ale až níže přes ulici U Studánky. Přechod pro chodce s ochranným ostrůvkem je vložen v prodloužení východního chodníku Haškovy a západního chodníku Umělecké. Plocha bývalé křižovatky je využita jako pěší prostor. Alternativně může být ulice Strojnická připojena kolměji (v srovnání s dneškem) pod vyústěním Umělecké (Viz výkresy 332V / 342V), nebo nemusí být za určitých okolností do Veletržní připojena vůbec (to je ale spíš vzdálenější výhledový horizont a odvíjí se od změn situace na komunikační síti v širších souvislostech). Studie ponechává rozhodnutí o konečné variantě podoby této křižovatky na dalších fázích přípravy.

SSZ 7.130 Veletržní - Dukelských hrdinů

Úprava SSZ dle nového uspořádní jízdních pruhů na ramench. Na západním rameni je sloučen pruh pro směry rovně a vpravo (DH - do centra). Na severním rameni ubývá pruh pro levé odbočení do Veletržní (směr Bubenská). Uvolněná plocha pruhu je využita přisunutím ostrůvku zastávky tramvaje a přechodu. Dále je nově na severním rameni plně segregován provoz automobilové a tramvajové dopravy. Na jižním rameni začíná úsek pojížděného tram tělesa už od křižovatky. Stejně jako dnes se předpokládá dynamické řízení signalizace s podmíněnou preferencí MHD. Podrobnější dokumentace včetně signalizačních plánů bude předmětem dalších fází přípravy - i v návaznosti na rozhodnutí, která varianta uspořádání profilu Veletržní v úseku Dukelských hrdinů - Umělecká (Strojnická) bude nakonec zvolena.

SSZ 7.183 Veletržní - Bubenská

Tato křižovatka musí být revidována v budoucnu v souvislosti s dosažením stabilních dohod nad dopravními vazbami přes území Bubny-Zátory. Studie se v návrhu této křižovatky soustředí na návaznost na jednotný profil Veletržní a na základní kontinuitu vazeb jednotlivých typů dopravy přes tuto křižovatku (v současném tvaru T).

SSZ 7.129 Strossmayerovo nám

Základní verze studie předpokládá doplnění stávajícího řadiče o návěst pro řidiče autobusu (směr ZC na Řezáčovo nám.) vedle tramvajových signálů (čoček) - stávající podmíněná preference MHD by měla být zachována. Výhledově je uvažováno se snesením SSZ případně se signalizací přechodu pouze na vyvolání (VPN), to však předpokládá stavební úpravy křižovatky, kterými se studie zabývá variantně v pouze úrovni skic v kapitole 290. Přestavba křižovatky bude předmětem navazujícího samostatného projektu.

SSZ 7.133 Dukelských hrdinů - U Výstaviště

Nově je navržena (pouze) signalizace přechodu na jižním rameni křížení Duk. hrdinů - Strojnická a detekce výjezdu ze smyčky Stromovka (prostor mimo komunikaci - režim pěší zóna). Signalizovaný přechod je navržen v poloze, aby tramvaj vyjíždějící ze smyčky směr centrum při zastavení před přechodem neblokovala jízdní pruh. Zpřístupnění zastávkových ostrůvků je navrženo bez signalizace.

SSZ 7.171 U Výstaviště - Bubenská

Studie počítá se zachováním SSZ (zejm. kvůli rozhledovým poměrům) s podmíněnou preferencí MHD. Díky výhodnějšímu uspořádání profilu ul. U Výstaviště (segregace druhů dopravy, vložené pěší ostrůvky nevyžadující sign. přechodu přes trať) se celkové parametry pro MHD zlepší. Studie přepokládá přemístění vjezdu do areálu ve vlastnictví MHMP ze severního nároží do ul. Za Elektrárnou.

244 – Parkování

V rámci území zahrnujícího ulice Dukelských hrdinů a Veletržní a ulice na ně navazující, které funguje z hlediska parkování jako jeden funkční celek, je celková bilance parkovacích míst neutrální, pouze jsou stání rovnoměrněji rozmístěna v území. Parkování, které je v současnosti často koncentrováno pouze do určitého úseku ulice, je rozprostřeno v delším úseku.

Výsledným návrhem se podařilo eliminovat úbytky parkovacích stání, ke kterým dochází především z důvodu integrace prvků zklidnění, resp. se odstraňují z hlediska normy nepřijatelná místa u přechodů či v nárožích, která zhoršují rozhledové podmínky a ohrožují tak bezpečnost při přecházení.

V celkové bilanci parkování zatím není započítána možnost zvýhodněného parkování rezidentů v Paláci Stromovka, která vyplývá z uzavřené dohody mezi MČ Praha 7 a zástupci investora PS.

Návrh dále zlepšuje pěší přístup k soukromě spravovaným hlídaným parkovištím, které v současnosti fungují v části areálu bývalého nákladového nádraží Bubny a jejichž kapacita dnes není plně využívána.

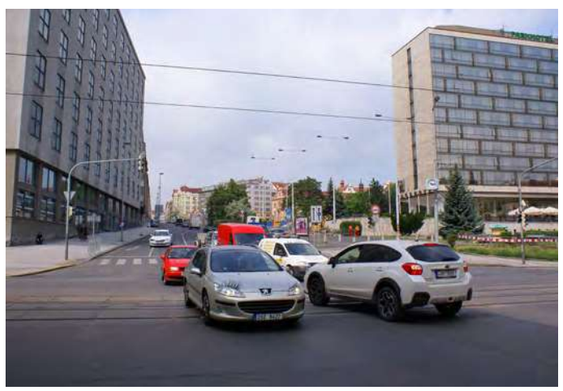
Dle analýzy aktivního parteru jsou navržena rozměrnější stání pro účely zásobování.

Parkovací zálivy

V ulicích navrhujeme zpravidla podélná stání do parkovacích zálivů, které jsou v křižovatkách vymezené vytaženou chodníkovou plochou a materiálově jsou odlišené od povrchu vozovky užitím dlažby, pocitově se tak rozšiřuje chodníková plocha. Zálivy jsou přerušovány koncepcí stromořadí nebo vjezdy do domů. Dochází tak k rytmizaci a zpřehlednění ulice, neboť auta neparkují v dlouhých řadách představujících vizuální bariéru.

OBR 240.4 **Veletržní x Strojnická**

OBR 240.5 **Veletržní - spodní úsek**



OBR 240.6 **Veletržní x Dukelských hrdinů**

OBR 240.7 **Dukelských hrdinů**

Zásobování

V částech, kde je navrženo podélné parkování, je možné v rámci parkovacího zálivu vymezit vyhrazená stání pro zásobování. V blocích, kde parkovací pás není navržen, je zajištěno stání pro zásobování na chodníku.

Bilance parkování

V rámci řešeného území dochází k mírnému zvýení počtu parkovacích míst - viz následující tabulka.

Poznámka: celkové bilance parkovacích stání je vyjmuta ulice U Výstaviště, protože nová půdorysná stopa uličního profilu zasahuje do ploch stávajícího parkoviště před sportovní halou a dopady na kapacitu parkování úzce souvisejí s rozvojem předpolí haly, které jsou zatím ve stadiu úvah. V rámci samotného uličního profilu dochází ke zvýšení počtu stání ze 3 ks na 51 stání, počet ovlivněných míst na parkovišti je ale 127. To lze však kompenzovat již v ploše parkoviště jiným uspořádáním stáním nebo, a to je jeden směr úvah rozvoje ploch před sportovní halou, výstavbou budovy, která mimo jiných funkcí zajistí i určitý počet parkovacích stání.

Koncepční studie ulic Letenského kříže
bilance parkovacích stání

ulice	úsek	stav	Varianta V (jiné řeš. Veletržní) Revize 05-2018 návrh	čárk. Var.	bilance	Základní varianta+výhled Revize 05-2018 návrh	bez strom	bilance	bilance (bez jižního stromořadí ve Veletržní)
Veletržní	Šmeralova - Ovenecká	10	5		-5	5		-5	
	Ovenecká - Umělecká	20	18		-2	17		-3	
	Umělecká - Duk. hrdinů	13	54		41	43	55	30	*42*
	Duk. hrdinů - Schnirchova	0	0		0	0		0	
	Schnirchova - Bubenská	33	26		-7	26		-7	
		76	103		27	91		15	*27*
Dukelských hrdinů	Strossmayrovo náměstí - Heřmanova	25	26		1	26		1	
	Heřmanova - Veletržní	21	12		-9	12		-9	
	Veletržní - Strojnická	10	30		20	30		20	
		56	68		12	68		12	*12*
Strojnická	Umělecká - U Studánky	8	11	15	3	12		4	
	U Studánky - Dukelských hrdinů	35	48		13	41		6	
		43	59		16	53		10	*10*
Bubenská	Šternberkova - Šimáčkova	13	16		3	16		3	
		13	16		3	16		3	3
U Výstaviště	*Duk. Hrdinů - Bubenská*	*3*	*51*			*51*		*48*	
	parkoviště sport. Hala (mimo řeš. úz.) - cca	*593*	*466*			*466*		*-127*	
		596	*517*			*517*		*-79*	
bilance parkování v hlavním řešeném území:					**58**			**40**	*52*
Ovenecká	Nad Královskou oborou - Milady Horákové	91	90		-1	90		-1	
Sochařská	celá délka ulice	79	79		0	79		0	
Malířská	celá délka ulice	73	71		-2	71		-2	
Kamenická	Gerstnerova – Milady Horákové	88	91		3	91		3	
Umělecká	celá délka ulice	49	49		0	49		0	
Haškova	celá délka ulice	41	38		-3	38		-3	
Františka Křížka	Veletržní – Milady Horákové	84	80		-4	80		-4	
Veverkova	Veletržní – Milady Horákové	106	106		0	106		0	
Janovského	celá délka ulice	218	211		-7	211		-7	
Schnirchova	celá délka ulice	176	173		-3	173		-3	
U Smaltovny	celá délka ulice	193	188		-5	188		-5	
U Akademie	celá délka ulice	89	89		0	89		0	
U Studánky	celá délka ulice	143	142		-1	142		-1	
Gerstnerova	celá délka ulice	33	33		0	33		0	
Heřmanova	celá délka ulice	222	222		0	222		0	
Pplk. Sochora	celá délka ulice	160	154		-6	154		-6	
Šimáčkova	celá délka ulice	91	90		-1	90		-1	
Šternberkova	celá délka ulice	74	74		0	74		0	
Farského	celá délka ulice	62	62		0	62		0	
Řezáčovo náměstí	celá délka ulice	41	41		0	41		0	
bilance parkování v bočních ulicích:		**2113**	2083		-30	**2083**		-30	-30
SOUHRN (bez ul. U Výstaviště - viz text)		**2301**	2329		**28**	**2311**		**10**	22

250 Technická infrastruktura

Ulice Veletržní, Dukelských hrdinů a u Výstaviště jsou díky svému morfologickému postavení a celoměstskému významu přirozenou osou pro vedení významných tras technické infrastruktury. Kromě tramvajové trati jsou pod povrchem vedeny důležité sítě podzemní infrastruktury, s nimiž musí být technické řešení revitalizace uličního prostoru nadále koordinováno.

Je žádoucí, aby současně s daným zásahem došlo v co největší míře k rekonstrukcím, a případně i výraznějšímu přeuspořádaní, sítí technické infrastruktury vyskytujících se v řešeném území tak, aby byly omezeny následné zásahy do revitalizovaného prostoru.

251 – Veřejné osvětlení a trakční vedení

Úpravy uspořádání uličního prostoru nezbytně vyžadují v rámci další projektové přípravy řešit celkovou koncepci veřejného osvětlení, která bude odpovídat požadovanému cílovému stavu celoměstsky významné pražské obchodní třídy.

V dalších fázích bude zpracována světelná studie definující koncepci veřejného osvětlení v řešeném území, která bude v ulici Dukelských hrdinů a U Výstaviště současně koordinována s řešením trakčního vedení s cílem maximálního sdružování těchto systémů tak, aby byly naplňovány principy Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. města Prahy.

Z hlediska charakteru uličních prostor je žádoucí v ulici Veletržní zachovat a dále rozšířit současný způsob řešení veřejného osvětlení, kdy jsou světelné nosiče umistěny na lanových převěsech mezi budovami.

252 – Odkanalizování

Koncepční studie předpokládá přeložku stávající vejčité stoky z roku 1896 v ulici U Výstaviště do nové polohy pod vozovku (směr z centra) v narovnané stopě v souladu s novým směrovým vedením ulice. PVS a.s. v rámci svých plánů obnov sítí uvažovala s celkovou opravou stoky (zevnitř - vyspravení trhlin, injektáže, přípojky). Součástí investice je i přeložení souběžného vedení vodovodu (viz níže). Náklady na přeložku jsou zahrnuty v propočtu realizačních nákladů studie.

253 – Zásobování vodou

Z důvodu návrhu nového základního charakteru uličních prostor studie předpokládá v několika úsecích nutnost přeložek vodovodních řádů tak, aby bylo realizovatelné založení uličních stromořadí.

V rámci další projektové přípravy je žádoucí případnou investici do rekonstrukce stávajících vodovodních řadů, nad rámec vynucených přeložek, přidružit k celkové akci revitalizace uličního prostoru tak, aby byly minimalizovány následné zásahy do zrekonstruovaného uličního profilu.

V odhadu rozpočtových nákladů je rámcově speficikována odhadovaná cena vynucených přeložek inženýrských sítí.

254 – Zásobování elektrickou energií

V řešeném prostoru jsou v jednotlivých ulicích v oblasti chodníkových ploch oboustranně uloženy kabely VN a NN. Při přechodech komunikací jsou kabely uloženy zpravidla v chráničkách.

Z důvodu návrhu nového základního charakteru uličních prostor studie předpokládá nutnost dílčích přeložek těchto vedení tak, aby bylo realizovatelné založení uličních stromořadí. Z hlediska tak významného zásahu do uličního prostoru se jedná o nezbytné řešení s efektem minimalizování následných vstupů do celkové rekonstrukce.

255 – Zásobování plynem

Z důvodu návrhu nového základního charakteru uličních prostor studie předpokládá v několika úsecích nutnost dílčích přeložek plynovodních řádů tak, aby bylo realizovatelné založení uličních stromořadí.

V rámci iniciace sloučení investice rekonstrukce plynovodů s celkovou revitalizací ulice byly správcem současně definovány úseky potrubí vhodné pro rekonstrukci.

V další fázi projektové přípravy je nutné prostřednictvím projektového manažera (PM) zajistit vzájemnou koordinaci generálního projektanta (GP) se správcem infrastruktury na přípravě projektu.

255 – Elektronické komunikace

V řešeném prostoru jsou v jednotlivých ulicích v oblasti chodníkových ploch zpravidla oboustranně uloženy kabely elektronických komunikací. Při přechodech komunikací jsou kabely uloženy zpravidla v chráničkách.

Z důvodu návrhu nového základního charakteru uličních prostor studie předpokládá nutnost dílčích přeložek těchto vedení tak, aby bylo realizovatelné založení uličních stromořadí. Z hlediska tak významného zásahu do uličního prostoru se jedná o standartní řešení s efektem minimalizování následných vstupů do celkové rekonstrukce.

Významnou přeložkou je kabelovod fy CETIN ve Veletržní. Návrh v základní variantě předpokládá přeložení 6 kabelových komor a 5 mezikomorových úseků v části mezi Uměleckou a Dukelských hrdinů. Nově by byl kabelovod veden pod vozovkou a poklopy přístupových šachet by byly umístěny rozhraní jízdního pruhu pro cyklisty a jízdního pruhu

256 – Zásobování teplem

V ulici U Výstaviště předpokládá studie úpravu nedávno (2016) položeného vedení horkovodu - optimálně do jedné standardní polohy v rámci nově navrženého uličního profilu (umístění by vycházelo do nově navrženého severního chodníku ca 1,5 m od nově navržené stavební čáry) - přeložit by bylo nutné ca 190 m vedení.

257 - Sdružování podzemních sítí technické infrastruktury

Obecný stávající stav uložení a organizace podzemních sítí technické infrastruktury, vzhledem k narůstajícím požadavkům na jejich umísťování (sítě elektronické komunikace) a dlouhodobé rezignaci na odstraňování vyřazených vedení, způsobuje obecnou přeplněnost podzemních prostor, která v důsledku výrazně ovlivňuje možnosti uspořádání uličního prostranství jako celku. Uspořádání utilitární technické infrastruktury tak často negativně ovlivňuje výslednou kvalitu nebo možnosti užívání veřejného prostranství.

U celkových revitalizací uličních prostranství by tak ze strany HMP měla být iniciována výstavba multikanálů a kabelovodů v odpovídajících kapacitách tak, aby následně mohlo dojít k maximálnímu sdružení stávajících i nových sítí technické infrastruktury do těchto zařízení.

Jsme přesvědčeni se, že revitalizace prostoru Letenského kříže je vhodnou příležitostí pro nastavení soudobého standardu v přístupu k řešení uspořádání sítí technické infrastruktury v uličním prostoru, které se výrazně pozitivně promítne do celkové podoby a trvanlivosti revitalizovaného prostranství. V rámci navrhovaného řešení dlouhodobě dojde k výraznému omezení stavebních zásahů v prostoru ulice a tím k výrazným finančním úsporám při rekonstrukcích dílčích inženýrských sítí.

V odhadu rozpočtových nákladů je rámcově speficikována odhadovaná cena vynucených přeložek inženýrských sítí.

260 Povrchy parteru a materiály, technická řešení

→ 400 Zjištění potřeb a hodnocení uživatelů
→ 500 Soubor analytických dat, map a průzkumů

261 – Povrchy parteru

Současný stav

V současnosti je pro povrch chodníkových ploch použita mozaiková řezaná dlažba z krystalických vápenců, dlažba vjezdů je tvořena převážně velkými žulovými kostkami.

Pojížděné plochy komunikací jsou převážně asfaltové.

262 – Návrh

Chodníkové plochy

Materiálový charakter ploch bude zachován a v řešeném prostoru sjednocen. Cíleně tím definujeme jednotný charakter ulic, jakožto významných pražských tříd. Pro povrch chodníkových ploch navrhujeme použití mozaikové dlažby s možností recyklace stávajícího materiálu v místě. Konkrétní vzory budou specifikovány v dalších fázích.

Chodníkové přejezdy, parkovací zálivy a pásy, zvýšené přechody

Pro pojížděné pěší plochy volíme žulovou kostku 10x10 cm v řádkovém kladení. Pro parkovací zálivy navrhujeme použít recyklovanou velkou žulovou kostku (16x16 a 16x24 cm). Barevnost shodnou s barvou chodníkových dlažeb navrhujeme u chodníkových přejezdů, zvýšených přechodů a invalidních a zásobovacích parkovacích míst v úrovni chodníku, stejně jako u parkovacích zálivů.

Rabátka stromořadí

Stromová rabátka jsou umisťována především v pásu parkování z čehož vyplývá jejich rozměrová charakteristika. V základních parametrech jsou navrhována v rozměrech 2 x 2 m, v chodníkových podle místních podmínek. Rabátka budou vymezena úzkým kamenným/betonovým obrubníkem nebo subtilní ocelovou pásovinou. Konkrétní podoba je otázkou architektonického návrhu v dalších fázích projektu.

Nároží

Na většině míst dojde k úpravám křižovatek vysazením chodníkových nároží. Tím je dosaženo zlepšení podmínek pro chodce, dochází ke zkrácení přechodů a ke zpřehlednění prostoru křižovatek. Zvýšené prahy zvyšují bezpečnost chodců a podporují celistvý průběh chodníků. Všechna nároží budou opatřena slepeckými prvky provedenými v kombinaci hladkých kamenných desek a hmatných tvarovek z polymerového betonu.

Vozovka

Materiál vozovky, včetně většiny plochy tramvajových kolejí v ul. Dukelských hrdinů, bude realizován s asfaltovým krytem. Stávající kamenná dlažba ve vozovce je zachována a doplněna v ulici Kamenická. Dále je dlažba doplněna na Letenském náměstí v ose ulice Ovenecké.

Tramvajová trať

V ul. Dukelských hrdinů bude povrch tramvajového pásu realizován ze živičného povrchu - z důvodu stejnosti povrchu pojížděných částí tramvajového tělesa a vozovky. V ulici U Výstaviště není tramvajové těleso běžnou dopravou pojížděné, proto je v západním úseku těleso dlážděné žulovou kostkou a ve východním úseku zatravněné (z důvodu lepšího útlumu hluku podél obytné zástavby a benefitů z hlediska lokálního mirkoklima v ulici).

263 – Požadavky na konstrukce a řešení detailů v dalších fázích

Zvýšené jízdní pásy

Vozovka musí mít už min. 5m před rampou na zvýšený jízdní pás (a pod rampou) zesílenou konstrukci kvůli většímu dynamickému namáhání při přejíždění. Upřesní DUR

Zásobovací stání na chodnících

Konstrukce pod zásobovacími stáními na chodnících musí být dostatečně zesílená (jako vozovka) aby nedocházelo při pojíždění k poškození. Upřesní DUR

Odvodnění na složitých místech

Koncepci odvodnění obecně určí DUR. Zejména ve složitých místech kolem zvýšených jízdních pásů a zvýšených přejezdů mohou být odtokové poměry důvodem k úpravě navrženého řešení (změny musí odsouhlasit IPR Praha)

Hospodaření s dešťovou vodou

Obecně návrh retenci srážkových vod v místě podporuje jako princip. V ulicích Letenského kříže je nutné v DUR prověřit odvodňování do kořenového prostoru nově založených stromořadí. Řešení je zapotřebí konzultovat s arboristou (zda a jakým způsobem je to možné), se správcem kanalizační sítě PVS a.s. a se správcem komunikace - TSK Praha a.s. (Řešení bude v DUR požadováno)

Zakládání Stromořadí

V celém řešeném území je výsadba stromů navržena do prokořenitelných buněk. To znamená provedení výkopu v naznačené hloubce, ploše a objemu, osazení prokořenitelných buněk, vyplnění substrátem před tím, než dojde k vlastní výsadbě a k realizaci povrchů (typicky parkovacích stání.. V realizačním propočtu jsou pro takový postup vyčleněny adekvátní prostředky. Podrobně viz kapitola 270.

270 Stromy a vegetace

271 – Význam uličních stromořadí v městském prostředí

Stromy a další vegetace je důležitým prvkem městského prostředí. Stromy v ulici omezují dopady působení extrémních teplot ve městě, pomáhají příznivému proudění větru, zvyšují vlhkost vzduchu, snižují jeho znečistění prachem, redukují hluk generovaný dopravou, poskytují stín a vytváří příjemnější prostředí v ulici, které dále generuje socio-ekonomický rozvoj prostředí.

Z těchto důvodů je nezbytně nutné věnovat při revitalizaci uličního prostoru dostatečnou pozornost všem aspektům ovlivňujícím vývoj a stav jak stávajících, tak i doplňovaných stromů.

272 – Stanovištní podmínky

Stávající stanovištní podmínky řešené lokality můžeme považovat za obvyklé městské stanoviště, tzn. nepříznivé pro růst stromů. Vlivem dopravního zatížení v ulici dochází především k nadměrnému zhutňování kořenové zóny stromu. Dlouhodobými výzkumy v městském prostředí bylo prokázáno, že zhutněný a obecně nevhodný substrát spolu s nedostatečnou velikostí prokořenitelného prostoru v okolí stromu patří k nejfatálnějším příčinám jejich špatné prosperity či úhynu. Nepropustný materiál v kořenové zóně stromu znemožňuje přirozený vsak vody a vázání půdního vzduchu – v půdě neprobíhají potřebné přirozené půdní procesy, čímž se nerozvíjí kořenový systém a strom stagnuje. Nepropustný substrát v okolí stromu navíc znemožňuje přirozený vsak a případnou akumulaci dešťových vod.

Výrazným limitem v potenciálním prokořenitelném prostoru je vedení sítí technické infrastruktury.

273 – Kompoziční řešení / Druhová skladba

Výběr druhů vychází ze stanovištně vhodných a prověřených taxonů snášející nepříznivé městské podmínky. Velikostně odpovídají zvolené druhy navrženému sponu a celkovému měřítku ulic, resp. umístění stromů od fasád domů. Kompozičně jsou druhy voleny s cílem sjednocení jednotlivých ulic, případně navázáním na existující stromořadí. Habituálně se jedná o taxony s lehkými korunami vytvářející měkký stín, zohledněn je výrazný efekt podzimního zbarvení listů.

Za významné stávající dřeviny považujeme vzrostlé jerlíny ve spodní části ulice Veletržní a nově navržené stromořadí jim přizpůsobujeme. Detailní zhodnocení kvality stávajících stromů bude určeno v následné fázi projektové dokumentace.

Přehled navržených druhů pro jednotlivé ulice:

Veletržní

Gleditsia triacanthos ´Skyline´ (Dřezovec trojtrnný), v rozšířených místech **Sophora japonica** (Jerlín japonský). Dřezovce procházejí takřka souvisle celou ulicí Veletržní s výjimkou rozšířených míst při křížení s ulicí Bubenskou a křižovatky se Strojnickou / U Studánky, kde využíváme volného prostoru pro velkokorunné jerlíny.

Dukelských hrdinů

Robinia pseudoacacia (Trnovník akát). Akáty v základním druhu představují osvědčený druh s jemnou texturou a vzdušnou korunou, charakterově odpovídají historickému prostředí secesních fasád západního průčelí ulice Dukelských hrdinů.

Ovenecká

Tilia cordata ´Greenspire´ (Lípa srdčitá). Navazujeme na pokračování stabilizovaného oboustranného stromořadí z lip v ulici Ovenecká, kultivar lípy srdčité vhodný pro městské prostředí.

Strojnická

Pyrus calleryana ´Chanticleer´ (Hrušeň Calleryana) var. **Liquidambar styraciflua** (Ambroň západní). Krátký úsek ulice Strojnická s menším odstupem od fasád domů doplňujeme stromy menšího měřítka – okrasné hrušně nebo variantně ambroně. Oba druhy s pevnou stavbou koruny, lesklým listem a kontrastním oranžovočerveným podzimním zbarvením oproti žlutému u dřezovců, jerlínů a akátů.

Heřmanova

Alnus cordata (Olše srdčitá) var. **Crataegus lavallei ´Carrierei´** (Hloh Lavallův) var. **Sorbus thuringiaca ´Fastigiata´** (Jeřáb duryňský). Výběr ze tří druhů středně až méně vzrůstných stromů k severním fasádám tak, aby stínění nebylo příliš obtěžující a současně bylo měřítko pokorné k důležitosti Veletržního paláce. Případné doplnění stromů řešeno v koordinaci s konečnými úpravami ulic v souvislosti s plánovanou rekonstrukcí Veletržního paláce.

274 – Technologie založení

Vlastní výsadba stromu zahrnuje použití mnoha technologií vylepšující nepříznivé městské stanovištní podmínky a spolu s kvalitní následnou rozvojovou a udržovací péčí jsou předpokladem založení zdravého a dlouhověkého stromořadí.

Významnou technologickou inovací pro zásadní vylepšení stanovištních podmínek je realizace velkých prokořenitelných prostorů v okolí stromů s použitím tzv. prokořenitelných buněk.

Nová stromořadí budou vysazena do výsadbových pásů s prokořenitelným prostorem o celkovém objemu cca 14 m3 / 1 strom. Objem vlastní výsadbové jámy předpokládáme cca 3 m3, objem prokořenitelných prostorů v prokořenitelných buňkách cca 11 m3 na 1 strom.

Základní navržená vylepšující technologická opatření jsou:

- velký objem základní výsadbové jámy s navazujícím prokořenitelným prostorem v podélném směru ulice – propojené souvislé pásy mezi jednotlivými stromy pod zpevněnými povrchy o šířce 1,8 m
- použití prokořenitelných modulů renomovaného světového výrobce s dlouhodobými zkušenostmi a pozitivními výsledky při použití této technologie
- 100% výměna půdy ve všech výsadbových jámách včetně prokořenitelných prostorů
- použití speciálních pěstebních substrátů ve dvou vrstvách
- dostatečné odvodnění výsadbových jam (dle aktuálního stavu podloží případné provedení odvodňovacích vrtů)
- aplikace ektomykorhizních přípravků do pěstebního substrátu (typu Symbivit)
- aplikace půdních kondicionerů do pěstebního substrátu (typu TerraCottem)
- provzdušňovací a závlahové sondy
- ochrana povrchu stromové mísy proti zhutňování – ochranná samonosná mříž nebo mlatový propustný povrch
- trvalá ochrana kmene proti mechanickému poškození
- pevný lem stromových mís uložený do betonového lože
- ochrana kmene v prvních letech po výsadbě nátěrem (typu Arboflex)
- výběr kvalitního rostlinného materiálu z klimaticky obdobné oblasti
- předepsaná kvalitní rozvojová a výchovná péče po dobu 5ti let a následná udržovací péče

Při výsadbě stromů v ulicích budou dodržovány následující normy:

- ČSN 83 9011 Technologie vegetačních úprav v krajině – Práce s půdou
- ČSN 83 9021 Technologie vegetačních úprav v krajině – Rostliny a jejich výsadba
- ČSN 83 9041 Technologie vegetačních úprav v krajině – Technicko-biologické způsoby stabilizace terénu
- ČSN 83 9051 Technologie vegetačních úprav v krajině – Rozvojová a udržovací péče o vegetační prvky
- ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích
- ČSN 46 4902 Výpěstky okrasných dřevin – Společná a základní ustanovení

Kvalita rostlinného materiálu – výpěstky odpovídající 1. třídě jakosti dle ČSN 46 4902 Výpěstky okrasných dřevin – listnaté stromy, skupina kmenné tvary stromů, zapěstovány jako alejové s průběžným terminálem, doporučený obvod kmene 16-18 cm.

275 – Specifikace prokořenitelných systémů

Princip prokořenitelných prostorů s využitím prokořenitelných buňek pod zpevněnými povrchy pracuje s moduly o rozměru 120x60x40 cm ve dvou řadách nad sebou. Strukturální půdní buňky z polypropylénu (PP) jsou vyztuženy skelnými vlákny a jsou 100 % recyklovatelné. Modulární systém zajišťuje všestranné použití, pásy pod parkovacími stáními navrhujeme o šířce 1,8 m.

Tento jednoduchý systém instalovaný pod zpevněné povrchy v okolí stromu zaručuje dostatečně velký prostor pro růst kořenů a současně trvalý přístup tak důležitého půdního vzduchu spolu s potřebnými živinami. Díky pevným modulovým konstrukcím je navíc možné bezprostřední okolí stromu využít např. pro parkování, aniž by docházelo ke zhutňování půdy. Systém má také velkou kapacitu pro zadržování přebytečné dešťové vody (+/-25 %).

Certifikovaný systém strukturálních prokořenitelných buněk bude kompletně dodán od renomovaného světového výrobce (ref. Greenmax / Silva). Systém jako celek bude kompletně realizován dle montážních listů a předpisů výrobce a současně bude zhotovena prováděcí projektová dokumentace.

Použití tohoto inovativního systému umožňuje vedení vybraných sítí technické infrastruktury do sebe integrovat. Navrhovaný systém současně chrání danou síť před poškozením při výkopových pracích jiných subjektů.

276 – Rozvojová a udržovací péče

Rozvojová a udržovací péče o vysazené stromy se bude řídit normou ČSN 83 9051 Technologie vegetačních úprav v krajině – Rozvojová a udržovací péče o vegetační prvky. Rozvojová a udržovací péče bude v následující projekční fázi navržena pro nově vysazené dřeviny na období 60ti měsíců (5ti let) od realizace výsadby stromořadí a bude zajištěna výhradně odbornou zahradnickou firmou. Intenzivní, pravidelná a kvalitně prováděná rozvojová a udržovací péče je spolu s kvalitní realizací díla předpokladem zdárné prosperity stromořadí.

Dlouhodobým pěstebním cílem stromořadí je vytvořit co nejméně závislý systém na udržovací péči v kontextu podmínek velice nepříznivého městského prostředí pro růst stromů. Navržená rozvojová a udržovací péče je však nezbytnou součástí zdravého vývoje stromořadí.

277 – Bilance

Počet navrhovaných stromů:

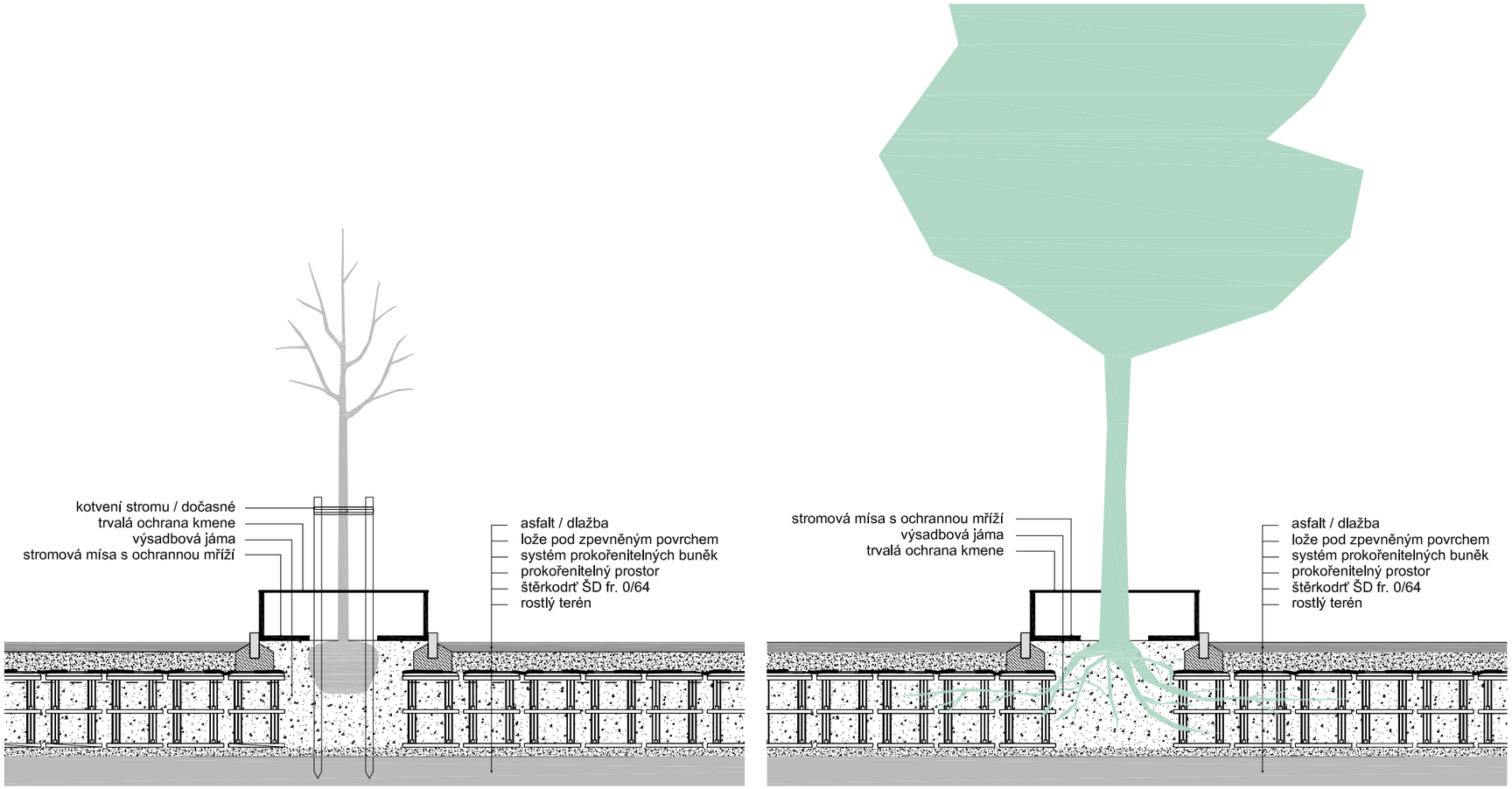
- Veletržní – Gleditsia triacanthos ´Skyline´ (81 ks) a Sophora japonica (18 ks).
- Dukelských hrdinů – Robinia pseudoacacia (24 ks).
- Ovenecká – Tilia cordata ´Greenspire´ (4 ks).
- Strojnická – Pyrus calleryana ´Chanticleer´ var. Liquidambar styraciflua 23 ks.
- U Výstaviště - Quercus Robur (38 ks)
- (+ Heřmanova - nezapočítáno (doporučení) Alnus cordata var. Crataegus lav.´Carrierei´ var. Sorbus th. ´Fastigiata´ (6 ks).

Celkem navržených stromů: 188 ks.

278 – Odhad realizačních nákladů

Cenová kalkulace představuje odhad realizačních nákladů na kompletní výsadbu 1 stromu o obvodu kmene 16-18 cm se zhotovením prokořenitelných prostorů o celkovém objemu 14 m3 s použitím systému prokořenitelných buněk o počtu 36 ks a dodávkou ochranných prvků v podobě pochozí mříže / chráničky kmene.

Cena neobsahuje likvidaci ani realizaci okolních povrchů, kácení stávajících stromů a následnou 5-ti letou udržovací péči.



OBR 270.1 **Schéma prokořenitelných systému a způsobu založení stromů**

279 – Příklady vybraných druhů

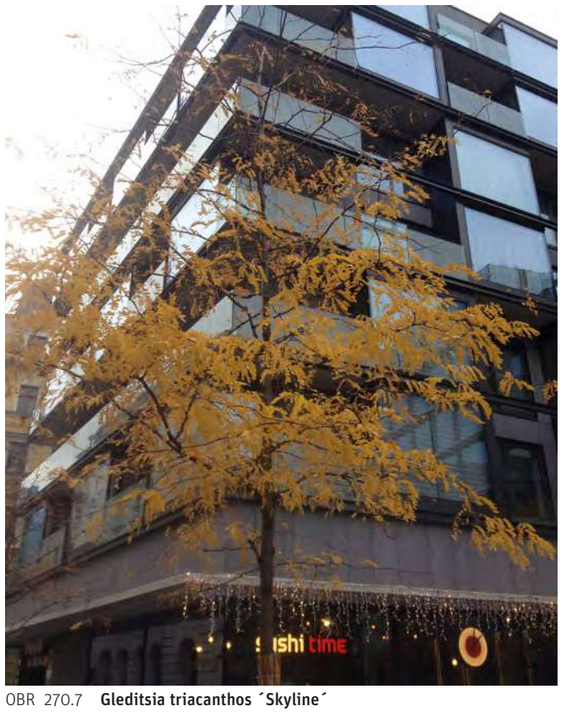
OBR 270.2 **Gleditsia triacanthos ´Skyline´**

OBR 270.3 **Gleditsia triacanthos ´Skyline´**

OBR 270.4 **Gleditsia triacanthos ´Skyline´**

OBR 270.5 **Gleditsia triacanthos ´Skyline´**

OBR 270.6 **Gleditsia triacanthos ´Skyline´**



OBR 270.7 **Gleditsia triacanthos ´Skyline´**

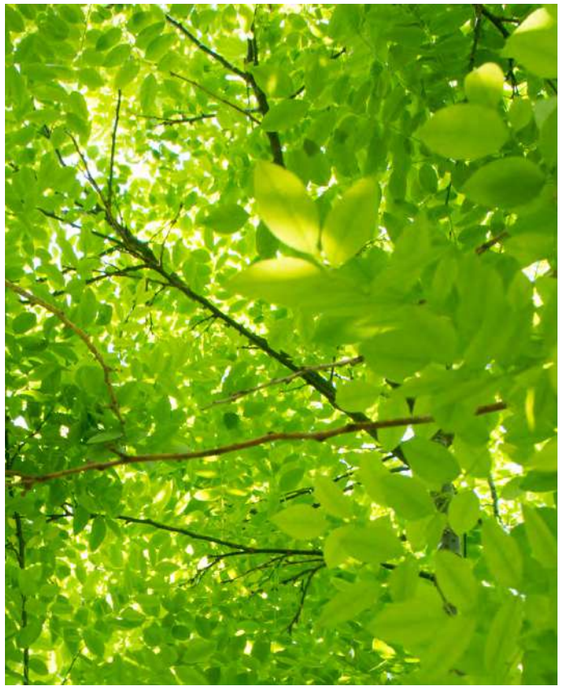
OBR 270.8 **Gleditsia triacanthos ´Skyline´**

OBR 270.9 **Gleditsia triacanthos ´Skyline´**

OBR 270.10 **Sophora japonica**

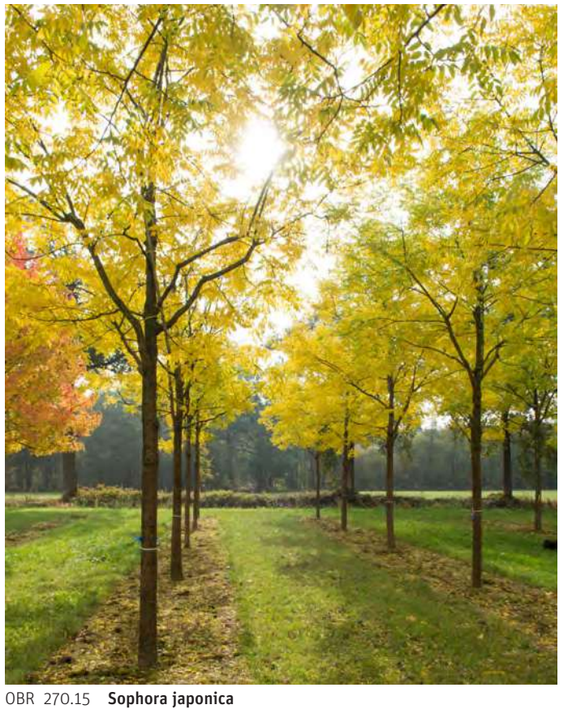
OBR 270.11 **Sophora japonica**

OBR 270.12 **Sophora japonica**



OBR 270.13 **Sophora japonica**

OBR 270.14 **Sophora japonica**



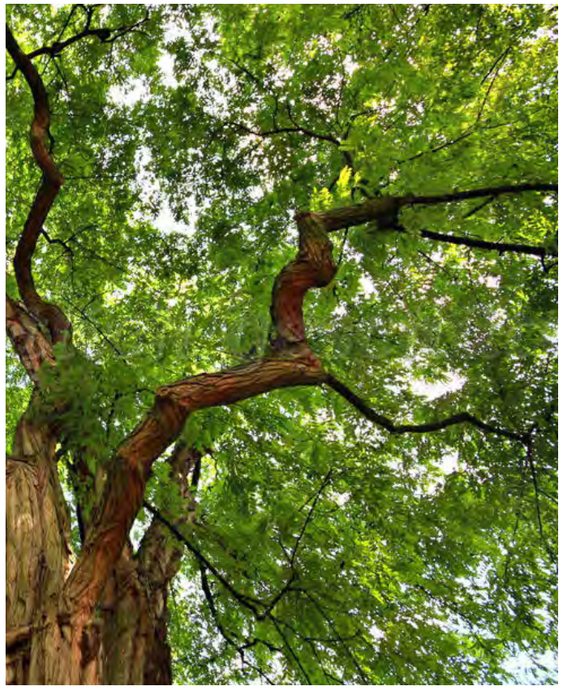
OBR 270.15 **Sophora japonica**

OBR 270.16 **Sophora japonica**

OBR 270.17 **Sophora japonica**

OBR 270.18 **Robinia pseudoacacia**

OBR 270.19 **Robinia pseudoacacia**



OBR 270.20 **Robinia pseudoacacia**

OBR 270.21 **Robinia pseudoacacia**

OBR 270.22 **Robinia pseudoacacia**

OBR 270.23 **Robinia pseudoacacia**

OBR 270.24 **Robinia pseudoacacia**

OBR 270.25 **Robinia pseudoacacia**

OBR 270.26 **Tilia cordata ´Greenspire´**

OBR 270.27 **Tilia cordata ´Greenspire´**

OBR 270.28 **Tilia cordata ´Greenspire´**

OBR 270.29 **Tilia cordata ´Greenspire´**

OBR 270.30 **Tilia cordata ´Greenspire´**

OBR 270.31 **Tilia cordata ´Greenspire´**

OBR 270.32 **Tilia cordata ´Greenspire´**

OBR 270.33 **Tilia cordata ´Greenspire´**

OBR 270.34 **Pyrus calleryana ´Chanticleer´**

OBR 270.35 **Pyrus calleryana ´Chanticleer´**

OBR 270.36 **Pyrus calleryana ´Chanticleer´**

OBR 270.37 **Pyrus calleryana ´Chanticleer´**

OBR 270.38 **Liquidambar styraciflua**

OBR 270.39 **Liquidambar styraciflua**

OBR 270.40 **Liquidambar styraciflua**

OBR 270.41 **Liquidambar styraciflua**

280 Umění na veřejných prostranstvích ; Aktivity, vybavení ulice a mobiliář

↗ Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. IPR Praha, 2014.

281 Umělecké intervence a význam veřejných prostranství

Veřejná prostranství jsou velmi často mimo zajišťování každodenních funkcí také nositelem významů, které se velmi těsně vážou k historii konkrétních míst, a hrají důležitou roli v kulturním vývoji města. Často zůstávají významy skryty a jejich objevení, odhalení a akcentování může velmi zásadním způsobem posunout způsob vnímání jednotlivých prostranství a posílit jeho jedinečnost, zapamatovatelnost a identitu. Vhodným prostředkem pro odhalování významů jsou umělecké intervence na veřejných prostranstvích. Není rozhodující, jestli dočasné nebo permanentní, zda mají komemorativní účel , nebo nikoliv.

V ulicích Letenského kříže tkví značný potenciál rozvoje v oblasti uměleckých intervencí a odhalování či vnášení významů. Prvním předpokladem je určitá institucionální systematická podpora. Městská část Praha 7 pod titulem Art District 7 koncentruje různé hráče, propojuje různé aktivity a systematicky se zasazuje o vytvoření podmínek pro kulturní akce a výtvarné intervence na veřejných prostranstvích. Veletržní palác je domovem sbírek moderního umění Národní galerie ČR. Další důležitou institucí je Památník Šoa Bubny, který rozvíjí budovu bubenského nádraží a tematizuje i jeho okolí.

Koncepční studie konstatuje potřebnost uměleckých intervencí na veřejných prostranstvích a v souladu se strategickými a metodickými programy MHMP (např. připravovaný program 2% na umění) považuje za klíčové přinášet na veřejná prostranství kvalitní umělecké intervence. IPR Praha formuloval draft tohoto programu. Klíčovými body jsou stabilní financování, transparentní výběr soutěžemi, atraktivita soutěží v mezinárodním měřítku, odbornost a nezávislost poroty.

Protože kvality intervencí je možné dosáhnout pouze za předpokladu transparentního výběru díla nebo tvůrce vysoce odbornou nezávislou porotou (odbornost a nezávislost je prevencí rozmisťování politického a jiného kýče) a zajištěným financováním).

Studie se snaží tyto systémové snahy města podpořit, přestože není nikterák konkrétní. V odhadu realizačních nákladů na obnovu prostranství ulic Letenského kříže jsou vyhrazeny prostředky na umělecké intervence. V kapitole 290 Etapizace, koordinace iniciace je prezentováno libreto k potenciální intervenci v oblasti bývalých Radiotrhů (křižovatka Veletržní - Duk. hrdinů)

OBR 280.1 **Krištof Kintera - Bike to heaven**
Dukelských hrdinů x Nábřeží kapitána Jaroše

282 Aktivity ve veřejném prostoru a vybavení ulic - východiska

Aktivity ve veřejném prostoru jsou naprosto klíčové pro celkové vnímání ulice a života v ní. Jak vyplynulo z průzkumů, pro většinu uživatelů je dnes především ulice Veletržní pouze průchozí ulicí, nikoli cílovým místem. Jedním z důvodů je nízká pobytová kvalita veřejného prostranství, která je daná také mj. neuspokojivým stavem vybavení.

Navržené úpravy ulice budou mít potenciál nabízet dobré podmínky pro pobytové aktivity. Jak je patrné nejen ze zahraničních příkladů (Kodaň, Vídeň, New York a další), i důležitou dopravní tepnu v centru města lze adaptovat vhodnou úpravou uspořádání prostoru, novým dlážděním chodníků a osazením kvalitního mobiliáře. Ulice Veletržní a Dukelských hrdinů by se v tomto směru měly stát místem setkávání obdobně jako další prostranství Letné, vybízet k různorodým aktivitám od prostého procházení se, posedávání, nakupování, až po spontánní kulturní a společenské akce. Vybavenost ulice velkou měrou tyto aktivity podporuje, podmiňuje setrvání lidí v prostoru a utváří atraktivní ulici přívětivou ke všem kategoriím uživatelů.

Současný stav mobiliáře je však obecně nevyhovující. Stávající rozmístění i vizuální hodnota prvků neodpovídají cílovému charakteru reprezentativních městských tříd. Většina účastníků komunitních vycházek a komunitního mapování negativně hodnotila kvalitu designu i nesladěnost mobiliáře.

283 – Proces návrhu mobiliáře v Koncepční studii a v navazujících fázích

Koncepční studie je první fází procesu postupné rekonstrukce a kultivace prostoru Letenského kříže, proto předkládá celkový názor na potřebné vybavení ulice a pro veškerý mobiliář stanovuje základní principy a pravidla, které je zapotřebí respektovat a rozpracovávat v dalších fázích přípravy. Koncepční studie v této fázio neřeší konkrétní design ani přesné rozmístění jednotlivých prvků mobiliáře. V dalších fázích procesu přípravy projektu bude tato vrstva ulice rozpracována a zpřesněna. Bude navrženo rozmístění konkrétních prvků a vybrán design mobiliáře, např. formou tzv. „design manuálu“ pro Letenský kříž.

Prvky budou vybrány buď soutěží o návrh specifické sady pro daný prostor, nebo výběrem výrobků dostupných na trhu, případně kombinací obojího. V případě existence připravovaného katalogu pražského městského mobiliáře, lze v návrhu vycházet i z tohoto katalogu.

Rekonstrukce ulic „Letenského kříže“ by měla zajistit základní vybavení ulice a úpravy fyzického prostředí prostoru, což v důsledku bude mít druhotně i pozitivní efekt na kvalitu obsahu i formy u uličního parteru. Aktivní péče o pobytovou kvalitu ulice by však tímto neměla skončit. V dalších fázích, v návaznosti na Koncepční studii a samotný projekt revitalizace, by proto měla být vypracována koncepce oživení a užívání, obdobně jako existují podobné materiály k významným městským třídám v zahraničí (např. Strøgmanual pro významné ulice centra Kodaně).

Koncepce iniciačního charakteru, vytvořená za aktivního přispění místních samospráv, stakeholderů a dalších subjektů včetně veřejnosti, by měla sloužit (zejména v organizační rovině) jako podklad pro rozhodování o dalších vrstvách, které vedou ke zvýšení kvality života v ulici (např. umění na veřejných prostranstvích, nástroje lokální správy a údržby apod.). Mohou zde být definována další pravidla nad rámec projektu rekonstrukce, jako např. typografický manuál vývěsních štítů provozoven v ulici, koncepce řešení restauračních předzahrádek, pravidla pro zábory a využívání prostoru ulice, pravidla pro reklamu, návrh informačního a orientačního systému apod. Koncepce by se měla stát zásobárnou námětů, zdrojem inspirace, např. motivovat ke vzniku architektonického průvodce apod. Měla by být živým dokumentem, pravidelně aktualizovaným na základě zpětné vazby a konrétních vyvstalých potřeb.

284– Základní principy návrhu prvků vybavení a mobiliáře

Umísťování prvků do pásu stromořadí

Prvky mobiliáře obecně by neměly vytvářet prostorovou a vizuální bariéru. V případě obou ulic je proto navrženo běžné vybavení umísťovat zejména na rozšířená nároží, kde vzhledem k nutnosti zajištění rozhledových úhlů, vzniká prostor pro umisťování základního mobiliářového vybavení ulice.

Jednotný vizuální styl

Mobiliář by, jako jednotící prvek, měl mít v celé délce ulice jednotný vizuální styl. To znamená, že všechny prvky mají vůči sobě být designově příbuzné – materiálově, barevně atd. Povrchová úprava všech kovových povrchů prvků mobiliáře a technické infrastruktury by měla být totožná, provedená v tmavě šedé barvě RAL 7021 ↗ Manuál, 2014.

Musí být kladen důraz na kvalitní podobu prvků, jak z hlediska estetického a praktického, tak z hlediska snadné údržby a odolnosti. Obecně všechny prvky mobiliáře musí být navrženy z kvalitních a trvanlivých materiálů dlouhodobě zachovávajících svůj vzhled tak, aby byly důstojné pro celoměstsky významnou městskou třídu. Utilitární vybavení, jako např. odpadkové koše nebo skříně dopravní infrastruktury, na sebe nesmí upozorňovat křiklavým nebo atypickým designem, jejich kvalita spočívá v jednoduchosti a účelnosti a uměřenosti.

285 – Okruhy mobiliáře a vybavení pro ulice Letenského kříže

Definovat, jaký mobiliář je pro Letenský kříž potřeba, znamená také definovat, co by obecně nemělo chybět pražským městským třídám obdobného významu. Projekt rekonstrukce Letenského kříže může být v tomto ohledu chápán i jako určité nastavení standardu.

Na základě analýzy stávajícího stavu a potřeb uživatelů pro cílový stav navrhujeme níže jmenované prvky vybavení, které pro přehlednost třídíme podle společných vlastností do několika okruhů (balíčků): základní sada mobiliáře, mobiliář tramvajových zastávek, technické prvky a další vybavení. → OBR 280.11 Shrnující schéma navržených okruhů základního vybavení

Pro jednotlivé okruhy a jejich prvky stanovujeme základní principy, které vycházejí ze zásad shrnutých v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl.m. Prahy ↗ Manuál, 2014.

Základní sada vybavení a mobiliáře

– Lavičky (sedací mobiliář)

Drtivá většina uživatelů všech kategorií bez rozdílu si během participativních setkání a v dotaznících stěžovala na nedostatek laviček. Mobiliář k sezení je důležitý zejména pro starší občany nebo uživatele s omezenou schopností pohybu, kteří si během pohybu po ulici potřebují na chvíli odpočinout. Z obdobných důvodů zdůrazňovali přínos laviček v ulici i rodiče s dětmi.

Pro sedací mobiliář kromě obecných pravidel platí zejména zásada jejich přednostního umísťování v místech se zvýšeným pobytovým charakterem, v místech odkud je pěkný výhled nebo v blízkosti zastávek veřejné dopravy a zdrojů aktivit (městská knihovna, škola, úřad, samoobsluha), kde si lidé při čekání rádi posedí, srovnají nákup, sní svačinu nebo se jen tak během procházky zastaví a pozorují okolní ruch. Vhodná je však určitá pravidelnost tak, aby nevznikaly dlouhé hluché úseky, kde není kam se posadit.

Velmi problematicky se jeví kvalita stávajících laviček. Z velké části se jedná o robustní reklamní lavičky opatřené plakátovací plochou. Uživatelé si stěžují na jejich nízkou estetickou kvalitu, nevyužívají je, protože jsou nepohodlné nebo z obav, že se přilepí či znečistí od opěrky určené pro reklamní plakáty.

Tyto lavičky by měly být odstraněny a nahrazeny novými. Lavička pro Letenský kříž by měla být vybrána či navržena ve dvou variantách téhož typu – s opěradlem a bez opěradla podle charakteru konkrétních míst.

– Odpadkový koš

Nové koše budou rozmístěny pravidelně v dostatečném počtu. Veškeré stávající nevyhovující koše budou nahrazeny jedním novým typem. Doporučujeme osadit část nových košů ve variantě pro tříděný odpad (papír, plast, směs).

– Stojan na kola

Vzhledem k navrženým úpravám uspořádání ulic i k obecným trendům vedoucím k častějšímu pohybu po městě na kole, lze předpokládat vyšší nárůst cyklistů. Cyklostojany by měly být standardem především před institucemi, školami a kulturními zařízeními, v blízkosti přestupních uzlů veřejné dopravy, zejména u stanic metra a také tam, kde je živý parter – v blízkosti frekventovaných obchodů, u restauračních zařízení apod.

V uličním prostoru by měly být především v nárožních polohách umisťovány samostatné jednoduché stojany typu „U“ tak, aby i s připoutaným kolem neutvářely bariéru pro pěší pohyb. S výhodou lze umísťovat stojany na kola do rozšířených ploch v šířce parkovacího pásu, toto řešení však nesmí zamezit dobré viditelnosti chodce vyčkávajícího na přechodu.

V místech rozšířeného chodníku nebo v místech s vysokou koncentrací dějů a aktivit, je vhodné osazovat stojanů více, případně prostorově úspornější sdružené stojany pro větší počet kol. Stojan by měl splňovat základní požadavky – např. musí být bezpečný, vyhovovat všem standardním typům jízdním kol, kolo se musí dát ke stojanu snadno zamknout.

– Pítko a kašna

Pítko má opodstatnění především v letních měsících jako zdroj pitné vody a osvěžení. V rámci prostoru Letenského kříže by mělo být pravidelně rozmístěno několik pítek, primárně v rozšířených pobytových plochách, případně v rámci stromořadí v místech se zvýšenou koncentrací dějů a aktivit – např. tam, kde je živý parter, a kde tak vzniká vyšší poptávka po jejich užití.

Vodní prvky jako jsou kašny či fontány přináší osvěžení a pomáhají dotvářet pobytový charakter a reprezentativní atmosféru veřejného prostranství. Vhodné umístění může být v místech rozšíření ulice nebo v navazujících plochách náměstí, parků nebo i hřbitova.

– Zábradlí a sloupky

Uživatelé shledávají současné bariéry v podobě dopravně-bezpečnostního zábradlí jako nevyhovující a obtěžující. Převážně se shodovali, že pokud zábradlí chybí, je tomu lépe než naopak, negativně jsou uživateli často hodnocena i z estetických důvodů.

Vzhledem k tomu, že jedním ze základních cílů studie je zvýšení kvality a bezpečnosti pěšího pohybu a posílení pobytových kvalit ulice, budou zábradlí, ale i další zábrany podél chodníků nahrazena novým bezpečnějším uspořádáním uličního profilu.

Pozice sloupků zamezujících vjezdu automobilů na chodník jsou ve studii naznačeny pouze schématicky, konkrétní pozice a rozsah bude podrobně specifikován v dalších fázích projektu. Cílem použití je především jasné vymezení zásobovacích parkovacích stání a zamezení vjezdu automobilů přes snížená nároží křižovatek u přechodů, kde hrozí nelegální najíždění automobilů na chodníkové plochy. Sloupky by měly střídmosti designu a barevností (RAL 7021) korespondovat s ostatním mobiliářem.

Vybavení tramvajových zastávek

Vybavení zastávek v podobě označníků, zastávkových přístřešků, případně elektronických infopanelů a automatů na jízdenky bude použito standardní užívané v celé Praze.

Stávající přístřešky budou přesunuty do nových poloh, případně nahrazeny novými. Tramvajové zastávky, kde dosud přístřešky chybí, budou dovybaveny shodnými typovými přístřešky. V rámci další přípravy je třeba dojednat podmínky umístění a financování s dodavatelem stávajících přístřešků.

V konkrétních situacích je třeba rozmístit prvky zastávky vůči sobě, vůči prostorovému uspořádání a dalším prvkům ulice tak, aby nevytvářely prostorové bariéry a aby se člověk v místě snadno zorientoval. Detailní umístění přístřešků bude předmětem dalších fází přípravy projektu.

Technické prvky

Design prvků technické infrastruktury by měl korespondovat s celkovým charakterem veřejného prostranství. V případě nadzemních prvků infrastruktury vždy platí z hlediska kvantity, velikosti a výraznosti pravidlo „čím méně, tím lépe“.

Klíčové principy (podrobněji rozvedené v ↗ Manuál, 2014) jsou proto:

- sdružovat sloupy trakčního vedení s osvětlením
- sdružovat obslužné skříně technické a dopravní infrastruktury do jednoho „zastřešujícího“ objektu umístěného do pásu stromořadí v ose ostatních prvků tak, že nenarušují kompozici ulice, ani nebrání v jejím plnohodnotném využívání.
- zachovat stávající převěsná svítidla (ulice Veletržní)

– Veřejné osvětlení

Prvkem technické infrastruktury, který výrazně ovlivňuje výsledný architektonický výraz a celkovou atmosféru ulice, je veřejné osvětlení. Spoluprací architekta (projektanta) a světelného technika by v navazující fázi projektu měla vzniknout odborná studie osvětlení, která zhodnotí stávající a navrhne nové rozmístění a typy svítidel (barva a intenzita osvětlení) pro navrhované prostorové uspořádní uličního prostoru.

Rovněž nezbytné je zajistit koordinaci studie osvětlení s projektem RTT tak, aby mohlo optimálním rozmístěním dojít ke sdružení sloupů trakčního vedení a osvětlení. Předmětem studie osvětlení by měl být i nový design svítidel, který bude odpovídat charakteru významných městských ulic a designově korespondovat s ostatními prvky. Kromě základních dvou řad svítidel po obou stranách ulice, by v místech s pobytovým potenciálem mělo být doplněno sekundární osvětlení pěšího prostoru, které zajistí dostatečné osvětlení

OBR 280.2 **Lavičky jako základní prvek vybavení obchodní třídy**
Charakter mobiliáře obdobného veřejného prostranství (Mariahilferstrasse, Vídeň).

širokých chodníků a přívětivou, bezpečnou atmosféru. Důležité je rovněž zajistit, aby se při návrhu osvětlení uličního prostoru co nejvíce eliminovalo světelné zatížení obytný místností přilehlých domů.

Další vybavení

– Kontejnery na tříděný odpad

V další fázi je třeba zvážit nahrazení stávajících plastových nádob podzemními kontejnery.

– Pouliční hodiny

Pouliční hodiny by v daných ulicích neměly chybět. Hodiny by měly být umístěny především v důležitých uzlech, křižovatkách, v blízkosti tramvajových zastávek.

– Telefonní budky

Počet veřejných telefonních automatů je nutné revidovat z hlediska jejich potřebnosti. Stávající by měly být v rámci rekonstrukce z prostorových důvodů odstraněny, vznikne-li potřeba osadit nové, budou v další fázi projektu vytipována konkrétní umístění.

– Plakátovací sloupy a prvky pro reklamu

V rámci koncepční studie nejsou navrhovány žádné nové prvky pro reklamu. Konkrétní prvky, jako např. veřejné plakátovací plochy, mohou být donavrženy v dalších fázích projektu jako specifický prvek. Koncepční studie respektuje celkový počet stávajících reklamní prvky v podobě city-lightů JCDecaux. U některých těchto prvků bude dílčím způsobem upravena jejich poloha v závislosti na změně prostorového uspořádání uličního prostoru tak, aby v novém uspořádání nevytvářely bariéry a byly vhodně zakomponovány do konkrétního místa. Možnosti konkrétního umístění a technických opatření musí být v dalších fázích přípravy projednány s vlastníkem a sprvávcem prvků.

– **Restaurační předzahrádky**

Předzahrádky restaurací a kaváren jsou indikátorem pobytové kvality, rozšiřují možnosti trávení času ve městě a přirozeně zabydlují ulici. V rámci koncepční studie jsou navrženy tyto možnosti, jak a kam lze předzahrádky umísťovat vzhledem k prostorovým limitům chodníku. Je potřeba zajistit, aby restaurační předzahrádky nevytvářely bariéru v pohybu nevidomých osob. Současně je nevhodné ohrazování či vyvyšování předzahrádek na pódia, neboť je tím omezena přístupnost a celkový rozměr předzahrádky se tím zpravidla zvětší na úkor chodníku. ↗ Manuál, 2014, kapitola C.2.1.

Téma restauračních předzahrádek včetně detailnějšího řešení možností instalace předzahrádek, nastavení jasných pravidel apod. může být rozpracováno za účasti aktivních partnerů z řad místních provozovatelů restaurací a kaváren v rámci koncepce oživení a užívání. Dle respondentů z řad podnikatelů je v současnosti v této věci těžké se orientovat v předpisech a požadavcích památkové ochrany. Zároveň jsou ve větším využití předzahrádek limitující vysoké poplatky za zábor plochy chodníků. V současné době neexistuje žádný standardizovaný typ předzahrádek nebo jasné podmínky tvorby předzahrádek, které by umožnily jejich častější umisťování v prostoru.

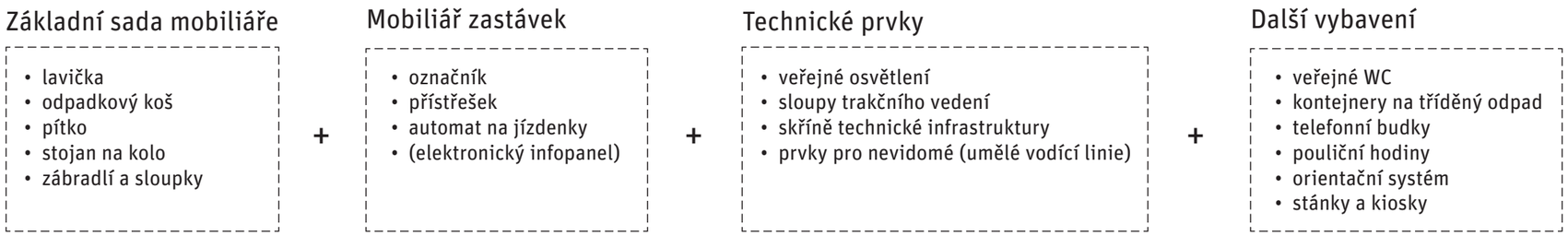
– **Orientační systém**

rozhodně patří k faktrům, které zvyšují kvalitu ulice i celé přilehlé lokality. Náleží k tzv. „měkkým“ úpravám, které lze realizovat také dodatečně po skončení procesu rekonstrukce ulice jako takové. Orientční systém může sám o sobě být uměleckou intervencí.

285 – Specifická místa

V prostoru Letenského kříže jsou místa atypická k základnímu uspořádání ulice – rozšíření pěšího prostoru s vyšším pobytovým potenciálem, který je v současnosti nevyužitý, např. křížení ulic Veletržní a Strojnická.

Mohou být vybavena standardním mobiliářem společným pro celou ulici, ale vzhledem k tomu, že se jedná víceméně o autonomní prostory, je možné tuto jejich vlastnost dále rozvíjet a přistoupit zde k výraznější intervenci. Tato místa mohou akcentovat své okolí, stát se signifikantním a vyhledávaným místem setkávání, orientačním bodem. Proto je lze je osadit např. pobytovým mobiliářem se specifickým designem, alternativními či nadstandardními prvky vybavení, navrženými přímo pro konkrétní místo. Specifické vybavení však musí vycházet z architektonického návrhu řešení konkrétního místa ve vztahu k celkovému uspořádání ulice. Utilitární prvky vybavení (koš, sloupek, zábradlí, technické prvky) by však měly zůstat stejné pro celou ulici, nesmí být ani v těchto místech zdůrazňovány.



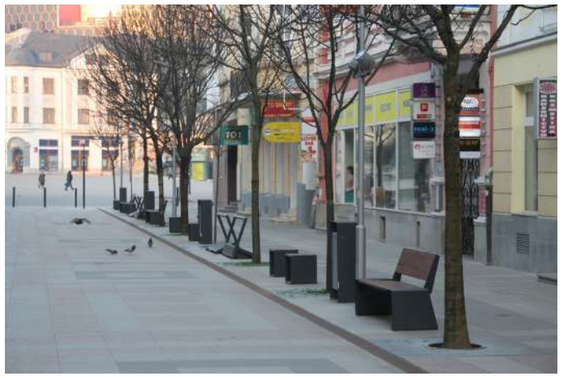
OBR 280.6 **Shrnující schéma navržených okruhů základního vybavení, které vytvoří objektové zázemí ulic Letenského kříže**

286 – Mimořádná bezpečnostní opatření na veřejných prostranstvích

V rámci či v těsném sousedství řešeného území existuje několik míst, která mohou představovat z hlediska ochrany občanů riziko, zejména kvůli předpokládané vysoké koncentraci návštěvníků a potenciální horzbě najetím do davu. Tato místa budou ochráněna permanentně a stavebně tak, aby v budoucnu nevyžadovala rozmisťování nevzhledných mobilních betonových bariér.

Standardními prostředky plošně používanými v celém řešeném území pro zvýšení bezpečnosti je zkvalitnění veřejného osvětlení, instalace sloupků zabraňujícím najetí na chodník a doplnění kamerového systému.

Návrh se detailněji věnoval pouze prostoru vstupu do Stromovky a do Výstaviště, jehož ochrana proti najetí počítá s osazením nepřerušované řady sloupků podél chodníkové obruby, z nichž bude několik zajížděních (automatických - na dálkopvé ovládání) tak, aby složky IZS mohly v případě zásahu vjet kam bude potřeba. Prostor výstaviště budou snímat ca 3 nové kamery (zastávka tram, předprostor zleva, předprostor zprava). Detailně bude řešeno v DUR



OBR 280.3 **Prvky mobiliáře a sloupy osvětlení umístěné v ose stromořadí (Žilina, Slovensko)**

OBR 280.4 **Stojany na kola typu „U“ umístěné v pásu stromořadí (Grenoble, Francie)**

OBR 280.5 **Přehlednost a soulad různých typů aktivit v ulici díky dobře navrženému uspořádání prostoru (Vídeň, Rakousko)**

291 NÁVRH ETAPIZACE

291.1 ETAPA I Dukelských hrdinů - U Výstaviště

291.2 ETAPA II Veletržní

291.3 ETAPA III Strojnická

292 ZNÁMÉ ZÁMĚRY - KOORDINACE

292.K1 Modernizace železnice Praha Bubny - Praha Výstaviště

292.K2 Vstup do Výstaviště

292.K3 Vstup do Stromovky

292.K4 OC Letná

292.K5 Apartmánový dům/hotel

292.K6 Výstaviště - zóna 5.8 parkoviště u sportovní haly

292.K7 Rekonstrukce Veletržního paláce

293 NÁVRH INICIACE ZÁMĚRŮ

293.i1 SSZ 7.129 Strossmayerovo nám

293.i2 Okolí železniční estakády

293.i3 Náměstí před OC Letná

293.i4 Radiotrh - umělecká intervence

290 / Etapizace, koordinace a iniciace záměrů

291.1 ETAPA I - Dukelských hrdinů, U Výstaviště

Popis etapy I:

Etapa I zahrnuje úpravy ulice Dukelských hrdinů a U Výstaviště. Z řešeného území ulic Letenského kříže jde o ulice, kude je vedena tramvajová trať. Výhledově by tato etapa měla obsahovat ještě přestavbu křižovatky Strossmayerovo nám. až bude dosažena shoda nad koncepcí přestavby (studie se křižovatce věnuje ve skicách níže v kapitole iniciace 293.i1).

Stěžejní (infra)strukturou etapy je tramvajová trať. Přirozeným klíčovým investorem etapy je Dopravní podnik hl. města Prahy, u nějž by se měla sjednotit minimálně kompletní projektová příprava etapy a hlavní část realizace (proces realizace popíše projektová dokumentace)

Územní členění etapy:

- Dukelských hrdinů - mezikřižovatkový úsek Strossmayerovo nám - Veletržní
- SSZ 7.130 Veletržní x Dukelských hrdinů
- Dukelských hrdinů - mezikřižovatkový úsek Veletržní - Strojnická
- SSZ 7.133 Dukelských hrdinů - U Výstaviště x Strojnická
- Nájezd do smyčky Stromovka (případně úprava smyčky Stromovka)
- U Výstaviště - mezikřižovatkový úsek Strojnická - Bubenská
SSZ 7.171 U Výstaviště x Bubenská

Tematicky lze členit etapu na:

- Tramvajovou trať (kolejové vedení, trakční vedení, signalizace a zabezpečení, nástupiště zastávek, vybavení zastávek, WC pro řidiče tram)
- Přeložky a úpravy podzemní ho vedení technické infrastruktury
- Stromořadí a prvky zelené infrastruktury (retence vody)
- Povrchy chodníků a vozovek, povrchové znaky IS, odvodnění
- Dopravní značení a signalizace
- Veřejné osvětlení
- Umělecké intervence (stavební), mobiliář a vybavení veřejných prostranství

Poznámky k jednotlivým tématům (doplňující popis ke kapitolám 210-280)

Poznámky se snaží shrnout informace, které jsou považovány za důležité v kontextu návrhu a dalšího postupu pro konkrétní úsek (následující výčet určitě není vyčerpávající):

Veřejné osvětlení a trakční vedení - sdružování stožárů/převěsy

V úseku Strossmayerovo nám - Heřmanova optimálně řešit na převěsech mezi budovami a odstranit z chodníků možné maximum strožárů (jsou poměrně úzké). Pokud nebude možné celý tento úsek převěsit aspoň v míře dnešního stavu trakčního vedení, je lepší řešení sjednotit se zbytkem traťového úseku, tj. sdružit stožáry VO s trakcí.

V ul. U Výstaviště je důležitá (víc než jinde) pravidelnost rozmístění stožárů (rytmus je součástí kompozice předprostoru Výstaviště)

Veřejné osvětlení (obecně)

Veřejné osvětlení bude nutné obnovit v celé délce úseku podla výše zmíněných principů sdružování stožárů či převěšování (VO není uváděno ve výčtu kolizí s IS)

Kolize s inženýrskými sítěmi v ul. Dukelských hrdinů

- Vodovod ve východním chodníku úseku mezi PPlk Sochora a Heřmanovou (ca 56 bm)
- Vodovod ve východním chodníku u vyústění ul Šimáčkova (ca 54 bm)
- Sdělovací kabely ve východním chodníku (celkem úsek ca 177 m)

Kolize s inženýrskými sítěmi v ul. U Výstaviště

většina kolizí vyplývá ze zakládání vlastně úplně nového uličního profilu, protože IS sledují původní zakřivenou stopu ulice. Jde nejčastěji o kolize s výsadbovými pásy navržených stromořadí

- **Vodovod a kanalizace v jižním chodníku** (PVS a.s. má v plánu a rozpočtu obnovu obou sítí, byť v případě kanalizace byla uvažována pouze vysprávka zevnitř) - ca 360 m vedení by mělo být přeloženo do vozovky v novém uličním profilu
- Plynovod v jižním chodníku - úseky ca 85 bm a 15 bm
- Sdělovací kabely v jižním chodníku - úsek ca 65 m
- Kabelovod CETIN (ca 40 m úsek v jižním chodníku v blízkosti viaduktu, nemusí být v kolizi - nutno prověřit)
- Sdělovací kabely v severním chodníku - úsek ca 70 m
- Horkovod (2016); vhodné je narovnat vedení v souladu s narovnáním ul. profilu tak, aby byl v řezu umístěn na stejném místě v celém průběhu ulice - taková přeložka by byla ca 195 m dlouhá
- nová (dočasná stavba) dobíjecí stanice PREdi

Koordinace s projektem předprostoru Výstaviště (viz 292.K2)

Ve výkresech nešrafovaná část povrchů chodníků předpokládá realizaci povrchů dle návrhu Atelieru VAS (souvrství/ spárořez), který byl vybrán v soutěži na brány do Výstaviště. Tento povrch (bude to druh kamenné dlažby) by měl plynule pokračovat i v klínu mezi kolejemi smyčky a travnatou plochou pod historickou zdí král. obory.

Smyčka Stromovka / výstupní a nástupní zastávky

Výstupní a nástupní zastávky jsou navrženy jako bezbarierové, mysové ve vstřícné poloze. Materiál povrchů dle návrhu povrchů Atelieru VAS, standardní označník. Studie jiné změny explicitně nenavrhuje (ale nevylučuje) - wc viz níže.

WC řidiček a řidičů tramvají ve smyčce Stromovka

WC realizovat v budově bývalé levé vrátnice Výstaviště (historizující objekt u vstupu do Výstaviště). Dispozice umožňuje zpřístupnění samostatným vstupem zezadu objektu, který by měl být vybaven dle požadavků DP Praha přístupovým systémem Altex. Soutěžní návrh na brány Výstaviště počítal s využitím bývalé vrátnice na kavárnu a WC personálu umisťoval právě do prostor, které lze zpřístupnit nezávisle zvenku. Z hlediska docházkové vzdálenosti takto umístěné WC vyhoví (do doby realizace WC využívát stávající TOI)

Koordinace s projektem SŽDC - modernizace trati Praha-Bubny - Praha-Výstaviště (viz 292.K1)

Projekt železnice se vztahuje ke stávajícímu stavu. Nové obruby (zejm. východní obruba podjezdu), povrchy budou realizovány podle studie, nikoliv podle projektu SŽDC. Materiálový standard opět dle této studie (mělo by být již zkoordinováno)

Poloha obruby chodníku podél zastávky Veletržní palác (DC)

Ve studii je jako základní zobrazena varianta s širším jízdním pruhem (3,75 m) umožňujícícm vyznačení jízdního pruhu pro cyklisty (a lepší údržbu apod.), protože je objektivně správnější, přestože je komplikovanější z důvodu vlastnictví pozemků (dnešní chodník náleží do vlastnictví Parkhotel Holešovice s.r.o.). Teprve v případě průkazné nemožnosti, významné nevýhodnosti a komplikovanosti majetkoprávního vypořádání lze přikročit k jednodušší variantě s užším (3,25 m) jízdním pruhem a obrubou na pozemcích města. rozdíl mezi oběma variantami polohy obruby je 50 cm.

Koordinace s rozvojem zóny 5.8 Výstaviště - parkoviště před Sportovní halou (viz. 292.K5)

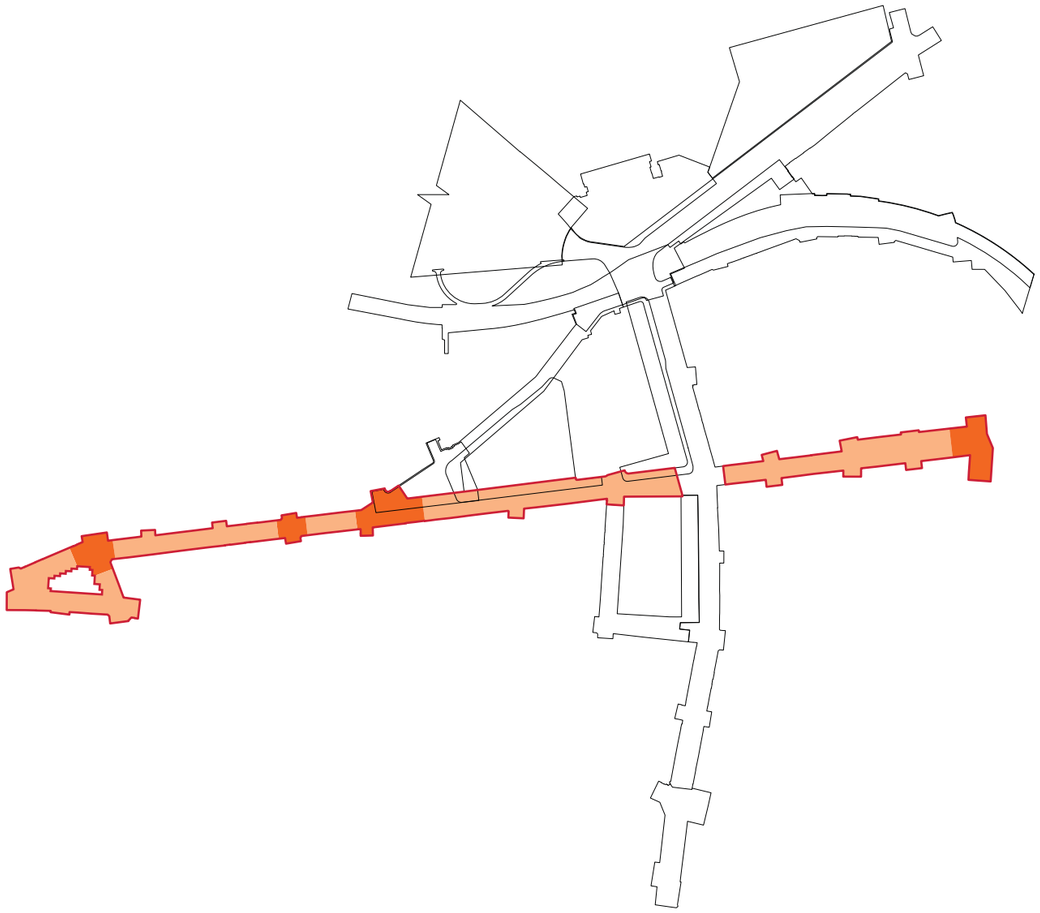
Nová stavební/uliční čára severního chodníku mění poměry stáv. parkoviště, které bude nutné upravit v souladu s rozovjovými plány Výstaviště (v době odevzdání studie neznámými).

Umění ve veřejném prostoru

Zatím je známo usilí realizovat připomínku Pražanů deportovaných za 2. světové války do koncentračních táborů - někde v místě bývalých Radiotrhů (křižovatka Veletržní x Duk hrdinů) formou dosud nespecifikované umělecké intervence - podrobněji viz níže - iniciace 293.i4

Podmínkou jednoznačného zadání projektové přípravy etapy I (zejm. část SSZ 7.130 Veletržní x Duk. hrdinů) je definitivní rozhodnutí o výběru varianty řešení profilu Veletržní

291.2 ETAPA II - Veletržní



Popis etapy II:

Etapa II zahrnuje úpravy ulice Veletržní od Letenského náměstí po křižovatku s Bubenskou. Vzhledem k roli Veletržní na širší komunikační síti, existuje více relevantních scénářů, jak se může využívání Veletržní vyvíjet a jak by konkrétní místa mohla být upravena. Studie tedy pracuje s určitou mírou neurčitosti a z ní vyplývající míry závažnosti zobrazené informace.

Územní členění etapy:

- Letenské náměstí (zastávka tram a okolí Billy)
- SSZ 7.101 Veletržní x Ovenecká
- Mezikřižovatkový úsek Ovenecká - Kamenická
- SSZ 7.xxx Veletržní x Kamenická
- Mezikřižovatkový úsek Kamenická - Strojnická
- SSZ 7.139 Veletržní x Strojnická
- Mezikřižovatkový úsek Strojnická - Dukelských hrdinů
- Mezikřižovatkový úsek Dukelských hrdinů - Bubenská
- SSZ 7.183 Veletržní x Bubenská

(Pozn. SSZ 7.130 je součástí etapy I)

Tematicky lze členit etapu na:

- Přeložky a úpravy podzemní ho vedení technické infrastruktury
- Stromořadí a prvky zelené infrastruktury (retence vody)
- Povrchy chodníků a vozovek, povrchové znaky IS, odvodnění
- Dopravní značení a signalizace
- Veřejné osvětlení
- Umělecké intervence (stavební), mobiliář a vybavení veřejných prostranství

Poznámky k jednotlivým tématům (doplňující popis ke kapitolám 210-280)

Poznámky se snaží shrnout informace, které jsou považovány za důležité v kontextu návrhu a dalšího postupu pro konkrétní úsek (následující výčet určitě není vyčerpávající):

Veřejné osvětlení

V úseku Ovenecká - Strojnická/Umělecká zachovat stávající převěsy. V ostatních úsecích sjednotit stožáry a svítidla.

Kolize s inženýrskými sítěmi - základní varianta

- Plynovod podél severního chodníku úseku Ovenecká - Umělecká (280 m)
- Sdělovací kabely v severním chodníku v úseku Ovenecká - Umělecká
- Vodovod (2009) v jižním chodníku v úseku Haškova - Veverkova (celkem 220m) - v případě volby varianty bez zřízení výsadbového pásu stromořadí podél jižního chodníku lze vodovod ponechat.
- Sdělovací kabely v jižním chodníku v úseku Haškova - Veverkova (283m)
- Kabelovod CETIN - 6 kabelových komor a 5 mezikomorových úseků v úseku Umělecká - Duk. hrdinů v délce ca 370m. Nově by byl kabelovod veden pod vozovkou a poklopy přístupových šachet by byly umístěny v cyklopruhu u rozhraní cyklopruhu a jízdního pruhu.
- Sdělovací kabely v úseku Dukelských hrdinů - Bubenská v chodnících po obou stranách - v celkové délce vedení 429m.

Kolize s inženýrskými sítěmi - VARIANTA V (fialová viz 332V)

- Plynovod podél severního chodníku úseku Ovenecká - Umělecká (280 m)
- Sdělovací kabely v severním chodníku v úseku Ovenecká - Umělecká
- Vodovod podél severního chodníku v úseku Strojnická - Dukelských hrdinů (celkem 292m)
- Sdělovací kabely v jižním chodníku v úseku Haškova - Veverkova (242m)
- Sdělovací kabely v úseku Dukelských hrdinů - Bubenská v chodnících po obou stranách - v celkové délce vedení 429m

Snesení všech světelných signalizací mezi Letenským náměstím a kříž. s ul. Dukelských hrdinů

Studie navrhuje snesení SSZ 7.101 Veletržní x Ovenecká, SSZ Veletržní x Kamenická, SSZ 7.139 Veletržní x Strojnická. Stávající intenzity a navržené vložení ochranných ostrůvků do přechodů pro chodce to umožňuje

Napojení Strojnické na Veletržní

Studie navrhuje celkem tři scénáře napojení Strojnické na Veletržní: 1) Napojení přes ul. U Studánky a úplné zrušení stávajícího připojení „slepým úhlem“

2) Nakolmené napojení pod křížením s Uměleckou

3) nenapojení Strojnické na Veletržní (jednosměrné navedení do Umělecké)

Obrácení směru provozu v ul. U Studánky v jednosměrném úseku Umělecká - Kamenická

Studie navrhuje obrátit směr jednosměrného provozu v ulici U Studánky v úseku Umělecká - Kamenická z důvodu lepší obsluhy rezidenčních ulic (menší nutnost vyjíždět na Veletržní při kroužení při hledání parkovacího stání). Případně lze tento úsek zpřístupnit obousměrně stejně jako v západní části ul. U Studánky

Koordinace s projektem OC Letná

Projekt OC Letná počítá s jiným způsobem napojení na Veletržní než studie. Je to z důvodu dřívějšího zpracování projektu ještě před otevřením TK Blanka a vyšších intenzit na Veletržní (v projektu je objekt připojen na pravé odbočení přes připojovací pruh). Studie následuje deklarovanou dohodu MČ Praha 7 a investora a připojení řeší bez připojovacích pruhů, což současné a výhledové intenzity dopravy na Veletržní dovolují.

Prostor náměstí (trojúhelník) před OC Letná

Vzhledem ke své potenciální důležitosti v síti veřejných prostranství po dostavění východní hrany prostranství obchodním centrem navrhuje studie pořídit místně specifický návrh řešení detailu tohoto prostranství - viz. iniciace 293.i3

Zdvojení opatření pro cyklisty ve stoupání v úseku Dukelských hrdinů - Umělecká (v základní variantě)

Studie počítá s legalizací pohybu (pomalých) cyklistů po severním širokém chodníku podél budoucího obchodního centra Letná ve stoupání - paralelně s vyznačením (ochranného) jízdního pruhu pro cyklisty v HDP.

Úprava rozšířeného úseku Veletržní mezi Schnirchovou a Bubenskou

Studie počítá s výsadbou nových stromů do nových pozic a ponechání stávajících stromů na dožití. Dojde k rozšíření chodníkových ploch, kdfe lze také uvažovat s legalizací pohybu cyklistů.

SSZ 7.183 Veletržní Bubenská

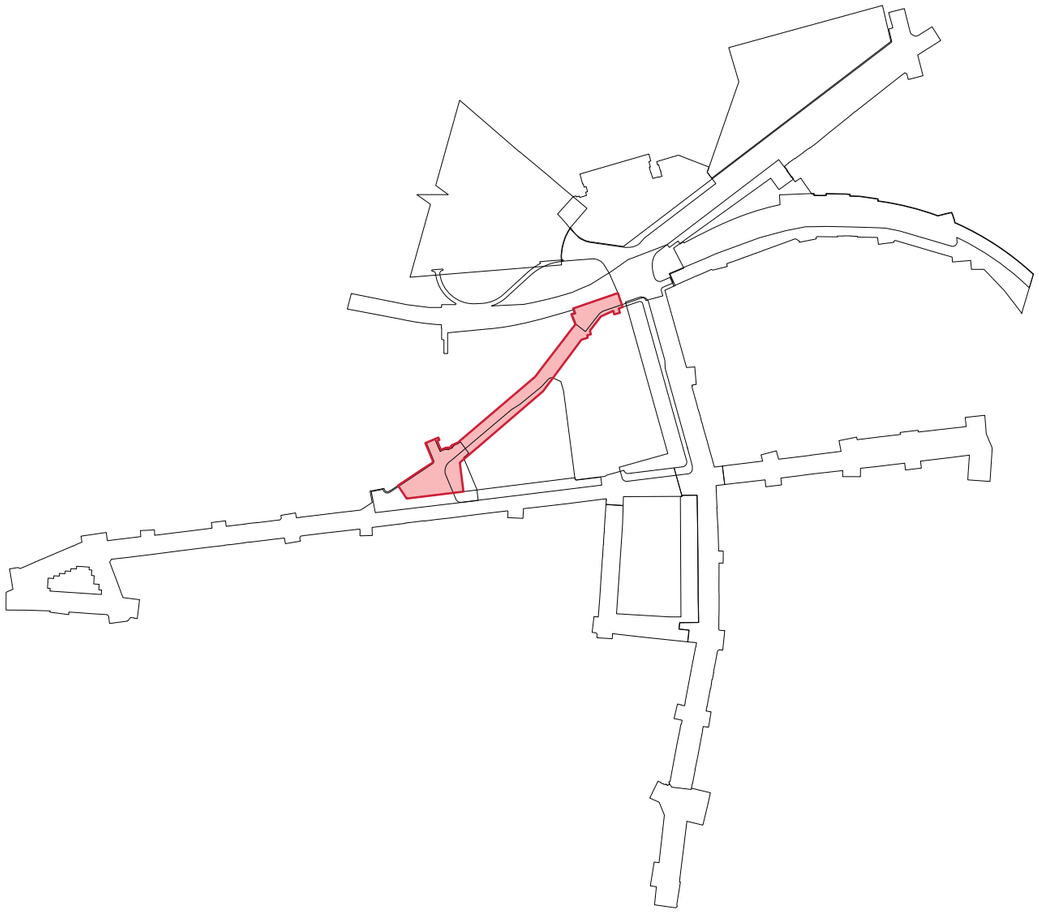
Studie počítá s úpravou křižovatky a SSZ principiálně ve stávajícím tvaru (trojramenná křižovatka tvaru T). Situace se pochpoitelné změní rozhodnutím o podobě a režimu propojení přes stávající plochy kolejiště nádraží Bubny (směrem do Dělnické). Řešení křižovatky musí být na základě tohoto rozhodnutí upravneo.

Umění ve veřejném prostoru

Zatím je známo usilí realizovat připomínku Pražanů deportovaných za 2. světové války do koncentračních táborů - někde v místě bývalých Radiotrhů (křižovatka Veletržní x Duk hrdinů) a na spojnici Radiotrhů s budovou nádraží Bubny (budoucí památník ticha) formou dosud nespecifikované umělecké intervence - podrobněji viz níže - iniciace 293.i4

Podmínkou jednoznačného zadání projektové přípravy etapy I je definitivní rozhodnutí o výběru varianty řešení profilu Veletržní a dílčí rozhodnutí o variantách řešení konkrétních míst (např. připojení Strojnické)

291.3 ETAPA III - Strojnická



Popis etapy III:

Etapa III zahrnuje úpravy ulice Strojnická v úseku Dukelských hrdinů - U Studánky/Veletržní. Úpravy ve Strojnické se vážou na úpravy a kultivaci ploch podél modernizované železnice a vstupu na hřbitov a tedy mají těsnější vztah spíš k Etapě I (Dukelských hrdinů-U Výstaviště) než k Etapě II (Veletržní)

Tematicky lze členit etapu na:

- Přeložky a úpravy podzemní ho vedení technické infrastruktury
- Stromořadí a prvky zelené infrastruktury (retence vody)
- Povrchy chodníků a vozovek, povrchové znaky IS, odvodnění
- Dopravní značení a signalizace
- Veřejné osvětlení
- Umělecké intervence (stavební), mobiliář a vybavení veřejných prostranství

Poznámky k jednotlivým tématům (doplňující popis ke kapitolám 210-280)

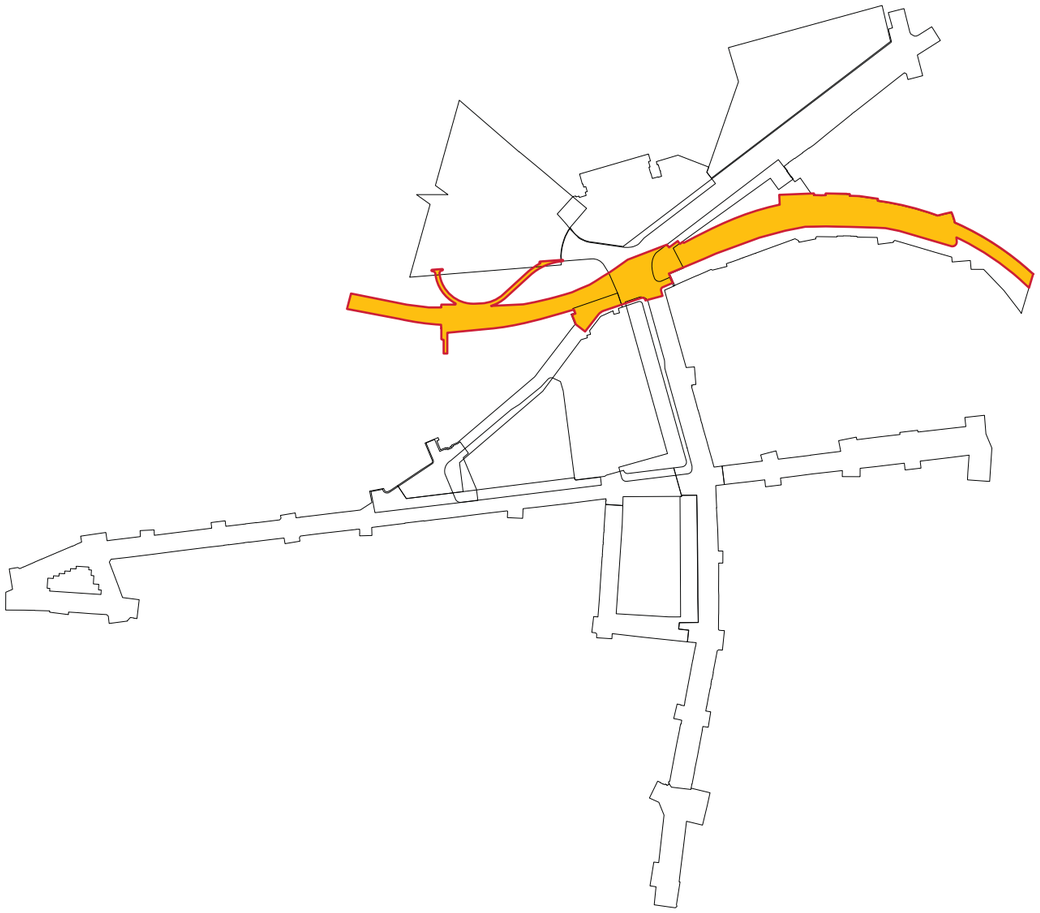
Klíčovými rozhodnutími pro realizaci této etapy je rozhodnutí o způsobu napojení Strojnické na Veltržní a o způsobu úprav prostoru před OC Letná.

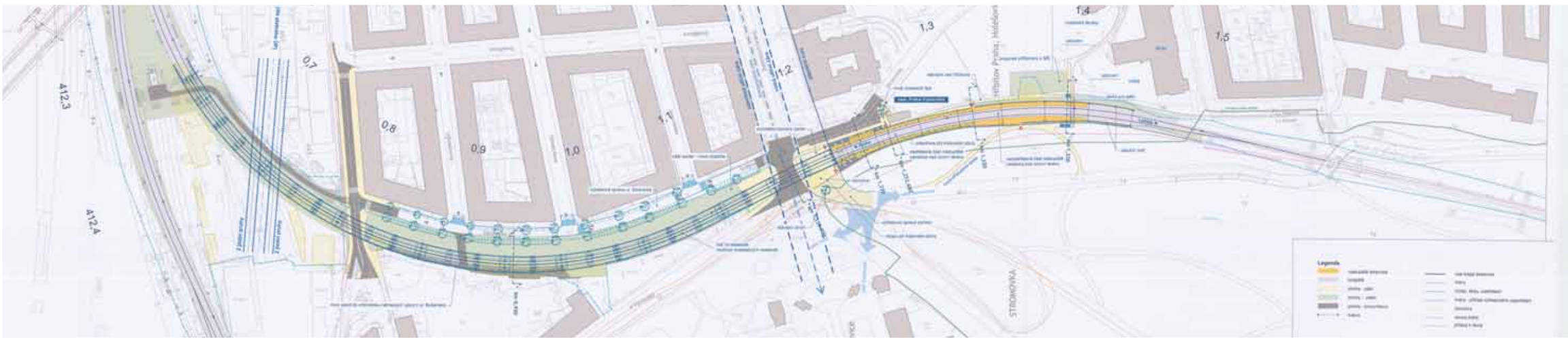
Zhlediska kolizí s inženýrskými sítěmi je tato etapa spíž bezproblémová

Jižní chodník a vztah k budovám

Jižní uliční čára je v současnosti spíše nedefinovaná, než definovaná. Celkové kultivaci prostoru by prospělo její kompoziční a materiálové zpevnění

292.K1 KOORDINACE 1 - Modernizace železnice





– Modernizace trati Praha - Kladno,
úsek Praha-Bubny (včetně) – Praha-Výstaviště (včetně)
projektant: Metroprojekt, s.r.o. (kontaktní osoba: Ing. Bc. Kamil Bednařík, bednarik@metroprojekt.cz, Ing. arch. Lucie Krotilová, krotilova@metroprojekt.cz)
investor: ČR - Správa železniční dopravní cesty, s. o.
realizace: předpoklad 2022

Jde o rekonstrukci traťového úseku od nádraží Praha-Bubny po novou stanici Praha-Výstaviště umístěnou západně od viaduktu přes ul. Dukelských hrdinů. Záměr je součástí plánu modernizace trati č. 120 (S5) Praha-Kladno s odbočkou na letiště. Překryv řešeného území modernizace trati a koncepční studie je zejména v oblasti stávajícího viaduktu přes ul. Duk. Hrdinů a navazujících pasážích ulic Strojnické a Dukelských hrdinů. Návrh modernizace trati počítá s odstraněním náspu, umístěním dráhy na novou estakádu (ve zvýšené niveletě), výměnou viaduktu za nový most o třech polích, stavbou nové stanice Praha-Výstaviště a zdvoukolejněním trati v celém modernizovaném úseku.

Koncepční studie a projekt železnice byl v klíčových parametrech zkoordinován v průběhu přípravy.

Projekt částečně převzal průběh západní obruby Dukelských hrdinů. Plně je koordinována severní obruba Strojnické a plochy u vstupu na hřbitov.

Protože je projekt vztahován ke stávajícímu stavu, počítá s navázáním obrub na ty současné, nikoliv na návrhový stav ve studii..

Poznámky

Okolí estakády a prostor pod ní

V projektu železnice jsou zpracovány pouze základní úpravy prostoru kolem a pod novou estakádou. Vzhledem k postupně přibývajícím informacím k vývoji VRÚ Bubny Zátory lze už teď konstatovat, že právě okolí estakády bude důležitou pěší a cyklistickou „zelenou“ spojnicí mezi železničnífé stanicí Praha - Bubny.

Studie tuto skutečost odráží v iniciaci samostatného projektu, který by se touto propojkou komplexně zabýval a podle možností a harmonogramu realizace by se mohly navržené úpravy promítnout do koněčné podoby realizace železnice a jejího zapojení do okolí.

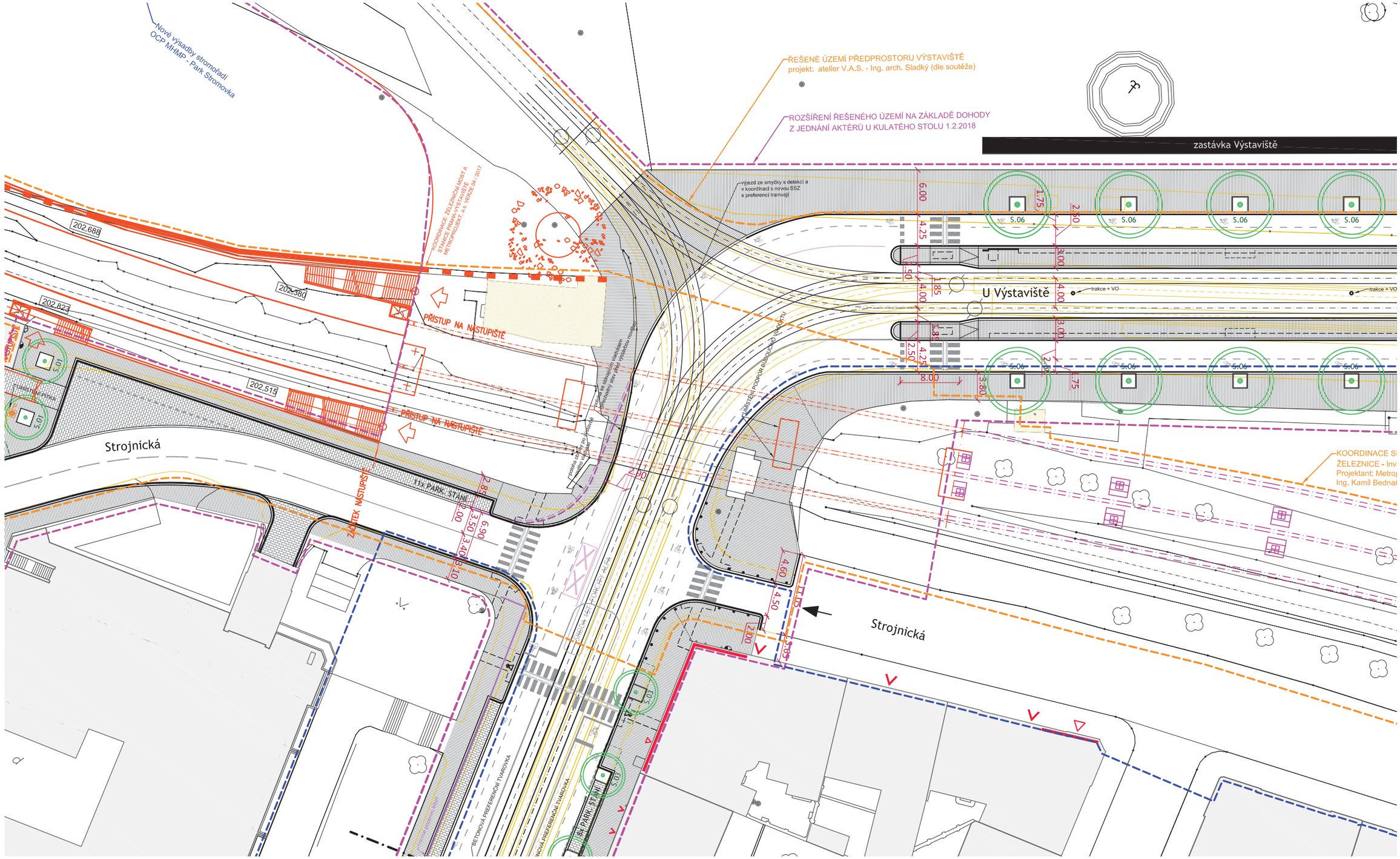
Další informace viz kap. 293.i2

Navázání do Stromovky

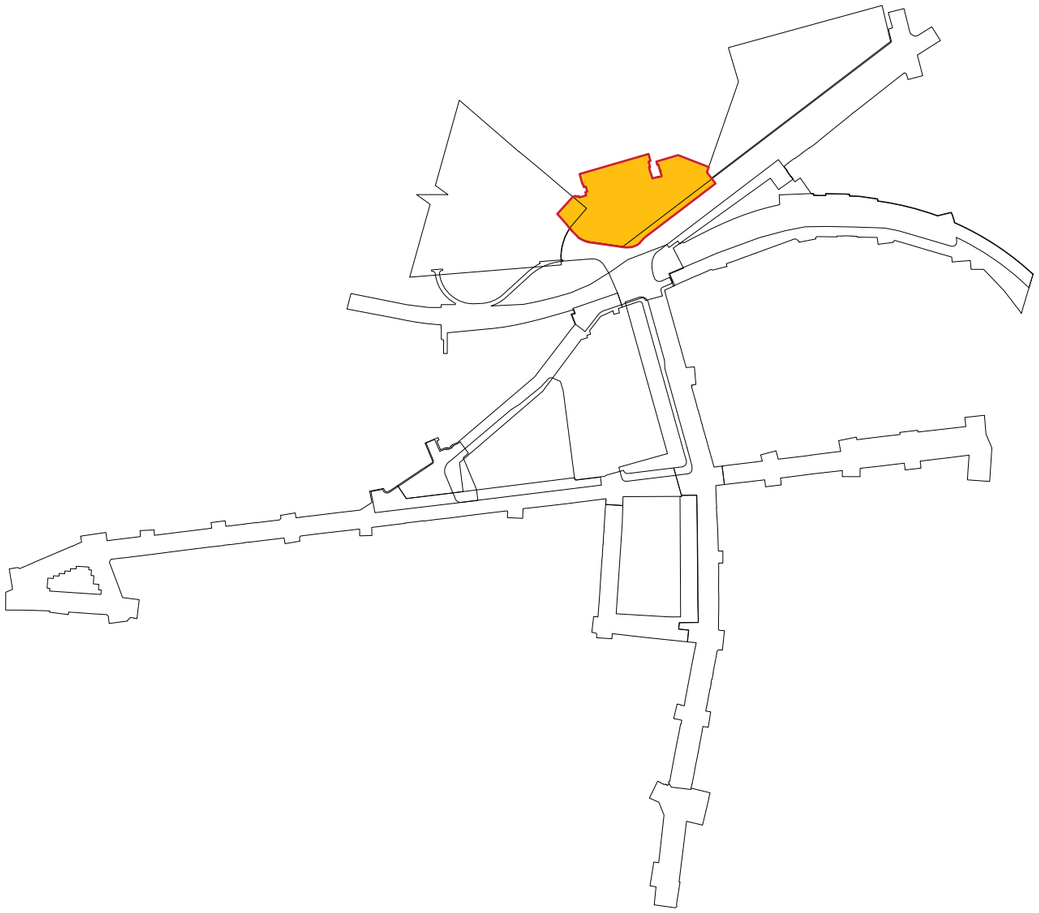
Řešené území projektu končí na hranici historické zdi královské obory. Výškový rozdíl naveržené úrovně chodníku před zdí a travnaté plochy za zdí bude kompenzován v rámci nových zpevněných ploch v Etapě č. 1

Když realizace rekonstrukce ulic předejde realizaci železnice
viz schema úprav na následující straně

Princip řešení návazností, pokud by realizace ulic Duk. hrdinů a U Výstaviště probíhala v předstihu před železnicí



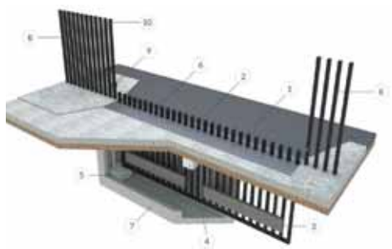
292.K2 KOORDINACE 2 - Předprostor Výstaviště



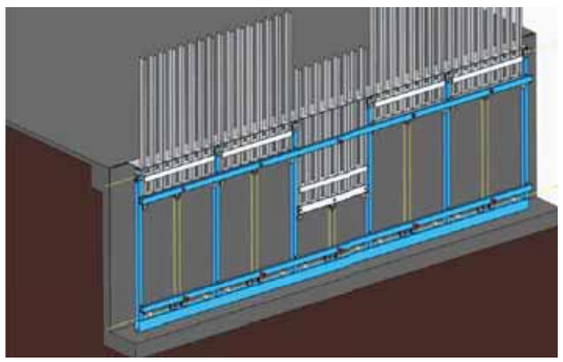
OBR 1.1 **Soutěžní vizualizace**

— Předprostor Výstaviště Praha,
projektant: - Atelier VAS - Arch. Sladký
investor: - Hl. město Praha - Výstaviště Praha a.s. (kontakt: Jan Vaněček: vanecek@ateliervas.cz
realizace: - 2019 (?)

V r. 2017 proběhla architektonická soutěž na vstupní brány do areálu Výstaviště Praha. Vypisovatel soutěže (Výstaviště Praha, a.s.) zadal vybranému týmu dopracování soutěžního návrhu do studie. IPR Praha byl následně na jaře 2018 primátorkou hl. města Prahy pověřen koordinovat všechny probíhající projekty v okolí vstupu do Výstaviště. Ve věcné rovině došlo k základní koordinaci s projektantem úprav a byly identifikovány body, které bude nutné řešit v budoucnu po odevzdání studie projektantem (Atelier VAS) objednateli (Výstaviště Praha a.s.). Půjde o koordinaci se záměrem výsadeb a navázání úprav i do hloubi Stromovky



1. Removable cover plates
2. Manual mode inspection hatch
3. Counterweight
4. Drive
5. Water drainage pump
6. Movable gate leaf
7. Concrete vault
8. Fence
9. Photocells
10. Signalling lights



OBR 1.2 **princip bran**

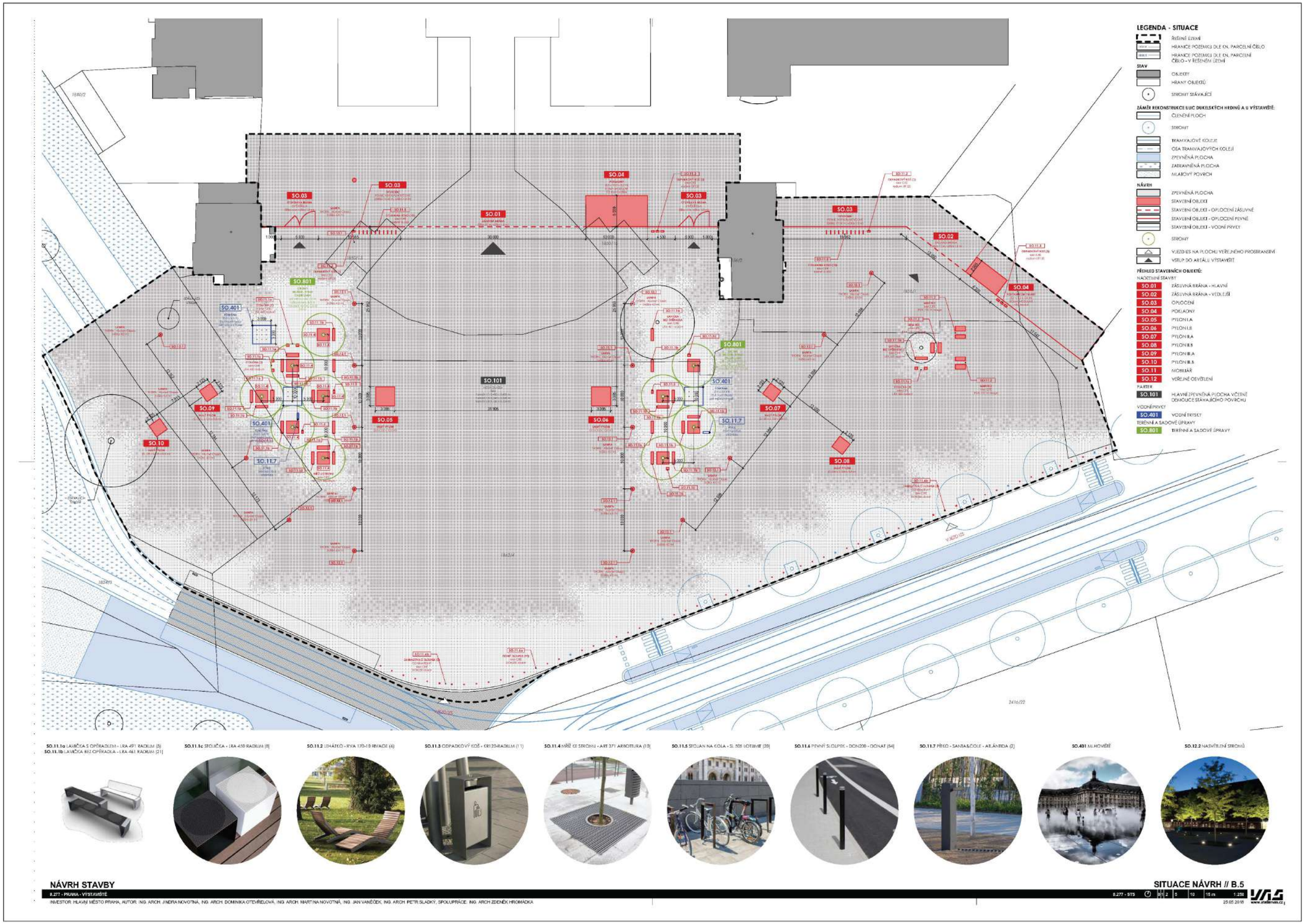
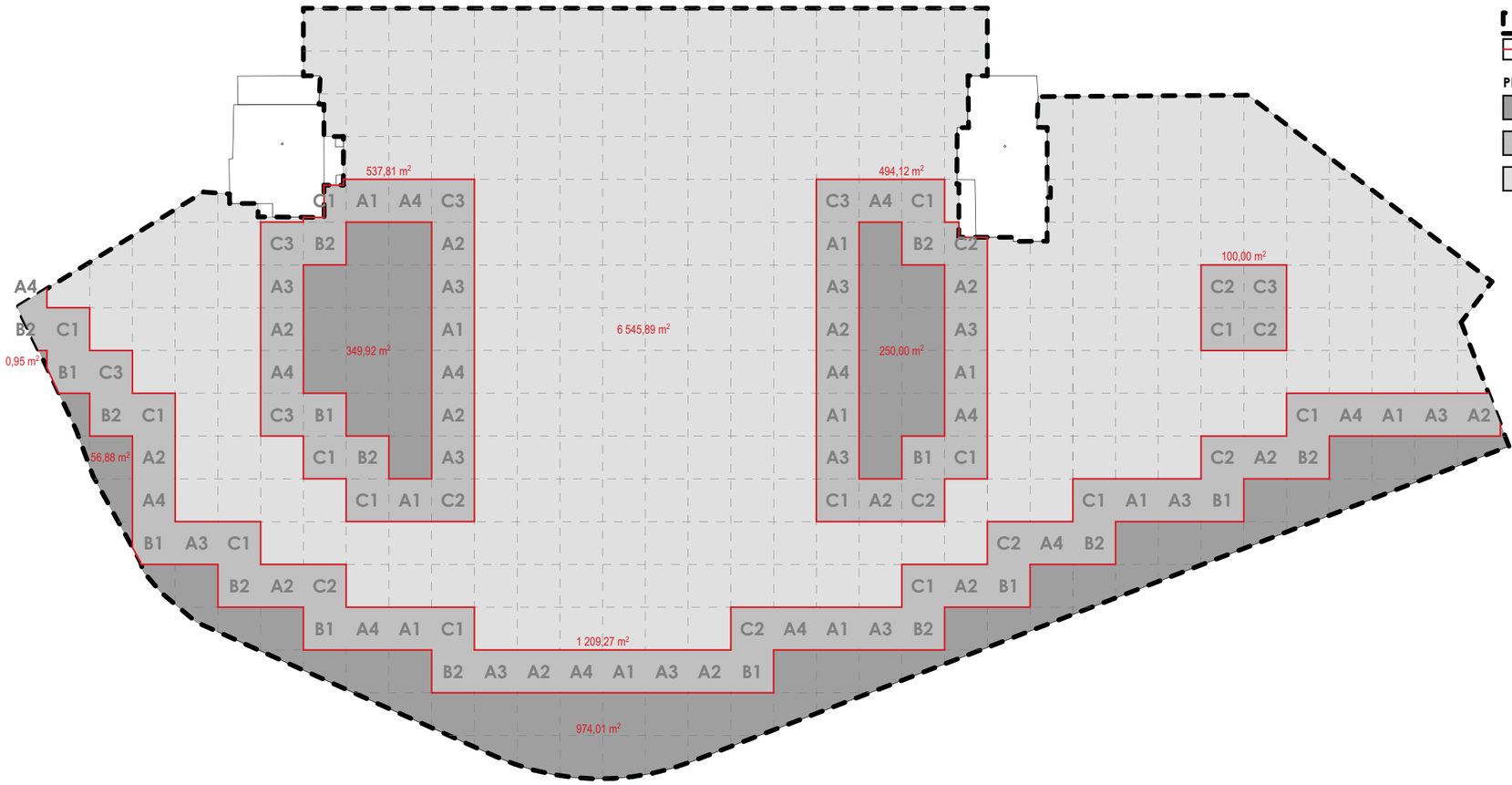

LEGENDA - SITUACE
ŘEŠENÉ ÚZEMÍ
HRANICE POZEMKŮ DLE EN, PARCELNÍ ČÍSLO
HRANICE POZEMKŮ DLE EN, PARCELNÍ ČÍSLO - V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ
STAV
OBJEKTY
HRANY OBJEKTŮ
STROMY STÁVAJÍCÍ
ZÁMĚR REKONSTRUKCE ULIC DUKELSKÝCH HRDINŮ A U VÝSTAVIŠTĚ:
ČLENĚNÍ PLOCH
STROMY
TRAMVAJOVÉ KOLEJE
OSA TRAMVAJOVÝCH KOLEJÍ
ZPEVNĚNÁ PLOCHA
ZATRAVNĚNÁ PLOCHA
MLATOVÝ POVRCH
NÁVRH
ZPEVNĚNÁ PLOCHA
STAVEBNÍ OBJEKTY
STAVEBNÍ OBJEKTY - OPLOCENÍ ZÁSUVNÉ
STAVEBNÍ OBJEKTY - OPLOCENÍ PEVNÉ
STAVEBNÍ OBJEKTY - VODNÍ PRVKY
STROMY
VJEZD IZS NA PLOCHU VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ
VSTUP DO AREÁLU VÝSTAVIŠTĚ
PŘEHLED STAVEBNÍCH OBJEKTŮ:
NADZEMNÍ STAVBY
SO.01 ZÁSUVNÁ BRÁNA - HLAVNÍ
SO.02 ZÁSUVNÁ BRÁNA - VEDLEJŠÍ
SO.03 OPLOCENÍ
SO.04 PODJEZDY
SO.05 PYLON I.A
SO.06 PYLON I.B
SO.07 PYLON II.A
SO.08 PYLON II.B
SO.09 PYLON III.A
SO.10 PYLON III.B
SO.11 MOBILIÁŘ
SO.12 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ
PARTER
SO.101 HLAVNÍ ZPEVNĚNÁ PLOCHA VČETNĚ DONÁŠECÍ STÁVAJÍCÍHO POVRCHU
VODNÍ PRVKY
SO.401 VODNÍ TRYSKY
TERÉNNÍ A SADOVÉ ÚPRAVY
SO.801 TERÉNNÍ A SADOVÉ ÚPRAVY
SO.01
SO.02
SO.03
SO.04
SO.05
SO.06
SO.07
SO.08
SO.09
SO.10
SO.101
SO.401
SO.801
SO.11.7
V MÍSTO 135
SO.11.1c LAVIČKA S OPĚRADLEM - LRA 491 RADIUM (5)
SO.11.1b LAVIČKA BEZ OPĚRADLA - LRA 461 RADIUM (21)
SO.11.1c STOLIČKA - LRA 459 RADIUM (8)
SO.11.2 LEHÁTKO - RVA 170-13 RIVADE (6)
SO.11.3 ODPADKOVÝ KOŠ - OR125-RADIUM (11)
SO.11.4 MŘÍŽ OK STROMU - ART 371 ARBOITURA (13)
SO.11.5 STOJAN NA KOLA - SL 505 LOTISME (28)
SO.11.6 PEVNÝ SLOUPEK - DON200 - DONAT (54)
SO.11.7 PÍSEČ - SANTA&COLE - ATLÁNTIDA (2)
SO.401 MLHOVIŠTĚ
SO.12.2 NASVĚTLENÍ STROMŮ
NÁVRH STAVBY
SITUACE NÁVRH // B.5
8.277 - PRAHA - VÝSTAVIŠTĚ
8.277 - STS
1:200
25.05.2018
INVESTOR: HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, AUTOR: ING. ARCH. JINDRA NOVOTNÁ, ING. ARCH. DOMINIKA OTEVŘELOVÁ, ING. ARCH. MARTINA NOVOTNÁ, ING. JAN VANĚČEK, ING. ARCH. PETR SLADKÝ, SPOLUPRÁCE: ING. ARCH ZDENĚK HROMÁDKA

SCHÉMA KLADENÍ



LEGENDA - SITUACE

ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

ROZHRANÍ ZMĚNY FORMÁTU DLAŽBY

PLOCHY

ŽULOVÁ DLAŽBA
100 x100 mm, ŠIROKÁ SPÁRA

ŽULOVÁ DLAŽBA
250 x 250 mm, MINIMÁLNÍ SPÁRA

ŽULOVÁ DLAŽBA VELKOFORMÁTOVÁ
500 x 500 mm, MINIMÁLNÍ SPÁRA

ROZMĚRY ŽULOVÝCH DLAŽDIC 1:20

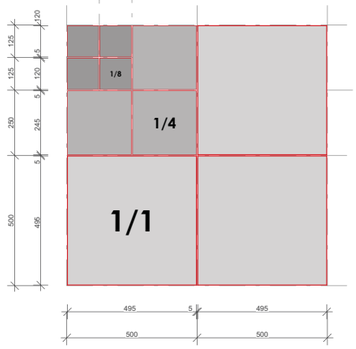
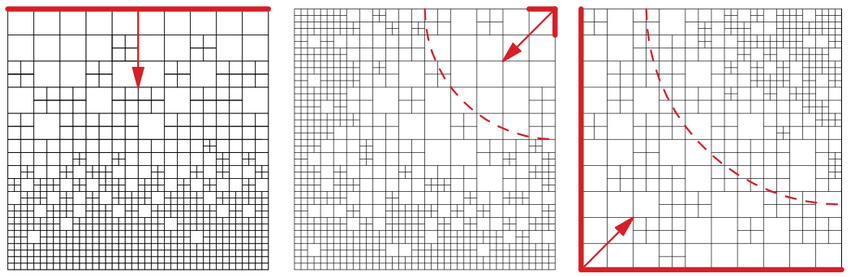


SCHÉMA SYSTÉMU "ROZPADU" DLAŽBY 1:100



VYČÍSLENÍ VÝMĚR JEDNOTLIVÝCH FORMÁTŮ:

FORMÁT 1/1 - 6 550 m²
skladebné rozměry - 500x500 mm
výrobní rozměry - 495x495 mm

FORMÁT 1/4 - 2 350 m²
skladebné rozměry - 250x250 mm
výrobní rozměry - 245x245 mm

FORMÁT 1/8 - 1 650 m²
skladebné rozměry - 125x125 mm
výrobní rozměry - 120x120 mm

Výměry jsou orientační! Pro realizaci je třeba vycházet z realizační dokumentace a započítat spáry a prořez!

NÁVRH STAVBY

SO.101 PARTER // B.6.2.2

8.277 - PRAHA - VÝSTAVIŠTĚ

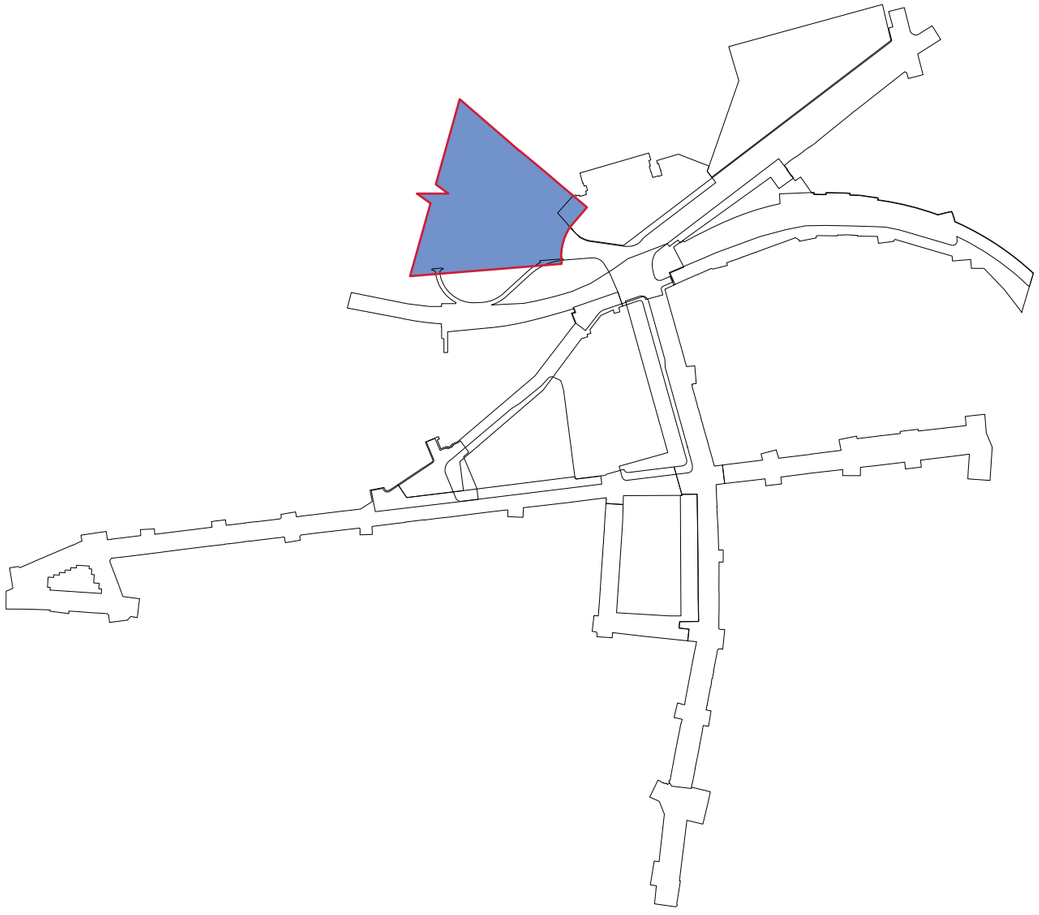
8.277 - STS

INVESTOR: HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, AUTOR: ING. ARCH. JINDRA NOVOTNÁ, ING. ARCH. DOMINIKA OTEVŘELOVÁ, ING. ARCH. MARTINA NOVOTNÁ, ING. JAN VANĚČEK, ING. ARCH. PETR SLADKÝ, SPOLUPRÁCE: ING. ARCH ZDENĚK HROMÁDKA

25.05.2018

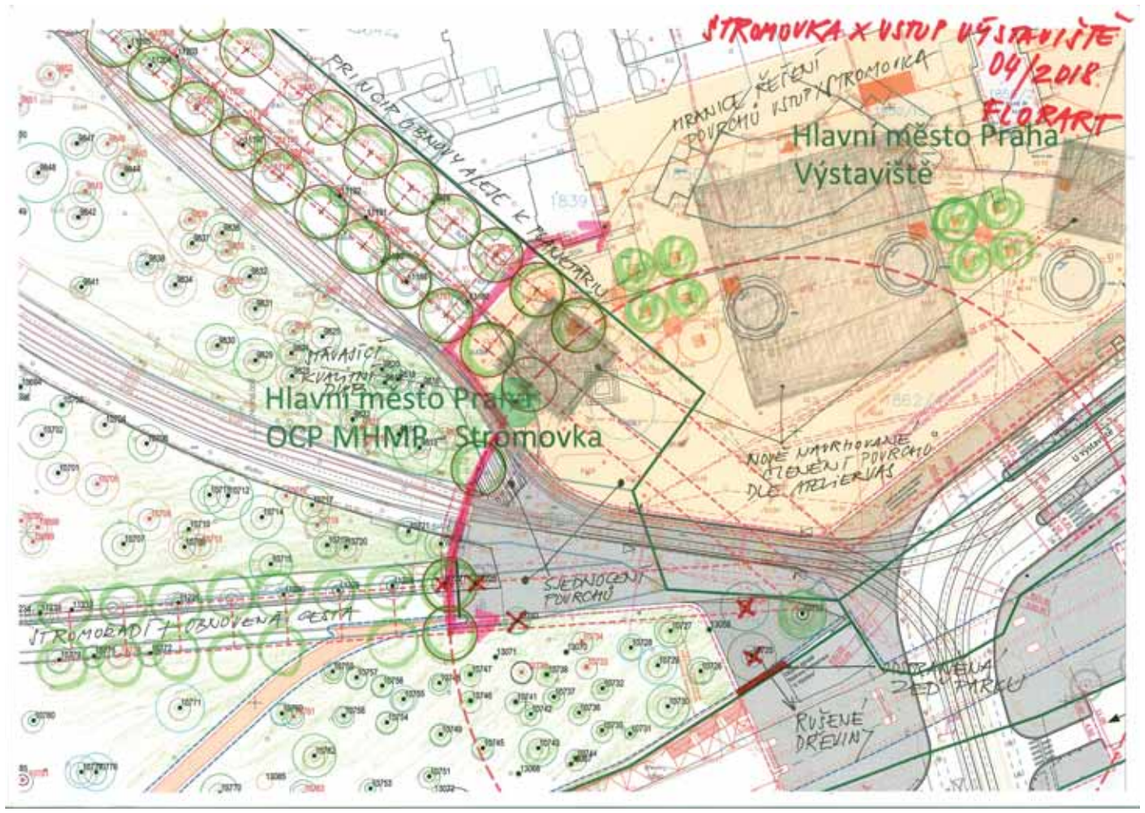
www.ateliervas.cz

292.K3 KOORDINACE 3 - Vstup do Stromovky

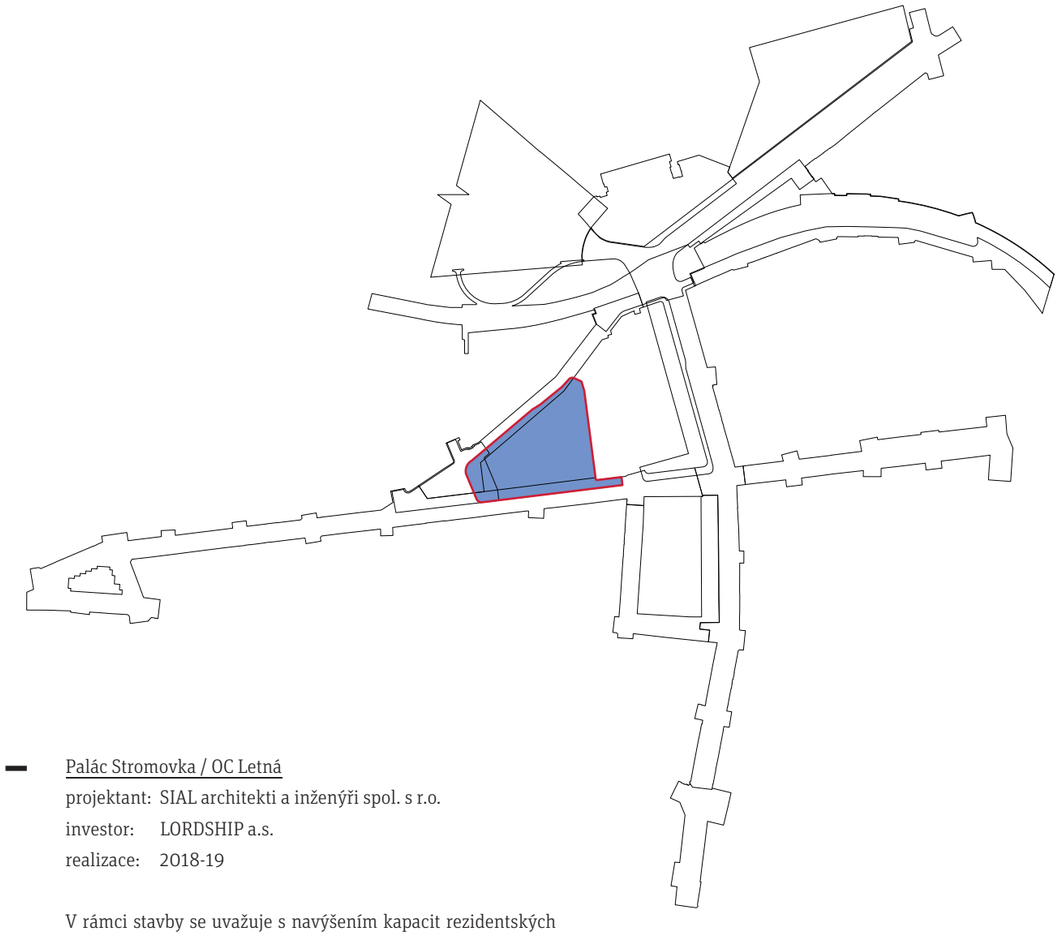


- Vstupní partie Stromovky - výsadby a cesty
  projektant: Florart - Ing. Martin Kovář
  investor: OCP MHMP (kontakt Ing. Alice Dědečková)
  realizace: 2019 (v návaznosti na úpravy prostoru vstupu)

Na základě průběhu příprav studie předprostoru Výstaviště a zejména rozsahu řešeného území studie objednané Výstavištěm Praha, které nepokrývá úplně celé veřejné prostranství, byla identifikována potřeba doplnit a navázat na návrh úprav předprostoru Výstaviště i v plochách Stromovky ve správě OCP MHMP. Pro návrhovou část koncepční studie byla krajinářskými architekti OCP MHMP z atelieru Florart zpracován koncept návrhu řešení výsadeb a úprav povrchů cest, která kompozičně navazuje na koncepci předprostoru Výstaviště od atelieru VAS (viz výše). Koncepční studie v návrhu přejímá princip výsadeb a povrchů s poznámkou, že detailní řešení bude teprve definováno na základě podrobné koordinace s předprostorem výstaviště.



292.K4 KOORDINACE 4 - OC Letná



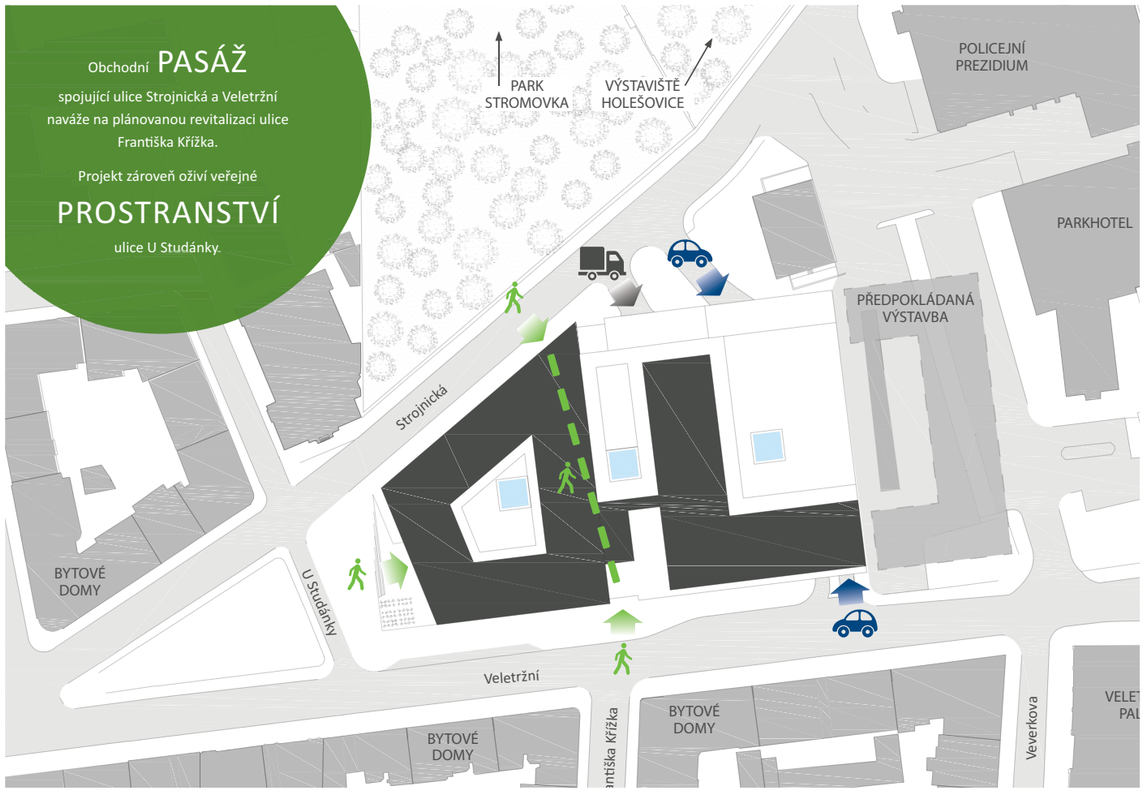
- Palác Stromovka / OC Letná
  projektant: SIAL architekti a inženýři spol. s r.o.
  investor: LORDSHIP a.s.
  realizace: 2018-19

V rámci stavby se uvažuje s navýšením kapacit rezidentských parkovacích stání, což je pozitivní ve vztahu k bilanci parkovacích stání na povrchu v okolí.

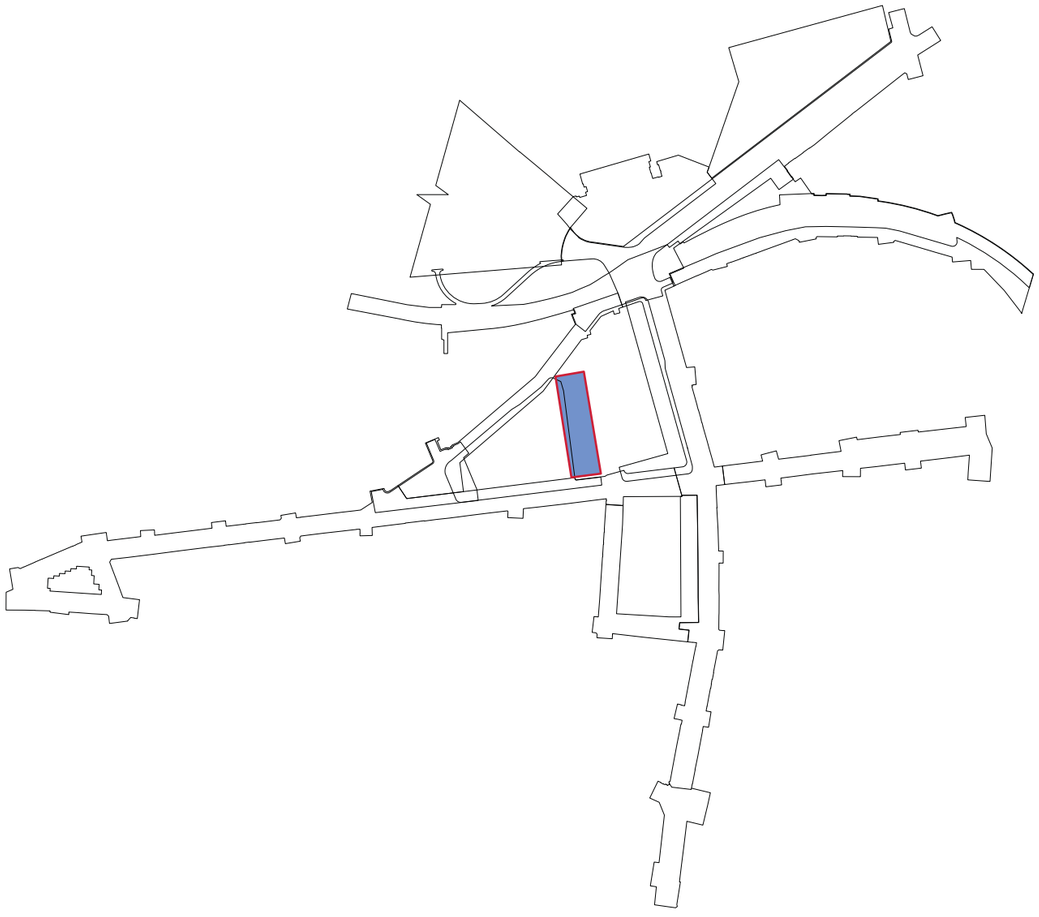
V rámci jednání s PČR byla diskutována možnost úpravy vjezdu do podzemních garáží z ulice Veletržní. Vzhledem ke změně charakteru dopravního zatížení v souvislosti se zprovozněním tunelového komplexu Blanka, které nastalo po získání platného stavebního povolení pro daný objekt, a s ohledem na probíhající jednání mezi MČ P7 a investorem ohledně úprav objektu, by bylo možné znovu otevřít debatu o vypuštění odbočovacího a připojovacího pruhu do a z podzemních garáží objektu. Ve výhledovém stavu je je tak možné pracovat s variantou, že v definitivním stavu bude upraven vjezd a výjezd z PS do ul. Veletržní, tj. nebude proveden s odbočovacím, resp. připojovacím pruhem, avšak bude napojen přímo na vozovku. Zásobování z ul. Strojnická je ponecháno v provedení, které předpokládá platné stavební povolení objektu. S tímto upraveným stavem také pracuje návrh koncepční studie (v obou variantách řešení profilu Veletržní)

Výrazně vyššího významu v kontextu celé lokality se dostane volnému prostoru trojúhelníkového tvaru mezi ul. Strojnická a Veletržní. Měl by dotvářet nabídku kvalitního veřejného prostoru nejen ve vazbě na objekt OC Letná, ale také pro pokračování k budově Sokola a všech škol severně od ul. Veletržní v této oblasti. Z tohoto důvodu je zde třeba přes ul. Veletržní uvažovat s přecházením právě v místech, ve kterých se předpokládá častější pohyb chodců převážně v severojižním směru.

Náplň a forma trojúhelníkového veřejného prostoru bude věcí dalších dohod vycházejících především z potřeb MČ P7 a z konečného rozhodnutí o variantě napojení ulice Strojnické na Veletržní. Podrobněji viz 293.i3



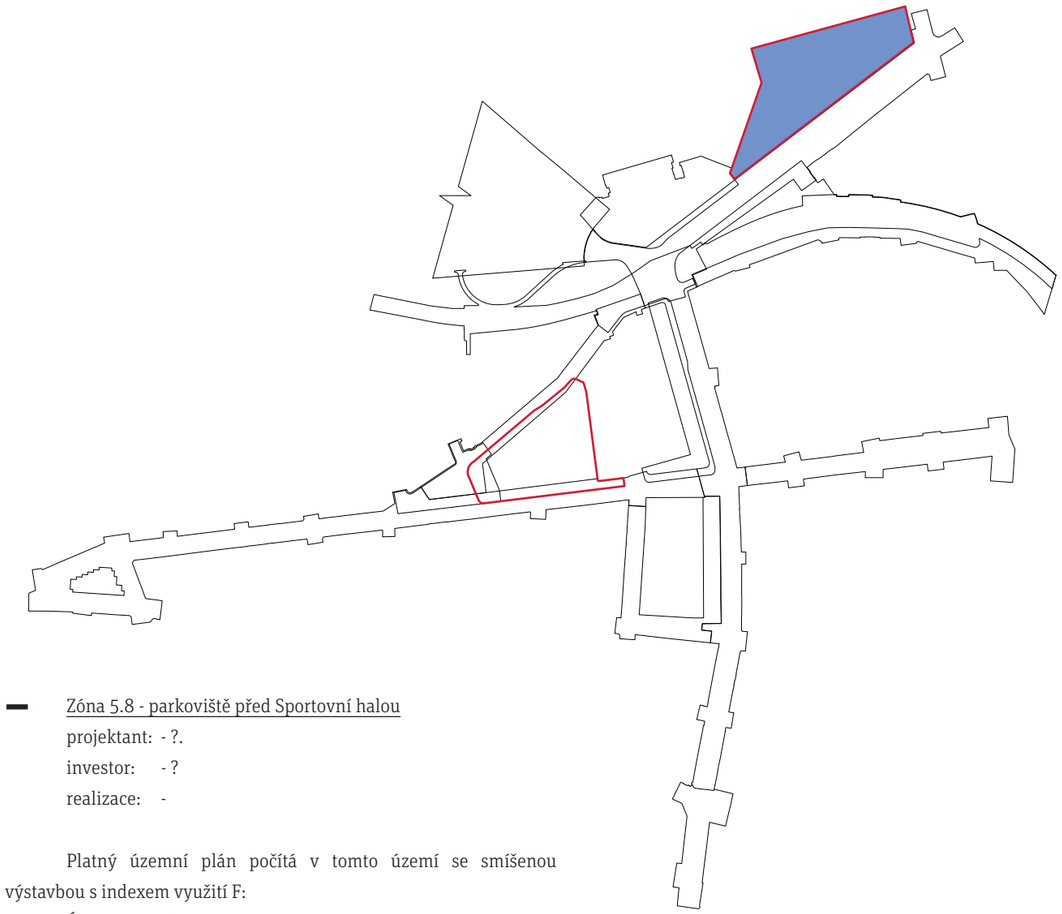
292.K5 KOORDINACE 5 - Apartmánový dům/hotel



- Parkhotel - Aparthotel Praha (novostavba)
  projektant: - Loxia a.s.
  investor: - Holešovice Office Center s.r.o.
  realizace: -

Novostavba budovy s apartmány / malometrážními byty s obchodním parterem. Ve studii koordinováno pouze z hlediska připojení na Veletržní ul. (zůstává ve stávajících parametrech)

292.K6 KOORDINACE 6 - Zóna 5.8 Výstaviště



- Zóna 5.8 - parkoviště před Sportovní halou
  projektant: - ?.
  investor: - ?
  realizace: -

Platný územní plán počítá v tomto území se smíšenou výstavbou s indexem využití F:

Území sloužící pro umístení polyfunkcních staveb nebo kombinaci monofunkcních staveb pro bydlení, obchod, administrativu, kulturu, verejné vybavení, sport a služby všeho druhu, kde žádná z funkcí nepresáhne 60 % celkové kapacity území vymezeného danou funkcí.

Funkcní využití:

Bydlení, obchodní zarízení s celkovou plochou neprevyšující 5000 m2 prodejní plochy, stavby pro administrativu, kulturní a zábavní zarízení, školy, školská a ostatní vzdelávací a vysokoškolská zarízení, mimoškolní zarízení pro deti a mládež, zdravotnická zarízení, zarízení sociální péce, zarízení verejného stravování, ubytovací zarízení, církevní zarízení, stavby pro verejnou správu, sportovní zarízení, služby, hygienické stanice, veterinární zarízení v rámci polyfunkcních staveb a staveb pro bydlení, drobná nerušící výroba1a, cerpací stanice pohonných hmot bez servisu a opraven jako nedílná cást garáží a polyfunkcních objektu, stavby, zarízení a plochy pro provoz PID, sberny surovin, malé sberné dvory.

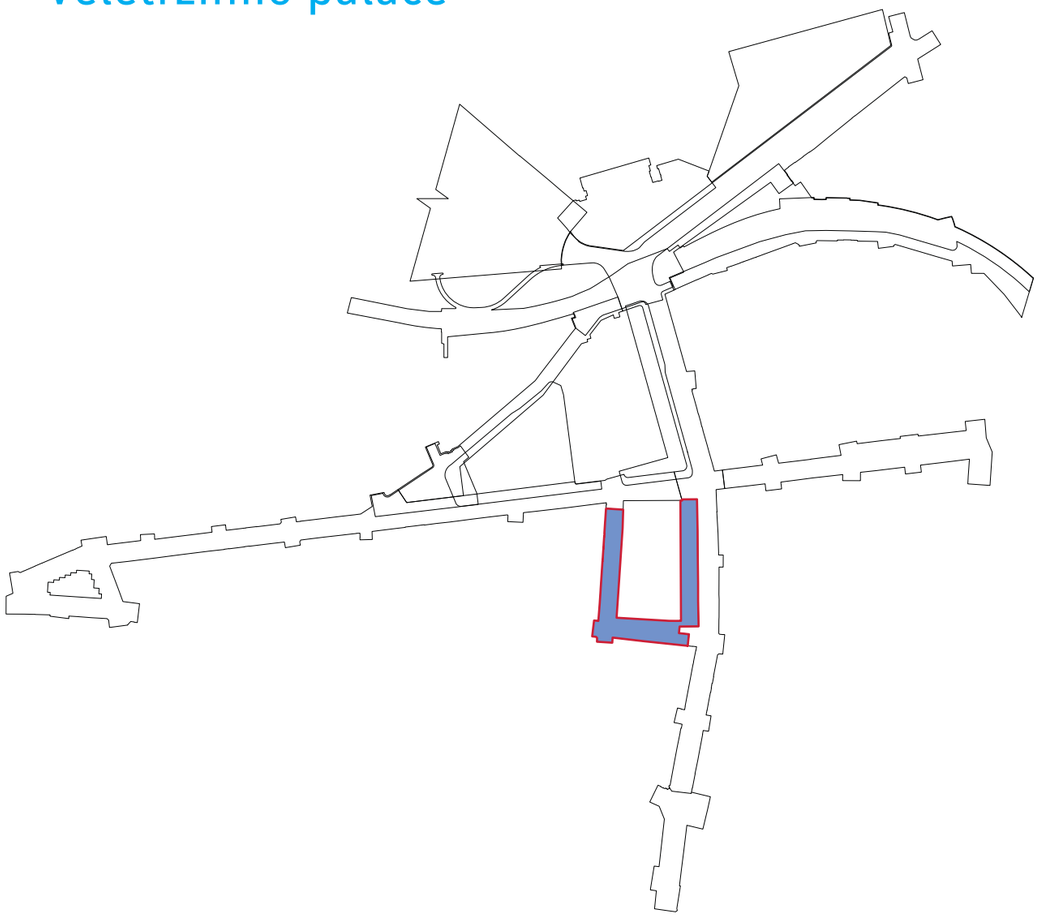
Doplnkové funkcní využití:Drobné vodní plochy, zelen, cyklistické stezky, peší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, nezbytná plošná zarízení a liniová vedení TV. Parkovací a odstavné plochy, garáže.

Výjimecne prípustné funkcní využití: Víceúcelová zarízení pro kulturu, zábavu a sport, obchodní zarízení s celkovou plochou neprevyšující 15 000 m2 prodejní plochy, zarízení záchranného bezpecnostního systému, veterinární zarízení, parkovište P+R, cerpací stanice pohonných hmot bez servisu a opraven, dvory pro údržbu pozemních komunikací, sberné dvory, zahradnictví, stavby pro drobnou pestitelskou cinnost a chovatelství.

Jako výjimecne prípustné bude posuzováno i umístení nekteré z obecne prípustných funkcí ve všeobecne

smíšeném funkcním využití v podílu celkové kapacity vyšším než 60 %.

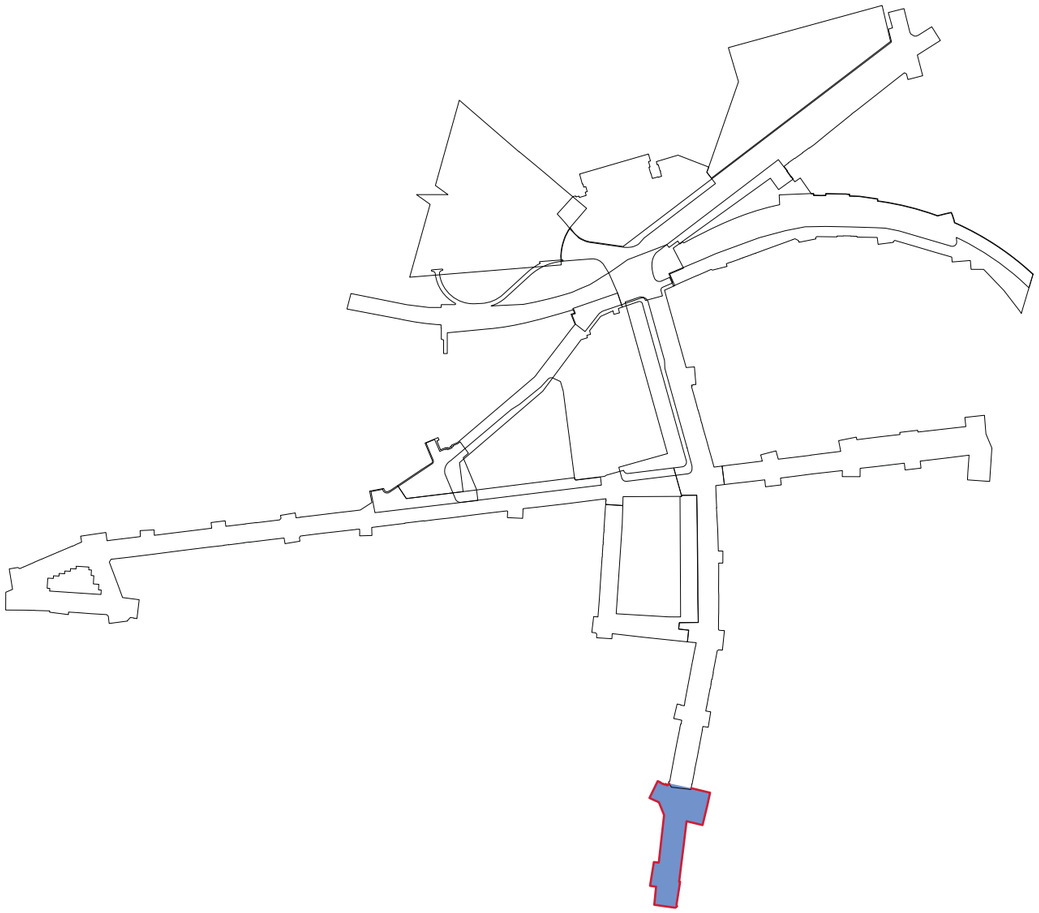
292.K7 KOORDINACE 7 - Rekonstrukce Veletržního paláce



— Rekonstrukce Veletržního paláce
projektant: -
investor: - Národní galerie ČR
realizace: -

Dosud není známo, zda a kdy dojde k veřejné soutěži na Veletržní palác včetně jeho okolního prostoru. V rámci městských zásahů byly zpracovány návrhy na podobu prostoru před VP, avšak předmětná studie může v tuto chvíli, bez dalších podkladů či podnětů k podobě pouze předpokládat potřebu uvolnění celého prostoru, odstranění ramp a beriér v celém předprostoru. Dopravní studie na toto reaguje uvolněním uličního profilu, zklidněním v místě tram.zastávky. Koncepční studie naznačuje jednu z možných podob ulic Heřmanovy a Veverkovy v okolí Veletržního paláce. Konečná podoba se bude odvíjet od projektu rekonstrukce paláce.

293.i1 Iniciace 1 - SSZ 7.129 Strossmayerovo nám



SSZ 7.129 Strossmayerovo náměstí
projektant: -
investor: - nejlépe Dopravní podnik hl. města Prahy
realizace: - nejlépe v rámci realizace Etapy I

Optimálně by se úprava křižovatky měla realizovat jako součást Etapy I. Křižovatka nebyla původně součástí zadaného řešeného území koncepční studie a během práce na studii se napodařilo nalézt dostatečnou shodu na konkrétním řešením. Stávající světelná signalizace je dožilá a bude tedy zapotřebí ji buď obnovit, nebo zrušit. V minulosti bylo chování křižovatky s vypnutou signalizací testováno a testy ukázaly, že bez signalizace je křižovatka v 90% případech bezpečnější, než se signalizací. Problémem zůstává překonání tramvajové trati pro nevidomé a slabozraké.

Koncepční studie rozvíjí dvě (až tři) varianty budoucí podoby křižovatky a zastávek tramvaje, které jsou uvedeny na následující dvoustránce.

Chápeme-li úpravu navrženou ve studii jako poměrně rychle realizovatelný základ, je pravděpodobné, že bude provedena dříve, než křižovatka a návrh křižovatky tedy musí z návrhu ulice vyjít.

V případě, že by byla úprava křižovatky realizována současně s ulicí Dukelských hrdinů, otevírá se prostor řešit křižovatku přece jenom s většími zásahy.

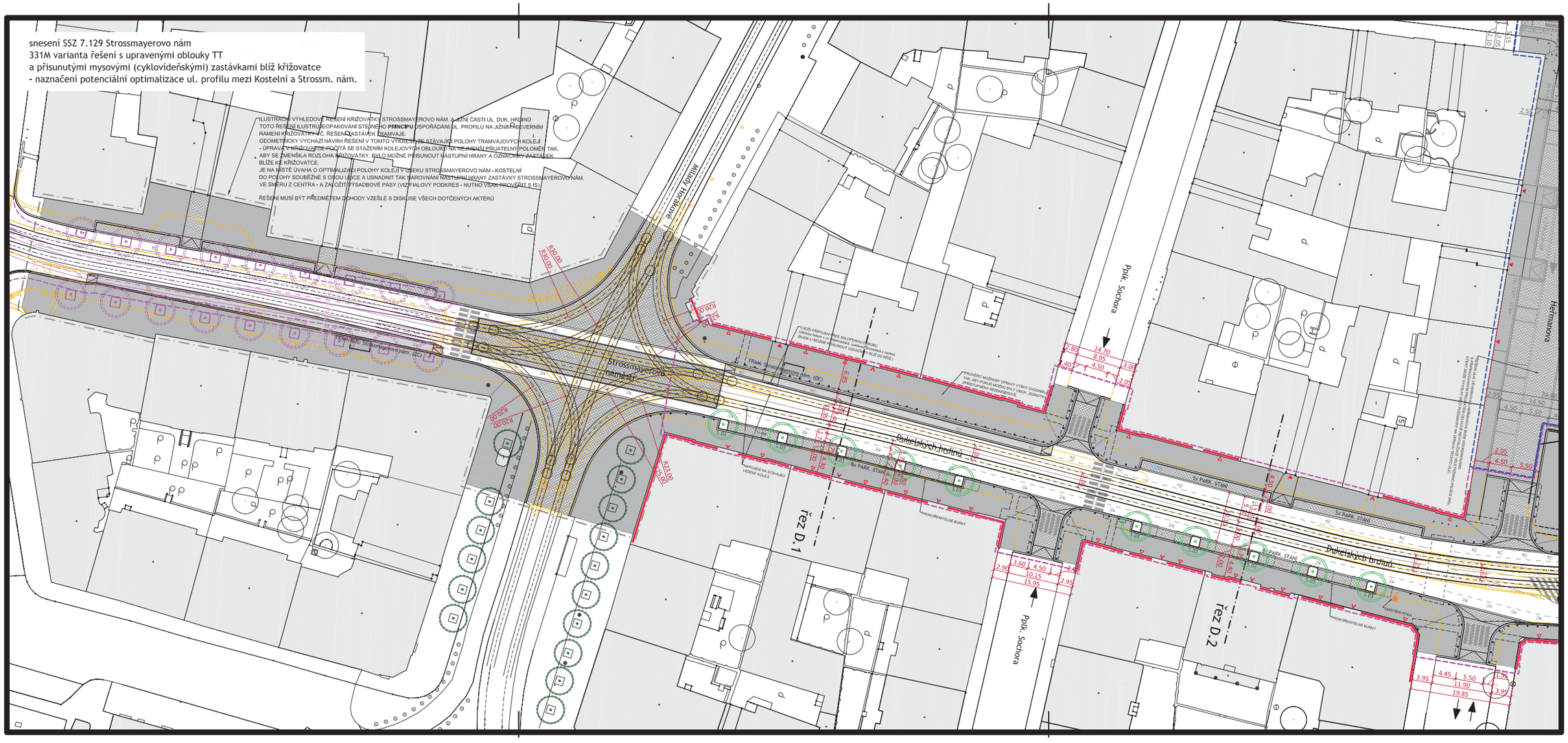
Následující varianty uvažují se dvěma principiálními scénáři:

1) Zatížení a dopravní význam ul. Dukelských hrdinů neklesne a tak koncepce ostrůvkových zastávek se zvýšeným jízdním pásem zůstane zachována. V tom případě lze pracovat s geometrií oblouků trati a co možná maximálním zmenšení plochy křižovatky, přisunutím nástupních ostrůvků v obou směrech blíž ke křižovatce a využít jich pro přechody pro chodce, které se tím zkrátí na délku nevyžadující signalizaci.

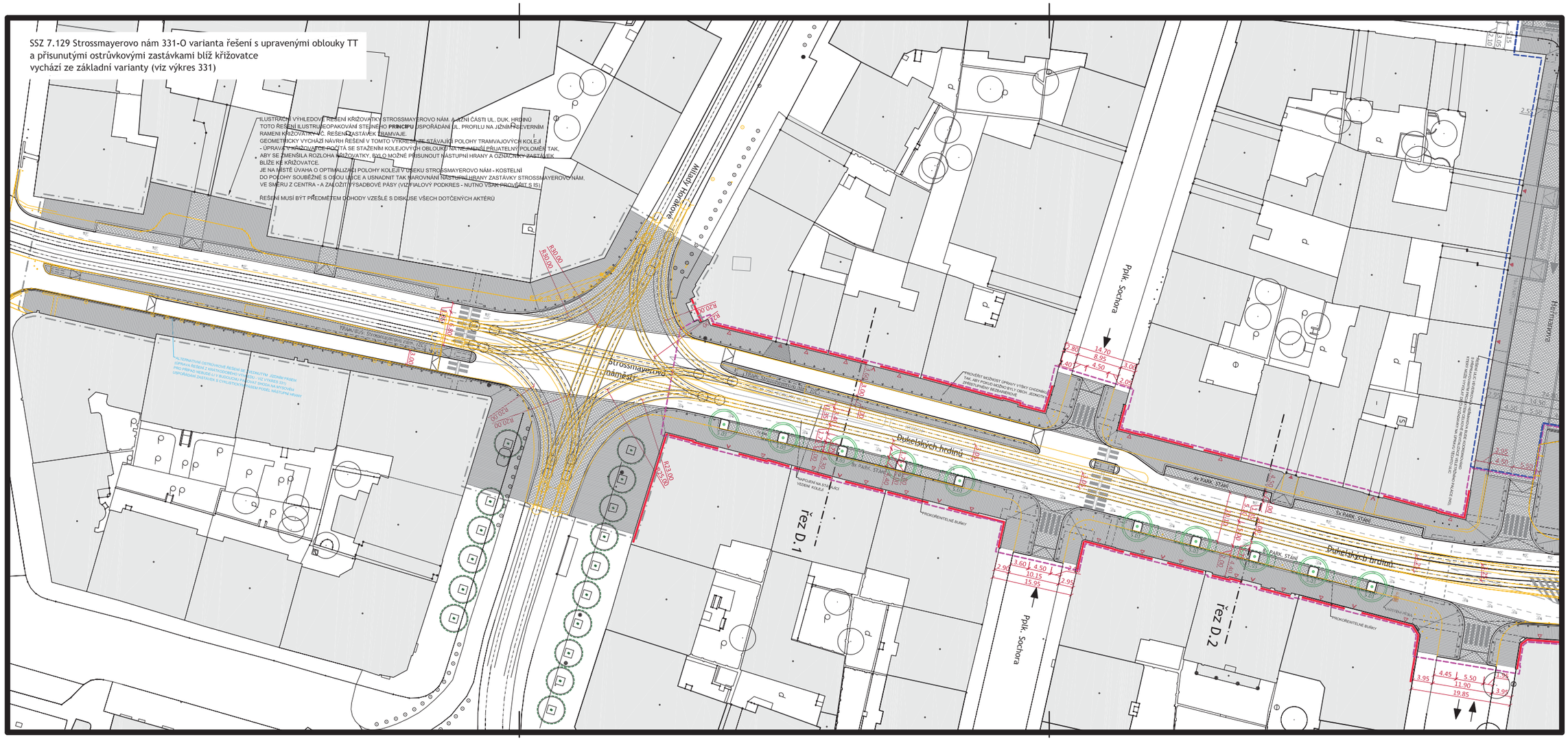
2) Zatížení a dopravní význam ulice klesne a zastávky bude možné řešit jako mysové (s pojížděnou nástupní hranou cyklisty - cyklovídeňská).

Lze také uvažovat o optimalizaci nedávno rekonstruovaného úseku Strossmayerovo nám - Kostelní, ve kterém je možné trať srovnat s rovnoběžně s osou ulice. Šířkové poměry by za předpokladu přeložek IS dovolily zřízení výsadbových pásů pro stromořadí (a ulice by tak získala jednotný charakter v úplně celé své délce) - v následující skice vyznačeno filově čárkovaně.

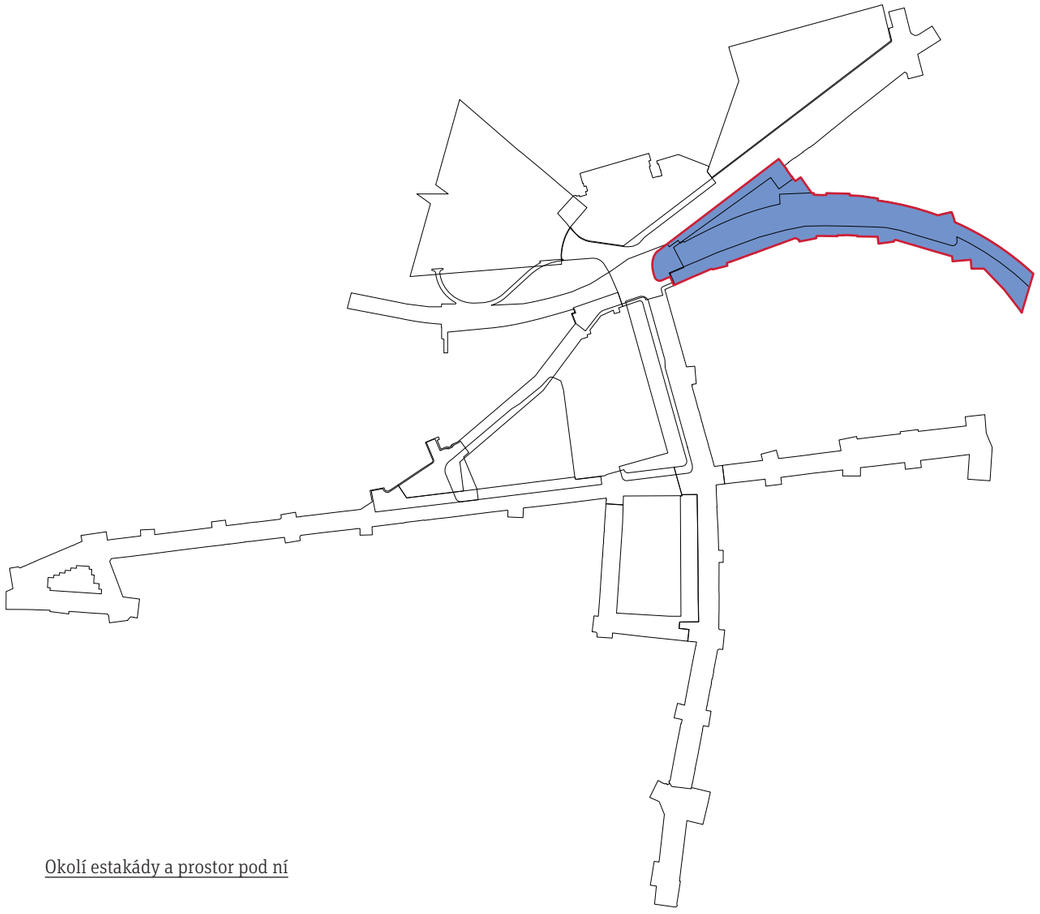
STROSSMAYEROVO NÁM. - MYSOVÁ VARIANTA SE SIGNALIZOVANÝM JEDINÝM PŘECHODEM (POUZE NA VYVOLÁNÍ VPN, JINAK BLIKAJÍCÍ ŽLUTÁ)



STROSSMAYEROVO NÁM. - OSTRŮVKOVÁ VARIANTA SE SIGNALIZOVANÝM JEDINÝM PŘECHODEM (POUZE NA VYVOLÁNÍ VPN, JINAK BLIKAJÍCÍ ŽLUTÁ)



293.i2 INICIACE 2 - Okolí železniční estakády



Okolí estakády a prostor pod ní

V projektu železnice jsou zpracovány pouze základní úpravy prostoru kolem a pod novou estakádou. Vzhledem k postupně přibývajícím informacím k vývoji VRÚ Bubny Zátory lze už teď konstatovat, že právě okolí estakády bude důležitou pěší a cyklistickou „zelenou“ spojnicí mezi železničníé stanicí Praha - Bubny.

Studie tuto skutečost odráží v iniciaci samostatného projektu, který by se touto propojkou komplexně zabýval a podle možností a harmonogramu realizace by se mohly navržené úpravy promítnout do koněčné podoby realizace železnice a jejího zapojení do okolí.

Předpokládá se, že pozemky v nynějším vlastnictví ČR (prostřednictvím SŽDC a ČD, které nebudou zapotřebí k zajištění nutné údržby) by byl převedeny do vlastnictví města a to by je využilo jako veřejné prostranství.

Plochy stávajícího autobazaru jsou v platném územním plán vedeny jako izolační zeleň.

Vzhledem k budoucí funkci zelené osy na spojnici plánovaného severního vestibulu metra Vltavská (propojeného s nástupišti stanice Praha-Bubny) a Stromovky/Výstaviště se nabízí na těchto plochách realizovat například hřiště. V ose estakády mezi dvojicemi pilířů by vedla zpevněná cesta pro cyklisty (a pěší?). Nezelené zpevněné věci je výhodné soustředit pod těleso, protože to poskytne plochám zastřešení a stín, který naopak škodí zatravněným plochám.

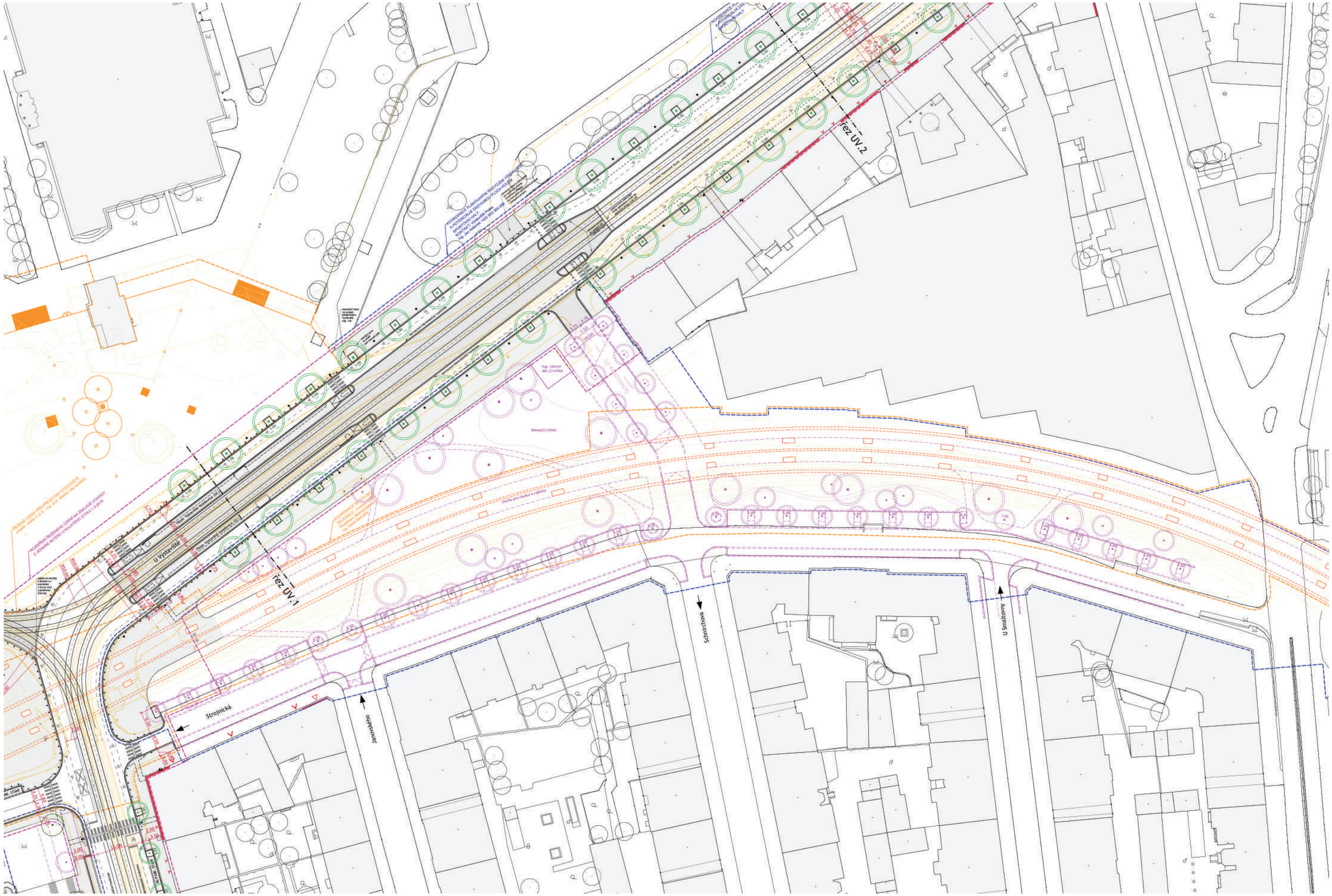
V rámci projektu bude zapotřebí řešit prodloužení ulic pod estakádou a také bezpečné a komfortní překonání Bubenské pro cyklisty a pěší.

V blízkosti případných hřišť je vhodné umístit WC.

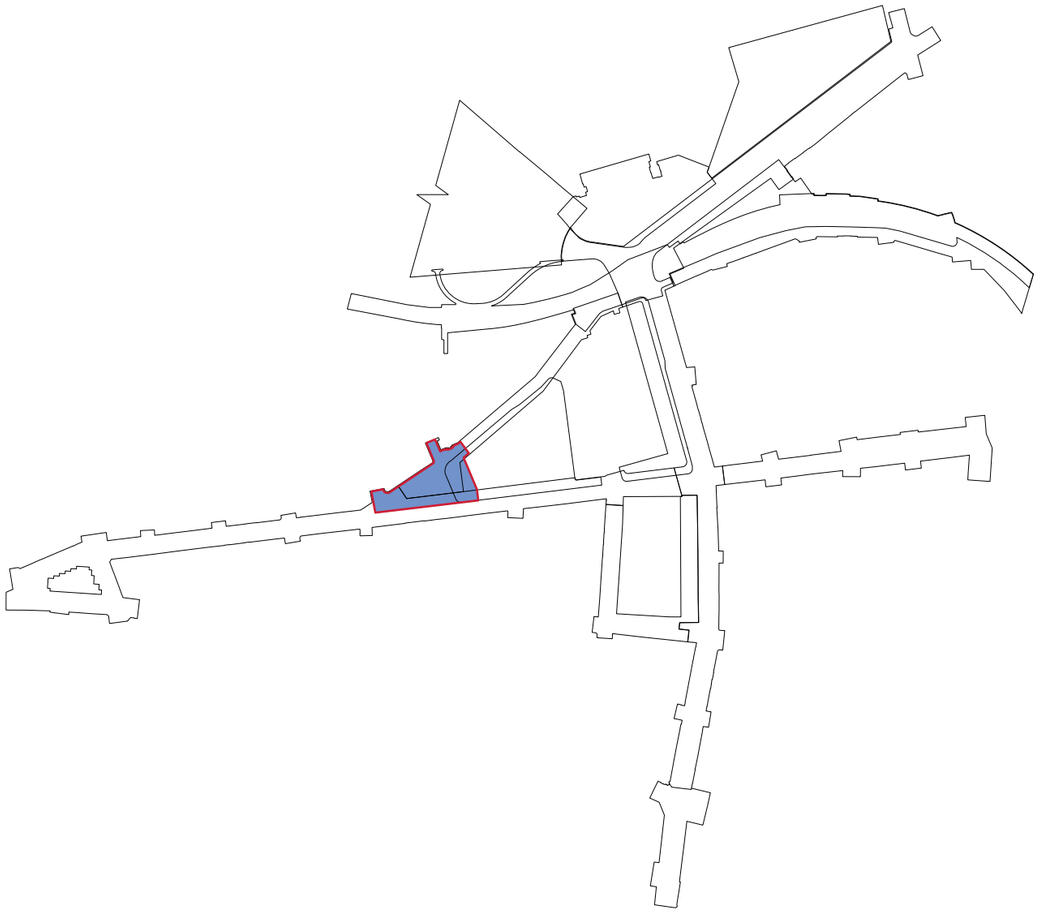
Vzhledem k odstranění barieéry železničního valu bude zapotřebí opatrně pracovat s trasováním cest přes nově zpřístupněné plochy.

Součástí řešení by měla být i rekonstrukce východní část Strojnické (Dukelských hrdinů - Bubenská).

Optimálním způsobem nalezení detailního řešení uvedených témat je architektonická soutěž o návrh.


řez UV.2
řez UV.1
U Výstaviště
Strojnická
Jankovcova
Schnirchova
U Smaltovny

293.i3 Iniciace 3 - Náměstí před OC Letná



Náměstí před OC Letná

Prostranství po dokončení budovy OC Letná a v kontextu s navrhovanými úpravami okolních ulic může plnit roli lokálního náměstí a jako takové si zaslouží místně specifické zpracování a případně uměleckou intervenci, která mu přiřkne význam.

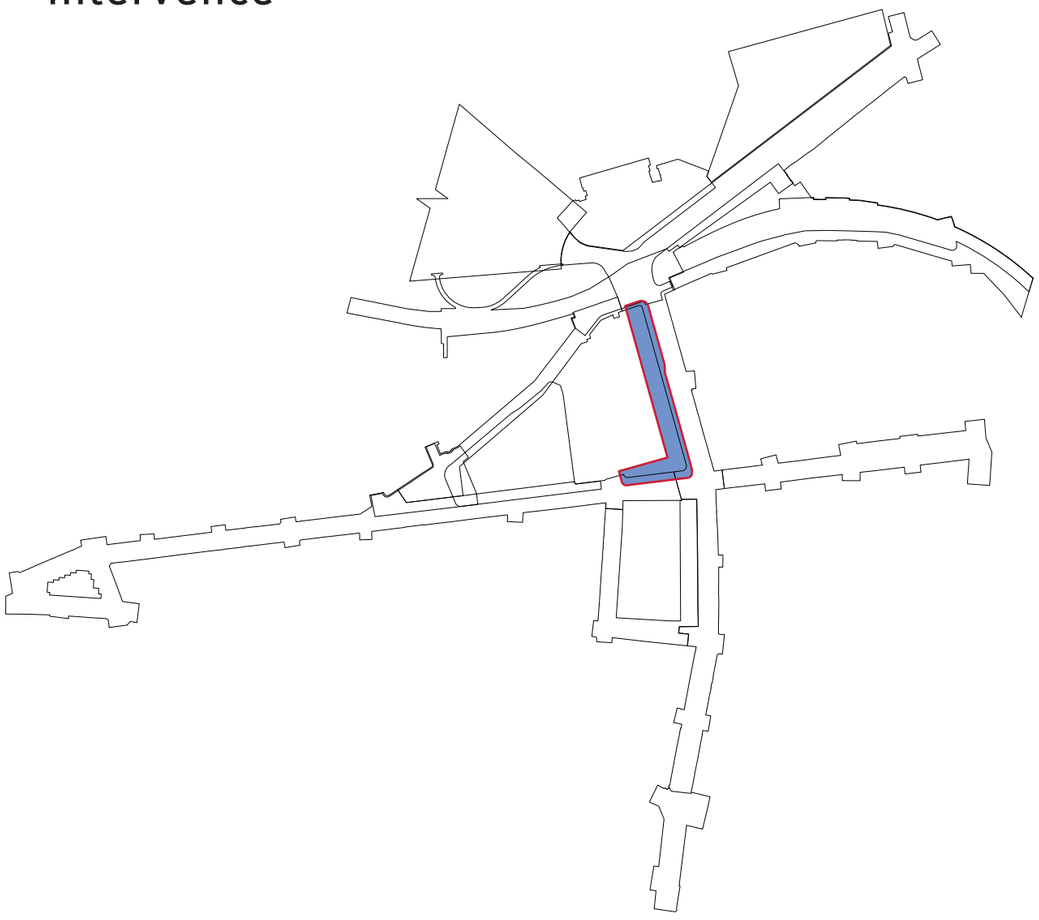
Koncepčně je možné náměstí orientovat k obchodnímu centru, nebo k budovám na severní hraně a k budově Sokola.

Procházejí tudy mnozí lidé do zdějších škol...

Nepochybně by mohlo náměstí dostat svoje vlastní místopisné označení.

Optimálním způsobem nalezení detailního řešení je architektonická soutěž o návrh.

293.i4 INICIACE 4 Radiotrh - umělecké(á) intervence

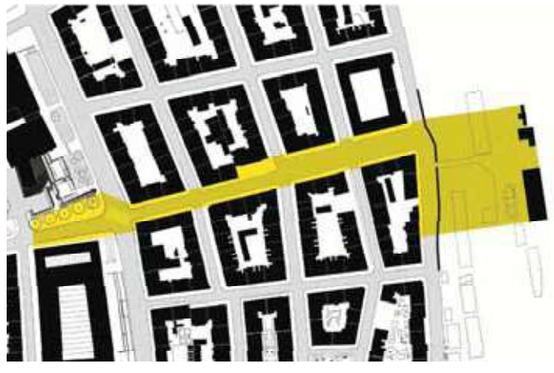


Ke křižovatce ulic Veletržní a dukelských hrdinů se vážou historické události, které velmi těsně souvisejí s civilizačním vývojem Prahy v nejširších souvislostech.

Prostranství od Veletržního paláce po viadukt železnice má proporce srovnatelné s horní částí václavského náměstí 400 m na délku a 40 m na šířku (Václavské náměstí má 60m).

Jeho význam a historická role zůstává většinovým návštěvníkům skryta. Umělecká intervence může být vhodným prostředkem, jak význam místa odhalit a zároveň jej zařadit na současnou mentální mapu míst, která si pamatujeme, protož nás nějak oslovila.

Sousedství důležitých institucí, jakou je např. budova sbírek moderního umění Národní galeri ČR - Veletržní palác, potenciál místa v tomto směru ještě zvyšuje.



PAMÁTNÍK SOA BUBNY

Obsahový význam křižovatky mezi Parkhotelem a Veletržním palácem

(pro urbanistickou studii)

Místo spojuje dvě významné osy - důležité pro kulturu i historii města. Třída Dukelských hrdinů byla od konce 19. století osa přivádějící návštěvníky na Výstaviště a již od Strossmayerova náměstí ji lemovaly různé výstavní pavilony. Za první republiky zde vzniká největší funkcionalistická budova své doby na světě. Veletržní palác slouží vzorkovým Veletrhům stejně jako vedlejší komplex dřevěných objektů zvaný Radiotrh.
Paradoxem tedy je, že právě z tohoto místa někdejší slávy české dovednosti jsou vypravovány transporty pražských občanů židovského původu do ghett a koncentračních táborů.

Na nádraží Bubny odešlo Veletržní ulicí na 50 000 lidí na smrt - ve čtyřstupech. Jejich jména se zde proměnila v čísla. Pro budoucí Památník ticha je veřejný prostor před Parkhotelem vstupem do první kapitoly příběhu, který bude pokračovat v nově přestavěném objektu Nádraží Bubny. Bylo by pěkné otisknout do dlažby nějaké vhodně výtvarně pojaté stopy po těch, kteří šli na smrt. Bylo by také dobré vyznačit do dlažby chodníku půdorys haly, ve které deportovaní spali své první noci pohromadě na betonové podlaze.

Ti, co odcházeli, prošli na své poslední cestě Prahou místy, které někteří z nich pomáhali proměnit z industriálního předměstí v rezidenční čtvrť. Svou paměť mají moderní funkcionalistické domy, které spodní Veletržní lemují. Měly své příběhy stavitelů, architektů, majitelů i svých obyvatel. Vypovídají o vzestupu i úpadku kulturního dialogu města.
S deportacemi židů a odsuny Němců Praha přichází o svou tradiční identitu.

Bylo by pěkné tento příběh města alegorizovat cyklem soch, které by se mohly realizovat na prodloužené ose širokého galerijního chodníku před Veletržním palácem. Pás mezi Veletržní a viaduktem před Výstavištěm by se mohl stát kontemplativní galerií o proměnách města, a naději, o nesvobodě uprostřed metropole, o vyhnání, o mlčení přihlížejících, o kulturní proměně... o naději pro město, že může ze své minulosti čerpat novou inspiraci.
Naší již letitou myšlenkou je uspořádat veřejnou soutěž na sochu, či nějaký objekt pro místo někdejšího Radiotrhu. Místo, kde rodiče ztratili právo na ochranu svých dětí, kde děti předčasně zdospěleli, kam přicházeli občané města se svými jmény a ta se proměnila v čísla.

Bylo by jistě zajímavé proměnit záměr jedné sochy v cyklus, který by byl alegorií vztahu obyvatel města a prostoru, kde by se našlo podobenství sídla, domova, koncepce metropole, dokonce klidně i podobenství veřejného prostoru - tedy dialogu města.
Určitou linií či frázováním by také mohly být inferna města, to je opakující se okupace, normalizace, nesvoboda - tedy temnota v ulicích polis.

Zadání pro sochy a jejich prostor je již ovšem tématem pro další rozpravu.

Pavel Štingl

2 Koncepce pro jednotlivá témata
9
9 Přílohy

Koncepce pro jednotlivá témata 29
Přílohy 9

299 / Přílohy

DOKLADOVÁ ČÁST

299 Přílohy

299.01 – Žádost DPP o koncepční spolupráci

Váš dopis značky / ze dne

naše značka 200000/120/2015

vyřizuje / linka 296192200

místo odeslání / dne Praha/25.11.2015

Ing. arch. Pavla Melková
ředitelka Sekce detailu města
Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
Sekce detailu města
Vyšehradská 57/2077
128 00, Praha 2 - Nové Město

Vážená paní ředitelko,

Dopravní podnik v rámci procesu rekonstrukce tramvajových tratí, řešení bezbariérovosti na tramvajových zastávkách a v neposlední řadě na základě žádosti MČ Praha 7, která žádá o koncepční spolupráci na studii ulic Dukelských hrdinů, Veletržní a ulice U Výstaviště včetně přilehlých prostor.
Výše uvedené tramvajové tratí jsou v různém stupni dožití po rekonstrukcích z let 1979 a 1985 v technologii BKV. V následných obdobích docházelo vždy pouze k repanelizacím. Větší rozsah opravy byl proveden pouze v ulici U Výstaviště, kdy vzhledem k nestabilitě podloží byly vloženy do spodní části další panely BKV pro rozneseni zátěže tramvajové tratě.

V této souvislosti si Vás dovoluji požádat o koncepční spolupráci při řešení ulice Dukelských hrdinů v úseku Strossmayerovo náměstí – křižovatka Dukelských hrdinů / U výstaviště, aby se podařilo koncepční studii dokončit, projednat a předat do konce roku 2016, tak aby možné stihnout plánovaný termín realizace RTT v roce 2018.

S pozdravem

Ing. Jan Šurovský, Ph.D.
technický ředitel

Dopravní podnik hl. m. Prahy

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost **adresa** Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9
tel. +420 296 191 111 **e-mail** dpp@dpp.cz **www.dpp.cz**
IČ 00005886 **DIČ** CZ00005886 **zápis v OR** vedeném MS v Praze v oddíle B, vložka 847
bankovní spojení Česká spořitelna, a. s. Praha 1 **číslo účtu** 1930731349/0800

Dopravní podnik hlavního města Prahy

299.02 – ŽÁDOST MČ P7 O ZPRACOVÁNÍ KONCEPČNÍ STUDIE

USNESENÍ

Rady MČ Praha 7

č. 1219/15-R z jednání č.82, ze dne 17.12.2015

Návrh na žádost MČ Prahy 7 o zpracování koncepční studie městských tříd Dukelských hrdinů a Veletržní včetně bezprostředně navazujících předprostorů významných budov .

Anotace: Materiál obsahuje žádost MČ Prahy 7 směřovanou na hl. m. Prahu, aby prostřednictvím svého koncepčního pracoviště Institutu plánování a rozvoje zpracovalo koncepční studii na dvě významné letenské ulice - Dukelských hrdinů a Veletržní. V rámci této studie by bylo vhodné řešit i předprostory Veletržního paláce a Parkhotelu, které přímo navazují na křížení výše zmíněných ulic.

Rada Městské části Praha 7 po projednání

I. Bere na vědomí

1. předložený materiál - návrh na žádost MČ Prahy 7 o zpracování koncepční studie městských tříd Dukelských hrdinů a Veletržní včetně bezprostředně navazujících předprostorů významných budov .

II. Konstatuje,

1. že ulice Dukelských hrdinů a Veletržní jsou významnými ulicemi již od dob středověku a jsou zaznamenány i na otiscích Stabilního katastru z 1. poloviny 19. století
2. že ulice Dukelských hrdinů je v úseku mezi ul. Heřmanova a Strojnická přímo provázána s předprostory Veletržního paláce, Parkhotelu a budovy ministerstva vnitra.
3. že Dopravní podnik hl. m. Prahy v rámci procesu rekonstrukce tramvajových tratí připravuje na rok 2018 celkovou rekonstrukci tramvajového tělesa a bezbarierové řešení zastávek v ulici Dukelských hrdinů v úseku mezi Strossmayerovým náměstím a dráhou.
4. že Komise Rady HMP pro Prahu bezbariérovou a otevřenou požaduje přednostně zajistit bezbarierovou dostupnost areálu Výstaviště Holešovice. Vzhledem k omezeným možnostem toto řešit přímo na zastávce Výstaviště Holešovice jsou variantou bezbarierové zastávky Veletržní palác a návazné pohodlné bezbarierové propojení po chodníku k areálu Výstaviště.
5. že v rámci připravované elektrifikace a zobousměrnění železniční tratě Praha - Letiště Václava Havla - Kladno bude pravděpodobně přestavěn železniční most přes ulici Dukelských hrdinů (u křížení s ulicí Strojnickou) a při této příležitosti

je možné redefinovat paramentry prostupu pod tratí a zajistit tak dostatečný průchod dle předpokládaných kapacit bezmotorové, kolejové i silniční dopravy

6. že v návaznosti na otevření tunelového komplexu Blanka v září 2015 byla provizorními opatřeními zklidněna ulice Veletržní. Upraveno bylo především časování semaforů a vodorovné dopravní značení, čímž došlo ke snížení počtu jízdních pruhů a ke zřízení nových parkovacích míst pro rezidenty. Toto opatření nyní funguje ve zkušebním režimu a v případě bezproblémového provozu by měly být navrženy a realizovány již trvalé úpravy profilu vozovky včetně výsadby nového stromořadí a úpravy tvarování chodníků pro bezpečnější přecházení.
7. že v souladu s usnesení Rady hl. m. Prahy č. 556/2013 byl koncepčním pracovištěm veřejného prostoru určen Útvar rozvoje města, nyní Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy (dále jen IPR). Tvorbou veřejného prostoru na odborné architektonické úrovni se zabývá Kancelář veřejného prostoru IPR a má na starosti zpracování celoměstských koncepčních a analytických dokumentů v oblasti veřejného prostoru
8. že přesné vymezení hranic řešeného území bude upřesněno na základě úvodních jednání s vlastníky dotčených pozemků

III. Žádá

1. hlavní město Prahu, aby prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje zpracovalo koncepční studii městských tříd Dukelských hrdinů a Veletržní včetně přilehlých veřejných prostranství předprostorů významných budov, která by koordinovala přípravy investičních akcí v území a zlepšila kvalitu veřejných prostranství s důrazem na předprostory významných budov v území

IV. Ukládá

1. STA Čižinský Jan Mgr.

1.1. podepsat průvodní dopis Žádosti MČ Praha 7 o zpracování koncepční studie městských tříd Dukelských hrdinů a Veletržní včetně bezprostředně navazujících předprostorů významných budov

Termín: 18.12.2015

2. VED ORZ Šindelářová Jitka Ing. arch.

2.1. odeslat Žádost o zpracování koncepční studie městských tříd Dukelských hrdinů a Veletržní včetně bezprostředně navazujících předprostorů významných budov Primátorce a radním hlavního města Prahy, Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1, Staré Město

Termín: 18.12.2015

2.2. odeslat Žádost o zpracování koncepční studie městských tříd Dukelských hrdinů a Veletržní včetně bezprostředně navazujících předprostorů významných budov řediteli IPR Ing. arch. Petru Hlaváčkovi a ředitelce

Sekce detailu města IPR Ing. arch. Pavle Melkové, Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, Vyšehradská 57, Praha 2

Termín: 18.12.2015

Mgr. Jan Čižinský
starosta Městské části Praha 7

Mgr. Ondřej Mirovský M.EM
zástupce starosty Městské části Praha 7

299.03 – Zadávací usnesení RHMP

Hlavní město Praha

RADA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

U S N E S E N Í

Rady hlavního města Prahy

číslo 868
ze dne 19.4.2016

k vypracování koncepční studie ulic Veletržní, Dukelských hrdinů, části ulice Strojnická a přilehlých prostorů

Rada hlavního města Prahy

I. s o u h l a s í

s návrhem na vypracování koncepční studie ulic Veletržní, Dukelských hrdinů, části ulice Strojnická a přilehlých prostorů, Praha 7 (dále jen koncepční studie ulic Veletržní/Dukelských hrdinů), dle vymezeného řešeného území viz příloha č. 1 tohoto usnesení

II. u k l á d á

1. řediteli Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy
   1. zpracování koncepční studie úseku ulic Dukelských hrdinů (od ulice Milady Horákové, do ulice Strojnická), dále ulice Strojnická a ulice Veletržní (v úseku Letenské náměstí - Bubenská). Studie bude sloužit jako podklad pro další rozvoj a koordinaci probíhajících a budoucích investičních akcí na ulicích a bezprostředně navazujících veřejných prostranstvích, včetně participace s veřejností, významnými institucemi a podniky. Studie bude závazný podklad pro navazující projektové dokumentace

      Termín: 31.8.2016

2. radní Plamínkové
   1. informovat organizace, kterých se záměr bude dotýkat (Technickou správu komunikací, příspěvkovou organizaci, Dopravní podnik hl.m. Prahy, a.s., Pražskou plynárenskou, a.s., Pražskou vodohospodářskou společnost, a.s., Pražské vodovody a kanalizace, a.s., Kolektory Praha, a.s.), o zahájení přípravy materiálu

      Termín: 22.4.2016

   2. informovat starostu městské části Praha 7 o zahájení přípravy materiálu a zájmu hl.m. Prahy o spolupráci s městskou částí

      Termín: 22.4.2016

3. řediteli Technické správy komunikací hl.m. Prahy
   1. poskytování součinnosti při zpracování koncepční studie ulic Veletržní/Dukelských hrdinů

      Termín: 31.12.2016

4. MHMP - OTV MHMP
   1. připravit ve spolupráci s Institutem plánování a rozvoje hl.m. Prahy způsob zadání a způsob financování přípravy projektové dokumentace rekonstrukce ulic Veletržní/Dukelských hrdinů

      Termín: 31.8.2016

III. žádá

1. Technickou správu komunikací, a.s., Dopravní podnik hl.m. Prahy, a.s., Pražskou plynárenskou, a.s., Pražskou vodohospodářskou společnost, a.s., Pražské vodovody a kanalizace, a.s., Kolektory Praha, a.s. a další organizace, kterých se záměr bude dotýkat, aby poskytly součinnost při zpracování koncepční studie ulic Veletržní/Dukelských hrdinů
2. starostu MČ Praha 7 o spolupráci městské části při zpracování Koncepční studie ulic Veletržní/Dukelských hrdinů a o spolupráci při přípravě a průběhu projednání s veřejností v souvislosti s touto koncepční studií

Adriana Krnáčová
primátorka hl.m. Prahy

Petr Dolínek
náměstek primátorky hl.m. Prahy

Předkladatel: radní Plamínková, primátorka hl.m. Prahy, náměstek primátorky Dolínek
Tisk: R-20502
Provede: ředitel Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, radní Plamínková, ředitel Technické správy komunikací hl.m. Prahy, MHMP - OTV MHMP
Na vědomí: odborům MHMP

299.04 – Dopravně inženýrské podklady pro koncepční studii

546 19-07-2016

Technická správa komunikací hlavního města Prahy
Úsek dopravního inženýrství
Řásnovka 770/8, 110 15 Praha 1

TSK

IPR Praha
Doručeno: 19.07.2016
IPR 07788/2016
listy: 1 přílohy: 7
druh: 1x/ZAV

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Došlo 19. 07. 2016
Č.j. 4488/16 Příl. 1/7

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Ing. Marek Zděradička
ředitel Sekce infrastruktury a krajiny
Vyšehradská 57
128 00 Praha 2

Váš dopis	Naše č.j.	Vyřizuje/ telefon	V Praze dne
IPR Praha 6489/16vl.	TSK/22273/16/7500/Ze	Ing. Jiří Zeman / 257015196	15. 7. 2016

Věc: **Dopravněinženýrské podklady pro Koncepční studii ulic Veletržní/Dukelských hrdinů**

Vážený pane řediteli,

dne 15. 6. 2016 jste požádal náš úsek o zpracování dopravněinženýrských podkladů pro vybrané zájmové území MČ Praha 7. V této věci sdělujeme:

TSK soustavně monitoruje dopravní situaci v našem hlavním městě. Jedním z výstupů je i databáze intenzit automobilové dopravy v podrobnosti tzv. sledované sítě, jejíž rozsah je patrný ze schématu uvedeného i na našich stránkách http://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/dopravni-inzenyrstvi/intenzity-dopravy.

Naše organizace dále disponuje dopravními modely hl. m. Prahy současného stavu a střednědobého výhledu. Oba tyto výchozí modely jsou primárně zpracovány ve stejné podrobnosti komunikační sítě, avšak v případě potřeby je možné modely dále zpodrobnit dle povahy zadání.

Na základě Vašeho požadavku dokládáme tyto 4 kartogramy intenzit:

Příloha 1.1 - Intenzity automobilové dopravy rok, 2014, průzkumové hodnoty

Příloha 1.2 - Intenzity automobilové dopravy, rok 2015 po zprovoznění TKB, průzkumové hodnoty

Příloha 1.3 - Intenzity automobilové dopravy, jaro roku 2016, modelový výpočet

Příloha 1.4 - Intenzity automobilové dopravy, roku 2018, modelový výpočet

Na kartogramech jsou zobrazeny intenzity po směrech v počtech VŠECH vozidel / z toho nad 3,5 t za 24 h průměrného pracovního dne, zaokrouhlené u VŠECH vozidel na stovky a u vozidel nad 3,5 t na desítky vozidel. Jízdní souprava se uvažuje jako jedno vozidlo. V kartogramech nejsou zahrnuty počty jízd autobusů MHD (linky řady 100-299), ty jsou uvedené pro rok 2016 v samostatné příloze 1.5, hodnoty MHD jsou v zásadě použitelné pro všechny stavy.

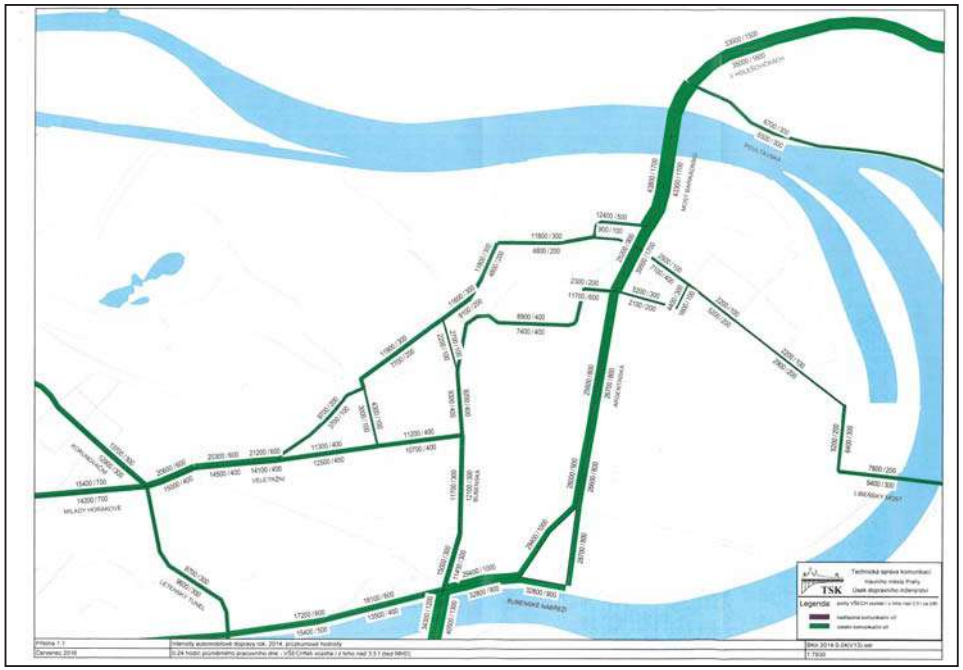
Pro výhledový stav roku 2018 dále dokládáme grafikony 2 křižovatek:

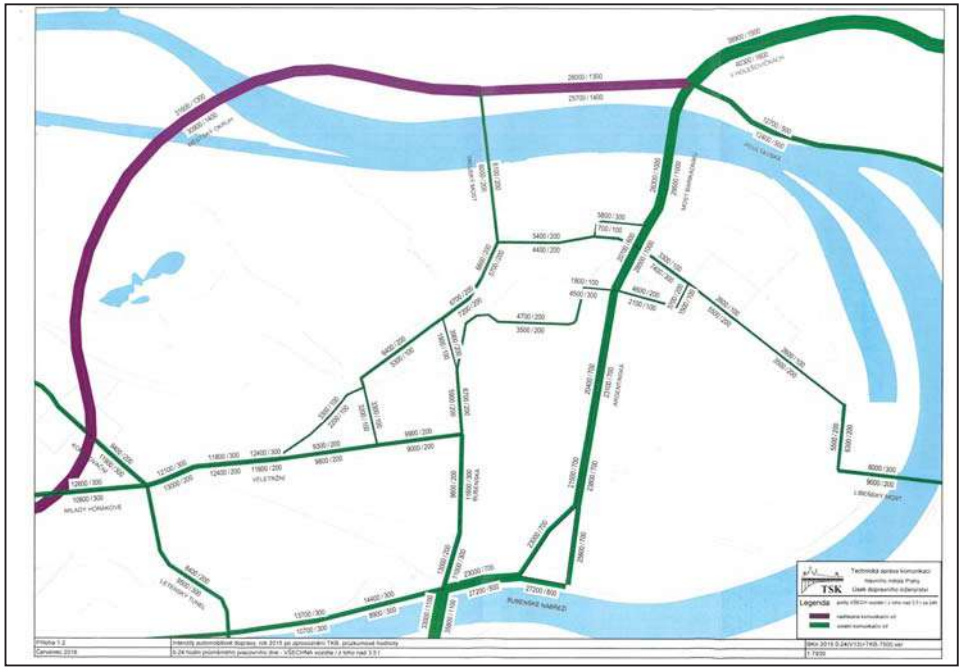
Příloha 2.1 Veletržní x Dukelských Hrdinů, rok 2018

Příloha 2.2 Veletržní x Bubenská, rok 2018

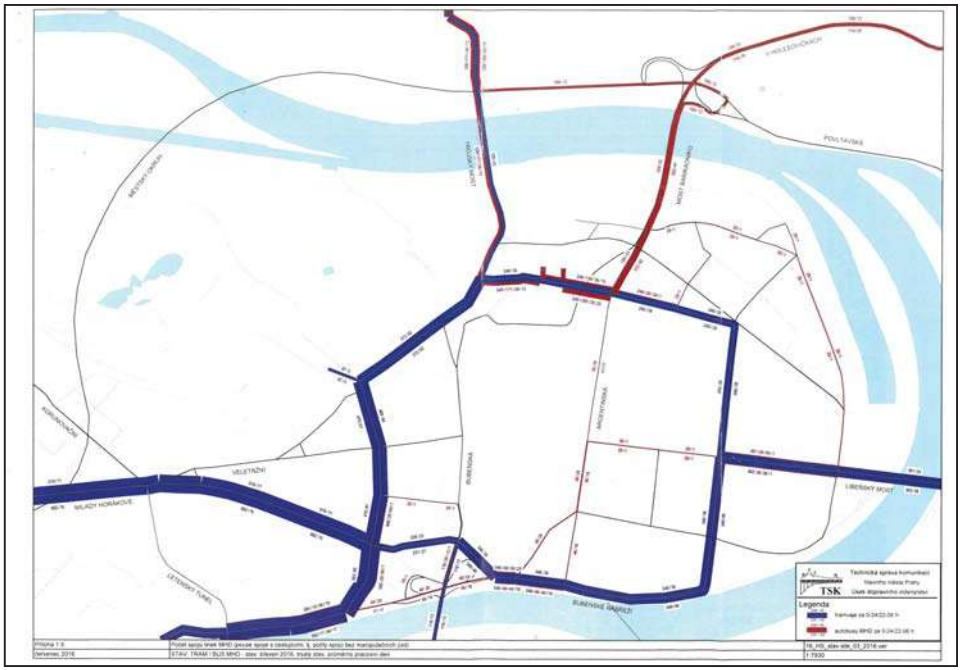
S pozdravem

Ing. Ladislav Pivec
náměstek ředitele





TSK
Legenda
MLADÝ HORÁKOVE
VELETRŽNÍ
BUBENSKÁ
BUBENSKÉ NÁMĚSTÍ

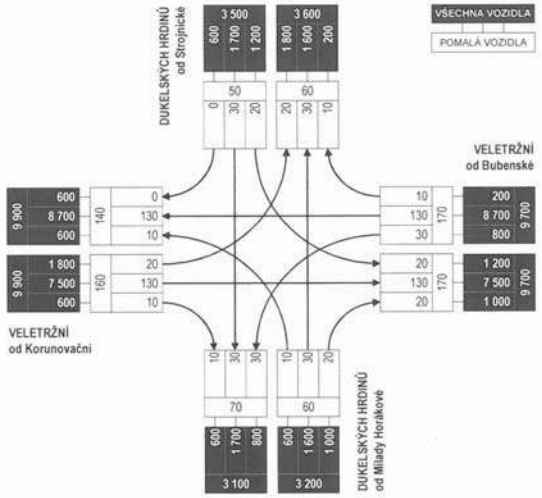

TSK
Legenda
MLADÝ HORÁKOVE
VELETRŽNÍ
BUBENSKÁ
LIBEŇSKÝ MOST

TSK
Legenda
MLADÝ HORÁKOVE
VELETRŽNÍ
BUBENSKÁ
BUBENSKÉ NÁMĚSTÍ

Příloha 2.1

GRAFIKON KŘIŽOVATKY

VELETRŽNÍ X DUKELSKÝCH HRDINŮ



ROK 2018

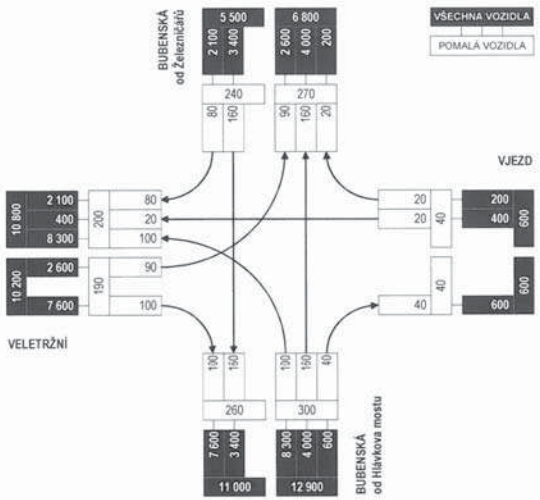
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
Zpracováno:07/2015

Technická správa komunikací hlavního města Prahy
Úsek dopravního inženýrství

Příloha 2.2

GRAFIKON KŘIŽOVATKY

VELETRŽNÍ X BUBENSKÁ

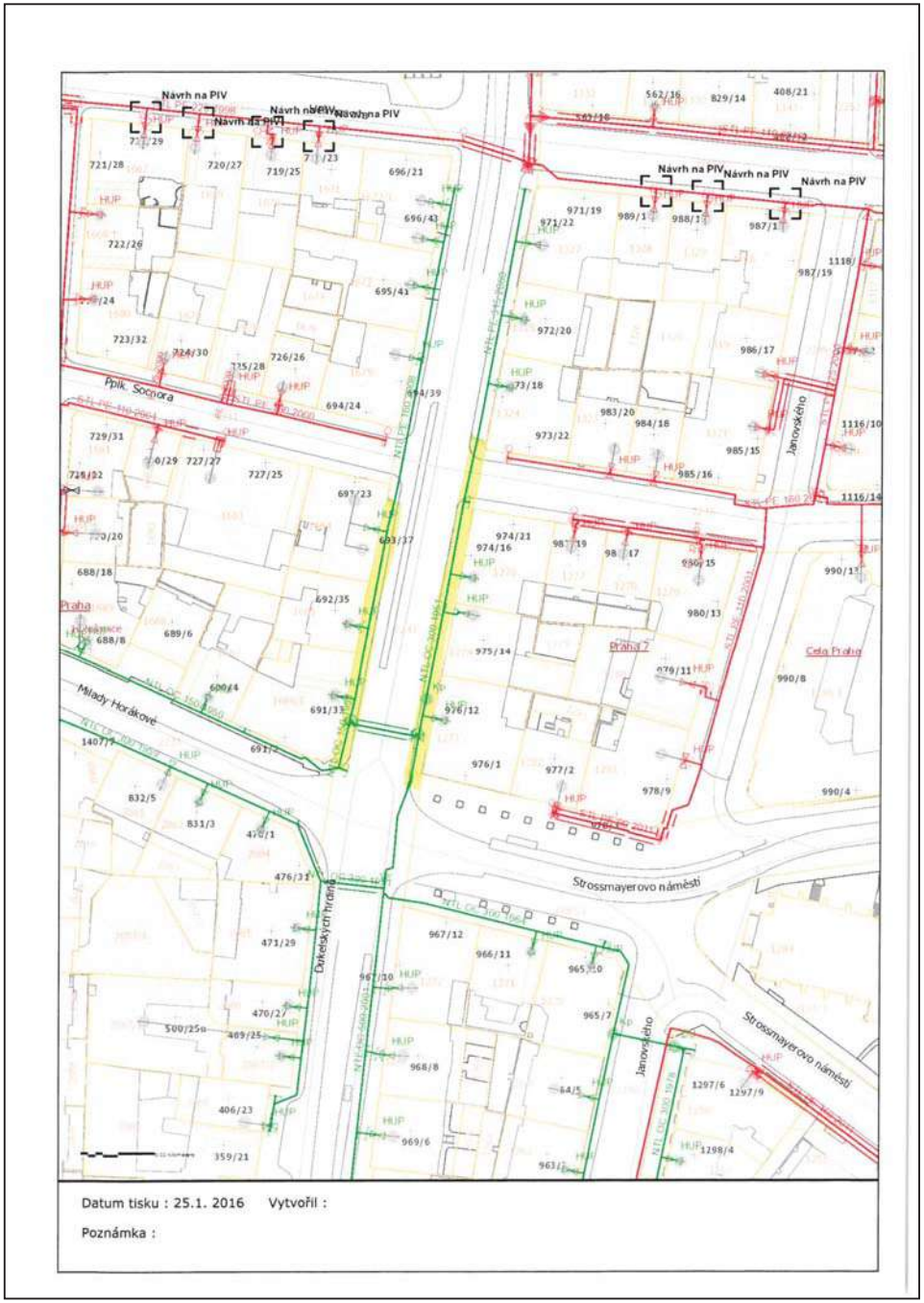


ROK 2018

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
Zpracováno:07/2015

Technická správa komunikací hlavního města Prahy
Úsek dopravního inženýrství

299.05 – Rozsah nutné obnovy plynovodních sítí v rámci rekonstrukce



299.06 – Kulatý stůl č.1 - 11.5.2016

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Místo konání:	**ÚMČ Praha 7, nábř. Kpt. Jaroše 1000**	Datum:	**11. 5. 2016**
Věc:	**Příprava koncepční studie ulic Veletržní/ Dukelských hrdinů - schůzka hlavních aktérů v území**		
Přítomni:	viz. prezenční listina		
Zpracoval:	Pavla Pelčíková	Počet stran: 5	

L. Burgerová, radní MČ Praha 7 uvedla jednání:

Jde o první společné setkání s hlavními aktéry v území, MČ P7 a IPR, jakožto zpracovatelem studie.

Cíle schůze:

- Znát požadavky na řešení v území všech zúčastněných aktérů
- Znát jejich záměry v území, aby je bylo možné dále koordinovat s návrhem studie
- Zvážit možnost zahrnout do rekonstrukce soukromé pozemky a znát podmínky možné využitelnosti
- Znát otázky aktérů ke studii
- Vyjádřit se k základnímu vymezení území řešeného studií

Radek Novotný (IPR) představil **harmonogram tvorby studie**:

- Celkový návrh bude hotový a projednaný do konce roku 2016, kdy bude předložen ke schválení Radě HMP
- V září 2016 bude hotový základní návrh, v maximální možné míře projednaný s DOSS, který bude veřejně prezentován formou výstavy

L. Burgerová představuje **důvody limitů vymezení území**:

- záměr realizace trati na letiště a do Kladna – probíhá zpracování studií proveditelnosti
- napojení ulice Veletržní na rozvojovou oblast Bubny není součástí řešeného území, příprava urbanistického řešení území probíhá samostatně
- Ulice Veverkova a Heřmanova jsou v řešeném území studie, protože Veletržní palác se bude v nejbližších letech rekonstruovat a je žádoucí studii koordinovat se záměry rekonstrukce, které mohou mít dopad na dopravní řešení těchto ulic.
- Důvody proč v řešeném území primárně není prostor Strossmayerovo náměstí, jsou ty, že se již řešilo a úpravy dopravního řešení jsou projednávány paralelně v rámci jiných záměrů.
- Ulice Strojnická je zahrnuta do řešeného území studie protože má potenciál, jak ve vztahu k plánovaným stavebním záměrům, tak ve výhledu z hlediska pěšího spojení na plánovanou železniční zastávku v předprostroru areálu Výstaviště.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

- Letenské náměstí je v řešeném území studie, protože si zaslouží úpravu a zasazení do kontextu okolí

Představení účastníků kulatého stolu

Zahájení debaty

J. Šurovský, DPP:
- DPP vyvolal podnět ke zpracování studie z důvodu plánované rekonstrukce TT v ulici Dukelských hrdinů v úseku Strossmayerovo náměstí – U Výstaviště
- V otázce pozic tramvajových zastávek je ze strany DPP příklon k ponechání zastávek na stávajících místech. Historicky zvažované přesuny zastávek jsou omezeny mnoha technickými problémy a pravděpodobně neprojednatelné
- Změny zastávek v rovině dílčích úprav spočívajících např. v navázání na přechody v křižovatkách, zajištění bezbariérovosti a normových šířkových parametrů, případně změny charakteru zastávek
- Za Parkhotelem u ul. Strojnická se nachází objekt měnírny tramvajoví pro celé území Prahy 7 a okolí

M. Penc, DPP
- zastupuje odbor zodpovědný za následné provedení rekonstrukce TT v Dukelských Hrdinů
- DPP má uloženo za úkol do roku 2025 vyřešit bezbariérové provedení všech zastávek na území HMP, vychází ze zadání Rady HMP

A. Marešová, designérské studio v ulici Kamenická
- doporučení na zahrnutí Kamenické

TSK / oblastní správa
- Oblastní správa TSK se bude vyjadřovat k návrhu studie z hlediska následné správy prostoru

L. Burgerová, MČ Praha 7
- oblast přilehlá ke Stromovce je špatně dostupné místo ve vztahu k zastávkám. MČ Praha 7 by ráda viděla úvahy k této oblasti.

J. Šurovský, DPP
- v ulici Milady Horákové by studie měla zahrnout i protější stranu ulice a řešit provedení zastávky "Letenské náměstí"
- na Letenském náměstí auta nenajíždějí na zadlážděnou plochu vídeňské zastávky, ale jezdí přes koleje. Naopak lidé zde často stojí na vozovce. Řešením je udělat zastávkový mys a nástup řešit z chodníku.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@iprpraha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

L. Burgerová, MČ Praha 7
- Letenské náměstí je velmi vytížená zastávka, přestupní bod, je zde velká koncentrace lidí.

J. Šurovský, DPP
- upozornil, že řešení vídeňské zastávky Letenské náměstí neodpovídá aktuálním dohodám s organizací SONS, především ve smyslu provedení povrchů. V tomto ohledu Ing. Šurovský doporučil změnu zastávky na plnohodnotný zastávkový mys (investorem by bylo TSK)
- Výhledově je nutné upravit i bezbariérové řešení zastávek Kamenická

Zachování rozmístění zastávek na Strossmayerově náměstí

R. Novotný, IPR
- Žádost o bližší popsání důvodů, proč je lepší zachování pozic zastávek v oblasti Strossmayerova náměstí.

J. Šurovský, DPP
- Technická úskalí ve směru na Nábřeží Kapitána Jaroše kvůli vjezdu záchranky, přesunutí za křižovatku blíže ke Kapitána Jaroše by se nepovedlo projednat a nabourává umístění zastávky Kapitána Jaroše, ke které by byla příliš blízko.
- Vyřešení problému křižovatky: bude možné se svobodně pohybovat přes křižovatku – budou zrušené semafory, bude pořízen informační systém s tím, kdy jaký spoj jede odkud.

L. Burgerová, MČ Praha 7
- chodci semafory na Strossmayerově náměstí nerespektují, z hlediska MČ i občanů by bylo odstranění semaforů lepší

TSK – záměry v území

TSK / T. Milický:
- Má k dispozici soupis evidencí:
  - Akce TSK (signalizace Bubenská/ Heřmanova a Veletržní/ Bubenská)
  - Akce cizích investorů
  - Předzahrádky

Akce:
Co se týče chodníků, TSK bude má v plánu realizovat pouze malé akce (nároží)
Předzahrádky – budou se opakovat současné nájmy
Nejdůležitější je koordinace s cizími investory: T- mobile, Dial Telecom – akce jsou plánované, ale neví se datum realizace. Také je důležité přeložení slaboproudých sítí.
Pražská Teplárenská: Roh Dukelských hrdinů/ Strojnická – plánují teplovod, ale neví kdy.
Pražská Vodohospodářská: Bubenská – konec Veletržní

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@iprpraha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Modernizace trati Praha – Kladno 2017
Nové semafory Bubenská - Veletržní

Parkhotel

M. Hilm, Parkhotel
- Parkování bude během rekonstrukce hotelu přesunuto do ulice Dukelských Hrdinů
- Parkhotel dělá hodně změn, které budou záviset na budově Palác Stromovka. Možné změny pro předprostor Parkhotelu budou záviset na harmonogramu prací na budově Palác Stromovka.
- Požadavek: neposunout zastávku, je velmi důležitá hodnota pro Parkhotel
- Parková plocha v předprostoru hotelu by měl být používán pro občany Prahy 7, ovšem se zákazem vstupu psů. Úprava předprostoru Parkhotelu již byla částečně realizována.

L. Burgerová – z místa lze udělat veřejnou zeleň dle přílohy č.1 vyhlášky HMP č. 6/2001, kde je zakázán volný pohyb psů..

- Bylo by také dobré vice spojit prostor před Parkhotelem a Veletržním palácem.

L. Burgerová: Bylo by možné dát na pozemek Parkhotelu na ulici Veletržní stromy?

M. Hilm: To by záleželo na úpravě budovy nad Parkhotelem, a na tom kde by Parkhotel měl vjezd. Principiálně by to nebyl problém.

L. Burgerová, MČ Praha 7

- Rekonstrukce neproběhne najednou, důležitá je koordinace, aby nedocházelo k opakovanému překopávání
- MČ bude žádat odstranění starých nefunkčních sítí

Billa

A.Vondřejc, Billa
- Proběhlo jedno setkání na IPR ohledně konzultace záměru na úpravu objektu, záměr pouze v prvotních úvahách
- Billa je otevřená úvahám v rovině úprav veřejného prostoru – včetně možnosti spolupráce
- Jediný požadavek je nechat zásobování a přístup pro zásobování z ulice Ovenecké. Budoucí rozvoj Billy – možná změna budovy, ale stále bude na místě. Billa zjišťuje reálné možnosti změny, Vzhledem ke stádiu úvah je pro studii vhodné pracovat se stávajícím objemem.

Národní Galerie
P. Toušek, Národní Galerie
- Transport uměleckých děl neprobíhá z ulice Veverkova

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

- Součástí plánované rekonstrukce objektu Vel. Paláce bude i nová koncepce dopravy včetně předpokladu změny zásobování objektu uměleckými díly.
- současné rozmístění zastávek vyhovuje, nemá námitek proti zachování zastávek Veletržní ve stávající pozici.
- bude potřeba zvětšit kapacitu parkování v budově
- řešení předprostoru NG, který neumožňuje pohyb návštěvníků, bude nutné: odstranění překážek pohybu, ideálně vrácení do stavu před rekonstrukcí z 90. let 20. století
- ideové řešení úprav veřejného prostoru bude součástí zadání architektonické soutěže na rekonstrukci budovy Veletržního paláce

Posílení vazby na Památník Šoa v bývalé nádražní budov Praha – Bubny

M. Hilm, Parkhotel
Bylo by dobré k Muzeu transportu přitáhnout pozornost a navést k němu návštěvníky.
L.Burgerová, MČ P7
- stavba Muzea začne během několika měsíců. Přivést k Muzeu pozornost a vyznačit cestu je v rámci projektu studie možné.
- Vzniká zde také Art District 7, což je propojení art institucí, včetně propojení institucí přes rozvojové území Bubny. V současné době je projekt lávky v trase Veletržní - Dělnická ve fázi studie proveditelnosti, vytvoření lávky je možné.

Klasifikace komunikací
Lenka Burgerová, MČ P7
- Od TSK chce MČ P7 znát limity, co se bude měnit ohledně klasifikace komunikací.

TSK
- Komunikace Veletržní v úseku Milady Horákové – Dukelských hrdinů je komunikací dočasně plnící funkci nevybudovaných částí silničního okruhu kolem hlavního města Prahy

TSK investice
- TSK chce posílat i dílčí návrhy. Pro TSK je hlavní vědět, jaká se bude od nich žádat investice.
- TSK požaduje používat pouze běžně užívané materiály v Praze – ne atypické materiály

R. Novotný, IPR
Na základě projednaného návrhu bude specifikována etapizace a požadavek na rozdělení investic mezi jednotlivé správce a aktéry.

Výročí zemské výstavy
J. Šurovský, DPP
- v červenci bude 125. výročí zemské výstavy, během kterého bude zprovozněná 1. elektrická tramvaj, DPP chce během výročí podniknout aktivity – udělat stezku po stopách Křižíkovy tramvaje.

L.Burgerová, MČ P7

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

- MČ P7 se bude chtít zapojit
- Možné spojit s participací

L.Burgerová, MČ P7 **uzavírá schůzi**:

- IPR pošle účastníkům kulatého stolu elektronicky vymezené území
- MČ P7 sjedná jednání se správci sítí ohledně jejich záměrů.

Ukončení schůze 13:15

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

PREZENČNÍ LISTINA

AKCE: Letenský kříž - sběr podnětů

TERMÍN: 11.5.2016

organizace	jméno	telefon	e-mail	podpis
TSK HMP OSS2	POHLUDKOVÁ	724 166 406	zdenka.pohludkova@tsk-praha.cz	
BILLA	VONDREJC	725 929 572	a.vondrejc@billa.cz	
TSK HMP ODP 2300	KAZDOŠ	217 041 743	petr.kazdos@tsk-praha.cz	
TSK HMP OSS2	BUZIKOVÁ	724 237 008	monika.burianova@tsk-praha.cz	
TSK HL.M. PRAHY	DILICKÝ	257 015 802	TOMAS.DILICKY@TSK-PRAHA.CZ	
PARKHOTEL	M. HILM	608 782 782	monika.hilm@parkhotel-praha.cz	
IPR KVP	NOVOTNÝ	776 710 014	novotny@ipr.praha.cz	
IPR KSP	P. Pelcová	737 482 963	pelcova@ipr.praha.cz	
ODO MČP 7	J. KOVAŘÍK		kovarikj@praha7.cz	
ORŽ ÚMČ P7	T. MARKOVÁ		MARKOVAT@PRAHA7.CZ	
IPR PRAHA	ZAJÍČEK	236 00 4765	zajicek@ipr.praha.eu	
DPP 250000	PENC	222 673 855	penc@dpp.cz	
DPP 200000	ŠUROVSKÝ	602 107 232	SUROVSKYJ@DPP.CZ	
AKADEMICKÝ SVAZ	MAKEŠOVÁ	447 329 865	anamarie.sova@gmail.com	
NÁRODNÍ GALERIE	P. TOUŠEL	775 853 164	pavel.touSek@ngprague.cz	
MČ P7	BURGEROVÁ	603 204 782	burgerovaL@praha7.cz	
IPR KVP	KUNDRATA	724509965	kundrata@ipr.praha.eu	

299.07 – MČ P7 - KOORDINACE PŘÍPRAVY RMČ/ODO/ORZ - 15.7.2016

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Místo konání:	**ÚMČ Praha 7, nábř. Kpt. Jaroše 1000**	Datum:	**15. 7. 2016**
Věc:	**Příprava koncepční studie ulic Veletržní/ Dukelských hrdinů – aktualizace požadavků a koordinace s MČ P7**		
Přítomni:	MČ P7 – PhDr. Ing. arch. Lenka Burgerová, PhD., Ing. arch. Tereza Marková, Ing. Jan Kovařík IPR – Ing. arch. Radek Novotný, externí spolupracovníci: Ing. Květoslav Syrový, Ing. arch. David Pfann		
Zpracoval:	Květoslav Syrový	Počet stran: 3	

V rámci přípravy koncepční studie a upřesnění požadavků a koordinací z pohledu zúčastněných zástupců MČ Prahy 7 byla diskutována následující témata:

1. Význam komunikací
   a. ul. Veletržní a Dukelských hrdinů jako městské třídy / bulváry s provozem automobilové dopravy
   b. ul. Milady Horákové jako městská třída / bulvár, avšak pouze s cílovou dopravou (v budoucnu úplně anebo zčásti jako pěší zóna v návaznosti na Strossmayerovo nám.)
   c. Strossmayerovo nám.: v podstatné části pěší zóna
   d. Okolí současné radnice - ul. Na Ovčinách: potenciálně obytná zóna
   e. Okolní bloky jako zklidněné zóny 30 s obousměrným provozem jízdních kol (pomocí úprav DZ a zařízení zřejmě do konce roku 2016)
   f. ul. Strojnická – snížit celoměstský význam na místní, ulici nutno zklidnit stavebně, předpoklad posílení významu pěší trasy v návaznosti na zastávku Výstaviště na trati Praha – Letiště - Kladno
   g. ul. U Studánky x Veletržní při západní hraně plánované Galerie Stromovka – zvážit zrušení a reorganizaci křižovatky Veletržní x Strojnická v souvislostech s organizací dopravy v ul. Umělecká a U Studánky
   h. ul. Strojnická pro automobilovou dopravu zčásti jednosměrná, obousměrná pro zajištění obsluhy stávajících objektů (Ministerstvo vnitra, zásobování "Palác Stromovka")
   i. Významné severojižní místní komunikace pro pěší a cyklodopravu: Ovenecká, Kamenická, F. Křižíka – poptávané propojení a logická urbanistická významová propojení mezi Letenskými sady a Stromovkou
   j. Byl diskutován význam a vhodnost uzavření / ponechání vjezdu a výjezdu motor. vozidel v křižovatce Letenské nám. – Nad Štolou (tranzit ul. Kostelní směr ul. Na Ovčinách, resp. ilegální výjezd z ul. Nad Štolou směr Korunovační a Sparta), zamezení by mohlo znamenat nežádoucí navýšení dopravy v křižovatce M.Horákové x Ovenecká

2. Opatření pro cyklisty

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

a. Významnější komunikace pro cyklodopravu s integračními opatřeními: Veletržní (A16), Duk. Hrdinů (A310), Bubenečská (A31),
b. Maximalizace obousměrného řešení pro cyklisty v celé oblasti vč. místní komunikací s odpovídajícím opatřením pro cyklisty: Ovenecká (A155/A156),
c. Cyklostojany
    i. požadavky předá paní arch. Marková
    ii. další místa budou řešena v rámci studie
d. Bikesharing (nutná koordinace s místy pro bikesharing minimálně dle studie FSV ČVUT, případně další potenciální důležitá místa)

3. Úpravy pro pěší pohyb v území
    a. Rozšířená nároží
    b. Prověřit důležitost SSZ přechodu Duk. Hrdinů x Strojnická
    c. Zlepšit přecházení přes SSZ Veletržní na Letenském náměstí (frekvence a doba zelené)
    d. Zkrácení délek přecházení obecně, vždy bezbariérové řešení

4. Stavební úpravy / sítě / stromy / rozsah úprav
    a. Je možné řešit úpravy polohy inž. sítí / přeložky pokud nezbytně nutné – bude prověřeno a projednáno dále v rámci úvodní části studie
    b. Umístění stromořadí v rámci možností dle PSP, MČ dodá základní studii koordinace výsadeb se sítěmi technické infrastruktury

5. Zastávky MHD
    a. V obou směrech ul. Dukelských hrdinů se zastávky „Strossmayerovo nám." uvažují jako tzv. „vídeňské", resp. jako ostrůvek s jízdním pásem mezi vyčkávacím prostorem a chodníkem, který bude zvýšený a doplněný o odp. ochranná zařízení, poloha bude vždy cca současná
    b. Zast. Veletržní palác – polohy cca ponechány – nutno lepší přístupy pro chodce + zklidnit okolí, podpořit logické vazby na urbanistickou strukturu
    c. Zastávka Letenské nám. – směr do centra (jižní) bude nově navržena s vysazenou chodníkovou plochou, vídeňská bude zrušena (nutno dořešit zásobování)
    d. Zastávka BUS „Strossmayerovo nám." linky 156 přesunout a sloučit do prostoru pěší zóny Strossmayerovo nám (tím se uvolní prostor pro změnu šířkového uspořádání profilu střední části ul. Duk. Hrdinů)
    e. Zastávka Kamenická je řešena samostatně (TSK) a studie ji nadále nebude řešit

6. Stromy / zeleň
    a. MČ P7 bude mít od konce 7/2016 k dispozici projekt řešící koordinaci inž. sítí vs. stromů – zpracovatel studie žádá o poskytnutí
    b. OŽP P7 poskytne podklady ke stavu stromů v majetku MČ v dotčených lokalitách

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

c. Žádoucí je snaha o maximální výsadbu stromů v kontextu ostatního technického a infrastrukturního vybavení uličních prostorů

7. Galerie Stromovka (GS)
    a. Vjezd a výjezd zřejmě do ul. Veletržní dle UR, zásobování z ul. Strojnická
    b. Trojúhelníkový prostor západně od GS součástí předprostoru s relevantní obsahovou náplní prostranství
    c. Důležitý prostor pro pobyt a pěší vazby pro směr Sokol, ZŠ atd. (u. U Studánky)

8. Veletržní palác
    a. Pravděpodobná změna zásobování související s připravovanou arch. soutěží na úpravu NG (zatím není známo)
    b. souvislost s ul. Veverkova a východní úsek Heřmanova (příjezdy?, bude jen jedna či žádná rampa v ul. Duk.Hrdinů…?) – bude dale koordinováno s NG na základě aktuálních informací, příp. výsledků arch. soutěže
    c. Bude možné řešit etapou

9. Ul. Dukelských hrdinů - prostor před parkhotelem a budovou MV
    a. Na základě navrženého řešení bude nutné společné jednání - iniciace IPR, P7 bude přizvána

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

299.08 – RMČ P7 - KOORDINACE PŘÍPRAVY 08.09.2016

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Místo konání:	**Úřad MČ P7**	Datum:	**08. 09. 2016**
Věc:	**Koncepční studie ulic Veletržní/ Dukelských hrdinů**		
Přítomni:	MČ P7 – Ing. arch. Burgerová IPR – Ing. arch. Radek Novotný ext. – Ing. Květoslav Syrový, Ing. arch. David Pfann		
Zpracoval:	Radek Novotný	Počet stran: 1	

Předložena verze: 7.9.2016

Ověřit podporu realizace MHMP a OSI a předběžně je informovat o reálnosti a přibližném rozsahu.

Upřesnit celkovou bilanci parkování (rezidenti, barevné zóny), doplnit parkování před Veletržním palácem, zvážit namísto podélného parkování ve východní části Veletržní šikmé a tím navýšit kapacity.

Vzniká projekt „Město přátelské k dětem“ (podklady, Ing. arch. Mirjana Petrik) – podklady o potřebách a pohybů rodin s dětmi či dětí samotných.

Galerie Stromovka – bude pasáž (průchod), vyžádat oficiální podklady ve věci uspořádání vjezdu / výjezdu. Požadavek změnit oproti SP a to cca dle řešení Paláce Flora (kontaktní osoba p. Matoušek).

Nutno ujasnit, co se bude dít a co si město slibuje od trojúhelníkového prostoru v křižovatce Veletržní x Strojnická.

Nutno dořešit druh stromu, tvar koruny apod. Jak bude vypadat v řezu

Mobiliář, stojany na kola, sezení, pítka (ala Vídeň, tip: jednoduché napojení na hydrant pouze v sezóně)

Místa pro přecházení – upřesnit, zda dle normy nemusí být dělicí ostrůvky? (potvrdit, vyvrátit)

Prověřit řešení zastávky vídeňského typu Strossmayerovo nám DC se světelnou závorou ala Hol. tržnice

Program prezentací: …

ZMJ

Vernisáž (zábor řešit s radním Mirovským)

výstava

…

Projednat v komisi rozvoje (arch. Marková) = předběžné stanovisko

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

299.09 – ÚMČ P7 - ODO
KOORDINACE 13.09.2016

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Místo konání:	**DPP, Sokolovská 217/42**	Datum:	**13. 09. 2016**
Věc:	**Koncepční studie ulic Veletržní/ Dukelských hrdinů**		
Přítomni:	MČ P7 – Ing. Jiří Kovařík, Ing. arch. Tereza Marková IPR – Ing. arch. Radek Novotný ext. – Ing. Květoslav Syrový		
Zpracoval:	Radek Novotný	Počet stran: 1	

1. Předložena verze: 8.9.2016
2. Nutno ujasnit délky přechodů přes TT vč. započítání opatření pro cyklisty + přechody v křižovatce Strossmayerovo nám. (jak bude řešeno po zrušení SSZ)
3. Srovnat šířky a umístění přechodů pro chodce přes vedlejší ulice (podél východní strany ul. Duk.hrdinů, upravit ostrá nároží (rádiusy) a srovnat jednotně uliční čáru vs. rampy zvýšených ploch, prahů
4. Je nutná délka stání 7m mezi stromy….prověřit délku vs. zajíždění, vs. zásobovací stání vs. dvojice stání (dl. 12-13 m) a pak teprve strom, druh stromu…velikost
5. Zvážit detailní řešení zásobovacích stání na chodníku v ul. Veletržní (lemování varovným pásem, jak hrana vozovka / stání…5cm a úprava hrany obruby)
6. Dopravní připojení Galerie Stromovka nutno jako Palác Flora, nejlépe jako bezbariérová místa pro přecházení
7. Strojnická – požadavek na obousměrnost, alespoň pro situaci souč. stavu: Strojnická – kom. I. třídy (správa MHMP, v případě nefunkčnosti TKB), nutno zpracovat variantu podoby křižovatky Veletržní x Strojnická

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

299.10 – DPP - KOORDINACE PŘÍPRAVY 13.09.2016

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Místo konání:	**DPP, Sokolovská 217/42**	Datum:	**13. 09. 2016**
Věc:	**Koncepční studie ulic Veletržní/ Dukelských hrdinů**		
Přítomni:	DPP – Ing. Jan Šurovský, Ph.D., Ing. Miroslav Penc IPR – Ing. arch. Radek Novotný ext. – Ing. Květoslav Syrový		
Zpracoval:	Radek Novotný	Počet stran: 1	

1. Předložena verze: 8.9.2016
2. DPP zvažuje rekonstrukci TT z Duk. Hrdinů až k Bubenské (kolem Výstaviště)
3. Smyčka TT má nyní vyšší význam
4. Nutno koordinovat s Metroprojektem, záměrem SŽDC (ž.t. Praha-Kladno) – poloha mostu
5. Nutno zvážit řešení v kontextu celého rozvoj. území Hol-Bubny-Zátory (význam a kapacita jednotlivých. komunikací)
6. „Chytré opatření“ na zákaz vjezdu vozidel pod most ŽT (již v odbočení z Veletržní či Strojnické, resp. Duk.Hrdinů těsně před) – problém strhávání trolejí
7. Pod viaduktem vždy pruh podél kolejí
8. Strossmayerovo nám. zřejmě nebude SSZ (požadavek TSK, ROPID, …), nejlépe systém Anděl – nutno upravit přecházení (přes Duk. hrdinů), pak vhodné předkládané řešení: vozidla DC společně po TT, pro cyklisty možný průjezd po zvýšené ploše mezi chodníkem a ostrůvkem, zastávka nemusí být na 2 soupravy, odbavení vždy u označníku, vídeňská zastávka nevhodná
9. Zastávku Veletržní ZC možné zkrátit i na jednu soupravu, Veletržní DC: na konci se doporučuje zvážit řešit pouze místo pro přecházení
10. Poloha zastávek vyhovuje, stejně jako je přípustné řešení zastávek (…“popsat“)
11. Zastávku BUS 156 možno přesunout z ul. Duk.hrdinů

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

299.11 – SŽDC KOORDINACE (METROPROJEKT) 13.09.2016

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Místo konání:	**Metroprojekt, I.P.Pavlova 2/1786**	Datum:	**16. 09. 2016**
Věc:	**Koncepční studie ulic Veletržní/ Dukelských hrdinů**		
Přítomni:	Metroprojekt – Ing. Kamil Bednařík IPR – Ing. arch. Radek Novotný ext. – Ing. Květoslav Syrový		
Zpracoval:	Radek Novotný	Počet stran: 1	

1. Předložena verze: 8.9.2016
2. Metroprojekt: Prověřuje se nová poloha železniční zastávky Praha-Výstaviště a to západně od mostu přes Dukelských hrdinů, tj. v kontaktu se Stromovkou, zast. moc blízko zast. Praha-Bubny – proto spíše tato poloha, uvolnění prostoru pod estakádou směrem do Bubnů, možnost vytvořit „veřejný prostor podél estakády“ v linii Stromovka - Bubny, řešení je pozitivní pro obě varianty US Hol- Bubny-Zátory (var. Nová Strojnická při severní straně ŽT Praha-Kladno), nezasahuje se do TT ani zastávek Výstaviště
3. Zda bude most prohlášen za technickou památku – není jasné (byla by to zásadní komplikace celého řešení), pokud bude možný nový most, tak je reálné další možné rozšíření středního pole a tím získat podjezd široký cca jako profil ul. Dukelských hrdinů. Pak je možné řešit TT + při každé straně jízdní pruh, nejlépe při západní straně rozšíření o 1 řadící (1 do Strojnické a 1 do Dukelských hrdinů), nutná zřejmě nová SSZ pro celý uzel (dokud bude Strojnická přenášet event. dopravní náhradu za problém či odstávku TKB)
4. IPR: celé řešení umístění bude znamenat v budoucnu lépe řešit pěší vazby na přestupu tramvaj x železnice, přístup k železniční zastávce a zastávky smyčky TT vs. provoz chodců a cyklistů (v podjezdu nutno též dořešit provoz jízdních kol – tj. prověřit přidání cyklopruhů podél běžných jízdních pruhů, resp. možné napojení stezky ve Stromovce vs. stezka podél ŽT směr Bubny)
5. V návaznosti nutné zpracovat řešení celého prostoru od souč. Strojnické + smyčka a zastávky a celá TT „U Výstaviště“ + prostor pod estakádou + prostor pod viaduktem v návaznosti na žel. zastávku, prostor před Výstavištěm
6. V případě polohy žel. zastávky západně od mostu – vhodné pěší propojení podél ŽT do ul. Gerstnerova a tím připojit celou horní část Letné.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

299.12 – PROJEDNÁNÍ NA KOMISI ROZVOJE URBANISMU RMČ P7 21.10.2016

Zápis z 8. jednání Komise pro rozvoj urbanismu, architektury a veřejného prostoru,
konané dne 21. 10. 2016 od 13:00 do 17:45
v malé zasedací síni ÚMČ P7 č. dv. 225.

Seznam členů komise:
PhDr. Richard Biegel, Ph.D. (RB)
Ing. arch. Kateřina Vídenová (KV)
Ing. arch. Tomáš Cach (TC)
Ing. arch. Tomáš Drdácký (TD)
Ing. arch. MArch Adam Gebrian (AG)
Ing. arch. Ivan Lejčar (IL)
Ing. arch. MgA. Osamu Okamura (OO)
Ing. arch. Jaroslav Zima (JZ)

Přítomni:
PhDr. Richard Biegel, Ph.D. - příchod ve 13:10
Ing. arch. Tomáš Cach
Ing. arch. Tomáš Drdácký - příchod ve 15:00
Ing. arch. Ivan Lejčar
Ing. arch. MgA. Osamu Okamura - příchod ve 14:45
Ing. arch. Jaroslav Zima - příchod ve 13:15

Omluveni:
Ing. arch. Kateřina Vídenová
Ing. arch. MArch Adam Gebrian

Neomluveni:

Hosté:
PhDr. Ing. arch. Lenka Burgerová - radní MČ P7, Ph.D.; Jiří Havrda, Pavel Šefl, Michal Papaž - DAM.architekti; Ing. David Kopp – URBIA, s.r.o.; Milan Janků – GEONE; Martin Studnička - MS architekti s.r.o.; Yoram J. Grozner – Investor; Ing. Květoslav Syrový, David Pfann, Ing. arch. Radek Novotný - IPR

Předsedající:
PhDr. Richard Biegel, Ph.D

Usnášení schopná: **ANO** - NE

Program jednání:

8.1 Schválení zápisu z předchozího jednání
8.2 Geone Marina Project
8.3 Rekonstrukce domu Šmeralova 271/20
8.4 Letenský kříž
8.5 Různé / neveřejná část jednání – informace, usnesení k projektům představeným na předchozích jednáních Komise

8.1 Schválení zápisu z předchozího jednání

Byl schválen zápis ze 7. jednání Komise.

Hlasování: PRO 5 PROTI 0 ZDRŽELO SE 0

8.2 Geone Marina Project

Komisi byl představen návrh revitalizace a úprav v území areálu bývalého podniku Prefa v Holešovicích navazující na předcházející studie, které byly představeny a diskutovány na předcházejících jednáních Komise rozvoje (8. a 10. jednání 2015, 6. jednání 2016). Představené řešení se snaží reflektovat a integrovat připomínky komise s ohledem na potřeby a zadání investora.
Byly také prověřeny různé možnosti uspořádání hmot v rámci pozemku včetně možnosti uspořádání do blokové formy, která však nevyhověla z hlediska investorem požadované výše HPP, požadovaných výhledů na řeku z většiny navrhovaných apartmánů.
Výsledný předkládaný návrh vyšel z kompozice ruky s rozevřenými prsty, které koresponduje s tvarem území Bubnů a rozbíjí dojem jednolité „stěny" z pohledu od řeky. Proporce objektů byla výškově i půdorysně redukována oproti předchozí verzi na subtilnější. Oproti regulativům územního plánu jsou HPP sníženy z 51 tis m2 možných na 49 tis m2. Na dálkových pohledech bylo ověřeno, že areál není dominantní v kontextu se širším okolím. Směrem k řece jsou umístěny 4 objekty pro ubytování o výšce 9 až 12 NP namísto původních 3, dále od řeky směrem k Nádraží Holešovice je umístěn dvoupodlažní objekt se třemi vystupujícími 8 podlažními hmotami sloužícími administrativě. Budovy blíže řece jsou výškově uspořádány do „vlny". Parter všech objektů je propojen pergolami, které jej sjednocují. Areál bude přímo bezbariérově propojen průchodem z Nádraží Holešovice. Objekty jsou umístěny na terénních meandrech, které je mají ochránit proti povodním. Pod objekty budou umístěny garáže pro cca 380 vozů, na terénu zůstanou pouze nezbytná návštěvnická parkoviště. Navazující plochy mají parkový rekreační charakter. Na území budou ponechány některé industriální prvky pro připomenutí původního charakteru území.
Komise diskutuje o možnosti posazení bloku domů do tohoto místa:
J.Z. konstatoval, že pokud bychom obvod obdélníkové plochy vymezené ÚP obestavěli 17 metrů hlubokými trakty domů, potom bychom požadovanou kapacitu cca 50 000 m2 HPP dosáhli při zhruba pěti podlažích. Dle názoru J.Z. je plocha určená ÚP k zástavbě dostatečně veliká, aby umožnila založení městské struktury. K řece by se potom zástavba obracela frontou domů jak je obvyklé na nábřežích centrální části Prahy. Příklad holešovického bloku uváděného v prezentaci projektu DAM dle názoru J.Z. dobře vystihuje jak by mohlo nábřeží na pozorovatele působit. Drobnější zachovávané historické a industriální stavby by potom navozovaly situaci v jaké se nachází objekt výtoňské celnice v předpolí výtoňského železničního mostu a v okolní zástavbě Rašínova nábřeží. J.Z. doporučuje řešit území s výhledem do budoucna, tj. jako zastavitelné v pásu podél železnice od podjezdu pod tratí na západní straně (od Trojského mostu) až k podjezdu na Argentinskou ulici při východní straně. Zastavitelná obdélníková plocha vymezená ÚP je nepochopitelným reliktem a mělo by se usilovat o její doplnění. J.Z. si je vědom že takové řešení je věcí změny ÚP. J.Z. nepodporuje „sochařský" způsob tvorby města orientovaný na výškovou zástavbu s výhledy na historickou zástavbu. Společná podnož pod rozsochanými objekty navíc zvedá (při pohledu od řeky) celý projekt reálně o jedno až dvě podlaží. J.Z. preferuje klasický způsob zakládání a tvorby města.
Projektant i investor uvádí to, že toto místo přímo na blokovou strukturu nenavazuje a je tedy možné umisťovat solitérní objekty, které lépe splňují kritérium ekonomičnosti. Je zde velké množství volných ploch a objekty k rekonstrukci, které je v rámci projektu třeba také zainvestovat. Ty pak budou sloužit k rekreaci, územím bude podél řeky procházet cyklostezka, která bude navazovat na další úseky podél břehu Vltavy. Komise hodnotí kladně zachování paměti místa zachováním některých původních objektů a artefaktů. Uvádí, že došlo k žádoucímu zjemnění měřítka, kladně hodnotí hmotové „rozevření" budov. Dále je diskutováno, že by bylo vhodné ještě pracovat s výškou objektů tak, aby se těžiště hmot přisunulo blíže k nádraží, kde by jejich gradace působila příznivěji. Tím by mohlo dojít k žádoucímu snížení objektů blíže k řece.
Komise ocenila posun projektu k výrazně lepšímu řešení, žádá ještě o prověření výše uvedené možnosti práce s výškami objektů. Dle dohody s investorem bude upravený projekt konzultován předložen na některé z dalších Komisí rozvoje.

8.3 Rekonstrukce domu Šmeralova 271/20

Pan Studnička představil Komisi projekt pro vydání územního rozhodnutí a stavebního povolení ke změně stavby před dokončením rekonstrukce domu a nástavby domu v ulici Šmeralova 20, které spočívá především v nástavbě 7. nadzemního podlaží převyšující o 0,4 m výšku hřebene střechy u jednoho (dosud nerealizováno - stavební povolení) a o 4,2 m u druhého stávajícího sousedního objektu a v osazení nových balkonů na dvorní fasádu objektu. Výška hřebene se zvedá o 2m. Na straně do ulice nedochází ke zvýšení římsy objektu, je pouze měněn sklon střechy. Na straně do dvora dochází k navýšení o jedno ustoupené podlaží. Počet bytových jednotek se nemění. Dům již byl nastavován ve 30-tých letech.
Komise upozorňuje, že výšková hladina v dotčeném bloku není jednotná a v kontextu daného objektu se nacházejí objekty spíše nižší. Navržená nástavba je navíc v nejužším místě daného bloku, tudíž dojde ke zhoršení světelných podmínek ve vnitrobloku.

Usnesení Komise:
Komise nesouhlasí s nástavbou domu jak z důvodu nežádoucího zvýšení a změny tvaru střechy, tak – zejména – z důvodu naddimenzované dvorní nástavby, která negativně mění proporce průčelí i jeho kvalitní architektonický výraz.

Hlasování: PRO 5 PROTI 0 ZDRŽELO SE 0

8.4 Letenský kříž

Ing. arch Radek Novotný představil projekt Letenský kříž, který se převážně týká koncepčních úpravy ulic Veletržní a Dukelských hrdinů včetně souvisejících veřejných prostranství. Řešení zohledňuje všechny širší vazby na sousedící a navazující území včetně jejich možných změn do budoucna. V rámci tohoto projektu proběhla participace s veřejností (dotazníky, veřejné představení, vycházky). Návrh respektuje zásady uvedené v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy (IPR 2014/06).
Projektant Ing. Syrový uvedl, že důvodem zpracování studie je především zlepšení obslužnosti území. Ulice Dukelských Hrdinů by se v budoucnu měla stát v celém svém průběhu městskou ulicí, páteřní vedení automobilové dopravy zůstane v ulici Veletržní a Bubenská. Navrhované změny spočívají především v úpravě profilů, zlepšování vazeb pro chodce, cyklisty, úpravách parkování a umístění stromořadí do ulic.
Komise diskutuje o podobě severní zastávky Strossmayerovo náměstí, jejíž řešení je atypické. Jde o mysovou zastávku s vedením cyklopruhu mezi ostrůvkem a chodníkem, kde by mohl vzniknout konflikt v prolínání chodců a cyklistů. Diskutuje se o umístění sítí technické infrastruktury v chodnících a jejich přeložení do kolektoru v chodníku. Dále je diskutována vhodnost umístění stromů, jejich vzájemný odstup a hustota koruny stromů. Diskutovány jsou též možné způsoby umístění parkovacích míst v ulici Veletržní. Komise

upřednostňuje jednotné řešení mobiliáře, osvětlení pokud je možné umístit na převěsy, do ulic uplatnit také pítka, případně vodní prvky. Komise komentuje zvolené řešení pojezdu aut po tramvajové trati v ulici Dukelských Hrdinů, zvolenou délku zastávek na 1 tramvajovou soupravu. Dále je diskutována i problematika křižovatky u Strossmayerova náměstí a dalších navazujících území, u nichž se výhledově předpokládá jejich proměna především v souvislosti s vývojem situace VRÚ Holešovice Bubny-Zátory.

8.5 Různé / neveřejná část jednání

8.5.1 Alternativní varianta zastávky Praha-Výstaviště

Metroprojekt zpracoval na žádost MČ P7 alternativní variantu posunu zastávky Praha – Výstaviště směrem za viadukt přes ulici Dukelských Hrdinů do Stromovky. Tato varianta byla požadována pro prověření možnosti zmenšení šířky i výšky viaduktu přes ul. Dukelských hrdinů i zmenšení vlivu hluku na obyvatele ulice Strojnická. V dosud předložených variantách bylo na viaduktu umístěno nástupiště, které navyšovalo výšku i šířku konstrukce mostu. Tato varianta umožní bezbariérový nástup z prostoru před hřbitovem. Celkově jde o méně komplikované dopravní řešení.

Usnesení Komise:
Komise považuje ideu umístění zastávky Praha-Výstaviště v pozici západně od mostu přes ulici Dukelských Hrdinů za nosnou a doporučuje tuto variantu k dopracování, které by umožnilo komplexní srovnání s dosavadním navrženým řešením.

Hlasování: PRO 6 PROTI 0 ZDRŽELO SE 0

8.5.2 Změna územního plánu v lokalitě koncentrovaného přístavu Holešovice

Záměr byl představen na 7. jednání Komise rozvoje.

Usnesení Komise:
Komise zásadně nesouhlasí s navrženou změnou územního plánu, která by umožnila intenzivní zástavbu dotčeného území. Komise je přesvědčena, že z urbanistického hlediska je zde jednoznačnou prioritou zachování volného prostoru a průhledu z ulic Jankovcova a Přívozní na řeku a protější břeh. Vzhledem k závažnosti a souběhu intervencí do oblasti holešovického přístavu komise považuje za nezbytné zpracovat před jakýmikoli dalšími zásahy celkovou urbanistickou studii, která uvede všechny probíhající i zamýšlené projekty do vzájemných souvislostí a stanoví jasné regulativy pro další rozvoj celé oblasti.

Hlasování: PRO 6 PROTI 0 ZDRŽELO SE 0

8.5.3 U Akademie 11, rozšíření sklepních prostor

Záměr byl představen na 7. jednání Komise rozvoje.

Usnesení Komise:
Komise nemá námitek proti umístění minipivovaru. Navržené zvýšení dvora je však v rozporu s principy, které Komise ve věci zástavby vnitrobloků dlouhodobě zastává. Jako kompromisní řešení se Komisi jeví možnost většího zahloubení prostor minipivovaru, aby nedošlo navýšení stávající úrovně terénu.

Hlasování: PRO 6 PROTI 0 ZDRŽELO SE 0

8.5.4 Lávka pro pěší přes Holešovický přístav

Záměr byl představen na 7. jednání Komise rozvoje.

Usnesení Komise:
Komise preferuje lávku v jižní pozici, avšak vzhledem k souvislostem akceptuje umístění lávky v severní variantě. Souhlas s definitivní podobou lávky komise podmiňuje předložením celkové urbanistické studie navazujících prostranství se zapracováním všech projednávaných či plánovaných projektů.

Hlasování: PRO 6 PROTI 0 ZDRŽELO SE 0

8.5.5 Dostavba areálu AC Sparta Praha – Hotel Letná

Záměr byl představen na 7. jednání Komise rozvoje.

Usnesení Komise:
Komise doporučuje upravit projekt ve smyslu konstatování z diskuze z 6. jednání a upravený předložit na dalším jednání.

Hlasování: PRO 6 PROTI 0 ZDRŽELO SE 0

8.5.6 Stanovení termínů jednání Komise rozvoje na prosinec 2016

Usnesení Komise:
Komise rozvoje urbanismu, architektury a veřejného prostoru RMČ P7 bude jednat v termínu 2.12.2016 od 13:00

Hlasování: PRO 6 PROTI 0 ZDRŽELO SE 0

Ing. arch. Tomáš Cach,
ověřovatel zápisu

PhDr. Richard Biegel, Ph.D.,
předseda Komise

zapsala: Ing. arch. Martina Fialová, tajemník Komise

299.13 – Připomínky MČ Praha 7 ke konceptu koncepční studie prezentované Komisi rozvoje MČ P7 dne 21. 10. 2016

D3

Městská část Praha 7
Mgr. Jan Čižinský - starosta
nábř. Kpt. Jaroše 1000
170 00 Praha 7

SDM

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Došlo: 22. 12. 2016
Č.j. 14614/16 Přil. 1/3

IPR Praha
Doručeno: 22.12.2016
IPR 14614/2016
listy: 1 přílohy: 3
obal: 1/Ex.
urhpes5f5e5749

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

Sekce detailu města – Kancelář veřejného prostoru
Vyšehradská 57/2077
128 00 Praha 2

VÁŠ DOPIS ZNAČKY / ZE DNE	NAŠE ZNAČKA	VYŘIZUJE / LINKA	PRAHA/DATUM
	ORZ-E-351/2016	Fialová/ 4103	21.12.2016

Připomínky MČ Praha 7 ke Koncepční studii ulic Veletržní a Dukelských hrdinů „Letenský kříž"

Městská část Praha 7 Vám zasílá své připomínky ke Koncepční studii ulic Veletržní a Dukelských hrdinů „Letenský kříž" formou Usnesení Rady městské části Praha 7 č. 1315/16-R ze dne 21. 12. 2016, které je přílohou tohoto dopisu.

S pozdravem

MČ Praha 7
Mgr. Jan Čižinský
starosta MČ P7

Přílohy:
1/ Usnesení Rady MČ Praha 7 č. 1315/16-R z jednání č. 82 ze dne 21. 12. 2016
2/ Příloha č. 3 Usnesení Rady MČ Praha 7 č. 1315/16-R Připomínky MČ Praha 7 ke Koncepční studii ulic Veletržní a Dukelských hrdinů „Letenský kříž"

Rozdělovník:
1/ viz adresát
2/ Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, KPP, Vyšehradská 57, Praha 2 - Ing. arch. Brázda Tomáš
3/ dotčené odbory ÚMČ Praha 7
4/ MČ Praha 7 - ORZ spis

Městská část Praha 7, Úřad městské části Praha 7, nábř. Kpt. Jaroše 1000, 170 00 Praha 7
IČO: 000 63 754, Česká spořitelna, a. s., č.ú.: 2000870339/0800, www.praha7.cz
tel.: 220 144 001, 220 144 254, e-mail: CizinskyJ@p7.mepnet.cz

Městská část Praha 7

USNESENÍ

82. jednání rady městské části

konané dne 21.12.2016

číslo usnesení 1315/16-R

Připomínky MČ Praha 7 ke Koncepční studii ulic Veletržní a Dukelských hrdinů „Letenský kříž"

Rada městské části Praha 7

I. **bere na vědomí**

1. Návrh připomínek MČ Praha 7 ke Koncepční studii ulic Veletržní a Dukelských hrdinů „Letenský kříž"

II. **konstatuje,**

1. že Rada hlavního města Prahy svým usnesením č. 868 ze dne 19.4.2016 uložila Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy vypracování koncepční studie ulic Veletržní, Dukelských hrdinů, části ulice Strojnická a přilehlých prostorů.
2. že se jedná o vyjádření MČ Praha 7 k pracovní verzi návrhu Koncepční studie ze dne 21.10.2016.

III. **považuje**

1. zpracování Koncepční studie ulic Veletržní a Dukelských hrdinů „Letenský kříž" za pozitivní krok ke zkvalitnění veřejných prostranství a zlepšení dopravní obslužnosti části ulic Dukelských hrdinů a Veletržní a ulice Strojnická vzhledem k očekávané proměně jejich charakteru.

IV. **žádá**

1. o zapracování připomínek MČ Praha 7 k předložené pracovní verzi návrhu Koncepční studie ulic Veletržní a Dukelských hrdinů „Letenský kříž", které jsou uvedeny v příloze č. 3 tohoto usnesení.

V. **ukládá**

1. STA Mgr. Jan Čižinský
   - podepsat průvodní dopis k připomínkám MČ Praha 7 ke Koncepční studii ulic Veletržní a Dukelských hrdinů „Letenský kříž"

Termín: 23.12.2016

2. VED ORZ Marková Tereza, Ing. arch.
   - zaslat připomínky MČ Praha 7 ke Koncepční studii ulic Veletržní a Dukelských hrdinů „Letenský kříž" Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy Sekci detailu města – Kancelář veřejného prostoru, Vyšehradská 57/2077, 120 00 Praha 2
   Termín: 23.12.2016

Starosta MČ Praha 7: Mgr. Jan Čižinský

Ověřovatel:

Předkladatel: PhDr. Ing. arch. Lenka Burgerová, Ph.D.

Zpracoval odbor: ORZ

Zpracovatel: VED ORZ Marková Tereza Ing. arch.

Připomínky MČ Praha 7 ke Koncepční studii ulic Veletržní a Dukelských hrdinů „Letenský kříž"

Obecné připomínky:

1. Z předložené dokumentace není zřejmé, zda navrhované dimenzování křižovatek a řešení komunikační sítě vychází z rozboru a výpočtů stávajících či očekávaných dopravních intenzit včetně odhadu (a rozpadu) dopravy nově generované zprovozněním aktivit v Paláci Stromovka. Vzhledem k závažnosti rizika realizace nedostatečně prověřeného řešení požadujeme tento rozbor doložit a zohlednit v navrženém řešení, případně předložit variantní způsoby řešení.

2. Ze studie není zřejmé, zda byly řešeny konflikty sítí technické infrastruktury s navrženým řešením, zejména s navrhovaným umístěním stromů v chodnících. Případné překládky sítí výrazně ovlivní ekonomii provedení navržených úprav. Požadujeme tedy doložit zkreslení stávajícího stavu sítí technické infrastruktury. Případné vyvolané přeložky sítí poduliční infrastruktury požadujeme navrhnout do sdružených kolektorů.

3. V rámci návrhu dochází k úbytku 62 parkovacích míst. Parkovací stání chybí v oblasti už v tuto chvíli. Požadujeme najít kapacity pro parkování na stávajících, případně alternativních místech a doplnit je (viz jednotlivé další připomínky).

4. Zásobovací stání v prostoru chodníku považujeme za nevhodné řešení vzhledem k výrazně negativním stávajícím zkušenostem s vjížděním aut na chodník, kde omezují průchod chodců, nerespektují vymezená stání a pojíždějí neoprávněně chodníkové plochy. Doporučujeme toto řešení přehodnotit a všude, kde to situace umožňuje, zvážit spíše formu parkovacích zálivů.

5. Nepovažujeme za nezbytné vybavovat všechny vjezdy a výjezdy do / z prostoru komunikací nižší třídy zpomalovacími stavebně upravenými prahy integrovanými s přechody pro chodce. Doporučujeme toto téma přehodnotit a toto řešení uplatňovat pouze tam, kde je zvýšený provoz chodců a především dětí (např. ulice U Studánky).

6. Ve všech místech snížené chodníkové obruby, kde hrozí nebo v současné době probíhá časté neoprávněné najíždění aut na chodníky, požadujeme umístit sloupky.

7. Vzhledem k tomu, že řešené území spadá do tzv. „tepelného ostrova" města Prahy, požadujeme doplnit do návrhu místa pro umístění pítek do náměstí a větších veřejných prostranství, případně i místa pro další vodní prvky (Letenské náměstí, předprostor Paláce Stromovka atd.). Požadujeme též zachovat a zakreslit stávající pumpu ve Veletržní ulici.

Úpravy ulic a náměstí:

8. Úpravy ulic Veverkova a Heřmanova kolem Veletržního paláce doporučujeme neřešit v rámci této studie v plném rozsahu a zachovat stávající systém parkování. V nejbližší době začne soutěž na úpravu Veletržního paláce, která zahrne také překomponování předprostoru Veletržního paláce, např. je uvažována změna způsobu zásobování, která může řešení shora jmenovaných ulic výrazně ovlivnit.

9. V rámci Letenského náměstí v ulici Ovenecká mezi ulicemi Veletržní a Milady Horákové požadujeme prověřit zvýšení úrovně celé komunikace od přechodu pro chodce u křižovatky s Veletržní na úroveň pěších ploch z důvodu optického i prostorového rozšíření plochy náměstí. Tato část náměstí je součástí ulice Ovenecká, která tvoří důležitou pěší osu propojení mezi Stromovkou, Národním technickým a zemědělským muzeem a Letenskými sady.

10. Zvolené řešení v ulici Veletržní umisťuje výsadbu stromů i parkování pouze na její severní stranu. Při této straně se předpokládá aktivní parter Paláce Stromovka a je zde tudíž předpokládán i největší pohyb chodců. Tomu by měla odpovídat i šířka chodníku, z tohoto důvodu doporučujeme zvážit umístění stromů mezi navržená parkovací stání. Na jižní straně ulice je ponechán široký chodník bez parkovacích míst se stáními pro zásobování přímo na chodníku. Toto řešení nepovažujeme za vhodné a upozorňujeme, že v některých místech jsou zásobovací stání umístěna před vjezdy do objektů tak, že brání vyjíždějícím řidičům ve výhledu. Doporučujeme na jižní stranu ulice Veletržní umístit další parkovací stání, která by nahradila úbytek parkovacích míst v návrhu řešení a převést na tuto stranu ulice též část parkovacích stání ze strany severní, kde by došlo k jejich úbytku vložením stromořadí mezi parkovací stání. V rámci studie byla do ulice Veletržní navržena místa pro přecházení, kde chodec nemá přednost. Domníváme se, že vzhledem k faktu, že tento infrastrukturní prvek není v Praze obvyklý a širší veřejnosti není ani známý, může být zdrojem dopravních konfliktů mezi chodci a motoristy. Doporučujeme tento prvek dále neuvažovat a prověřit užití přechodů pro chodce.

11. V ulici Strojnická požadujeme prověřit a přehodnotit způsob parkování a zohlednit v návrhu to, že na části jižní strany ulice při objektu Paláci Stromovka je uvažován aktivní parter. Doporučujeme zvážit případnou výsadbu stromořadí mezi parkovacími místy. Dále požadujeme prověřit dopravní řešení bez odbočovacích pruhů do Paláce Stromovka (ve smyslu množství vjíždějících a vyjíždějících vozidel kolidujících s nadřazenými dopravními proudy) a vzniklý prostor případně věnovat ve prospěch nárůstu parkovacích míst.

12. Požadujeme navrhnout přehledný způsob návštěvnického parkování před hřbitovem, stávající návrh nevymezuje možnost parkování jednoznačně. Součástí parkovací kapacity před hřbitovem musí být především rychloobrátková stání a stání vyhrazená imobilním spoluobčanům.

13. Požadujeme umístit chybějící přechod pro chodce na východní straně křižovatky ulic Strojnická a U Studánky a umístění jednoho dalšího přechodu v průběhu ulice Strojnická.

14. V souladu s prověřením stávajících i očekávaných dopravních intenzit v území a jejich dopadu na kapacitní možnosti křižovatek Veletržní – Dukelských hrdinů a Strojnická – Dukelských hrdinů je nutné variantně posoudit také jednosměrný / obousměrný provoz v ulici Strojnická mezi ulicemi Veletržní a U Studánky a s tím související stavebně technické uspořádání komunikací a křižovatek.

Zastávky tramvaje:

15. Návrh zastávky Strossmayerovo náměstí doporučujeme řešit formou vysazené chodníkové (nástupní) plochy. Toto řešení umožní bezpečný pohyb chodců na této velice frekventované zastávce a zlepšení podmínek pro přecházení zkrácením přilehlého přechodu pro chodce. U zpracovatelem navrhovaného řešení může docházet ke konfliktům mezi cestujícími MHD a cyklisty, samostatný stavebně upravený cyklistický pruh bude navíc svádět k častému zneužívání řidiči zásobovací dopravy.

16. Doporučujeme zvážit umístění a navrhovaný stavební stav zastávky Veletržní palác ve směru Výstaviště s ohledem na bezpečnost chodců na ostrůvku při výjezdu vozidel z ulice Šternberkova.

Stromořadí:

17. Stromy v ulicích, jejich vzájemný odstup a hustota koruny by neměl v ulici vytvářet dojem zeleného tunelu a výrazně stínit přiléhajícím bytům. Doporučujeme zvážit z tohoto hlediska odstupy stromů a jejich druh s vhodným typem koruny a vhodnou výškou.

299.14 – Komise Cyklodopravy RHMP dne 1. 11. 2016

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

Zápis z 18. jednání

Pro	**Komise Rady HMP pro cyklistickou dopravu (KCD)**			
Přítomni	Stanislav Kozubek – předseda komise, Ing. Filip Kolerus, Martin Kontra, Ing. arch. Irena N. Mádlová, Ing. Daniel Mourek, Ing. Pavel Polák, Tomáš Prousek, JUDr. Monika Krobová Hášová, Ing. Květoslav Syrový, CSc., Ing. Michal Švadlenka Mgr. Sylva Švihelová – tajemnice			
Hosté	Bc. Marek Bělor, Stanislav Pfeifer, Drahomíra Müllerová, Petr Zadražil, Ing. Pavel Exner, Ing. Miroslav Málek			
Omluveni	Ing. arch. Tomáš Cach, Ing. Vratislav Filler, Ph.D., Pavel Karas, RNDr. Miroslav Prokeš, Pavlína Pacáková, Mgr. Petr Štěpánek			
Zpracovala	**Sylva Švihelová**	Počet stran 4	Datum	**1. 11. 2016** **17:00 – 20:00**

Hlasování o usnesení (souhlasí - nesouhlasí - zdržel se)

1. KONTROLA PLNĚNÍ ÚKOLŮ

číslo úkolu jednání/pořadí	znění úkolu	zodpovědná osoba	termín plnění	Stav
10/3	Znovu zažádat Prahu 1 o realizaci cykloobousměrek: Šeříková, Jungmannova, Spálená, Opletalova, Celetná a Barvířská	RFD	1. 11. 2016	Řeší se jednotlivě
10/4	Najít dočasnou objízdnou trasu uzavřeného úseku A1 a realizovat bezpečnostní opatření.	RFD	1. 11. 2016	Nesplněno Termín posunut na 15. 11. 2016
12/2	Obnovit ZK na akci Kačerov-Kamýk. Úseky rozfázovat a zadat k realizaci TSK. Priorita pro úsek I (Kačerov-Labuť)	RFD	1. 11. 2016	Nesplněno Termín posunut na 15. 11. 2016
14/2	Prezentovat finální verzi kvalitativních standardů CT	RFD	1. 11. 2016	Posláno e-mailem členům KCD
15/1	Seznámit městské investory s usnesením 15.3.	RFD	1. 11. 2016	Nesplněno
17/1	Prověřit možnou realizaci podnětů v usnesení 17.4. (Jaromírova – Křesomyslova)	Mádlová	1. 11. 2016	splněno
17/2	Vytvořit ZK k jednotlivým etapám SVCM	RFD	Po schválení všemi dotčenými MČ	Čeká se na oficiální žádost MČ
17/3	Zadat akci A248 Prostřední cesta k realizaci	RFD	1. 11. 2016	Nesplněno termín posunut na 30. 12. 2016

Členové byli seznámeni s pravidly fungování Komise pro cyklistickou dopravu.

- Komise se schází dle potřeby - zpravidla první úterý v měsíci
- Nemůže-li se člen komise zúčastnit, oznámí to předem
- Jednání komise je neveřejné
    - Stálí hosté – čestná funkce, jsou jmenováni předsedou, schvalováni členy komise a mají pouze poradní hlas
    - Hosté jsou zváni ke konkrétním bodům za účelem podání souvisejících odborných informací. Jejich přítomnost je třeba nahlásit předem.
- Členové komise mají hlasovací právo a jsou nezastupitelní
- Komise jedná na základě předem zaslaných podkladů (podklady k jednání budou zaslány tajemníkovi minimálně 10 dnů předem)
- Komise je způsobilá usnášet se, jestliže je přítomna nadpoloviční většina všech jejích členů. Usnáší se většinou hlasů všech svých členů.

Členové byli informováni o právě probíhající preventivní akci pro cyklisty s názvem Nejezdi jak netopejr!, která je zaměřena na kontrolu správného osvětlení.

19. - 21. září 2017 proběhne v Německu mezinárodní cyklistická konference. Konferenci organizuje ministerstvo životního prostředí a v současné době hledá přednášející. Abstrakty je možné přihlásit do 17.12.2016. www.uba.de/en/icc2017

2. REPORT STAVU AKCÍ TSK

Členové komise byli seznámeni s postupem realizace jednotlivých akcí TSK.

CT A25 projektuje společnost Advisia a nepanuje shoda v jejím trasování. Jako kritický je vnímán úsek mezi ulicemi Na Balkáně a Hrdlořezská.

Úkol 18/1 Informovat členy KCD o aktuální situaci v projektování CT A25 a sesbírat jejich podněty. Na základě nich svolat výrobní výbor a projednat problémové úseky s projektantem.
O: Pfeifer **T:** 30. 11. 2016

Úkol 18/2 Vyřešit, kdo bude projektovat úseky zadané ZK Slivenec 2016/20, 21, 22
O: RFD **T:** 15. 11. 2016

3. INFRASTRUKTURNÍ AKCE PRO ROK 2017

Marek Bělor seznámil členy komise se seznamem 24 investičních infrastrukturních cyklo-akcí pro rok 2017, které dotváří celoměstský systém cyklotras.
Část nových ZK by mělo nahradit ZK zpracované již v minulosti a vytvořit tak jejich aktualizaci.

Usnesení 18. 1.: Komise souhlasí s navrženými akcemi pro rok 2017 a doporučuje postupně dle akčním plánem schválených priorit k realizaci. (10-0-0)

Úkol 18/3: Zadat navržené akce k realizaci s prioritou pro trasy A_X a A_{XX}. Před zadáním poslat členům KCD ke kontrole.
O: RFD **T:** 6. 12. 2016

4. VINOHRADSKÁ – CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Usnesení 18. 2.: Komise poukazuje na zásadní význam Vinohradské třídy pro cyklistickou dopravu a doporučuje v souladu s platnými usneseními Rady HMP č. 544/2003, 1776/2010 a 55/2016 v následujících fázích projektové přípravy zapracovat následující požadavky:

- **V HDP zajistit v obou směrech jízdu cyklistů zcela mimo profil TT, ve směru z centra v celé délce ulice kontinuálním vyhrazeným cyklopruhem či vedením v přidruženém prostoru (PP); ve směru do centra v úseku Jana Želivského - Sudoměřská kontinuálním vyhrazeným cyklopruhem a v úseku Sudoměřská - Legerova souvislým ochranným cyklopruhem.**

- **tramvajové zastávky pak řešit formou cyklovídeňských zastávek či formou tramvajového ostrůvku s cyklistickým objezdem za vyčkávacím prostorem zastávky.**

- **v oblastech křižovatek Vinohradská - Legerova, Vinohradská - U Vodárny, Vinohradská - Jičínská a Vinohradská - Jana Želivského zajistit dostatečnou mírů ochrany cyklistů ve formě nepřerušovaných cyklopruhů.**

- **Veškerá odbočení do vedlejších ulic na nesignalizovaných křižovatkách je třeba připravit na budoucí zřízení cykloobousměrek** (9-0-1)

Úkol 18/4: Informovat IPR o doporučení KCD vztahující se ke schválené studii Vinohradská.
O: RFD **T:** 30. 11. 2016

5. PŘÍPRAVA NOVÝCH TP 179

TP 179 se připravují a jejich dokončení se předpokládá do konce roku 2016.

Usnesení 18. 3.: Komise má zájem o představení nových TP 179 ve fázi projednávání. (10-0-0)

6. **RŮZNÉ**

6.1. Budějovická

Usnesení 18. 4.: Komise souhlasí s představeným dopravním řešení v ulici Budějovické a podporuje jeho realizaci. (10-0-0)

Úkol 18/5: Podpořit realizaci projektu na MČ Praha 4
O: Štěpánek **T:**30. 11. 2016

6.2. Letenský kříž

Komise byla seznámena se studií IPR Letenský kříž.

Usnesení 18.5.: Komise souhlasí s představeným dopravním řešení v oblasti Letenský kříž a podporuje jeho realizaci. (9-0-1)

6.3. A15

Usnesení 18.6: Komise doporučuje zahrnout do projektu proznačení CT A15 v úseku Vypich - Sobín integrační opatření v HDP ve stoupání ulice Žalanského a v dotčeném úseku ulice Bělohorské (Čistovická – Bolívarova). (10-0-0)

299.15 – ODA MHMP
Drážní úřad 2. 11. 2016

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Místo konání:	**ODA MHMP, Škodův palác, místnost 158** **Jungmannova 35, Praha 1, Nové Město**	Datum:	**02. 11. 2016**
Věc:	**Koncepční studie ulic Veletržní/ Dukelských hrdinů**		
Přítomni:	ODA MHMP – Ing. Jitka Routnerová, Bc. Eva Vainerová IPR – Ing. arch. Radek Novotný ext. – Ing. Květoslav Syrový		
Zpracoval:	Radek Novotný	Počet stran: 1	

V rámci přípravy koncepční studie proběhla 02. 11. 2016 konzultace na ODA MHMP, oddělení drážního správního úřadu.

V rámci jednání bylo představeno navrhované řešení v rámci rozsahu řešeného prostoru se zaměřením na řešení tramvajové dopravy v ulici Dukelských hrdinů a řešení tramvajové zastávky Letenské náměstí.

Poklady: 4x Architektonické situace (M 1:500) verze aktuální k datu 02.11. 2016.

Bylo diskutováno řešení tramvajové dopravy z hlediska:

a) polohy, typu a parametrů navrhovaných tramvajových zastávek
b) osové vzdálenosti kolejí v průběhu uličního prostoru
c) napojení tramvajové tratě v řešeném úseku na navazující kolejovou síť

Ze strany ODA MHMP nebyl u navrhovaného řešení, v detailu koncepční studie, shledán rozpor se sledovanými zájmy Oddělení drážního správního úřadu.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

299.16 –20.1.2017 ORZ ÚMČ P7 KONZULTACE ZPŮSOBU ZAPRACOVÁNÍ PŘIPOMÍNEK Z 21.10.2016

Zápis z jednání ze dne 20.1.2017
Letenský kříž

Přítomni: Ing. arch. Novotný – Kancelář veřejného prostoru IPR, Ing. arch. PhDr. Lenka Burgerová, PhD. - radní MČ P7, Ing. arch. Tereza Marková, Ing. arch. Martina Fialová - ORZ ÚMČ P7
Místo konání: kancelář 222 ÚMČ Praha 7

Pan architekt Novotný představil úpravy, které byly ve studii provedeny na základě připomínek MČ Praha 7 ke Koncepční studii ulic Veletržní a Dukelských hrdinů „Letenský kříž" (usnesení RMČ Praha7 č. 1315/16-R).

Uvedl, že odevzdání hotové studie je plánováno na konec února 2017.

Většina požadovaných úprav byla do návrhu zahrnuta. Nezapracované požadavky byly diskutovány a dohodnuto bylo doplnění následujících úprav do studie:

- Úprava zastávky Strossmayerovo náměstí na mysovou
- Zvětšení rozestupů stromů v úseku ulice Dukelských Hrdinů mezi ulicemi Milady Horákové a Heřmanova s umístěním dvou parkovacích stání mezi jednotlivé stromy, tedy shodně s úsekem mezi ul. Veletržní a Strojnická
- Snížení počtu parkovacích míst pro zásobování, která jsou umístěna na jižní straně do chodníku v ulici Veletržní mezi ul. Dukelských Hrdinů a Bubenskou ze dvou na jedno v každém bloku a zúžení jejich šířky na minimální mez
- Doplnění sloupků do přechodů pro chodce z důvodu zamezení nájezdu automobilů na chodníky
- Přesun cyklopruhu podél severní strany ulice Veletržní v úseku mezi ul. Dukelských Hrdinů a Strojnickou do profilu chodníku podél Paláce Stromovka. Vzniklý prostor umožní umístit nová podélná parkovací stání na jižní straně ulice Veletržní.
- Odstranění cyklopruhu ve východní části Letenského náměstí v ulici Ovenecká
- Umístění dvou stromů v předprostoru hřbitova v ulici Strojnická s ohledem na osu vstupu do hřbitova
- Umístění dalších parkovacích míst v ulici Strojnická podél části fasády Paláce Stromovka
- Doplnění přechodu pro chodce přes ulici Strojnická v místě severního vstupu do Paláce Stromovka
- Zakreslení vodních prvků a pítek do vhodných míst s možností napojení na sítě technické infrastruktury do výkresové části

Zapsala: Ing. arch. Martina Fialová

299.17 - Policie ČR
22.2.2016

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Místo konání:	**Krajské ředitelství policie HMP, Kongresová 2, 140 21 Praha 4**	Datum:	**22. 2. 2017**
Věc:	**Koncepční studie ulic Veletržní / Dukelských hrdinů**		
Přítomni:	PČR – kpt. Ing. Jiří Kott IPR – Ing. arch. Radek Novotný		
Zpracoval:	Radek Novotný	Počet stran: 1	

V rámci přípravy koncepční studie proběhla 18. 11. 2016 konzultace navrženého řešení Ing. Davidem Rovenským.

Na základě dílčích úprav řešení koncepční studie a s ohledem ke změně dopr. komisaře dotčeného území bylo iniciováno jednání s Ing. Jiřím Kottem.

V rámci jednání bylo představeno navrhované řešení ulic Veletržní, Dukelských hrdinů a Strojnická.

Poklady: 4x Architektonické situace (M 1:500) verze aktuální k datu 13. 2. 2017.

Ze strany PČR byly k řešení pro další fázi projektové přípravy uplatněny tyto připomínky:

- ulice Dukelských hrdinů ve směru do centra – lépe vyřešit spojování jízdního pruhu a cyklopruhu, resp. dříve ukončit cyklopruh tak, aby do směrového oblouku, daného umístěním ostrůvku, vjížděli cyklisti již vřazení do jízdního pruhu

- ulice Dukelských hrdinů – důsledně dodržet požadované bezpečnostní odstupy mezi cyklopruhy a parkovacími zálivy

- Veletržní – levé odbočení do ulice Umělecké v křižovatce Veletržní/Strojnická potenciálně problematické z hlediska kapacitní propustnosti křižovatky, nutné prověřit v další projektové přípravě

- Veletržní – v křižovatce Veletržní/Bubenská s ohledem na četnost levého odbočení do ulice Bubenská v další přípravě prověřit délku levého odbočovacího pruhu

Na základě jednání bude PČR dále poskytnut výkres s příčnými řezy uličních prostor.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID ds: 2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

299.18 - Usnesení Rady MČ P7 č. 0145/17-R z 21.02.2017 schvalující koncepční studii ve verzi 02/2017

DS

Městská část Praha 7
Mgr. Jan Čižinský - starosta
nábř. Kpt. Jaroše 1000
170 00 Praha 7

KVP

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Došlo 23. 02. 2017
2210/17 2/1
Č.j.: ..... Příl. .....

Hlavní město Praha
Primátorka, členky a členové Rady hl. m. Prahy
Mariánské náměstí 2
110 00 **Praha 1**

PRAHA/DATUM
21.2.2017

Vyjádření MČ Praha 7 k aktualizovanému návrhu Koncepční studie ulic Veletržní a Dukelských hrdinů „Letenský kříž" 02/2017

Vážená paní primátorko, vážené členky a členové Rady hl. m. Prahy,

Městská část Praha 7 si velmi cení zájmu hlavního města Prahy o kvalitu veřejných prostranství a jejich koncepční obnovu. Koncepční studie „Letenský kříž, kterou zpracoval Institut plánování a rozvoje na základě usnesení Rady hl. m. Prahy č. číslo 868 ze dne 19.4.2016, zajišťuje potřebnou koordinaci připravovaných investičních akcí v území a současně umožňuje výrazné zlepšení kvality veřejných prostranství ulic Veletržní a Dukelských hrdinů, které svým významem přesahují hranice městské části. Ulice Dukelských hrdinů je významnou severojižní osou Letné a nástupní osou areálu Výstaviště Holešovice. Ulice Veletržní je jednou z hlavních východozápadních os města propojující Prahu 8 a Prahu 6. Na křížení obou ulic jsou přímo navázány předprostory Národní galerie/Veletržního paláce a Parkhotelu.

Předložený návrh Koncepční studie byl zpracovatelem (IPR) důkladně projednán s veřejností již od procesu zadání studie a následně i podrobně konzultován s městskou částí. Aktualizovaný návrh Koncepční studie Letenský kříž 02/2017 respektuje veškeré zásadní připomínky městské části Praha 7 včetně zachování počtu parkovacích míst, sjednocení rozestupu stromů v ulici či doplnění vodních prvků.

Městská část Praha 7 Vás tímto žádá, vzhledem k významu těchto veřejných prostranství, navazujícím investičním akcím i dobré kvalitě návrhu o zadání dalších návazných kroků, které povedou k realizaci tohoto návrhu. Toto vyjádření k aktualizovanému návrhu Koncepční studie ulic Veletržní a Dukelských hrdinů „Letenský kříž" (02/2017) bylo schváleno formou Usnesení Rady městské části Praha 7 č. 0145/17-R ze dne 21. 2. 2017, které je přílohou tohoto dopisu.

S pozdravem

MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 7

MČ Praha 7
Mgr. Jan Čižinský
starosta MČ P7

Přílohy:
1/ Usnesení Rady MČ Praha 7 č. 0145/17-R z jednání č. 11 ze dne 21. 02. 2017

Městská část Praha 7, Úřad městské části Praha 7, nábř. Kpt. Jaroše 1000, 170 00 Praha 7
IČO: 000 63 754, Česká spořitelna, a. s., č.ú.: 2000870339/0800, www.praha7.cz
tel.: 220 144 001, 220 144 254, e-mail: CizinskyJ@p7.mepnet.cz

Městská část Praha 7

USNESENÍ

11. jednání rady městské části

konané dne 21.02.2017

číslo usnesení 0145/17-R

Vyjádření MČ Praha 7 k aktualizovanému návrhu Koncepční studie ulic Veletržní a Dukelských hrdinů „Letenský kříž" 02/2017

Rada městské části Praha 7

I. **bere na vědomí**

1. návrh Vyjádření MČ Praha 7 k aktualizovanému návrhu Koncepční studie ulic Veletržní a Dukelských hrdinů „Letenský kříž" 02/2017

II. **konstatuje,**

1. že Rada hlavního města Prahy svým usnesením č. 868 ze dne 19.4.2016 uložila Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy vypracování koncepční studie ulic Veletržní, Dukelských hrdinů, části ulice Strojnická a přilehlých prostorů
2. že Koncepční studie „Letenský kříž" zajišťuje potřebnou koordinaci připravovaných investičních akcí v území a současně umožňuje výrazné zlepšení kvality veřejných prostranství ulic Veletržní a Dukelských hrdinů, které jsou významnými osami celoměstského významu s vazbou na předprostory Veletržního paláce či holešovického Výstaviště
3. že městská část Praha 7 vydala k pracovní verzi návrhu Koncepční studie (10/2016) své připomínky formou usnesení RMČ č. 1315/16-R ze dne 21.12.2016. Veškeré zásadní připomínky MČ byly do aktualizované verze koncepční studie zapracovány.
4. že v aktualitzované verzi studie (02/2017) došlo k navýšení počtu parkovacích stání oproti původnímu návrhu o více jak 80 parkovacích stání. Celková bilance dopravy v klidu je v aktualizovaném návrhu 02/2017 kladná.

III. **podporuje**

1. aktualizovaný návrh Koncepční studie Veletržní / Dukelských hrdinů ze dne 9. 2. 2017, který je výsledkem podrobné analýzy území, dlouhodobé participace s veřejností a opakovaného projednání návrhu s městskou částí Praha 7

IV. **žádá**

1. hlavní město Praha o pokračování prací vedoucích k realizaci úprav těchto významných veřejných prostranství ul. Veletržní a Dukelských hrdinů

V. **ukládá**

1. STA Mgr. Jan Čižinský
   - podepsat průvodní dopis vyjádření MČ Praha 7 k aktualizovanému návrhu Koncepční studie ulic Veletržní a Dukelských hrdinů „Letenský kříž" 02/2017
     Termín: 25.2.2017
2. VED ORZ Fialová Martina Ing. arch.
   - odeslat průvodní dopis vyjádření MČ Praha 7 k aktualizovanému návrhu Koncepční studie ulic Veletržní a Dukelských hrdinů „Letenský kříž" 02/2017 primátorce, členům a členkám Rady hl.m. Prahy
     Termín: 28.2.2017

Starosta MČ Praha 7: Mgr. Jan Čižinský

Ověřovatel:

Předkladatel: PhDr. Ing. arch. Lenka Burgerová, Ph.D.

Zpracoval odbor: ORZ

Zpracovatel: Fialová Martina Ing. arch.

299.19 – Oblastní správa TSK 13.3.2017

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Místo konání:	**TSK hl. m. Prahy, Bubenečská 15, Praha 6**	Datum:	**13.3. 2017**
Věc:	**Koncepční studie ulic Veletržní / Dukelských hrdinů**		
Přítomni:	TSK – Ing. Jitka Pohludková IPR – Ing. arch. Radek Novotný		
Zpracoval:	Radek Novotný	Počet stran: 1	

V rámci přípravy koncepční studie proběhla 13.3.2017 konzultace navrženého řešení.

Na jednání bylo představeno navrhované řešení ulic Veletržní, Dukelských hrdinů a Strojnická.

Poklady: 4x Architektonické situace (M 1:500) verze aktuální k datu 13. 2. 2017.

Ze strany TSK byly k řešení pro další fázi projektové přípravy uplatněny tyto připomínky:

- zastávka Veletržní palác ve směru z centra – problematická zimní údržba zvýšeného jízdního pruhu mezi ostrůvkovou zastávkou a chodníkem. TSK požaduje v dalších stupních prokázat způsob údržby a odvodnění zvýšeného jízdního pruhu. V případě problematické údržby TSK požaduje zachování stávající snížené vozovky a bezbariérový přístup zajistit na obou koncích zastávky.
- ulice Dukelských hrdinů – s ohledem na studii navržené pojíždění tramvajové tratě automobilovou dopravou TSK bude žádat ze strany DPP písemné odsouhlasení pojíždění tramvajového tělesa v místě zastávky bezplatně a trvale automobilovou dopravou.
- zvýšené prahy – řešit s živičným povrchem a zajistit odpovídající odvodnění, vymezení řešit z použitím kamenných obrub OP 6
- parkovací stání v zálivech– na rozhraní jízdních profilů a park. stání použít kamennou obrubu OP 6 a širší
- variant materiálového řešení parkovacích zálivů a vjezdů do objektů – a) malá žulová kostka 10x10 cm v kroužkové vazbě, nebo b) velká kostka žulová použitá kladená do řádku – recyklovaný materiál ze zásob TSK
- obruby rabátek řešit s použitím OP 4 s kamenickou úpravou rohů
- protiparkovací sloupky z katalogu výrobklů TSK – mm cité Donat SD 200

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

299.20 - Stanovisko svodné komise Dopravního podniku hl. města Prahy z 14.03.2017

k verzi 02/2017

(Svodná komise se vyjadřovala k dopravnímu řešení v rozsahu kde jsou studií i řešeny úpravy staveb a zařízení DPP)

Váš dopis značky / ze dne

naše značka 100130/10P555/556

vyřizuje / linka Ing.Pechar/296192113

místo odeslání / dne Praha/14.03.2017

IPR Praha
Ing. arch. Radek Novotný
Vyšehradská 57
128 00 Praha 2

Věc: Řešení ulice Veletržní a Dukelských hrdinů, Praha 7

Na základě projednání výše uvedené věci ve Svodné komisi Dopravního podniku hlavního města Prahy, a.s. vám za naši akciovou společnost vydáváme toto souhrnné stanovisko:

1. Dopravní podnik hodnotí předloženou studii ulice Dukelských Hrdinů se stávající tramvajovou tratí a okrajově také prostoru zastávek Letenské náměstí kladně a vítá zvýšení kvality veřejného prostoru i tramvajových zastávek.

2. U zastávky tramvají Strossmayerovo náměstí je zásadní podmínkou realizace mysové zastávky pro jednu soupravu zajištění trvalého odstranění SSZ na křižovatce Strossmayerovo náměstí, aby byla vyloučena situace blokování tramvají automobily čekajícími na SSZ. Upozorňujeme, že je nezbytné doložit a projednat k odstranění SSZ budoucí uspořádání všech čtyř ramen křižovatky nebo kladně projednat odstranění SSZ ve stávajícím stavebním stavu.

3. Předložená studie vyjadřuje v čl. 222 Přestupní uzly názor, že vedení linky autobusu č. 156 nemá opodstatnění a navrhuje přesun do zastávky tramvajové. Takové řešení je třeba předjednat na úrovni dopravních orgánů (PČR, ODA MHMP), v případě doložení jejich souhlasu lze souhlasit za DPP.

4. Upozorňujeme, že před domem Dukelských Hrdinů 12/976 se nachází hojně využívané stání pro zásobování. Jeho případné zrušení bez náhrady by jistě vedlo ke stání vozidel zásobování na cyklistickém pruhu šířky 1,75 m, což hrozí blokováním průjezdného průřez tramvajové trati.

5. U zastávek Veletržní palác v obou směrech požadujeme v nově navrženém stavu dodržení ČSN 736110 – šířku dělícího ostrůvku pro pěší na konci zastávkových ostrůvků 2,50 metru. Navržená řešení nelze klasifikovat jako stísněné poměry. Zejména vyčkávací ostrůvek navržený na přechodu řízeném SSZ v čele zastávky Veletržní palác do centra je v rámci novostavby neakceptovatelné a nebezpečné řešení, naprosto v rozporu s tezemi o bezpečnosti v textové části studie. Dáváme ke zvážení možnost využití úlev dle ČSN 280318 k rozšíření ostrůvku.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost **adresa** Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9
tel. +420 296 191 111 **e-mail** dpp@dpp.cz **www.dpp.cz**
IČ 00005886 **DIČ** CZ00005886 **zápis v OR** vedeném MS v Praze v oddíle B, vložka 847
bankovní spojení Česká spořitelna, a. s. Praha 1 **číslo účtu** 1930731349/0800

Dopravní podnik hlavního města Prahy

6. Řešení v prostoru pod viaduktem železniční trati v úseku mezi ul. Strojnická a U Výstaviště je možné akceptovat pouze jako dočasné do doby výstavby nového mostu i úprav v prostoru ulice U Výstaviště. Věříme, že práce na koordinaci v této oblasti probíhají, ke schválení řešení tramvajové trati s kontraoblouky o poloměru R=100 metrů je však zapotřebí doložení a prokázání reálnosti výhledové podoby. Upozorňujeme, že po převedení tramvajových kolejí pod mostem do polohy označené jako definitivní dojde v podjezdu pod novým mostem pravděpodobně k rozšíření vozovky severním směrem, což je třeba řešit nejen půdorysně, ale i výškově vůči ulici Strojnická se značným podélným sklonem již v současném stavu. Doloženou úspěšnou koordinaci se stavbou železničního viaduktu považujeme za podmínku odsouhlasení studie.

7. Řešení zastávky Letenské náměstí do centra s mysem považujeme za akceptovatelné. Upozorňujeme, že osová vzdálenost 3,00 metru v tomto místě po zřízení mysu neumožňuje provoz motorové dopravy po kolejích, úsek bude pro individuální dopravu zcela vyloučen, průjezd lze povolit pouze pro MHD a cyklisty.

Ing. Ladislav Urbánek
dopravní ředitel

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
Sokolovská 217/42 • 190 22 Praha 9
17

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost **adresa** Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9
tel. +420 296 191 111 **e-mail** dpp@dpp.cz **www.dpp.cz**
IČ 00005886 **DIČ** CZ00005886 **zápis v OR** vedeném MS v Praze v oddíle B, vložka 847
bankovní spojení Česká spořitelna, a. s. Praha 1 **číslo účtu** 1930731349/0800

Dopravní podnik hlavního města Prahy

299.21 - Koordinace Železnice (Metroprojekt)

METROPROJEKT

ZÁZNAM

akce:	**MODERNIZACE TRATI PRAHA-BUBNY (VČ.) – PRAHA-VÝSTAVIŠTĚ (VČ.) TECHNICKÁ STUDIE („TS“)**
účel jednání:	Koordinace modernizace železnice s koncepční studií ulice Dukelských hrdinů a se souvisejícím stavbami
datum jednání:	28.3.2017
místo jednání:	IPR Praha
Přítomni:	dle prezenční listiny

Úvod

Jednání bylo svoláno za účelem koordinace návrhu mostního objektu modernizace železnice vedeného přes ulici Dukelských hrdinů (resp. přes ulici U Výstaviště) se záměry IPR Praha a DPP.

Představení záměru modernizace železniční trati

1. Zástupci Metroprojektu (dále MP) představili návrh trojpolového mostního objektu přes ulici Dukelských hrdinů a koncept navazující železniční zastávky Praha-Výstaviště. Návrh reaguje na stávající dopravní a prostorové uspořádání a jsou v něm zohledněny základní principy definované na předcházejících jednáních s NPÚ, OPP HMP a s MČ Praha 7. Navržený most má světlou šířku středního pole 27 m, přičemž je most umístěn (stejně jako stávající most) na osu ulice Dukelských hrdinů, je symetrický a respektuje stávající východní uliční čáru. Krajní pole mostu jsou navržena volná a prostor pod nimi je určen pro pohyb pěších a cyklistů. Mostní objekt přes Dukelských hrdinů je součástí jednotného konstrukčního konceptu železniční estakády Bubny – Výstaviště.

Představení koncepční studie ulice Dukelských hrdinů

2. Zástupci IPR Praha (dále IPR) představili základní principy a vstupní podmínky koncepční studie. Zásadním dopadem navrhovaného řešení je posunutí TT o cca 2,5m západním směrem a změna šířkového uspořádání.
3. Zástupci DPP (dále DPP) upozornili na stanovisko DPP spočívající v požadavku na koordinaci s železničním mostem (při respektování technických limitů) a v prověření, že je z pohledu dopravního řešení možné budoucí narovnání tramvajové trati, resp. bude odstraněn provizorní stav spočívající v navrženém kolejovém „S“.

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

METROPROJEKT

Diskuze

Na základě představení jednotlivých záměrů následně byly diskutovány následující body:

4. IPR informoval, že se má připravit urbanistická studie Bubny – Zátory, řešící souvislosti širšího okolí, není však ještě ani vypsaná. Není znám termín.
5. Ve vazbě na bod 4) byly řešeny možnosti dopravního konceptu a vliv na dopravní uzel Výstaviště.
6. MP konstatoval, že za stávající situace je navržený posun železniční zastávky Praha-Výstaviště z polohy na mostu směrem do Stromovky jediným projednatelným konceptem řešení. Nevýhodou nového řešení je zhoršení vazby na tramvajové zastávky, výhodou je „uvolnění" průhledu přes most Dukelských hrdinů na Průmyslový palác a možná přímá vazba do oblasti v blízkosti ZŠ Umělecká.
7. Bylo probíráno výškové a šířkové uspořádání (rozpětí) a konstrukční řešení mostu.
8. Návrh úpravy ulice Dukelských hrdinů vyvolává potřebu rektifikace výškového uspořádání části ulice Strojnická, vzhledem k tomu byla diskutována potřeba dodržení maximálního podélného sklonu 8%, aby zde byl umožněn bezbariérový přístup na železniční zastávku a popř. ke hřbitovu Holešovice.
9. Bylo diskutováno vedení aut po kolejích v úseku od mostu směrem k zastávce Veletržní palác. Byla navržena možnost zrušení parkovacích míst, čímž vznikne prostor pro vymístění jízdního pruh pro automobily z tramvajové trati.
10. Byl diskutován návrh umístění přechodu pro chodce pod mostem s vloženým ostrůvkem o minimální šířce dva metry.

Závěry vyplývající z jednání

11. IPR po diskusi souhlasí s tím, aby nový most měl v poli přes ulici Dukelských Hrdinů rozpětí cca 29,5 metru (světlá šířka průjezdu cca 27,0 metru) dle návrhu MP pod podmínkou, že sousední pole směrem k zastávce bude volné a využité pro pěší přístup od vlaků k výstavišti. MP předá IPR do 30.3.2017 v .dwg situaci navrženého mostu pro potřeby zákresu koordinovaného řešení.
12. MP prověří návrh parteru s využitím krajního pole mostu sousedícího se zastávkou. V návrhu bude doloženo zajištění bezbariérového přístupu na zastávku a bude zohledněna významná pěší vazba Stromovka – Strossmayerovo náměstí. Návrh parteru a železniční zastávky bude formou pracovního podkladu předán IPR do 10.4.2017.
13. DPP považuje za nepřípustné pod mostem zřizovat přechod pro chodce přes ul. Dukelských hrdinů, který by zjevně musel být signalizovaný a způsoboval by blokování tramvají i IAD v úzkém hrdle.
14. IPR provede zákres výhledového stavu. Toto výhledové řešení bude součástí výkresových příloh studie Letenský kříž a bude obsahovat prostor pod mostem SŽDC i prostor kolejového trojúhelníku, zastávek Výstaviště a napojení na pokračující tramvajové tratě v ulici U Výstaviště a do smyčky ve Stromovce. Tento zákres rovněž objasní aktuální postoj IPR ke komunikaci „Nová Strojnická", obsažené v platném ÚP. Prostor části tramvajového

METROPROJEKT

trojúhelníku ve směru ke smyčce Výstaviště lze pojmout jako veřejný prostor – pěší zónu s tramvají. IPR přislíbil, že v průběhu dubna zhotoví výhledový zákres a předloží ho DPP k posouzení.

15. Na základě bodů 9) 11) a 13) IPR přehodnotí šířkové uspořádání návrhu ulice Dukelských hrdinů.
16. DPP nesouhlasí se studií ulice Dukelských hrdinů do doby doložení jednoznačného výhledového řešení ze strany IPR.

Přílohy

1) Prezenční listina
2) Situace se zakreslením nového železničního mostu přes ulici Dukelských hrdinů

****

Zaznamenal: Bednařík, Jiřík

299.22 - Stanovisko svodné komise Dopravního podniku hl. města Prahy

k revizi studie z 05/2017

- Svodná komise se vyjadřovala k aktualizovanému dopravnímu řešení v rozsahu kde jsou studií í řešeny úpravy staveb a zařízení DPP

Váš dopis značky / ze dne

naše značka 100130/22P1205/1209

vyřizuje / linka Ing.Pechar/296192113

místo odeslání / dne Praha/ 9.6.2017

IPR Praha
Ing. arch. Jan Kadlas
Vyšehradská 57
128 00 Praha 2

Věc: Revidované podklady Koncepční studie ulic Veletržní, Dukelských hrdinů a Letenské nám.

Na základě projednání výše uvedené věci ve Svodné komisi Dopravního podniku hlavního města Prahy, a.s. vám za naši akciovou společnost vydáváme toto souhrnné stanovisko:

1. Dopravní podnik hodnotí předloženou studii ulice Dukelských Hrdinů se stávající tramvajovou tratí a okrajově také prostoru zastávek Letenské náměstí kladně a vítá zvýšení kvality veřejného prostoru i tramvajových zastávek.

2. Konstatujeme, že k předmětné akci se DPP již vyjadřoval stanoviskem Svodné komise zn. 100130/10P555/556 ze dne 14.3.2017 (dále jen stanovisko SK DPP 03/2017), a to k verzi dokumentace z února 2017, předložená dokumentace z května 2017 vykazuje dílčí změny.

3. Dále konstatujeme, že dne 28.3.2017 proběhlo jednání na IPR hl. m. Prahy, jehož závěr označený v zápise jako bod 14. zní: „IPR provede zákres výhledového stavu. Toto výhledové řešení bude součástí výkresových příloh studie Letenský kříž a bude obsahovat prostor pod mostem SŽDC i prostor kolejového trojúhelníku, zastávek Výstaviště a napojení na pokračující tramvajové tratě v ulici U Výstaviště a do smyčky ve Stromovce. Tento zákres rovněž objasní aktuální postoj IPR ke komunikaci „Nová Strojnická“, obsažené v platném ÚP. Prostor části tramvajového trojúhelníku ve směru ke smyčce Výstaviště lze pojmout jako veřejný prostor – pěší zónu s tramvají. IPR přislíbil, že v průběhu dubna zhotoví výhledový zákres a předloží ho DPP k posouzení.“ DPP s politováním konstatuje, že IPR hl. m. Prahy tento závazek nesplnil a předložil dne 24.5.2017 upravenou verzi dokumentace bez konzultace přímo k vyjádření.

4. Upozorňujeme, že u zastávky tramvají Strossmayerovo náměstí je zásadní podmínkou realizace mysové zastávky zajištění trvalého odstranění SSZ, což studie konstatuje v čl. 223 Tramvajové zastávky. Upozorňujeme, že je nezbytné doložit a projednat k odstranění SSZ budoucí uspořádání všech čtyř ramen křižovatky nebo kladně projednat odstranění SSZ ve stávajícím stavebním stavu. Tento požadavek byl předmětem stanoviska SK DPP 03/2017 a nedošlo k jeho vypořádání.

5. Předložená studie vyjadřuje v čl. 222 Přestupní uzly názor, že vedení linky autobusu č. 156 nemá opodstatnění a navrhuje přesun do zastávky tramvajové. Takové řešení je třeba předjednat

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost **adresa** Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9
tel. +420 296 191 111 **e-mail** dpp@dpp.cz **www.dpp.cz**
IČ 00005886 **DIČ** CZ00005886 **zápis v OR** vedeném MS v Praze v oddíle B, vložka 847
bankovní spojení Česká spořitelna, a. s. Praha 1 **číslo účtu** 1930731349/0800
Dopravní podnik hlavního města Prahy

na úrovni dopravních orgánů (PČR, ODA MHMP), v případě doložení jejich souhlasu lze souhlasit za DPP. Tento požadavek byl předmětem stanoviska SK DPP 03/2017 a nedošlo k jeho vypořádání.

6. Upozorňujeme, že před domem Dukelských Hrdinů 12/976 se nachází hojně využívané stání pro zásobování. Jeho případné zrušení bez náhrady by jistě vedlo ke stání vozidel zásobování na cyklistickém pruhu šířky 1,75 m, což hrozí blokováním průjezdného průřez tramvajové trati. Tento požadavek byl předmětem stanoviska SK DPP 03/2017 a nedošlo k jeho vypořádání.

7. U zastávky Veletržní palác ve směru z centra trvá náš požadavek ze stanoviska SK DPP 03/2017 na dodržení ČSN 736110 – šířku dělícího ostrůvku pro pěší na konci zastávkového ostrůvku 2,50 metru. Dáváme ke zvážení možnost využití úlev dle ČSN 280318 k rozšíření ostrůvku.

8. V úseku Strojnická – Šimáčkova byl ze strany DPP při projednání akce dne 28.3.2017 vznesen požadavek na odstranění jízdy automobilů po kolejích ve směru do centra a nahrazení samostatným jízdním pruhem podél tramvajové trati. IPR se zavázal přehodnotit šířkové uspořádání v návrhu ulice Dukelských hrdinů. Předložená verze studie připomínku nezohledňuje.

9. Řešení v prostoru pod viaduktem železniční trati v úseku mezi ul. Strojnická a U Výstaviště je možné akceptovat pouze jako dočasné do doby výstavby nového mostu i úprav v prostoru ulice U Výstaviště. Ve studii je modrým přítiskem doložen koncept „jedné z možností výhledového řešení", které svádí těsně za křižovatkou s ulicí Strojnická automobilový provoz ve směru do centra na koleje tramvajové trati, ze studie není zřejmé, zda pojedou z křižovatky automobily současně s tramvajemi. Zjevně se nejedná o vhodné řešení. Dále není doložen celkový zákres, popis funkce řešení či návaznost zastávek Výstaviště. Tyto aspekty nelze odsouvat na dosud nezadanou studii Bubny – Zátory a současně požadovat schválení navazujícího úseku trati. DPP je nucen opakovat konstatování z 28.3.2017, že nadále nesouhlasí se studií ulice Dukelských hrdinů do doby doložení jednoznačného výhledového řešení ze strany IPR.

10. Řešení zastávky Letenské náměstí do centra s mysem považujeme za akceptovatelné za předpokladu provozu automobilů dopravy podél nového mysu pouze pro místní dopravní obsluhu.

Ing. Ladislav Urbánek
dopravní ředitel

Dopravní podnik hl. m. Prahy
akciová společnost (116)
190 22 Praha 9, Sokolovská 217/42

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost **adresa** Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9
tel. +420 296 191 111 **e-mail** dpp@dpp.cz **www.dpp.cz**
IČ 00005886 **DIČ** CZ00005886 **zápis v OR** vedeném MS v Praze v oddíle B, vložka 847
bankovní spojení Česká spořitelna, a. s. Praha 1 **číslo účtu** 1930731349/0800
Dopravní podnik hlavního města Prahy

Komentář IPR Praha k vypořádání připomínek DP Praha a.s. k verzi 05/2017

Ad 1) – (konstatování - bez komentáře)

Ad 2) – (konstatování - bez komentáře)

Ad 3) – IPR Praha situaci dle bodu č. 14 záznamu z jednání 28.3.2017 zakreslil a předložil DPP k posouzení (Svodné komisi DP) – bod byl splněn (na jednání nebylo nijak specifikováno, jakým způsobem má varianta být předložena).

S ohledem na míru jistoty, kterou je ve výhledovém řešení IPR Praha v současné době schopen zaručit, je otázkou, jakým způsobem lze vůbec toto řešení ve studii zobrazit, případně jak takticky postupovat, aby vynaložené úsilí a prostředky jak IPR tak DP Praha byly v budoucnu vynakládat účelně. Na zmiňovaném jednání byla ústně dohodnuta forma zobrazení výhledového řešení, a to čárkovanou čarou do výkresu, což bylo provedeno.

V rámci čárkovaného řešení měla být řešena především koordinace s projektem železnice a železničního mostu, mimo jiné také však bezbariérová přístupnost navrhované železniční stanice s ohledem na sklonové poměry ul. Strojnická a rozšiřování uličního profilu směrem do svahu (strmější stoupání). Ponechání krajních polí mostu volných (jako součást pěšího prostoru) umožní řešit stoupání povlovně v rámci hodnot povolených v bezbariérové vyhlášce. Koordinace s aktuálním vývojem projektu železničního mostu tedy proběhla úspěšně.

Ad 4) IPR Praha odstranění SSZ na Strossmayerově náměstí předjednával na Policii ČR v rámci konzultace celé studie (v pořadí druhé) dne 22. 2. 2017. Policie Zrušení SSZ na Strossmayerově náměstí PČR nepřipomínkovala

Ad 5) Studie byla předjednána pro podrobnost a míru závaznosti koncepční studie (ODA 16.11. 2016, PČR 22.2.2017) a přemístění zastávky autobusu č. 156 do zastávky tramvaje nebylo rozporováno. Podmínku DPP o doložení souhlasu PČR a ODA MHMP studie konstatuje jako povinnost projektanta pro fázi DUR, které dokladování přísluší.

Ad 6) Před domem Dukelských Hrdinů č. 12/976 je navržen pás podélného stání z nichž krajní bude pro zásobování. Protože je jeho materiálové provedení navrženo z dlažby, bude vyhrazení zásobovacího stání řešeno v rámci svislého dopravního značení (vodorovné dopravní značení na dlažbě příliš nedrží). Přesnější popis bude součástí navazující fáze DUR (do výkresu byl doplněn popis)

Ad 7) zapracováno - ostrůvek rozšířen na 2,5 m (úlevy dle ČSN 280318 již v návrhu využity byly v revizi 02/2017)

Ad 8) O tomto požadavku se sice na jednání 28.3.2017 diskutovalo, ale zástupci DPP připustili i předložené řešení jako možné (vyplývá z požadavku MČ Praha 7 na kladnou bilanci PS) - viz. předchozí vyjádření Svodné komise DP k revizi 02/2017. IPR Praha souhlasil s přehodnocením uličního profilu pod mostem a do aktualizace bylo nové řešení profilu zapracováno.

Pro vypořádání tohoto bodu byla doplněna kapitola příloh k odůvodnění o variantu bez parkovacího pásu (a provozu motorové dopravy mimo TT) s tím, že volba mezi variantami bude předmětem navazující fáze DUR a jednání DPP a MČ Praha 7 s vědomím, že počet parkovacích stání klesne o 11 míst (celková bilance parkovacích stání v návrhu studie zůstává těsně kladná). Pro IPR Praha jsou přijatelné obě varianty.

Ad 9) Podmínky signalizace a fázování křižovatky U Výstaviště ve vztahu tramvaje a motorové dopravy budou upřesněny v navazující fázi DUR – jako textový komentář podmiňující zobrazené výhledové řešení. Koncepční studie předpokládá preferenci tramvají (jak na tramvajovém tělese tak při samostatné fázi výjezdu tramvaje ze smyčky - plocha mimo komunikaci). Ideální sledovanou možností je signalizovat křižovatku co nejméně (pravidelně pouze přechody, nelze-li jinak)- tj obdobně jako křižovatku Strossmayerovo nám.

IPR Praha nemá v tuto chvíli mandát řešení prostoru před výstavištěm rozhodnout. Rozhodnutí o řešení prostoru Výstaviště se odvíjí od řešení celé oblasti Bubny – Zátory a je předmětem navazujících jednání (včetně politických). Tato podmínka přesahuje možnosti koncepční studie.

Ad 10) Studie v návrhu Letenského náměstí počítá pouze s provozem dopravní obsluhy (stávající režim)

299.23 - DPP (ODBOR STRATEGICKÝ A INVESTIČNÍ K ZAPRACOVÁNÍM PŘIPOMÍNEK SVODNÉ KOMISE DPP K REVIZI STUDIE Z 05/2017) 19.6.2017

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Místo konání:	**IPR Praha**	Datum:	**19.6. 2017**
Věc:	**Koncepční studie ulic Veletržní / Dukelských hrdinů**		
Přítomni:	DP Praha – Ing. Filip Jiřík IPR – Ing. arch. Jan Kadlas		
Zpracoval:	Jan Kadlas	Počet stran: 1	

- Zástupce DP Praha (odbor Strategický a investiční) byl seznámen se způsobem vypořádání připomínek uvedených ve stanovisku Svodné komise DP Praha, a.s. ze dne 9. 6. 2017 a považuje jejich okomentování ve studii za vyhovující
- IPR Praha nemůže předjímat závěry dosud nezadané studie na území Bubny Zátory, na které váže DP Praha svůj souhlas (předmětem řešení studie Bubny Zátory je i prostranství před Výstavištěm a rozhodnutí o „Nové Strojnické". DP Praha a.s.).

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 - Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Prezenční listina

Místo jednání	**Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Vyšehradská 57, Praha 2**			
Datum jednání	**19.6.2017 15:00**		Počet stran	
Věc	**Koncepční studie Veletržní, Dukelských hrdinů, Strojnická (Letenský kříž)**			
Organizace	**Jméno účastníka**	**Telefon**	**E-mail**	**Podpis**
DPP 700100	Jirák	605539525	jirak@dpp.cz	
IPR PRAHA - KVP	KADLAS	777556180	kadlas@ipr.praha.eu	

299.23 Usnesení Rady MČ Praha 7 č. 0809/17-R z 31.08.2017 ve kterém městská část převážně doplňuje požadavky na postup v navazujících fázích projektové přípravy

Městská část Praha 7

USNESENÍ

60. jednání rady městské části

konané dne 31.08.2017

číslo usnesení 0809/17-R

Vyjádření MČ Praha 7 k finálnímu znění Koncepční studie ulic Veletržní a Dukelských hrdinů „Letenský kříž“

Rada městské části Praha 7

I. **bere na vědomí**

1. návrh Vyjádření MČ Praha 7 k finálnímu znění Koncepční studie ulic Veletržní a Dukelských hrdinů „Letenský kříž“.

II. **konstatuje,**

1. že Rada hlavního města Prahy svým usnesením č. 868 ze dne 19.4.2016 uložila Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy vypracování koncepční studie ulic Veletržní, Dukelských hrdinů, části ulice Strojnická a přilehlých prostorů zvanou „Letenský kříž“.

2. že Koncepční studie „Letenský kříž“ zajišťuje potřebnou koordinaci připravovaných investičních akcí v území a současně umožňuje výrazné zlepšení kvality veřejných prostranství ulic Veletržní a Dukelských hrdinů, které jsou významnými osami celoměstského významu s vazbou na předprostory Veletržního paláce či areálu Výstaviště.

3. že městská část Praha 7 vydala k pracovní verzi návrhu Koncepční studie (10/2016) své připomínky formou usnesení RMČ č. 1315/16-R ze dne 21.12.2016.

4. že městská část Praha 7 vyjádřila podporu aktualizované verzi studie (02/2017) formou usnesení RMČ č. 0145/17-R ze dne 21.02.2017.

5. že již probíhají částečné změny v řešeném prostoru na základě 1. jednání dopravní komise MČ Praha 7 konané dne 15.2. 2017, které by měly vést k celkovému zklidnění Strossmayerova náměstí do doby celkové přestavby této lokality. Týkají se například

osazení antiparkovacích sloupků na ulici Dukelských hrdinů na chodníku u tramvajové zastávky Strossmayerovo náměstí ve směru do centra, z důvodu častého odstavování vozidel v tomto místě.

III. **považuje**

1. předloženou studii za podkladový názor na budoucí stavebně-technické uspořádání ulic a zde předložené návrhy jako možné základní stavební kameny budoucího rozvoje této části zájmového území Letná.

IV. **nesouhlasí**

1. s navrhovaným řešením tramvajové zastávky Strossmayerovo náměstí na ulici Dukelských hrdinů ve směru do centra a to hlavně s vedením cyklistického pruhu z hlediska bezpečnosti chodců. V předloženém řešení může docházet ke konfliktům mezi cestujícími MHD a cyklisty jak bylo již uvedeno v připomínkách usnesení RMČ č. 1315/16-R ze dne 21.12.2016 v bodě č. 15.

V. **požaduje,**

1. aby zpracovatel dalších projektových stupňů dále prověřil:
   - revizi stavebně-technického uspořádání tramvajové zastávky Strossmayerovo náměstí na ulici Dukelských hrdinů ve směru do centra, respektive navrhuje prověření alternativního vedení cyklistů tímto prostorem.
   - vybrané funkční vazby a některé předložené návrhy, tj. aby byla blíže prověřena navrhovaná stavebně-technická uspořádání hlavních světelně signalizovaných křižovatek, jako je křižovatka Veletržní x Dukelských hrdinů, křižovatka Veletržní x Strojnická, křižovatka Strossmayerovo náměstí a křižovatka Veletržní x Bubenská.
   - navržené stavebně-technické uspořádání a umístění tramvajových zastávek (především pak tramvajových zastávek u Strossmayerova náměstí).
   - konečnou polohu tramvajové tratě v ulici Dukelských Hrdinů - tramvajovou trať je nutné umístit v uličním profilu způsobem, který umožní nejenom plynulý provoz tramvají, ale který bude respektovat také potřeby dalších uživatelů a finální uspořádání mostu modernizované trati Praha - Kladno přes ulici Dukelských Hrdinů a s tím související dopravně-urbanistické vazby a nebude narušena základní pohledová osa na areál pražského Výstaviště, respektive na Průmyslový palác.
   - revizi vedení cyklistické dopravy ve všech hlavních komunikačních osách v duchu aktualizovaného znění Technických podmínek MDČR č. 179 platných od 1.6.2017 a to v logické návaznosti na již vytvořenou či upravovanou cyklistickou infrastrukturu, přičemž preferována jsou především integrační opatření v hlavním dopravním prostoru.

   - možnou revizi či doplnění dokumentace z pohledu alternativního uspořádání jižní strany Veletržní ulice mezi ulicí Oveneckou a ulicí Haškovou z důvodu zajištění potřeb rezidentského i zásobovacího parkování. Toto prověření musí být v souladu s prověřením umístění nových stromů ve vztahu ke stávajícím inženýrským sítím.
   - bližší řešení prostoru Strossmayerova náměstí, ke kterému se předložená studie vyjadřuje pouze okrajově. Prostor náměstí je nutné řešit koncepčně a při návrhu zohlednit všechny vstupující komunikace i prostorové nároky jednotlivých dopravních subsystémů.
2. aby následná projektová příprava a realizace byla řešena po segmentech tak, aby bylo možné provádět práce po etapách s možností rozložení potřebných investic.

VI. **deklaruje,**

1. že v případě nových zjištění či na základě upřesněných funkčních vazeb a aktualizovaných požadavků hlavních dotčených aktérů v řešené oblasti (Dopravní podnik, a.s., PČR ČR, MHMP hl. m. Prahy, SŽDC) se mohou jednotlivé dílčí navrhované infrastrukturní prvky dále měnit či upřesňovat.

VII. **ukládá**

1. STA Mgr. Jan Čižinský
   - podepsat průvodní dopis vyjádření MČ Praha 7 k finálnímu znění Koncepční studie ulic Veletržní a Dukelských hrdinů „Letenský kříž“
     Termín: 4.9.2017
2. VED ORZ Čermáková Martina Ing. arch.
   - odeslat průvodní dopis vyjádření MČ Praha 7 k finálnímu znění Koncepční studie ulic Veletržní a Dukelských hrdinů „Letenský kříž“ primátorce, členům a členkám Rady hl.m. Prahy
     Termín: 8.9.2017

Starosta MČ Praha 7: Mgr. Jan Čižinský

Ověřovatel:

Předkladatel: PhDr. Ing. arch. Lenka Burgerová, Ph.D.

Zpracoval odbor: ORZ

Zpracovatel: Čermáková Martina Ing. arch.

299.24 Zápis z koordinačního jednání na IPR Praha z 13.9.2017

na základě této koordinační porady byla zpracována Revize 10-2017 studie s vídeňskou zastávkou Strossmayerovo nám. do centra

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Místo konání	**IPR Praha / KVP**	Datum	**13. 09. 2017**
Věc	**Koordinační porada**		
Přítomni	Viz prezenční listina		
Zpracoval	**Ing. arch. Jakub Hendrych**	Počet stran	3+1 + příloha

DUKELSKÝCH HRDINŮ / Koncepční studie

- Schvalovací Tisk R-26347 je v projednávacím kolečku na MHMP. Stavební úpravy dle studie dle návrhu usnesení bude realizovat TSK, dle pravidel v usnesení RHMP č. 1558 z 21.6.2016 – výběr generálního projektanta podle kvalitativních kritérii (nikoliv pouze na cenu). Součástí tisku je i rozpočtové opatření, kterým se vyčleněné prostředky převádějí z OSI na RFD – z čehož pak RFD bude krýt náklady TSK.

Dále byla diskuse k problematice řešení zastávky Strossmayerovo náměstí v ulici Dukelských hrdinů:

IPR: v koncepční studii je navržena zastávka jako mysová s podmínkou odstranění SSZ
DPP: souhlasí s mysovou zastávkou, za podmínky odstranění SSZ. To je, ale s ohledem na současný stav dopravy, předpokládaným rozvojem navazujících území, apod. v nejbližší době nereálné.
P7: jako dočasné řešení je zadáno zvednutí vozovky na úroveň chodníku v místě zastávky
DPP: realizace „dočasné" úpravy vozovky/zastávky oddaluje celkovou rekonstrukci/změnu

- ponechání mysové zastávky v Koncepci zapříčiní schvalování návrhu, který bude dlouhodobě nerealizovatelný – dočasná úprava, SSZ, apod., a podmíněné dalšími úpravami, například vyřešením cyklistických vazeb v širším okolí

RFD: vedení cyklistů po TT (u mysové zastávce) je v tomto místě velmi problematické, „cyklovídeň" by byla z pohledu cyklistů řešením
P7: s ohledem na velký počet chodců je v tomto místě „cyklovídeň" nevhodná.

IPR: s ohledem na realizovatelnost a všeobecnou shodu nad řešením, navrhujeme úpravu návrhu zastávky v Koncepční studii na zastávku „vídeňského" typu (pojížděný mys automobily i cyklisty), která umožní bezpečný průjezd cyklistů, nepodmiňuje (ale umožňuje v budoucnu) okamžité zrušení SSZ, umožňuje rozšíření vytíženého chodníku apod.
DPP/P7/RFD: souhlasí s návrhem úpravy na „vídeňskou zastávku"

IPR: cca do týdne od Koordinační porady bude emailem zasláno upravené řešení zastávky. Řešení bude zpětně potvrzeno emailem vedoucímu Koncepční studie: Kadlas@ipr.praha.eu. Po potvrzení, bude nové řešení vloženo do dokumentace přiložené k TISKu, tak aby mohlo být dokončeno projednávací kolečko a TISK předložen RHMP.

KARLOVO NÁMĚSTÍ ETAPA II / soutěžní dialog

- Revitalizace parku na Karlově náměstí. IPR Praha uzavřel s OSI MHMP smlouvu o společném zadání zakázky. IPR na základě smlouvy připravil zadávací řízení se soutěžním dialogem, jehož průběh a obsah bylo dlouhodobě konzultováno s OSI, MČ Praha 2, OPP a NPÚ. Jde o podobný proces, jako probíhal na Císařském ostrově, tedy proces zahrnující soutěžní workshop, který umožňuje vzájemnou diskusi zadavatele, účastníků, památkářů a dalších dotčených orgánů a stakeholderů v průběhu navrhování. Podrobné zadání bude definováno v průběhu workshopů,

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

ve spolupráci s dalšími stakeholdery (předpokládaný termín, začátek února). Tím bude zajištěno všeobecné přijetí návrhu. Zadávací řízení zajišťuje, že vybraný zpracovatel návrhu získá zakázku na všechny stupně projektové dokumentace, včetně autorského dozoru, což garantuje kvalitu realizace. Informace jsou na našich webových stránkách www.iprpraha.cz/karlovonamesti. Řízení je mezinárodní uchazeči mohou podávat žádosti o účast do 12. 10. 2017 na IPR Praha, veškeré podklady jsou v ČJ i AJ. Hodnotící komise je složená z nadpoloviční většiny nezávislých architektů, krajinářů, s účastí uznávaných zahraničních expertů. V komisi zasedá primátorka, radní plamínková a ředitel Prajer.

NÁMĚSTÍ OSN / Koncepční studie

- Je schválená koncepční studie usnesením RHMP č. 1710 z 18.7.2017
- Na základě dohody na sekční radě u nám. Dolínka a následné porady u radní Plamínkové bude přípravou přeložek sítí v Sokolovské pověřen OTV. Je na to zpracován tisk do rady č. R-27020, kterým se přiděluje úkol OTV a zároveň zajišťují finanční prostředky na přípravu pro letošek a odsouhlasují celkové náklady na přeložky. Pokud bude usnesení schváleno RHMP, bude OTV investovat přeložky zajistí jejich realizaci před realizací tramvaje – tj. do srpna 2019. OTV má za úkol se koordinovat s projektem tramvajové trati.
- Bude upraveno směrové vedení tramvajové trati v Sokolovské, bude narovnán stávající mírný oblouk, čímž vznikne prostor pro nově již bezkolizní obsluhu a průjezd (veškeré) dopravy v tomto úseku Sokolovské.
- OSI je pověřeno přípravou ostatních úprav mimo tramvajové trati (schvalovacím usnesením ke studii – č. 1710/2017) a má na letošek pro projektovou přípravu této investice zajištěny finanční prostředky. Výběr generálního projektanta by měl proběhnout dle pravidel v usnesení RHMP č. 1558 z 21.6.2016.
- Koncepční studie ke stažení zde: http://www.iprpraha.cz/namestiosn

CÍSAŘSKÝ OSTROV / Koncepce/Akční plán

- Schválena Koncepce, Akční plán a memorandum o spolupráci (čeká se na schválení memoranda zastupitelstvem)
- MHMP a městské části a IPR připravují formu správy
- PRI soutěží projektového manažera – který bude pracovat na implementaci akčního plánu, Divoké Vltavě a Místní správě
- Dlouhodobý projekt Divoká Vltava – IPR připravuje studii proveditelnosti
- Jedním z bodů Akčního plánu je nová autobusová linka podél nábřeží Stromovky s variantním trasováním do Papírenské nebo na Císařský ostrov s konečnou zastávkou v Podbabě
- Koncepci Císařského ostrova + Akční plán je možné stáhnout zde: http://www.iprpraha.cz/cisarskyostrov

KLÁROV / Koncepční studie

- Koncepční studie celkové rekonstrukce mimo RTT, s cílem snížení nehodovosti a zlepšení podmínek pro chodce
- probíhá výběr zpracovatele koncepční studie
- Podrobné zadání bylo zasláno TSK, DPP a RFD k připomínkám
- Studie by měla být hotova do konce roku, poté bude zadáno zpracování PD

RFD: požadavek na zapojení do konzultací v rámci zpracování Koncepční studie
DPP: zasláno vyjádření svodné komise k zadání – připomínky k vazbě u Jeleního příkopu a pojíždění tram. pásu
IPR: Připomínky DPP budou řešeny na prvním výrobním výboru a zadání bude upřesněno již s vybraným zpracovatelem. Účastníci výrobního výboru budou zástupci RFD, DPP, TSK a MČ + IPR.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Prezenční listina

Místo jednání	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Vyšehradská 57, Praha 2			
Datum jednání	13. 09. 2017		Počet stran 1	
Věc	Koordinační jednání *IPR Praha + TSK + DPP + RFD + ROPID + HOM*			
Organizace	**Jméno účastníka**	**Telefon**	**E-mail**	**Podpis**
IPR / KVP	Melková		melkova@ipr.praha.eu	
IPR / KVP	Hendrych		hendrych@ipr.praha.eu	
IPR / KPP	Křižan		krizan@ipr.praha.eu	
IPR / INFR	Hák		hak@ipr.praha.eu	omluven
DPP / 200000	Šurovský		surovskyj@dpp.cz	
DPP / 250000	Penc		penc@dpp.cz	
TSK / 7000	Bláha		vaclav.blaha@tsk-praha.cz	
TSK / 2000	Mayer		jiri.mayer@tsk-praha.cz	omluven
TSK / 2300	Zach		lenka.zach@tsk-praha.cz	omluvena
RFD MHMP	J. Mach		jaroslav.mach@praha.eu	
ROPID	Prousek		prousek.tomas@ropid.cz	
HOM MHMP / VO	Kolací		klara.kolaci@praha.eu	omluvena
Praha 7	Pirnský			
Praha 7	Burgerová	603204782	burgerova@praha7.cz	
ELTODO, a.s.	Štěpánková	603 172287	stepankova@eltodo.cz	

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

299.25 Záznam z jednání na ODA MHMP ve věci vídeňské zastávky Strossmayerovo nám. (do centra) a souvisejících požadavků na ne/signalizaci přechodů pro chodce a i celé křižovatky 12.10.2017

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Místo konání	**ODA MHMP**	**12. 10. 2017**
Věc	**Koncepční studie Letenský kříž – Vídeňská zastávka Strossmayerovo nám. DC – nutnost signalizace, přechody**	
Přítomni	**ODA MHMP: Ing. David Nováček, Ing. Lukáš Vopava** **IPR Praha – Ing. arch. Jan Kadlas,**	
Zapsal	**Ing. arch. Jan Kadlas**	Počet stran: 1

Diskutované podklady:

Výkresy architektonické situace – úseky 1-4 (výkresy 331-4 ve finální variantě 10/17)

Výřezy A3 1:500 z předchozích variant řešení zastávky Strossmayerovo nám (var 10/16, var 02/17, var 06/17, var 09/17, var 10/17 – finální)

Usnesení RMČ P7 (12/16, 02/17, 08/17), Stanoviska svodné komise DPP (03/17, 05/17), zápisy ze souvisejících jednání na IPR

- IPR představil vývoj variant řešení zastávky Strossmayerovo nám. chronologicky od posledního představení na ODA MHMP (11/16) a příslušné doklady, které ke změnám postupně vedly, a změny oproti poslednímu představenému stavu na ODA komentoval.
- ODA MHMP nepožaduje signalizovat přechody přes ul. Dukelských hrdinů u křižovatky s ul. pplk. Sochora a Heřmanova
- křižovatka 7.129 Strossmayerovo náměstí je jediná čtyřsměrná křižovatka z pohledu tramvaji v Praze a kolejové oblouky neumožňují umístit do přechodů pro chodce ochranné ostrůvky
- křižovatka 7.129 Strossmayerovo náměstí je bezpečnější a provozně příznivější bez světelné signalizace ve všech situacích kromě přecházení slabozrakých a nevidomých. Navazující úsilí musí směřovat k nalezení řešení tohoto problému. ODA MHMP již v minulosti několikrát vypnutí SSZ v této křižovatce otestovala a získala data, ze kterých vyplývá výhodnost stavu bez signalizace pro většinu skupin účastníků provozu, než stavu se zapnutou signalizací

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

299.26 – Připomínky RFD MHMP 20.11.2017

Kadlas Jan Ing. arch. (IPR/SDM)

Od: Hájek Jaroslav (MHMP, RFD) <Jaroslav.Hajek@praha.eu>
Odesláno: 20. listopadu 2017 10:47
Komu: Kadlas Jan Ing. arch. (SDM/KVP)
Kopie: Mach Jaroslav (MHMP, RFD); Horatius David (MHMP, RFD)
Předmět: Koncepční studii rekonstrukce ulic Veletržní, Dukelských hrdinů, části ulice Strojnická a přilehlých prostorů

Příznak pro zpracování: Zpracovat
Stav příznaku: Dokončeno

Dobrý den, po předchozí telefonické domluvě neformálně zasílám souhrn připomínek za Oddělení rozvoje dopravy, Odboru rozvoje a financování dopravy MHMP k tisku R-26347 Koncepční studii rekonstrukce ulic Veletržní, Dukelských hrdinů, části ulice Strojnická a přilehlých prostorů.

Za problematiku cyklodopravy:-
- v ulice Veletržní souhlasíme s přesunem cyklistů do přidruženého dopravního prostoru, pouze pokud uvedené nebude znamenat ztrátu přednosti cyklistů před vozidly odbočujícími z komunikace (na komunikaci vjíždějícími), vč. zhoršení viditelnosti cyklisty, přibližujícího se ke křížení vedlejších komunikací

- v ulici Dukelských hrdinů požadujeme vzhledem k jejímu významu pro cyklistickou dopravu max. možnou kontinuitu prováděných integračních opatření pro cyklisty.

Za problematiku bezbariér:
- Ad 213, na konec oddílu „Zkracování délky přecházení“ doplnit:
Do těchto úvah je vždy třeba promítnout fakt, že přechod pro chodce přes tramvajovou trať je pro osoby nevidomé a slabozraké plně funkční pouze tehdy, je-li signalizovaný (tj. přecházející má v době signálu „volno“ přednost i před tramvají) – řešením může být signalizace na výzvu VPN, která omezuje skupinu uživatelů na osoby využívající zařízení VPN jako kompenzační pomůcku

-Ad 213, na konec oddílu „Materiálové sjednocení pěších a pojížděných ploch“ doplnit:
Povrch pěších komunikací, stejně jako povrch přístupu k vyhrazeným parkovacím stáním, musí splňovat požadavky bezbariérového užívání staveb

-Ad 215, oddíl „Zastávky tramvají“, ve 3. odstavci o řešení TRAM zastávky Strossmayerovo náměstí (DC)
by mělo být zmíněno ještě jedno opatření, které pomáhá nevidomým a slabozrakým orientovat se v prostoru vídeňské zastávky, a tím je tzv. inteligentní označník

-Ad 215, oddíl „Zastávky tramvají“, v 5. odstavci o řešení TRAM zastávek Veletržní palác je třeba se přidržet mezních hodnot daných právními předpisy (např. podélný sklon pěší komunikace je max. 1:12), v případě umělých vodicích linií je třeba brát v úvahu skutečnost, že dle zkušeností koncových uživatelů by její délka neměla bez přerušení nějakým prvkem charakteru přirozené vodicí linie přesáhnout 20 m.

Bc. Jaroslav Hájek
referent rozvoje dopravy

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Odbor rozvoje a financování dopravy

[Strana]

299.26 Kulatý stůl 2 organizací 3.1.2018

IPR Praha — Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

Koncepční studie Letenský kříž - kulatý stůl č.2 / Zápis z jednání

MÍSTO KONÁNÍ **IPR, sál „A“**
DATUM **5. 1. 2018**

PŘÍTOMNÍ **Viz prezenční listina (sekce / kancelář)**

ZPRACOVAL **Jan Kadlas (SDM / KVP)**

Průběh jednání:

- Byla zrekapitulována východiska studie (zadání, obecné principy a cíle)
- Byl zrekapitulován průběh pořizování a projednávání
- Byla zrekapitulována dosud poslední verze studie (10.2017)
- Proběhla diskuse nad jednotlivými tématy a konkrétními místy
- Setkání trvalo od ca 8:35 do ca 11:45

Obecné - různé:

- Tramvajová trať dožije v r. 2019
- Studii po zapracování změn předložit i do svodné komise TSK (nejen DPP)
- Ul. Bubenská přes poslední úpravy není kapacitní trasou pro cyklisty v severojižním směru (zda někdy bude, vyplyne z vývoje území Bubny-Zátory), tuto funkci má již nyní ul. Dukelských Hrdinů, která bude tuto funkci významně plnit i v budoucnu
- Délka projednávání způsobuje, že studie zastarávají dřív, než jsou odevzdány – příklad. Vinohradské a další (proběhla diskuse nad způsobem navrhování ulic v pražském kontextu – detailně (a dlouho) vs. schematicky (rychleji) – bez závěru)
- Upozornění na klíčové limity v širších vztazích, které nikdo nyní nemůže znát, protože teprve vzejdou z další diskuse (k VRÚ, MÚK Vltavská atd.) a bez kterých nelze v současnosti koncepčně vyřešit návrh vybraných prostranství pro „cílový stav“. Požadavek na řešení návrhu v reálném čase pro období následujících let pro plánované a připravované akce s tím, aby se některé výhledově možné scénáře neznemožnily či nevyžadovaly neadekvátní vícenáklady (T. Cach).
- Koncepční studie zadávat ideálně včetně celých křižovatek (žádá ODA MHMP), upozorněno je však na „přílišnou podrobnost studie“, díky níž se děje výše uvedené ve věci délky projednávání (K. Syrový)
- V další verzi studie bude jediné řešení tramvajové trati bez variant (DPP)

Celková koncepce – zatřídění komunikací, zklidňování:
O změně zatřídění komunikací (severní část Dukelských hrdinů a Strojnická, případně Veletržní) je zapotřebí jednat s dalšími aktéry (s ministerstvem dopravy)

Hlavní město Praha svolilo, že dotčené komunikace budou dočasně plnit funkci nevybudovaných úseků silničního okruhu kolem HMP za podmínky, že SFDI bude přispívat finančními prostředky na jejich údržbu (seznam takto vedených komunikací je odsouhlasený MD ČR, proto musí být MD ČR požádáno o změnu a musí se najít za tyto komunikace odpovídající náhrada – pozn. TSK)
RFD MHMP k tomuto dodatečně uvádí, že tuto problematiku není třeba ve studii nadále řešit.

- Mezi zúčastněnými panuje shoda na prospěšnosti přeřazení severní části Dukelských hrdinů a západní části Strojnické z místní komunikace I. třídy do nižší třídy
- Je však zapotřebí v návrhu uvažovat s kapacitami pro nárazové dopravní zatížení při skončení masové akce na výstavišti
- Kroky nutné k dosažení přeřazení do nižší třídy komunikace je nutné prodiskutovat ještě s ODA MHMP (Krejča), RFD MHMP (Ing. Švecová), Policií ČR (Šafrata), TSK ÚDI (+ IPR, + zástupci RMČ P7 i ÚMČ P7 (SSÚ))

Priority akce:
- Rekonstrukce TT
- Úpravy v křižovatce Strossmayerovo náměstí (odstranění SSZ)
- vznik plnohodnotné městské třídy ul. Dukelských hrdinů a její dopravní zklidnění
- stavebně - technické řešení zklidnění ul. Veletržní a zklidnění ul. Strojnická (priorita v koordinaci s OC Letná)

Zastávka Strossmayerovo nám. v ul. Dukelských hrdinů (směr do centra):
V současnosti existuje pracovní skupina ve složení SSÚ P7 (ODO ÚMČ P7), ODA MHMP a TSK ÚDI, která prověřuje možnosti úplného (resp. maximálně možného) snesení SSZ na křižovatce 7.129 Strossmayerovo nám. Byla krátce diskutována varianta ponechání jediného přechodu pro chodce na severním rameni se signalizací na výzvu (to je ten přechod v řešeném území studie) a zbytek SSZ by byl odstraněn.
SSZ na Strossmayerově nám. je technicky „těsně před dožitím“, a pokud má fungovat ještě nějakou dobu, vyžaduje obnovu.
Řešení zastávky se odvíjí od řešení celé křižovatky Strossmayerovo nám. a je nutné uvažovat se stavem stávajícím (dočasným) a i výhledovým (i stavebně) zklidněným.

- Do finální verze studie je zapotřebí zpracovat 2 varianty řešení: cílovou (mys) a dočasnou
- Dočasná varianta bude uvažovat s napojením do +/- stávajícího stavebního stavu křižovatky Strossmayerovo nám., jejím smyslem bude zpomalení projíždějících vozidel. Bude mít následující řešení a parametry:
    - Zvýšený jízdní pruh vozovky mezi ostrůvkem a chodníkem (řešit odvodnění), materiálově jasně odlišený od chodníku a ostrůvku

IPR Praha — Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

Předmět jednání / Zápis z jednání

    - (nenormový) ostrůvek s délkou na 2 vlaky (rozšířený z 1,75 m na 2,0 m)
    - Šířka chodníku bude stávající
- Cílová varianta „mys“ bude podmíněna fyzickou přestavbou křižovatky Strossmayerovo nám. podle vzoru „Anděl“ (dopravně zklidněná s významným podílem sdílených ploch s maximálním možným vyloučením průjezdné dopravy, úplným odstraněním SSZ). Mys uvažovat v délce na 1 vlak (?? P7 chce ještě jednu linku tram) a zajištěním možnosti vjezdu do pplk. Sochora, bude-li v jednosměrné ulici povolena jízda cyklistů v protisměru. Nutno dořešit oddělení cyklistů z TT, jako je to v celé ul. Dukelských hrdinů, která je pro cyklisty jedna z nejvýznamnějších cyklistických stop mezi centrem a severem Prahy.
  Nabízí se původní varianta s pásem pro cyklisty v mysu v principu režimu „pěší zóny resp. cyklovídně“, která nabízí bezbariérové řešení nástupu dle požadavku bezbar. komise při RHMP (K. Syrový).
  Volbu zohlednění cyklistického provozu (bypass / cyklovídeň / jízda po TT atd.) i přesné stavební provedení je vhodné ponechat až na výhledovou přípravu koncepce celého uzlu, kdy bude řešena i samotná křižovatka včetně dalších tří ramen křižovatky (T. Cach).
  + řešit odvodnění (pozn. TSK)

Ulice Dukelských hrdinů:
- Je zapotřebí (po všech připomínkách) znovu prověřit majetkoprávní vztahy a vyvarovat se zásahů do soukromého majetku (chodník pod hotelem, a Policejním prezidiem) a vyznačit hranice ve všech výkresech
- Tam kde bude na TT provoz autobusů či ostatních vozidel (bez omezení) v oblasti zastávek, je nutná osová vzdálenost kolejí TT 3,5 m
- Základní osová vzdálenost 3,000 metru musí být rozšířena ve směrových obloucích dle ČSN 280318. Pro poloměr R=120 metrů navržený studií v křižovatce s ul. Veletržní se jedná o rozšíření v oblouku na hodnotu 3,130 metru. S rozšířením v oblouku je nutno uvažovat i před křižovatkou U Výstaviště, respektive před případným dočasným napojením na stávající stav, kde jsou navrženy poloměry R=80 metrů, vyžadující rozšíření osové vzdálenosti na min. 3,230 metrů. (pozn. DPP)
- V plných barvách kreslit variantu s osovou vzdálenosti kolejí 3.0 m v úseku Heřmanova – Strojnická, čímž je možné mezi zastávkovými ostrůvky a chodníkem v zastávce Veletržní palác v obou směrech zajistit šířku 3.75m a tím umožnit kontinuální cyklistická integrační opatření (jízdní pruh pro cyklisty) v celé délce ulice Dukelských hrdinů (s otazníkem zastávky Strossmayerovo nám) – pozor na šachty teplovodu a kanalizace v TT. Prověřit možné šířky jízdní pruh + cyklopruh 3,75 m u PČR.
  V jiných úsecích bude zajištěna šířka min. 4,00, resp. 4,25 m s ohledem na bezpečnostní odstupy a skladebnost dle TP 179 (T. Cach)

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (příspěvková organizace), zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2-Nové Město (CZ) | T) +420 236 005 619 – ID) c2zmahu – E) podatelna@ipr.praha.eu – www.iprpraha.cz
IČO) 70883858 – DIČ) cz70883858 | bankovní spojení: PPF banka, a. s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6 (číslo účtu: 2001200003/6000)
3 | 6

- Přechody pro chodce rozlišit na primární a doplňkové, o jejichž umístění či provedení může být rozhodnuto v dalších fázích na základě aktuálních okolností (nejsou to nepřekročitelným požadavkem)
- Odstranit zebru přechodů z tramvajového pásu
- před zvýšením vozovky prahem musí být zesílená konstrukce vozovky minimálně v úseku 5m

Křižovatka Duk. Hrdinů - U Výstaviště x Strojnická:

- SSZ je na jeden řadič - pokud má být nový - nelze projednat (prověřit možnosti)
- signalizace u výstaviště - signalizovat jenom přechody přes ostrůvky a přes Duk. Hrdinů
- doložit koordinaci se vznikající studií zastávek a uspořádání v ulici U Výstaviště, na jednání to bylo ukázáno a vypadalo to z našeho pohledu velice dobře, jistě mnohem lépe, než dočasné napojení s protioblouky. Jistě bychom byli potěšeni, kdyby bylo možné v realizaci RTT dle studie udělat i tento prostor a vyhnout se provizorním protiobloukům (pozn. DPP)
- přechod u Dukelských hrdinů je příliš v křižovatce - odsunout ho víc do ulice, anebo bude možné řešení viz Terronská x Ant. Čermáka? (pozn. DPP - na křižovatce Terronská x Ant. Čermáka jezdí DP s jednou linkou autobusu a aut je tam taky méně, zatímco zde máme až 3 linky tramvaje. Moc na tuto analogii nespoléhat, spíš vůbec)
- Jihozápadní nároží je v souč. verzi řešeno nepřijatelným způsobem - nutno upravit (T.Cach)

Ulice Veletržní:

Diskutováno o podobě profilu, jestli je jediný možný (P7 – ODO + Tomáš Cach nesouhlasí s parkováním na severní straně ulice, které tam bylo umístěno z důvodu možnosti do parkovacího pásu umístit stromy na osluněném stanovišti, což na jižní straně nelze). Otázkou jsou sítě a nutnost přeložek a porovnání jednotlivých možností řešení profilu – řešit variantně?

- V současnosti jsou prostřednictvím VDZ vyznačeny ochranné ostrůvky na přechodech přes Veletržní a opatření se osvědčilo – aplikovat do návrhu analogické stavební provedení
- Místa pro přecházení vůbec nevyznačovat a nepoužívat, protože stávající úprava dle názoru ODO P7 v předpisech a ČSN nepřináší žádné praktické výhody (pouze povinnosti) vyznačeného místa pro přecházení oproti nijak neznačenému místu upravenému pouze stavebně snížením obrub. K.Syrový: místa pro přecházení fyzicky umožňují přecházení, pokud jsou viditelně provedeny, dochází i k pouštění chodců (viz např. ul. Chotkovy sady u Izr. ambasády).
- Je nutné se sejít s ing. Krejčou z ODA MHMP a prodiskutovat požadavek na řadící pruh levého odbočení do Strojnické v kontextu zklidňování a přeřazení Strojnické do nižší třídy komunikace.
- Směřovat spíš ke zklidněné variantě a jednoduššímu uspořádání (bude záviset na budoucím jednání s ODA)
- Jaký je stav dohody s OC Stromovka ve věci připojení z ul. Veletržní? Účastníci kulatého stolu preferují úspornou variantu – tak jak je nyní v plných barvách zobrazena ve studii. Platné

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

Předmět jednání / Zápis z jednání

stavební povolení však uvažuje s připojovacími pruhy (ve studii čárkovaný podkres). Nutno vyjasnit a změnit na stav dle studie. Nutno řešit s ODA MHMP a odborem rozvoje UZR MHMP (dle nového stavebního zákona).

- Zástupci P7 (T. Cach, J. Kovařík) upozornili, že parkování při jižní straně bylo v návaznosti na zprovoznění TK Blanka zřízeno z důvodu výrazně vyšší potřebnosti obsluhy přilehlých objektů jednoho dlouhého domovního bloku, zatímco tři severní krátké bloky lze výrazně lépe obsluhovat i z navazujících vedlejších ulic.
- Existuje několik relevantních možností řešení provozně-prostorového uspořádání profilu komunikace a stromořadí, pro které by měly být ve vzájemně srovnatelné podrobnosti rozpracování prověřeny limity a nákladnost souvisejících úprav inženýrských sítí, které jsou v rámci celé délky ulice nutné vždy (T. Cach).

Křižovatka Veletržní x Strojnická:

Požadavek na řadící pruh levého odbočení zhoršuje současný stav

- ODA navrhuje signalizovat pouze 2 přechody přes veletržní - ostatní přechody nesignalizovat a doplnit stopčáru před přechody směr dolu. Na křižovatku je zapotřebí se podívat znovu. Klíčová bude informace ne/překročitelnosti požadavku držet obě ulice v I. třídě
- Svolat separátní jednání ve věci řešení této křižovatky (ODA – Krejča, Nováček, RMČ P7 Mirovský, ÚMČ P7 ODO Kovařík, Cach, TSK ÚDI, PČR Šafrata, IPR – Kadlas, Syrový)
- levé odbočení pouze do ul. U Studánky (?)
- v roce 2015 a 2017 byly rozpracovávány možnosti provizorního řešení zklidnění v souvislosti se zprovozněním TK Blanka a opravou povrchu vozovky, nejprve pro fázi DZ k otestování a vyhodnocení před případnými trvalými nákladnými stavebními úpravami (T.Cach)

Stromy:

- Prověřit vzdálenost kmenů stromů od jiných pozemků, strom nad 3m má být vzdálenost min. 3m od fasády
- Rabátka stromů optimálně řešit s obrubami a mlatovým povrchem (ne mříže)
- lípy v Ovenecké neporostou - S.04 – vyměnit

Další setkání v podobném složení účastníků bylo domluveno na 1.2. 2018 v 9:00 opět ve velkém sále A na IPR Praha (za ODA MHMP se omlouvá ing. Nováček – bude moci až později ca od 11:00)

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (příspěvková organizace), zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2-Nové Město (CZ) | T) +420 236 005 619 – ID) c2zmahu – E) podatelna@ipr.praha.eu – www.iprpraha.cz
IČO) 70883858 – DIČ) cz70883858 | bankovní spojení: PPF banka, a. s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6 (číslo účtu: 2001200003/6000)
5 | 6

IPR PRAHA — Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

Prezenční listina

MÍSTO JEDNÁNÍ IPR PRAHA - sál A
DATUM 3.1.2018 8:30

NÁZEV AKCE **NADPIS** Letenský kříž - výrobní výbor - kulatý stůl

JMÉNO, PŘÍJMENÍ	JAN ŠUROVSKÝ	ORGANIZACE	DPP 200000
DALŠÍ		PODPIS	
JMÉNO, PŘÍJMENÍ	FILIP JIRÍK	ORGANIZACE	DPP 700100
DALŠÍ	605539525	PODPIS	
JMÉNO, PŘÍJMENÍ	KVĚTOSLAV SVOBODA	ORGANIZACE	
DALŠÍ		PODPIS	
JMÉNO, PŘÍJMENÍ	TOMÁŠ PROCHÁZEK	ORGANIZACE	ROPID
DALŠÍ		PODPIS	
JMÉNO, PŘÍJMENÍ	KRISTINA ULLMANNOVÁ	ORGANIZACE	IPR
DALŠÍ		PODPIS	
JMÉNO, PŘÍJMENÍ	VITKA POMEISKOVÁ	ORGANIZACE	TSK HMP a.s.
DALŠÍ		PODPIS	
JMÉNO, PŘÍJMENÍ	NINA HORÁKOVÁ	ORGANIZACE	OSP ÚMČ P7
DALŠÍ		PODPIS	
JMÉNO, PŘÍJMENÍ	DAVID PFANN	ORGANIZACE	ZDRAVÍ SVOB.
DALŠÍ		PODPIS	
JMÉNO, PŘÍJMENÍ	LENKA ZACH	ORGANIZACE	TSK
DALŠÍ		PODPIS	
JMÉNO, PŘÍJMENÍ	MARKÉTA ČERMÁKOVÁ	ORGANIZACE	ÚMČ P7
DALŠÍ		PODPIS	

IPR PRAHA — Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

Prezenční listina

JMÉNO, PŘÍJMENÍ	Tomáš Richta	ORGANIZACE	ÚMČ PRAHA 7
DALŠÍ		PODPIS	
JMÉNO, PŘÍJMENÍ	TOMÁŠ CACH	ORGANIZACE	
DALŠÍ	TOMASCACH@GMAIL.COM	PODPIS	
JMÉNO, PŘÍJMENÍ	JAN KOVAŘÍK	ORGANIZACE	ÚMČ PRAHA 7
DALŠÍ		PODPIS	
JMÉNO, PŘÍJMENÍ	HELENA LEBASOVÁ	ORGANIZACE	ÚMČ PRAHA 7
DALŠÍ		PODPIS	
JMÉNO, PŘÍJMENÍ	Pavla Štěpánková	ORGANIZACE	ELTODO
DALŠÍ		PODPIS	
JMÉNO, PŘÍJMENÍ	Miroslav Pejsc	ORGANIZACE	DP JDCT
DALŠÍ		PODPIS	
JMÉNO, PŘÍJMENÍ	Ondřej Mirovský	ORGANIZACE	Praha 7
DALŠÍ		PODPIS	
JMÉNO, PŘÍJMENÍ		ORGANIZACE	
DALŠÍ		PODPIS	
JMÉNO, PŘÍJMENÍ		ORGANIZACE	
DALŠÍ		PODPIS	
JMÉNO, PŘÍJMENÍ		ORGANIZACE	
DALŠÍ		PODPIS	
JMÉNO, PŘÍJMENÍ		ORGANIZACE	
DALŠÍ		PODPIS	
JMÉNO, PŘÍJMENÍ		ORGANIZACE	
DALŠÍ		PODPIS	

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY (příspěvková organizace) zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 / Nové Město (CZ) | T) +420 236 005 617 – F) +420 220 514 652 – ID) c2zmahu – E) podatelna@ipr.praha.eu – www.iprpraha.cz
IČ) 70883858 – DIČ) cz70883858 | bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6 (číslo účtu: 2001200003/6000)

299.27 ODO ÚMČ, RMČ, TSK ÚDI, ODA MHMP - SSZ Veletržní Strojnická 23.1.2018

IPR Praha — Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

Letenský kříž -SSZ Veletržní Strojnická+vjezd OC Stromovka Záznam z jednání

MÍSTO KONÁNÍ **ÚMČ P7 - místnost 216**
DATUM **23. 1. 2018**

PŘÍTOMNÍ **RMČ P7 Mirovský, Burgerová**
ODO ÚMČ P7 Kovařík
ODA MHMP Nováček, Vopava
TSK ÚDI Havlíček
IPR Praha Kadlas, Syrový, Cach

ZPRACOVAL **Jan Kadlas (IPR SDM / KVP)**

Křižovatka Veletržní Strojnická

Koncepce zklidnění Veletržní na 1+1 – OK

- Jednosměrnost Strojnické (směr Letenské náměstí) – ANO
- Odbočení vlevo z Veletržní do Strojnické – NE
- Doplnit do studie ilustraci různých možností řešení křižovatky s popisem logiky různých přístupů k řešení jednotlivých variant (s čitelnou hierarchií skutečností, priorit a podmínek v jednotlivých variantách – na čem závisí apod.) aby v následných krocích bylo jasné, z jakých myšlenkových pozic (co se řídí čím) přistupovat k novým informacím plynoucích z vývoje, který dnes dostatečně neznáme (co způsobí OC Stromovka, jak se budou měnit poptávky po pěších vazbách při realizaci železniční zastávky Výstaviště atd.)
- RMČ P7 vydá usnesení, které definuje ideovou pozici MČ a vztah preferovaného řešení a k ostatním variantám možných řešení a k navazujícímu procesu pořizování dalších dílčích souvisejících dokumentací
- TSK bude trvat na stavebním provedení nesignalizovaných přechodů – tj. zajištění délky přechodu kratší než 7m
- TSK, má-li některé vyplývající úkoly dále rozvíjet, požaduje jasné zadání (ideálně jedinou konsensuální variantu)
- TSK upozorňuje, že řadič SSZ je 20 let starý a v křižovatce není detekce ve směru od Letenského náměstí
- TSK upozorňuje, že na obnovu SSZ jsou zajištěné peníze do r. 2022 a pak se neví
- ODA konstatuje, že křižovatky Veletržní x Kamenická a Veletržní x Strojnická fungují do značné míry jako jeden uzel (křižovatka Veletržní x Kamenická je geometricky jasně daná)

Profil Veletržní v úseku U Studánky-Dukelských hrdinů a vjezd do OC Stromovka

- Koncepce zklidnění Veletržní na 1+1 pruh a řešení cyklistů – OK
- Ostrůvky buď používat všude, nebo nikde, konzistentnost ve vztahu řidič chodec je také hodnota (pozn. ODA)

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (příspěvková organizace), zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2-Nové Město (CZ) | T) +420 236 005 619 – ID) c2zmahu – E) podatelna@ipr.praha.eu – www.iprpraha.cz
IČO) 70883858 – DIČ) cz70883858 | bankovní spojení: PPF banka, a. s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6 (číslo účtu: 2001200003/6000)

PRAHA PRAGUE PRAGA PRAG IPR PRAHA — Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

Předmět jednání / Zápis z jednání

- je třeba se nadále nezabývat detaily nenáležící podrobnosti koncepční studie, co nejdříve je třeba (vzhledem k probíhající přípravě jiných záměrů v území) najít konsenzus a postoupit ho RHMP, aby bylo možné se o něj opírat při dohadování se s investory, kteří v sousedství řešeného staví
- Preferovaný profil Veletržní je 1+1 a po stranách pruh pro cyklisty v HDP – tato varianta byla ve studii také dříve sledována, ale díky informaci o nepřeložitelnosti kabelovodu pod severním chodníkem a požadavku umístit v ulici stromořadí bylo nutné umístit nad kabelovod pás pro cyklisty, protože stromořadí a kořenový prostor musí být mimo.
- IPR aspoň schematicky nakreslí variantu s posunutým profilem na Veletržní (tj. zachování jižního chodníku v současné šíři s parkovacím pásem ve stávající vozovce, pruh pro cyklisty, 1+1 jízdní pruh, pruh pro cyklisty, výsadbový pás stromořadí (s podélným parkováním ?) – s popisem, zda a za jakých předpokladů vč. finančního ohodnocení (přeložení IS a zejména celého úseku kabelovodu cca od ul . U Studánky po ul. Dukelských hrdinů)
- Opět je preferována taková formulace ve studii, která umožní uvolnit kapacity a prostředky města k podrobnějšímu prověření jednotlivých variant (včetně IS), ale nezablokuje varianty podrobného řešení, která se vlivem aktuální situace postupně doplňovaných informací ukážou jako vhodnější, než výsledná hlavní varianta studie.
- Vjezd a výjezd OC Stromovka má stavební povolení v původním řešení, tj. s připojovacím a odbočovacím pruhem ze severního jízdního pruhu. Není zde řešeno levé odbočení do OC. Snahou všech zúčastněných je, aby bylo toto řešení nahrazeno městotvorným řešením. Nutné je co nejdříve po ujasnění finálního řešení kontaktovat stavebníka OC a za účasti odp. stavebního úřadu, resp. SSÚ najít vůli a možnost, jak tuto změnu provést v rámci realizace OC, nikoliv samostatně až po dokončení, neboť to již nebude možné (nabízí se změna stavby před dokončením).

Plánovaný kulatý stůl 1.2. 2018 se již uvažuje jako finální projednání – tj. Bude snahou najít shodu na dalším postupu a dohodu i v budoucnu držet.

zapsal.....

.....

ověřil

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY (příspěvková organizace), zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2-Nové Město (CZ) | T) +420 236 005 619 – ID) c2zmahu – E) podatelna@ipr.praha.eu – www.iprpraha.cz
IČO) 70883858 – DIČ) cz70883858 | bankovní spojení: PPF banka, a. s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6 (číslo účtu: 2001200003/6000)

299.28 Kulatý stůl 3 ORGANIZACÍ 1.2.2018

IPR Praha — Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

Koncepční studie Letenský kříž - kulatý stůl č.3 / Zápis z jednání

MÍSTO KONÁNÍ **IPR, sál „A“**
DATUM **1. 2. 2018**

PŘÍTOMNÍ **Viz prezenční listina (sekce / kancelář)**

ZPRACOVAL **Jan Kadlas (SDM / KVP)**

Průběh jednání:
Byl zrekapitulován výsledek z minulého jednání kulatého stolu
Byly zrekapitulovány kroky a výsledky jednání navazující na minulý kulatý stůl
Byly představeny změny v koncepční studii od minulého setkání
Proběhla diskuse nad jednotlivými tématy a konkrétními místy
Setkání trvalo od ca 9:05 do ca 11:00

Diskuse
DPP:
Doplnit do studie (text nebo výkres) formulaci: V obloucích tramvajové trati se provede rozšíření osové vzdálenosti podle příslušné ČSN
Zastávka Veletržní palác: ve studii v plných barvách uvádět variantu, která neposouvá obrubu za hranici pozemku MHMP, byť to znamená užší ostrůvek nebo jízdní pruh (ideální variantu do příloh
V plných barvách vykreslit i zastávku Výstaviště a kolejový trojúhelník (i ve variantě se stávajícím viaduktem) a dočasné napojení na stávající polohu kolejí provést až východně od zastávkových ostrůvků
Zvýšený jízdní pás u zastávky Strossmayerovo nám. (do centra) doplnit komentářem, že v případě komplikací při řešení odvodnění může být v detailu řešené v navazujících fázích i jinak (než ve studii), což prověří právě navazující PD

MČ Praha 7
Variantu s kolektorem a posunutým profilem Veletržní určitě ve studii aspoň schematicky zpracovat – i ve studii Bubny Zátory to tak je, že na hlavních ulicích jsou sítě sdruženy do kolektorů. MČ P7 upřednostňuje sdružení sítí do kolektoru.
Ve studii je třeba akcentovat, že některé části řešeného území jsou vlivem různých okolností prioritní a musí být řešeny přednostně (zejména v navazujících fázích):
Zastávka Výstaviště
Zastávka Strossmayerovo nám.
Okolí OC Stromovka

IPR PRAHA — Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

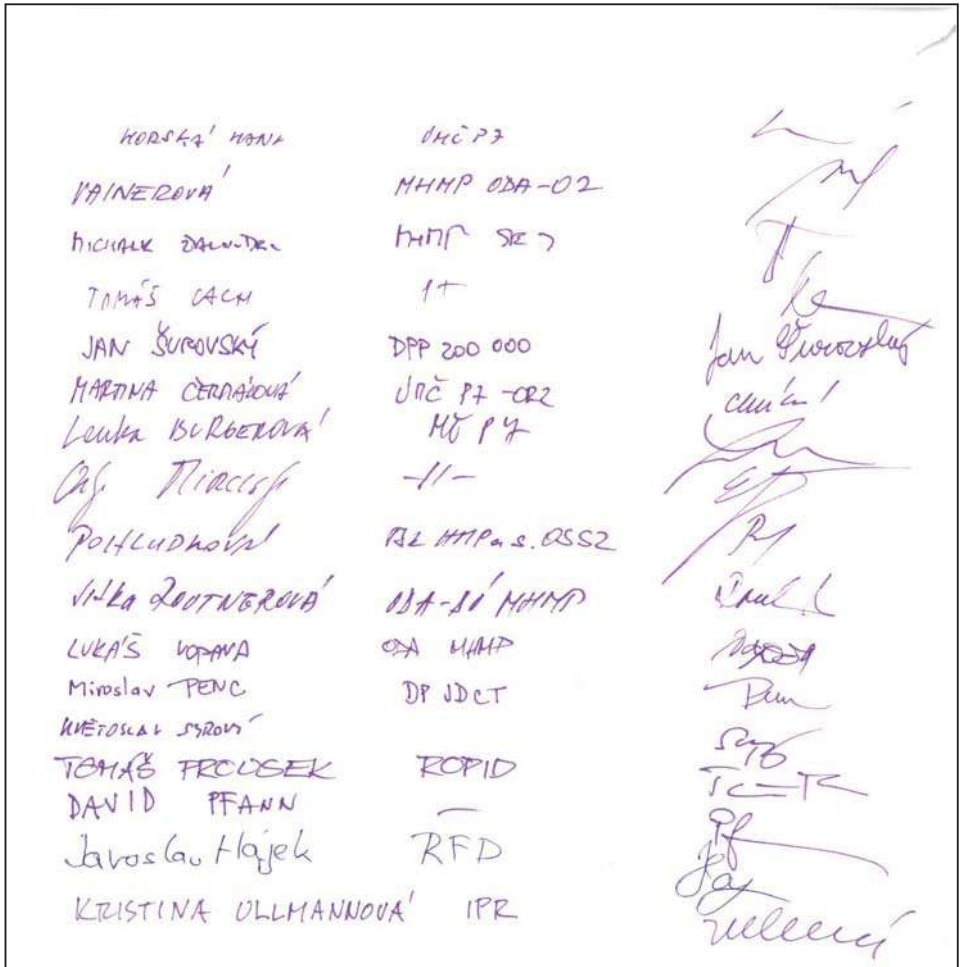
Předmět jednání / Zápis z jednání

TSK (+ostatní):
Předběžně vymezit zásobovací místa a popsat že pod zásobovacími místy na chodníku musí být zesílená konstrukce
SSZ Duk. Hrdinů (U Výstaviště) Strojnická: přechody na ostrůvky zastávky Výstaviště nesignalizovat (při souč. i výhledových intenzitách je to s rezervou možné)
U stromů neuvádět taxony (lípy ne)

Závěry a důležité body pro dopracování studie:
Strojnická bude od vjezdu do OC Stromovka jednosměrná
Veletržní bude principiálně řešena jako dvoupruhová komunikace s integračními prvky pro cyklisty, řešení přechodů by mělo být jednotné ideálně v celé délce (minimálně v jednotlivých logických úsecích)
U Výstaviště: bude zahrnuta do řešeného území studie. V plných barvách bude zpracována zastávka a kolejový trojúhelník i ve stavu se stávajícím viaduktem a k dočasnému napojení kolejí na souč. stav dojde až východně od zastávky. Zbývající část ulice bude zpracována ve schématu s usazením kolejí TT a definitivní řešení polohy obrub a dopravního řešení bude předmětem navazujících fází
SSZ Dukelských hrdinů (U Výstaviště) x Strojnická bude řešeno úsporně (přechody u tramvajové zastávky nesignalizovat)
Řešení ulic Veletržní a U Výstaviště bude uvedeno textovým komentářem, že nejde o definitivní řešení, protože pro rozhodnutí o definitivním řešení není v současné době dostatek informací. Studie nabídne pro některá místa variantní řešení, které ilustrují možnosti návrhu vycházející z rozdílných předpokladů (resp. rozdílné hierarchie důležitosti některých skutečností). Klíčovým principem bude neuzavřít a nekomplikovat do budoucna cestu optimálnímu řešení, které se může od řešení ve studii lišit právě z důvodu doplnění dalších informací (např. o vývoji území Bubny Zátory apod.)
Řešení ulice Dukelských hrdinů je takto z pohledu řešení tramvajové trati odsouhlaseno
Studie bude dopracována ca na přelomu února a března 2018 a (znovu) podána do RHMP současně s předáním do svodných komisí TSK a DPP (nebudeme čekat na vyjádření svodných komisí - jejich vyjádření bude přílohou k zadání dalších navazujících fází a dílčích projektů). Rada musí rozhodnout, že zadává TSK a DPP a HOM, aby postupovali v součinnosti a zároveň. Před Radou HMP ještě schválí studii Rada MČ Prahy 7 svým usnesením. Objednávat bude RFD.

Poznámka:
Po jednání u kulatého stolu byla pro ulici U výstaviště prověřována varianta s osovou vzdáleností kolejí 4,0m (původně na jednání prezentováno 3,5m) a zatravněným tramvajovým tělesem. Zvětšená osová vzdálenost kolejí ponechává možnost umístit stožáry trakčního vedení s veřejným osvětlením doprostřed mezi koleje. DPP se principu umístění stožárů trakčního vedení mezi koleje nebrání. Ve studii proto bude poloha s rozšířenou osovou vzdáleností kolejí takto fixována (i v zastávce Výstaviště).

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY (příspěvková organizace), zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2-Nové Město (CZ) | T) +420 236 005 619 – ID) c2zmahu – E) podatelna@ipr.praha.eu – www.iprpraha.cz
IČO) 70883858 – DIČ) cz70883858 | bankovní spojení: PPF banka, a. s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6 (číslo účtu: 2001200003/6000)



299.29 Jednání v salonku primátorky k prostoru vstupů na výstaviště 28.3.2018

(přítomni: Primátorka, SŽDC, Výstaviště Praha, TSK, DPP, ODA MHMP, OCP MHMP, IPR Praha)

- IPR zkoordinuje návrh prostranství před výstavištěm (jmenován Jan Kadlas)

(není zápis)

299.30 Bezpečnost (RED MHMP - krizové řízení + Policie ČR + Atelier VAS) 10.4.2018

- sloupky a vysouvací sloupky
- koo obsluhy území IZS
- kamerový systém

(není zápis)

299.31 Koordinace předprostor a ulice U Výstaviště (atelier VAS) 10.4.2018

(není zápis)

299.32 Bezpečnost (RED MHMP - krizové řízení + Policie ČR + Atelier VAS) 10.4.2018

- sloupky a vysouvací sloupky
- koo obsluhy území IZS
- kamerový systém

(není zápis)

299.33 Koordinace Stromovka OCP MHMP + Florart 11.4.2018

(není zápis)

299.34 Koordinace Železnice (metroprojekt) 13.4.2018

(není zápis)

299.33 Koordinace památník Soa bubny 19.4.2018

(není zápis)

299.36 Koordinace PVS a.s. - ulice U Výstaviště - kanalizace a vodovod 25.4.2018

(není zápis)

299.37 – Osouhlasení Revize R05-2018 MČ P7 30.5.2018

Kadlas Jan Ing. arch. (IPR/SDM)

Od: Richtr Tomáš <richtrt@Praha7.cz>
Odesláno: 4. června 2018 10:20
Komu: Kadlas Jan Ing. arch. (SDM/KVP)
Kopie: Marková Tereza, Ing. arch.; Burgerová Lenka PhDr. Ing. arch. Ph.D.
Předmět: RE: Letenský kříž

Vážený pane architekte,

děkujeme za zaslání aktuálních podkladů ke koncepční studie ulic Veletržní a Dukelských hrdinů „Letenský kříž“. Se studií v tomto stavu souhlasíme a vítáme rozšíření studie ulic Veletržní a Dukelských hrdinů „Letenský kříž“ o řešení ulice U Výstaviště - prostoru vstupu do Výstaviště a do Stromovky z důvodu řešení bezútěšného technického stavu kolejí a přilehlých povrchů v ulici u Výstaviště, řešení bezbariérovosti tramvajových zastávek i z důvodu prostorového přeřešení významného místa nástupu do parku Královské obory a Výstaviště. Považujeme za vhodný způsob variantního řešení ulice Veletržní vzhledem k nejasnému budoucímu vývoji v území. Zmiňujeme preferenci řešit povrch tramvajového tělesa nově doplněné části ulice U Výstaviště, které je v aktuálním návrhu řešeno zatravněním v např. kamenné dlažbě oddělené podélným dělícím prahem, aby bylo možné v případě dopravního přetížení pojíždět složkami integrovaného záchranného systému.

S přátelským pozdravem

Ing.arch. Richtr Tomáš
Odbor rozvoje urbanismu, architektury a veřejného prostoru

e-mail: richtrt@praha7.cz
tel.: 220 144 102
kancelář č. 235

Městská část Praha 7
nábř. Kpt. Jaroše 1000
170 00 Praha 7
www.praha7.cz + facebook

Záleží nám na Vaší spokojenosti s našimi službami. Můžete je ohodnotit zde.

From: Ing. arch. Jan Kadlas [mailto:kadlas@ipr.praha.eu]
Sent: Wednesday, May 30, 2018 3:40 PM
To: Richtr Tomáš
Subject: Letenský kříž

Dobrý den,

Poslal jsem vám dle dohody wetransferem balík studie Letenského kříže a prosím o ne/formální (co půjde rychleji) reakci MČ Praha 7, že se studií v tomto stavu městská část souhlasí.
Požadavky na druhý výjezd z parkoviště U Výstaviště a na pojížditelnost tramvajové trati pro IZS jsem zapracoval a ve výkresech i textové části jsou pasáže, které této problematice věnují.

Jen jsem ještě pro kontrolu stahoval poslanou zásilku a ukazuje se mi chyba u výkresu 332V – tak jej pro jistotu posílám ještě v příloze (je možné, že se soubor poškodil při uploadu/kompresi)

Pěkný den přeji.

[Strana]

2 Koncepce pro jednotlivá témata
9
9 Přílohy

revize 03-2018

Letenský kříž

Koncepční studie rekonstrukce ulic Veletržní, Dukelských hrdinů, Strojnická a U Výstaviště

300/

NÁVRH PROVOZNĚ - PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ ULICE - VÝKRESOVÁ ČÁST

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

IPR PRAHA

Identifikační údaje

ZADAVATEL:
Hlavní město Praha
Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

ZPRACOVATEL:
Institut plánování a rozvoje hl. města Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

VĚCNÝ GARANT:
Kancelář veřejného prostoru
Ing. arch. Kristina Ullmannová

AUTOŘI NÁVRHU:
Kancelář veřejného prostoru
Ing. arch. Radek Novotný (do 03/2017)
Ing. arch. Jan Kadlas

PARTICIPACE VEŘEJNOSTI:
Sekce komunikace a participace
Bc. Pavla Pelčíková, MSc.

EXTERNÍ SPOLUPRÁCE:

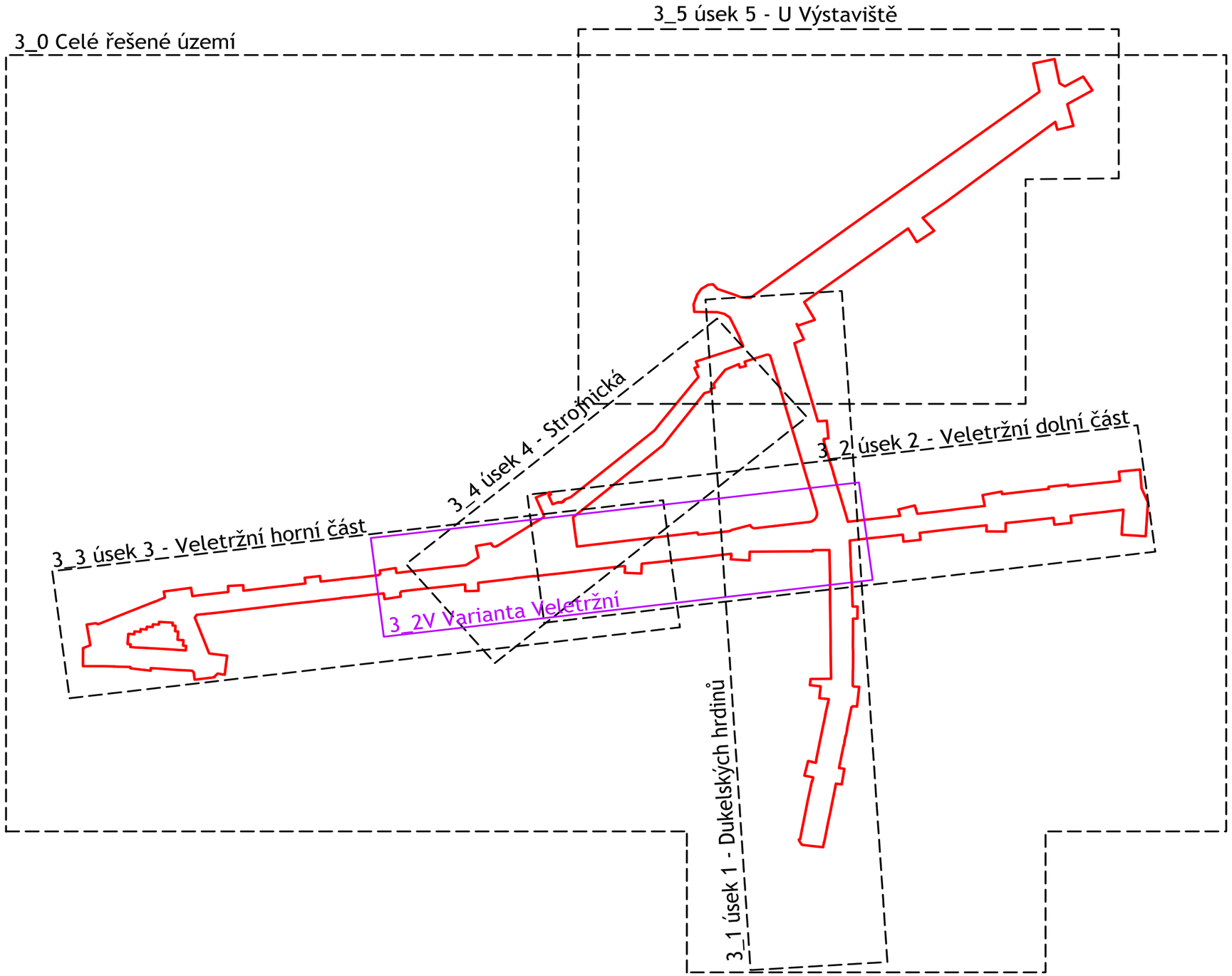
Dopravní řešení
Ing. Květoslav Syrový, Ing. arch. David Pfann

Autoři návrhu sadovnických úprav
Steiner a Malíková krajinářští architekti
Ing. Aleš Steiner, Ing. Pavlína Malíková

Vizualizace
neo VISUAL
Ing. arch. Ondřej Semerák

KONTAKTNÍ OSOBA PROJEKTU:
Ing. arch. Jan Kadlas
m/ +420 777 556 180
e/ kadlas@ipr.praha.eu

DALŠÍ INFORMACE O PROJEKTU:
http://www.iprpraha.cz/letenskykriz



Poznámka k číslování výkresů

Výkresová část obsahuje celkem čtyři sady výkresů:
1) Situaci stávajícího stavu - výkresy číslované 310-315
2) Architektonickou situaci - výkresy číslované 330-335
3) Koordinační situaci stav/návrh - výkresy číslované 340-345
4) Situaci inženýrských sítí s vyznačením kolizí - výkresy č. 350-355

Každá ze sad má zpravidla 5 situačních výkresů, architektonická situace pak 6 výkresů (ten jeden navíc je výkres celého řešeného území, který je vydán pouze elektronicky - z důvodu velkých rozměrů 2 x 2,5 m). Celá výkresová dokumentace je zobrazována v měřítku 1:500 s výjimkou řezů, které jsou z důvodu čitelnosti v měřítku 1:250.

Varianty a jejich rozlišení ve výkresech:

Základní varianta
- má výkresy lemované ČERNOU barvou
- číslování výkresů je bez indexu
- platí černé obruby
- Ulice Veletržní má v základní variantě v úseku Umělecká - Dukelských hrdinů posunutý profil (obruby HDP) ca o 2m severně, všechny přechody jsou řešeny jednotně a zvýrazněny vloženým ostrůvkem (s výjimkou křižovatky s ul. Duk. hrdinů)
- uvažuje s přeložením kabelovodu CETIN
- na třech křižovatkách (Veletržní x Ovenecká, Veletržní x Kamenická, Veletržní x Umělecká/Strojnická) je navržena možnost snesení SSZ
- napojení Strojnické ulice je navrženo přes jižní část ul. U Studánky - před plánovaným OC Stromovka
- cyklodoprava je plně a souvisle integrována v HDP prostřednictvím (nevyhrazených) jízdních pruhů pro cyklisty (s výjimkou některých zastávek tramvaje, kde není dostatečná šířka)

Zobrazení lokálních variantních možností
- obruby a další znázorněny modře čárkovaně.
- Konkrétně je takto zobrazen průběh obrub chodníku podél zastávky Veletržní palác do centra, variantní poloha obruby je méně vhodná z provozního uživatelského hlediska (užší JP), ale protože její průběh nezasahuje do pozemků ve vlastnictví Parkhotel Holešovice s.r.o. - může být snazší při projednávání.
- Variantně lze řešit i způsob ne/připojení Strojnické na Veletržní

Variantní řešení Veletržní
- má výkresy lemované FIALOVOU barvou
- čísla výkresů jsou opatřena indexem V (např. 332V)
- vychází ze starších verzí studie a je více projednaná
- profil Veletržní v úseku Umělecká - Dukelských hrdinů je nasazen na stávající jižní obrubu, nevyžaduje přeložku kavbelovodu CETIN
- cyklistický pás je ve směru Letenské nám. umístěn až za pás parkovacích stání s vloženým stromořadím
- ul. Strojnická je na Veletržní napojena kolmo a samostatně od napojení Umělecké (platí princip modrých čárkovaných lokálních alternativ - viz výše)
- přechody jsou zvýrazněny vysazením obrub, pouze na křižovatce Veletržní x Haškova/Umělecká je vložen doprostřed ostrůvek a snesena SSZ (ale mohou být řešeny i s vložením ostrůvků - varianta modře čárkovaně - viz výše)
- SSZ Kamenická a SSZ Ovenecká mohou zůstat (resp. je zobrazen stav bez snesení SSZ)
- ve směru Letenské nám. mají cyklisté vyhrazený jízdní pruh

Seznam výkresů

Situace současného stavu	**č.**
Celé řešené území (pouze elektronicky) 1:500	**310**
úsek 1/5 Dukelských hrdinů 1:500	**311**
úsek 2/5 Veletržní - dolní část 1:500	**312**
úsek 3/5 Veletržní - horní část 1:500	**313**
úsek 4/5 Strojnická 1:500	**314**
úsek 5/5 U Výstaviště 1:500	**315**

Architektonická situace - základní varianta	**č.**
úsek 1/5 Dukelských hrdinů 1:500	**331**
úsek 2/5 Veletržní - dolní část 1:500	**332**
úsek 3/5 Veletržní - horní část 1:500	**333**
úsek 4/5 Strojnická 1:500	**334**
úsek 5/5 U Výstaviště 1:500	**335**

- varianta V - Veletržní	**č.**
Veletržní -úsek Kamenická Dukelských hrdinů 1:500	**332V**

Řezy uličními profily (všechny varianty)	**336**

Koordinační situace stav/návrh - základní varianta	**č.**
úsek 1/5 Dukelských hrdinů 1:500	**341**
úsek 2/5 Veletržní - dolní část 1:500	**342**
úsek 3/5 Veletržní - horní část 1:500	**343**
úsek 4/5 Strojnická 1:500	**344**
úsek 5/5 U Výstaviště 1:500	**345**

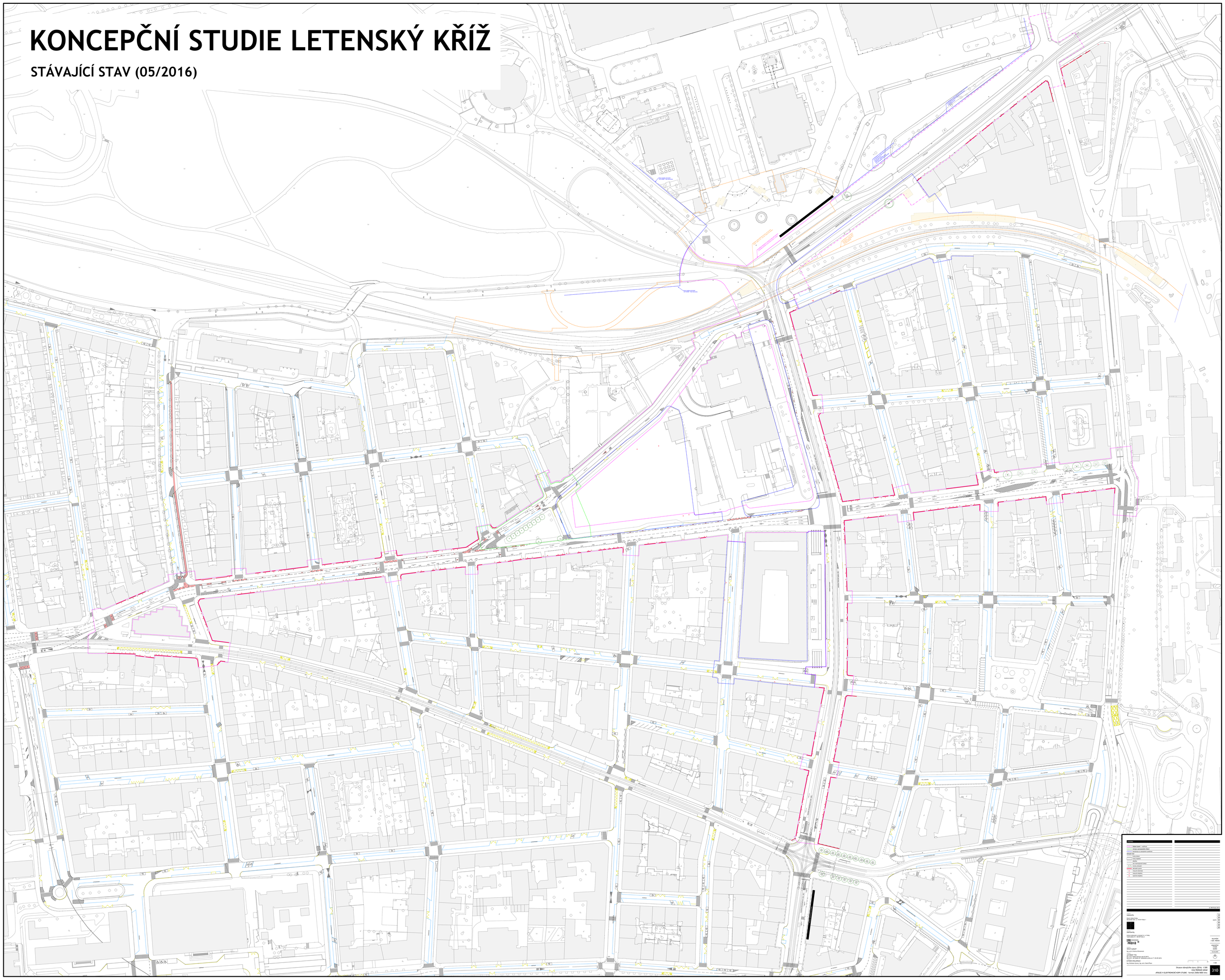
- varianta V - Veletržní	**č.**
Veletržní -úsek Kamenická Dukelských hrdinů 1:500	**342V**

Situace inženýrských sítí s vyznačením kolizí - základní varianta	**č.**
úsek 1/5 Dukelských hrdinů 1:500	**351**
úsek 2/5 Veletržní - dolní část 1:500	**352**
úsek 3/5 Veletržní - horní část 1:500	**353**
úsek 4/5 Strojnická 1:500	**354**
úsek 5/5 U Výstaviště 1:500	**355**

- - varianta V - Veletržní	
Veletržní -úsek Kamenická Dukelských hrdinů 1:500	**352V**

KONCEPČNÍ STUDIE LETENSKÝ KŘÍŽ

STÁVAJÍCÍ STAV (05/2016)



ZADAVATEL:
Hlavní město Praha
Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1

ZHOTOVITEL:
Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Vodičkova 621, 360 01 Praha 1

IPR PRAHA

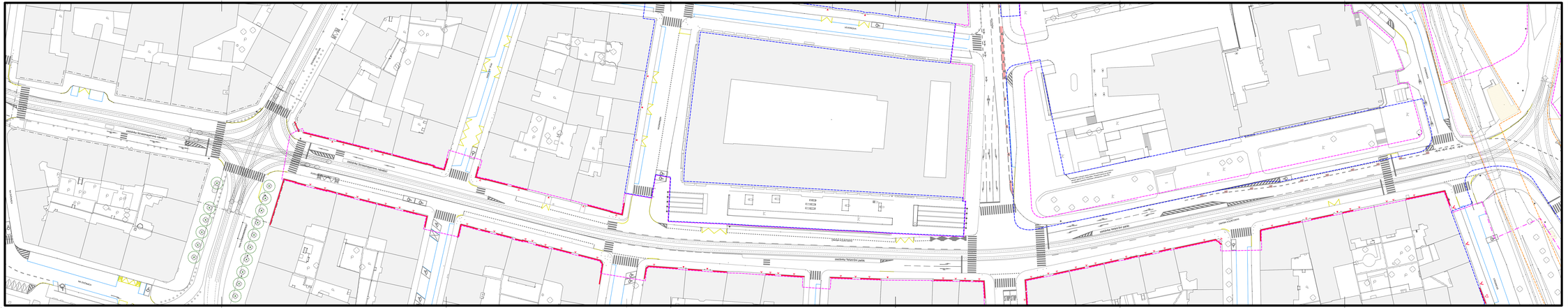
HLAVNÍ ŘEŠITEL
Ing. arch. Ondřej Šimonovský

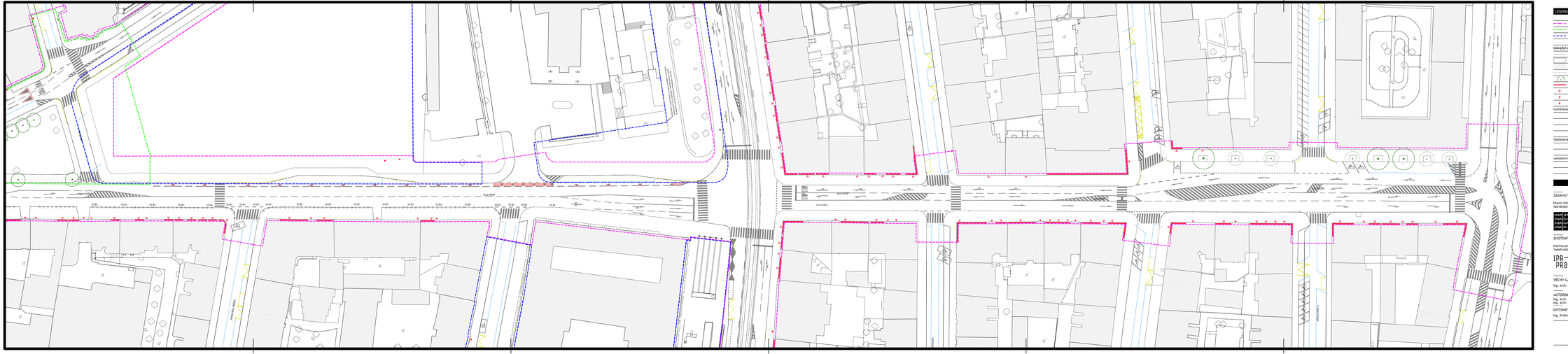
AUTORSKÝ TÝM
Ing. arch. Radek Jakubec (do 05/17)
Ing. arch. Jan Kaplický (od 06/17)

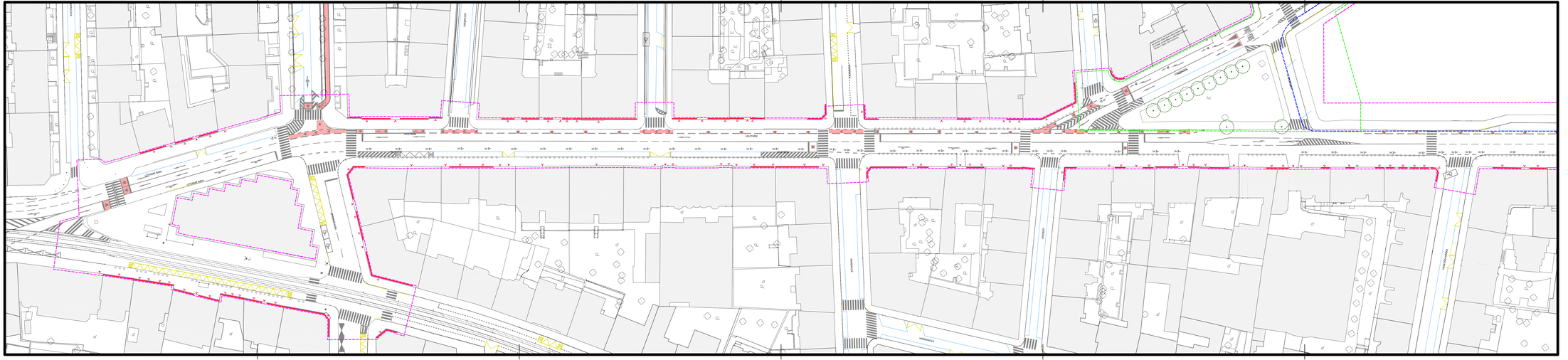
ODBORNÁ SPOLUPRÁCE
Ing. Bohdalka Kaiserová, Ing. arch. Daniel Pleva

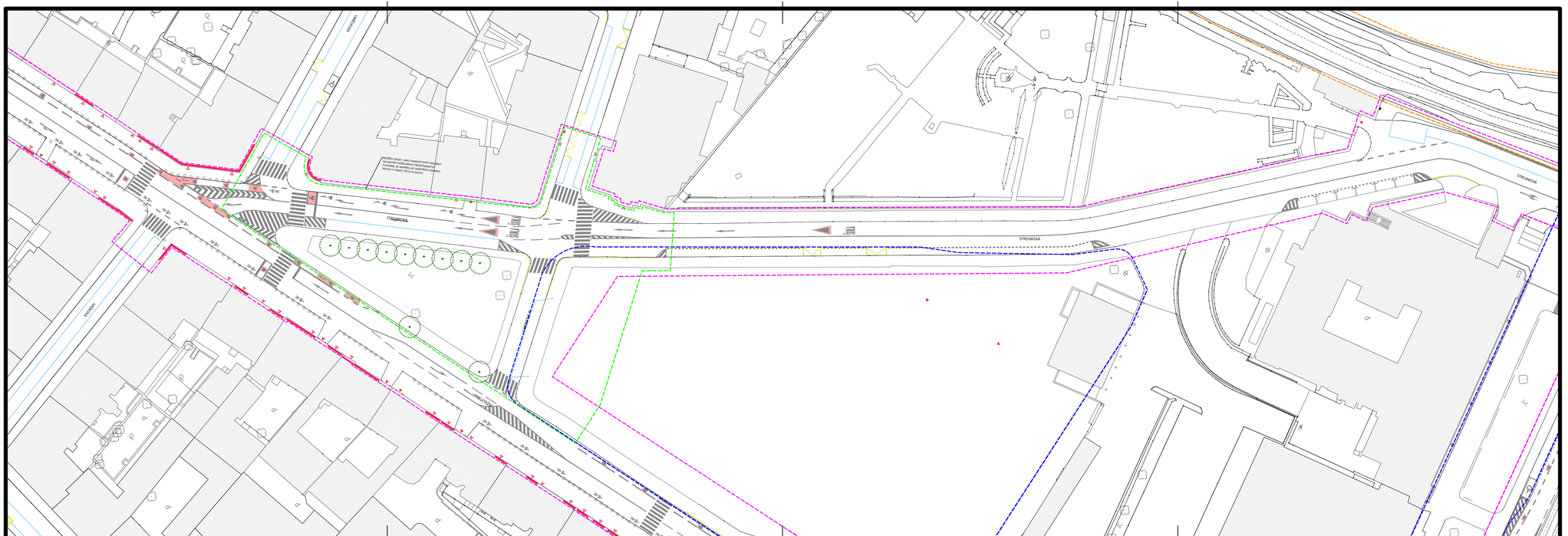
ČÍSLO VÝKRESU: 310
MĚŘÍTKO: 1:1000
DATUM: 11/2018
FORMÁT: 2 x A0

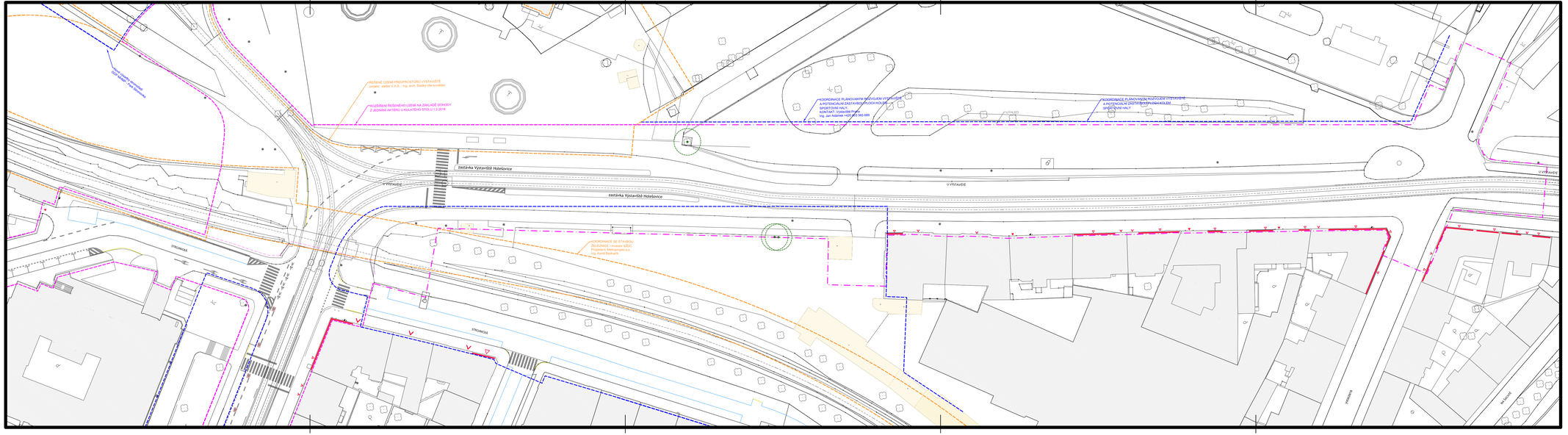
Situace stávajícího stavu (2016) - 1:1000
CELÉ ŘEŠENÉ ÚZEMÍ
(POUZE K ELEKTRONICKÉ KOPII STUDIE - formát 2500x1800 mm)


Nádražní Strossmayerovo náměstí
Nádražní Strossmayerovo náměstí
Nádražní Strossmayerovo náměstí
Veletržní
Veletržní
Veletržní


VELETRŽNÍ
VELETRŽNÍ
VELETRŽNÍ


VELETRŽNÍ
VOLEJNÍKOVA
VOLEJNÍKOVA
VELETRŽNÍ
VELETRŽNÍ
VELETRŽNÍ


STROJNICKÁ
STROJNICKÁ
STROJNICKÁ
NÁDVORNÍ
NÁDVORNÍ
VELETRŽNÍ
VELETRŽNÍ
HRDINŮ
HRDINŮ
DUKELSKÉ
DUKELSKÉ
HRADČANSKÁ
HRADČANSKÁ
HRADČANSKÁ



LEGENDA

- řešené území / rozšířené
- iniciace samostatného řešení
- koordinace se aktuálním záměrem

stávající stav

- hrany obrub
- hrany objektů
- objekty
- osa tramvajových kolejí
- stromy stávající
- obchodní parter
- vstup do obchodu
- vstup do objektu
- výjezd do objektu

nutná koordinace s projektem rekonstrukce budovy NG

Výsledová varianta závislá na vnějších okolnostech

variantní řešení

návrh

- bourané konstrukce
- bourané koleje

druhová skladba stromů

[© IPR Praha 2017]

ZADAVATEL

Hlavní město Praha
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

01	HA
02	SUM
03	LA
04	D

ZHOTOVITEL

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

IPR Praha

VĚCNÝ GARANT

Ing. arch. Kristina Ulimannová

AUTORSKÝ TÝM

Ing. arch. Radek Novotný (do 03/2017)
Ing. arch. Jan Kadlas (E: kadlas@ipr.praha.eu T: 236 00 4633)

EXTERNÍ SPOLUPRÁCE

Ing. Květoslav Synový, Ing. arch. David Pfann

/ 100
/ 200
návrh / 300
/ 400
/ 500
/ 600

VEŘEJNÉ / DOK. HRDINŮ

KONCEPČNÍ STUDIE NÁVRH

16.03.2018

0 5 10 20m

1:500

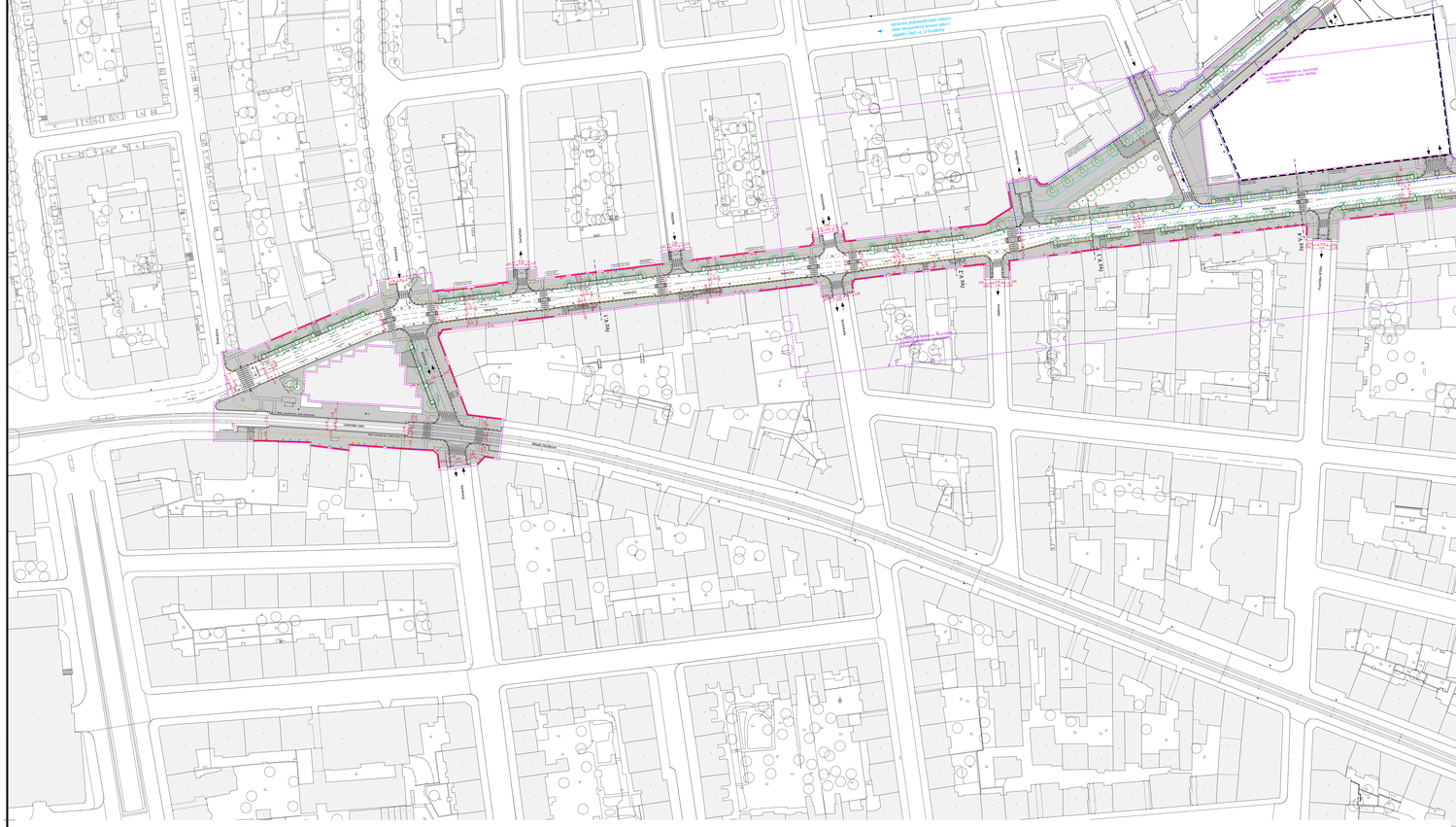
Situace stávajícího stavu (2016) 1:500
ulice U Výstaviště - usek 5/5

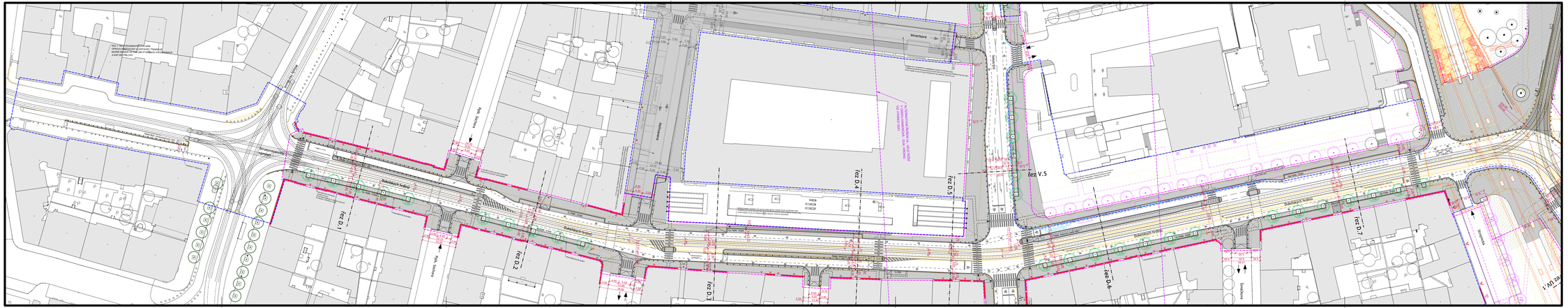
315

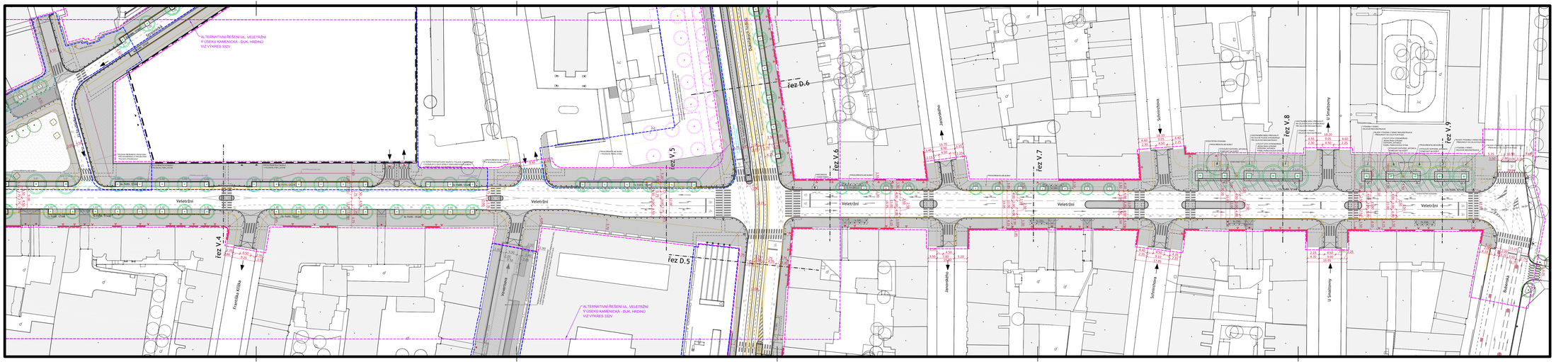
KONCEPČNÍ STUDIE LETENSKÝ KŘÍŽ

návrh úpravy ulic Veletržní, Dukelských hrdinů Strojnická a U Výstaviště

ARCHITEKTONICKÁ SITUACE 1:500 a ŘEZY 1:250 - REVIZE 12-2018


řez V.1
řez V.2
řez V.3
řez V.4
řez V.5
řez V.6
řez V.7
řez V.8
řez D.1
řez D.2
řez D.3
řez D.4
řez D.5
řez D.6
řez D.7
řez O.4
Veletržní
Strojnická
U Výstaviště
Dukelských hrdinů
Jankovského
Schnirchova
Smetanova
Švermova
Wolkerova
Park Šachova
Letenský tun.
Milady Horákové
Letenské nám.
Letenská
Nad Štolou
Jiráskovo nám.
Jiráskův most
Balbínova
Kamenická
Umělecká
Studentská
Dělnická
Ortenovo nám.
Ortenova
Kostelní
Komunardů
Osadní
Janovského
Schnirchova
Smetanova
Švermova
Wolkerova
Park Šachova
Letenské sady
Letenský zámeček
Letenské sady - vyhlídka
Letenské sady - vyhlídka
Letenské sady - vyhlídka


Wenzigova
Sokolovská
Rokoska
Rokoská
Rokoského hrdinů
Rokoských hrdinů
Rokoského hrdinů
Rokoských hrdinů
Rokoského hrdinů
Rokoských hrdinů


ALTERNATIVNÍ ŘEŠENÍ UL. VELETRŽNÍ
V ÚSEKU KAMENICKÁ - DUK, HROMÍ
VIZ VÝKRES 332V
Veletržní
Veletržní
Veletržní

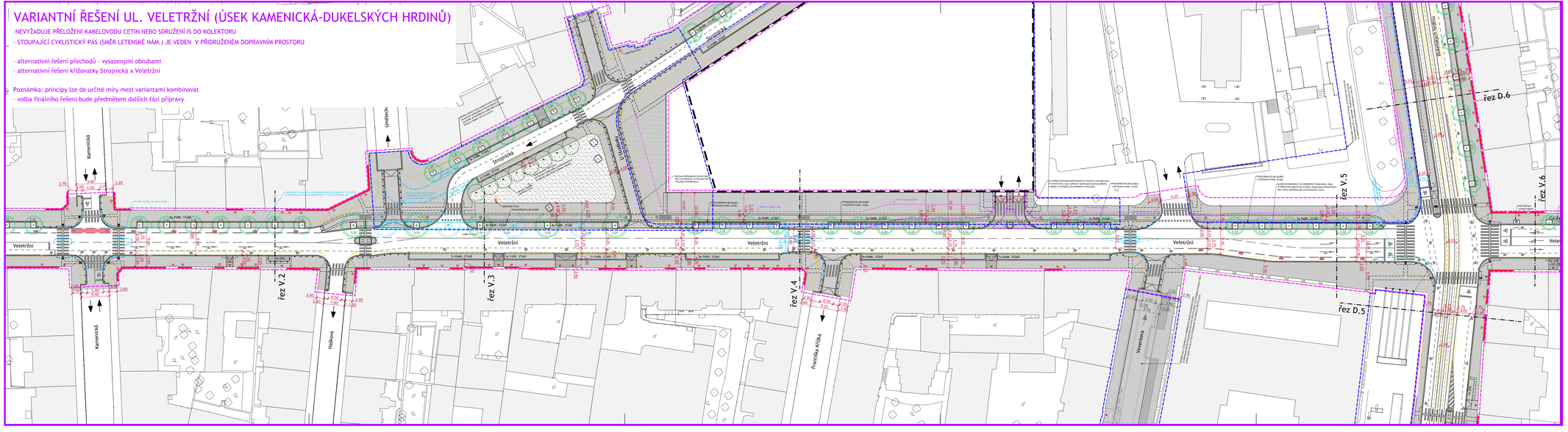
VARIANTNÍ ŘEŠENÍ UL. VELETRŽNÍ (ÚSEK KAMENICKÁ-DUKELSKÝCH HRDINŮ)

-NEVYŽADUJE PŘELOŽENÍ KABELOVODU CETIN NEBO SDRUŽENÍ IS DO KOLEKTORU

- STOUPAJÍCÍ CYKLISTICKÝ PÁS (SMĚR LETENSKÉ NÁM.) JE VEDEN V PŘIDRUŽENÉM DOPRAVNÍM PROSTORU

- alternativní řešení přechodů - vysazeným obrubami
- alternativní řešení křižovatky Strojnická x Veletržní

Poznámka: principy lze do určité míry mezi variantami kombinovat
- volba finálního řešení bude předmětem dalších fází přípravy



LEGENDA

- řešené území / rozšířené
- koordinace s stávajícím stavem (viz kap. 130)
- koordinace s aktuálním zaměřením (viz kap. 130)

stávající stav
- hrany obrub
- hrany objektů
- objekty
- osa tramvajových kolejí
- stromy stávající
- obchodní parter
- vstup do obchodu
- vstup do objektu
- výjezd do objektu

nutná koordinace s projektem rekonstrukce budovy NG
- hrana chodníkových ploch
- změna povrchu
- slepecké vodicí prvky

Výhledová úprava závislá na vnějších okolnostech
- hrana chodníkových ploch
- VDZ

Variantní řešení
- hrana chodníkových ploch
- VDZ

návrh
- bourané konstrukce
- bourané koleje
- hrana chodníkových ploch
- změna povrchu
- plocha ve sklonu
- tramvajové koleje
- strom doplňovaný při rekonstrukci
- strom doplňovaný v návaznosti na dožité kusy
- strom ponechaný na dožití
- strom rušený nebo přesouvaný
- chodníková stromová mříž
- prokořenitelné bulky - předpokládaný rozsah
- slepecké vodicí prvky
- zařízení světelné signalizace
- chodníkové plochy
- zálobovací parkovací stání v úrovni chodníku
- parkovací zálivy, chodníkové přejezdy, zvýšené jízdní pruhy
- probarvený asfalt

druhová skladba stromů
- S.01 Sophora japonica
- S.02 Gleditsia tricanthos 'Skyline'
- S.03 Robinia pseudoacacia
- S.04 Tilia cordata 'Greenspire' (kultivar do městského prostředí)
- S.05 Pyrus calleryana 'Chanticleer'
- S.06 Mohutný strom s velkou korunou (např. platan nebo dub)

[© IPR Praha 2017]

ZADAVATEL
Hlavní město Praha
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

ZHOTOVITEL
Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

VĚCNÝ GARANT
Ing. arch. Kristina Ulimannová

AUTORSKÝ TÝM
Ing. arch. Radek Horotovy (do 03/2017)
Ing. arch. Jan Kaňka (E: kanka@ipr.praha.eu T: 236 00 4633)

EXTERNÍ SPOLUPRÁCE
Ing. Květoslav Syrový, Ing. arch. David Plann

/ 100
/ 200
návrh / 300
/ 400
/ 500
/ 600

VELETRŽNÍ / DUK. HRDINŮ

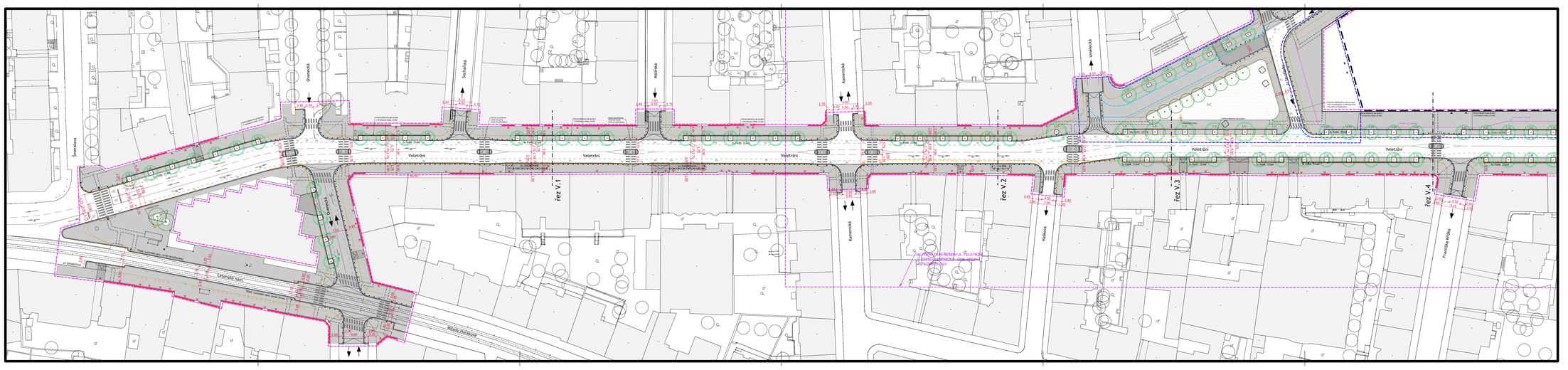
KONCEPČNÍ STUDIE
NÁVRH

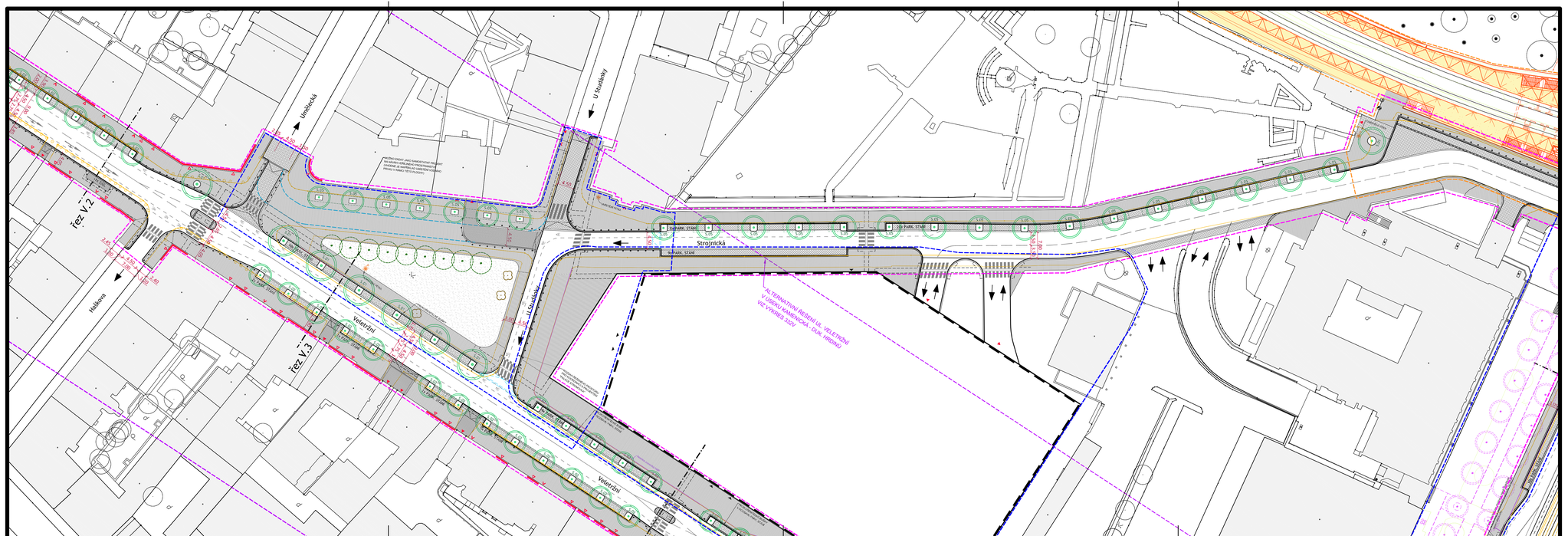
10.05.2018

1:500

Architektonická situace 1:500
VARIANTNÍ ŘEŠENÍ ULICE VELETRŽNÍ
V ÚSEKU KAMENICKÁ - DUK.HRDINŮ R05-2018

332V


Veletržní
Veletržní
Veletržní
Veletržní
Veletržní
Veletržní
Řez V.1
Řez V.2
Řez V.3
Řez V.4
Letenské nám.
Letenské nám.
Dukelských hrdinů
Dukelských hrdinů
Osvobozená
Osvobozená
Svobodná
Svobodná
Malířská
Malířská
Kamenická
Kamenická
Holkova
Holkova
Jiskrova
Jiskrova
Františka Křižíka
Hradby Jiřího Bílého
Tř. Dukelských hrdinů
Tř. Dukelských hrdinů
Tram. kolejiště DPP, směr Hradčanská
Tram. kolejiště DPP, směr Hradčanská
Tram. kolejiště DPP, směr Letenské nám.
Tram. kolejiště DPP, směr Letenské nám.
Tram. kolejiště DPP, směr Vozovna Kobylisy
Tram. kolejiště DPP, směr Vozovna Kobylisy
Tram. kolejiště DPP, směr Vozovna Kobylisy



LEGENDA

- řešené území / rozšířené
- koordinace s aktuálním záměrem (viz kap. 130)
- koordinace s aktuálním záměrem (viz kap. 130)

stávající stav
- hrany obrub
- hrany objektů
- objekty
- osa tramvajových kolejí
- stromy stávající
- obchodní parter
- vstup do obchodu
- vstup do objektu
- výjezd do objektu

nutná koordinace s projektem rekonstrukce budovy NG
- hrana chodníkových ploch
- změna povrchu
- slepecké vodicí prvky

Výhledová úprava závislá na vnějších okolnostech
- hrana chodníkových ploch
- VDZ

Variantní řešení
- hrana chodníkových ploch
- VDZ

návrh
- bourané konstrukce
- bourané koleje
- hrana chodníkových ploch
- změna povrchu
- plocha ve sklonu
- tramvajové koleje
- strom doplňovaný při rekonstrukci
- strom doplňovaný v návaznosti na dožité kusy
- strom ponechaný na dožití
- strom rušený nebo přesouvaný
- chodníková stromová mříž
- prokořenitelné buňky - předpokládaný rozsah
- slepecké vodicí prvky
- zařízení světelné signalizace
- chodníkové plochy
- zásobovací parkovací stání v úrovni chodníku
- parkovací zálivy, chodníkové přejezdy, zvýšené jízdní pruhy
- probarvený asfalt

druhová skladba stromů
- 5.01 Sophora japonica
- 5.02 Gleditsia tricanthos ´Skyline´
- 5.03 Robinia pseudoacacia
- 5.04 Tilia cordata ´Greenspire´ (odolný kultivar do měst. prostředí)
- 5.05 Pyrus calleryana ´Chanticleer´
- 5.06 Quercus Robur (nebo Platanus × acerifolia)

[© IPR Praha 2018]

ZADAVATEL

Hlavní město Praha
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

ZHOTOVITEL

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

IPR Praha

VĚCNÝ GARANT

Ing. arch. Kristina Ullmannová

AUTORSKÝ TÝM

Ing. arch. Radek Novotný (do 03/2017)
Ing. arch. Jan Kadlas (E: kadlas@ipr.praha.eu T: 236 00 4633)

EXTERNÍ SPOLUPRÁCE

Ing. Květoslav Syrový, Ing. arch. David Pfann

/ 100
/ 200
návrh / 300
/ 400
/ 500
/ 600

LETENSKÝ KŘÍŽ

ULICE VELETRŽNÍ
DUKELSKÝCH HRDINŮ
STROJNICKÁ
U VÝSTAVIŠTĚ

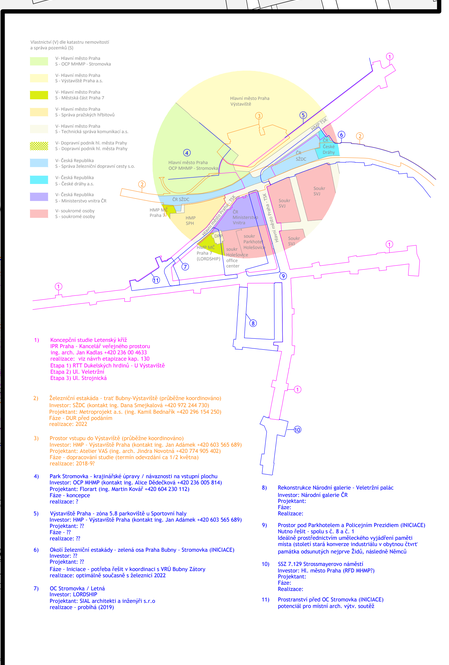
KONCEPČNÍ STUDIE
NÁVRH

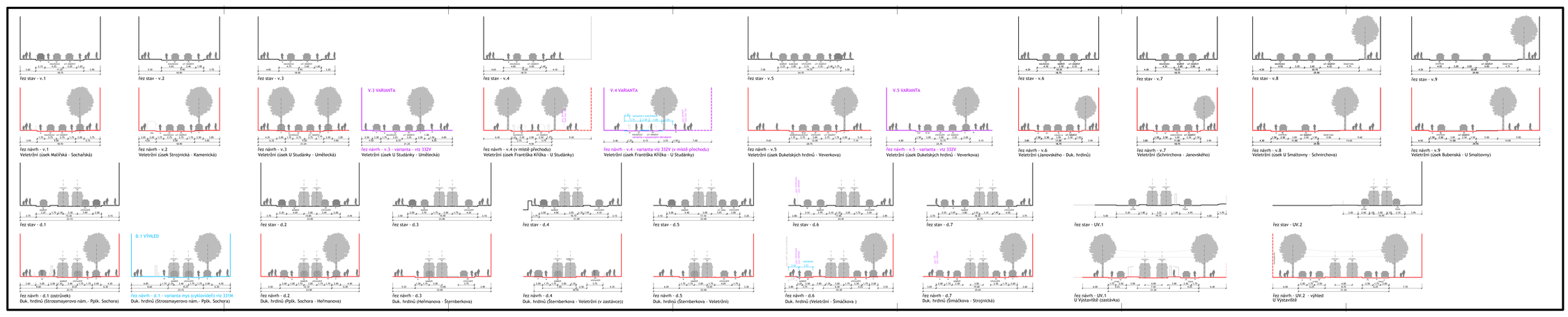
10.05.2018

1:500

Architektonická situace
ul. Strojnická úsek 4/5
REVIZE 05-2018

334


Vlastnictví (V) dle katastru nemovitostí
a správa pozemků (S)
V - Hlavní město Praha
S - OCP MHMP - Stromovka
V - Hlavní město Praha
S - Výstaviště Praha a.s.
V - Hlavní město Praha
S - Městská část Praha 7
V - Hlavní město Praha
S - Správa pražských Mostů
V - Hlavní město Praha
S - Technická správa komunikací a.s.
V - Dopravní podnik hl. města Prahy
S - Dopravní podnik hl. města Prahy
V - Česká Republika
S - Správa železniční dopravní cesty s.o.
V - Česká Republika
S - České dráhy a.s.
V - Česká Republika
S - Ministerstvo vnitra ČR
V - soukromé osoby
S - soukromé osoby
Hlavní město Praha
Výstaviště
Hlavní město Praha
OCP MHMP - Stromovka
OK Sítna
Soukr. byt.
Soukr. byt.
Soukr. byt.



LEGENDA

- řešené území / rozšíření
- koordinace s aktuálním záměrem (viz kap. 130)
- hranice chodníkových ploch

stávající stav

- hrana obrubníku
- obrubníky
- vpusti
- vpusti do kanalizační sítě
- stromy stávající
- zbytkový parter
- vstup do obchodu
- vstup do objektu
- výjezd do objektu
- nutná koordinace s provozním rekonstrukcí budovy MÚ
- hrana chodníkových ploch
- změna povrchu
- stupeňové nástupní prvky

Rýhovaná úprava záměru na vnějších okolnostech

- hrana chodníkových ploch
- VDZ

Variantní řešení

- hrana chodníkových ploch
- VDZ

návrh

- bourané konstrukce
- bourané kolejiště
- hrana chodníkových ploch
- změna povrchu
- plocha ve stávku
- tramvajové kolejiště
- strom dopňkovou při rekonstrukci
- strom doplňkovaný v stromořadí na dožitné kvay
- strom ponechaný na dožití
- strom vzácný nebo významný
- chodníková stromová mříž
- protiteroristické bunky - přizpůsobitelný nosash
- dopravní vodicí prvky
- zařízení veřejné zgrabiscove
- chodníkové plochy
- obslužná parkovací stání v úrovni chodníku
- parkovací zátoky, chodníkové přístupky, zvýšené jízdní pruhy
- protiteroristický artefakt

dřevěná stavba stromů

- 1.01 Sophora japonica
- 1.02 Gleditsia triacanthos 'Skyline'
- 1.03 Robinia pseudoacacia
- 1.04 Tilia cordata 'Greenspire' (sloupy kultivar do měst. prostředí)
- 1.05 Pyrus calleryana 'Chanticleer'
- 1.06 Quercus frainetto (nebo Palustris + acerifolia)

(c) PRE Praha 2018

1 500
1 200
návrh 1 500
1 400
1 500
1 400

ZADAVATEL
Hlavní město Praha
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

ZHOTOVITEL
Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Vodičkova 10, 120 00 Praha 2

IPR PRAHA

VĚCNÝ GARANT
Ing. arch. Kristina Uhlíarová

AUTORSKÝ TÝM
Ing. arch. Radek Novotný - pověřený zastupitel
Ing. arch. Jan Kaška (E: kaska@ipr.praha.eu; T: 236 00 4613)

EXTERNÍ SPOLUPRÁCE
Ing. Ardvelan Sarvaej, Ing. arch. David Pšenn

LETENSKÝ KŘÍŽ
ULICE VELETNÁ
DUKELSKÝCH HRDINŮ
STROSSMAYEROVO
U VÝSTAVIŠTĚ

KONCEPČNÍ STUDIE
NÁVRH

10.05.2018

1:250

ŘEZY ULIČNÍM PROSTORY 1:250
STAV - NÁVRH + VARIANTY
REVIZE 05-2018

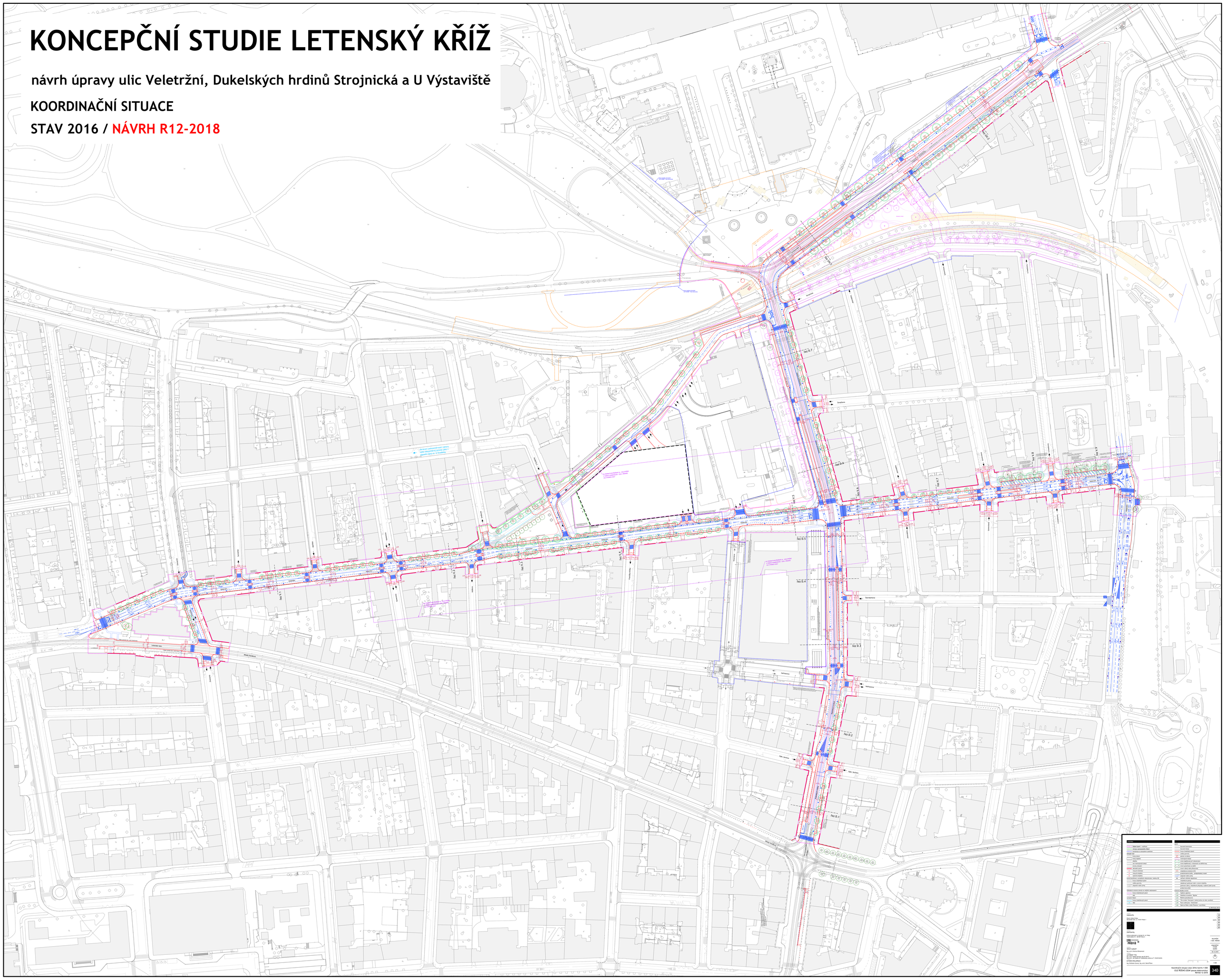
336

KONCEPČNÍ STUDIE LETENSKÝ KŘÍŽ

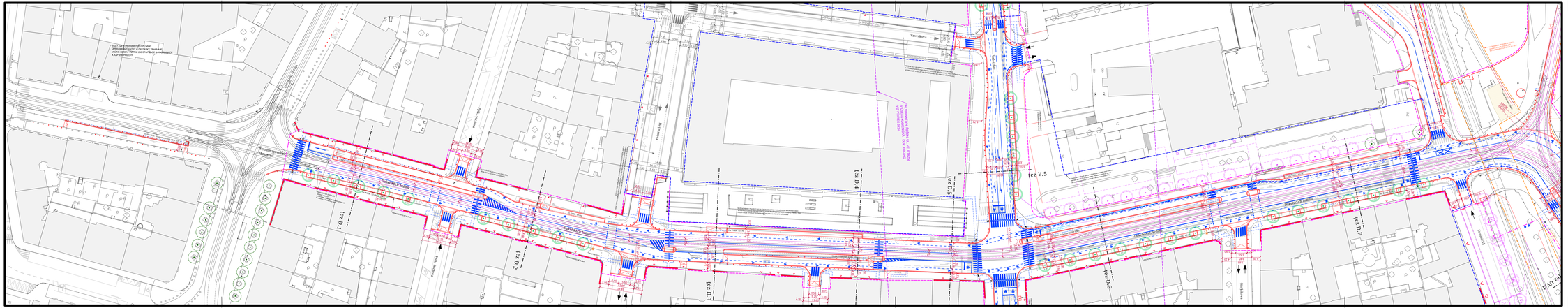
návrh úpravy ulic Veletržní, Dukelských hrdinů Strojnická a U Výstaviště

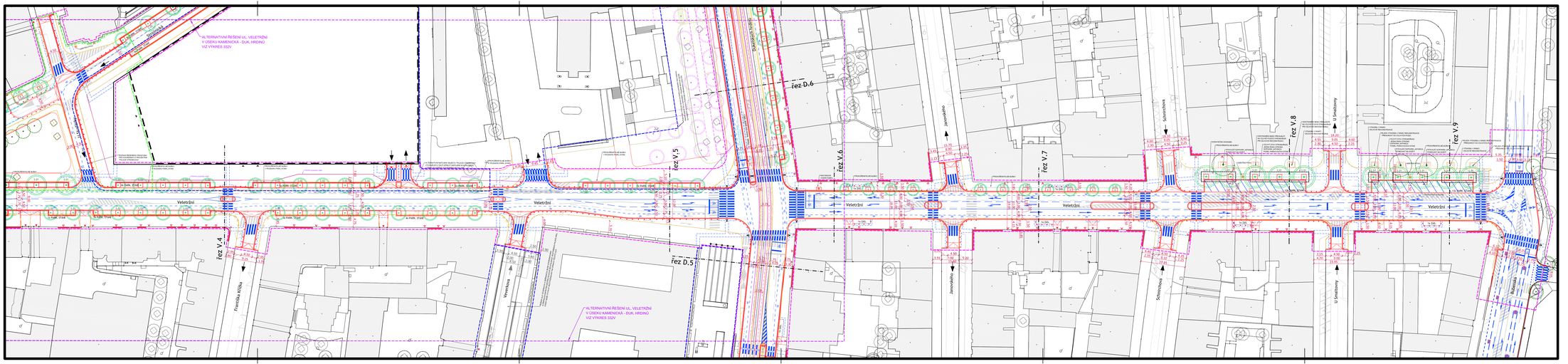
KOORDINAČNÍ SITUACE

STAV 2016 / NÁVRH R12-2018



Legenda	
hlavní směr / rozdělovač	
vedlejší směr / rozdělovač / šipka	
stanoviště se zákazem zastavení	
zastávka MHD	
hrany obrub	
osa komunikace	
osazení	
stromy stávající	
strom stávající, ke zrušení	
strom stávající, k ponechání na stávající kmen	
strom nový, velký (min. 20 let)	
strom nový, střední (min. 10 let)	
strom nový, malý (min. 5 let)	
strom nový, sloupovitý	
keře do skupiny	
keře do skupiny	
pobytové louky, přírodní louky	
trvalá travní porost	
hrana stavebních a provozních inženýrských hranic NS	
hrana stavebních pozic	
oplocení	
zpevněné plochy	
zpevněné plochy	
zpevněné plochy - asfaltové beton, asfalt	


Dukelských hrdinů
Veverkova
Veverkova
Veverkova



LEGENDA

- řešené území / rozšířené
- inicace samostatného řešení
- koordinace se aktuálním záměrem

stávající stav

- hrany obrub
- hrany objektů
- objekty
- osa tramvajových kolejí
- stromy stávající
- obchodní parter
- vstup do obchodu
- vstup do objektu
- výjezd do objektu

nutná koordinace s projektem rekonstrukce budovy NG

- hrana chodníkových ploch
- změna povrchu
- stavební vodící prvky

Vyhlášená varianta záměru na veřejných akcelerotech

- hrana chodníkových ploch
- VO2

variantní řešení

- hrana chodníkových ploch
- VO2

návrh

- bourané konstrukce
- bourané kolejiště
- hrana chodníkových ploch
- změna povrchu
- plocha ve sklonu
- tramvajové koleje
- strom dopěšovaný při rekonstrukci
- strom dopěšovaný v návaznosti na dožilé kusy
- strom ponechaný na dožití
- strom nutný mimo přesazovaný
- chodníková stromová mříž
- prokořenitelné buňky - přetpěškládky rozsah
- stavební vodící prvky
- zařízení světelné signalizace
- chodníkové plochy
- zástěrkový parkovací stání + úrovní chodníku
- parkovací zálivy, chodníkové přípravy, zvýšené jízdní pruhy
- protiervný asfalt

druhová skladba stromů

- 5.01 Sophora japonica
- 5.02 Gleditsia tricanthos 'Skyline'
- 5.03 Robinia pseudoacacia
- 5.04 Tilia cordata 'Greenspire' (oblý kultivar do měst. prostředí)
- 5.05 Pyrus calleryana 'Chanticleer'
- 5.06 Quercus Robur (nebo Platanus × acerifolia)

[c] IPR Praha [2017]

ZADAVATEL

Hlavní město Praha
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

stupeň	ÚR*
stupeň	ZÚR
stupeň	DUR
stupeň	DSP

ZHOTOVITEL

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

IPR PRAHA

VĚCNÝ GARANT

Ing. arch. Kristina Ulmannová

AUTORSKÝ TÝM

Ing. arch. Radek Nevrlý (do 03/2017)
Ing. arch. Jan Kadlec (E: kadlec@ipr.praha.eu T: 236 00 4633)

EXTERNÍ SPOLUPRÁCE

Ing. Architekt Syrový, Ing. arch. David Pfann

1 100
1 200
1 250
návrh 1 300
1 400
1 500
1 600
1 800

VELETRŽNÍ / DUK, HRDINŮ

KONCEPČNÍ STUDIE
návrh
10.05.2018

1:500

Koordinační situace (stav 2016/návrh) 1:500
Ul. Veletržní dolní část - úsek 2/5
REVIZE 05-2018

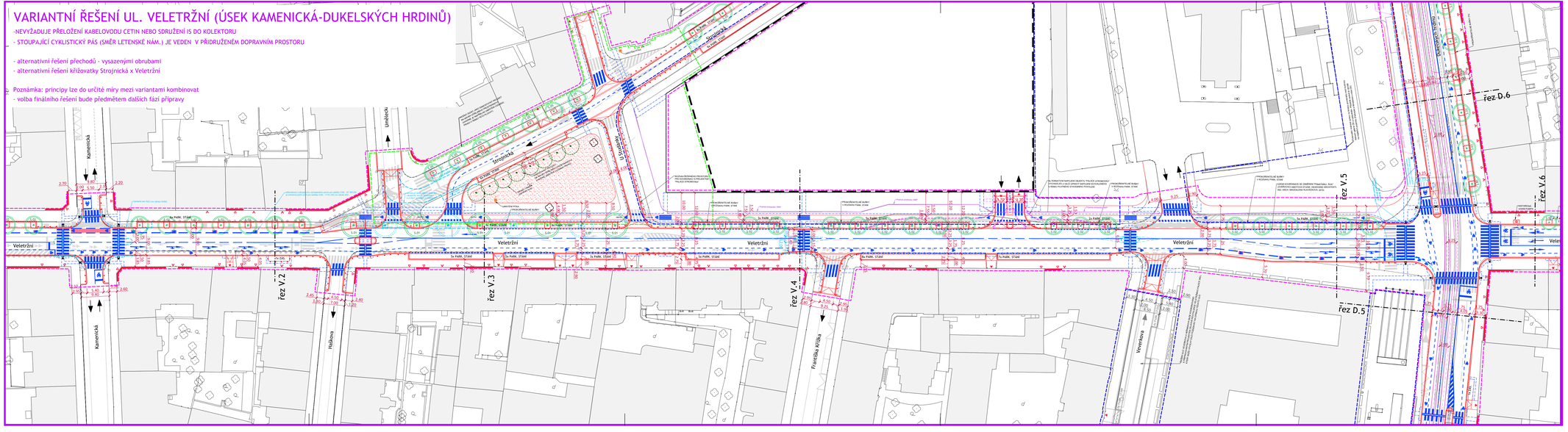
342

VARIANTNÍ ŘEŠENÍ UL. VELETRŽNÍ (ÚSEK KAMENICKÁ-DUKELSKÝCH HRDINŮ)

- NEVYŽADUJE PŘELOŽENÍ KABELOVODU CETIN NEBO SDRUŽENÍ IS DO KOLEKTORU
- STOUPAJÍCÍ CYKLISTICKÝ PÁS (SMĚR LETENSKÉ NÁM.) JE VEDEN V PŘIDRUŽENÉM DOPRAVNÍM PROSTORU

- alternativní řešení přechodů - vysazenými obrubami
- alternativní řešení křižovatky Strojnická x Veletržní

Poznámka: principy lze do určité míry mezi variantami kombinovat
- volba finálního řešení bude předmětem dalších fází přípravy



LEGENDA

- řešené území / rozšířené
- iniciace samostatného řešení
- koordinace se aktuálním záměrem

stávající stav
- hrany obrub
- hrany objektů
- objekty
- osa tramvajových kolejí
- stromy stávající
- obchodní parter
- vstup do obchodu
- vstup do objektu
- výjezd do objektu

nutná koordinace s projektem rekonstrukce budovy NG
- hrana chodníkových ploch
- změna povrchu
- slepecké vodicí prvky

Výhledová varianta závislá na vnějších okolnostech
- hrana chodníkových ploch
- VDZ

variantní řešení
- hrana chodníkových ploch
- VDZ

návrh
- bourané konstrukce
- bourané koleje
- hrana chodníkových ploch
- změna povrchu
- plocha ve sklonu
- tramvajové koleje
- strom doplňovaný při rekonstrukci
- strom doplňovaný v návaznosti na dožité kusy
- strom ponechaný na dožití
- strom rušený nebo přesouvaný
- chodníková stromová mříž
- prokořenitelné bulky - předpokládaný rozsah
- slepecké vodicí prvky
- zařízení světelné signalizace
- chodníkové plochy
- zálobovací parkovací stání v úrovni chodníku
- parkovací zálivy, chodníkové přejezdy, zvýšené jízdní pruhy
- probarvený asfalt

druhová skladba stromů
- S.01 Sophora japonica
- S.02 Gleditsia tricanthos 'Skyline'
- S.03 Robinia pseudoacacia
- S.04 Tilia cordata 'Greenspire' (kultivar do městského prostředí)
- S.05 Pyrus calleryana 'Chanticleer'
- S.06 Mohutný strom s velkou korunou (např. platan nebo dub)

[c] IPR Praha 2017]

ZADAVATEL

Hlavní město Praha
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

ZHOTOVITEL

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

VĚCNÝ GARANT

Ing. arch. Kristina Ullmannová

AUTORSKÝ TÝM

Ing. arch. Radek Horotový (do 03/2017)
Ing. arch. Jan Kaňka (E: kanka@ipr.praha.eu T: 236 00 4633)

EXTERNÍ SPOLUPRÁCE

Ing. Květoslav Syrový, Ing. arch. David Pfann

/ 100
/ 200
návrh / 300
/ 400
/ 500
/ 600

VELETRŽNÍ / DUK. HRDINŮ

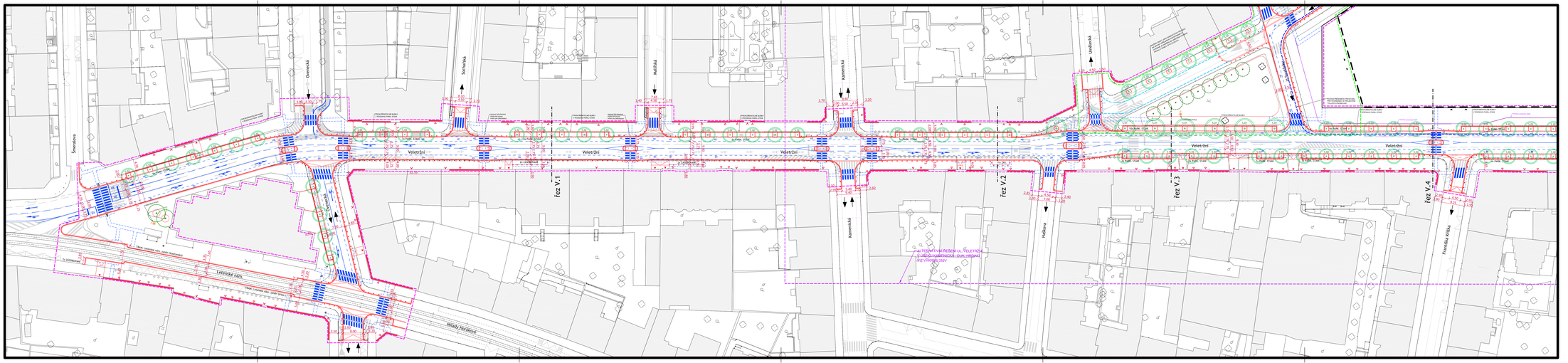
KONCEPČNÍ STUDIE NÁVRH

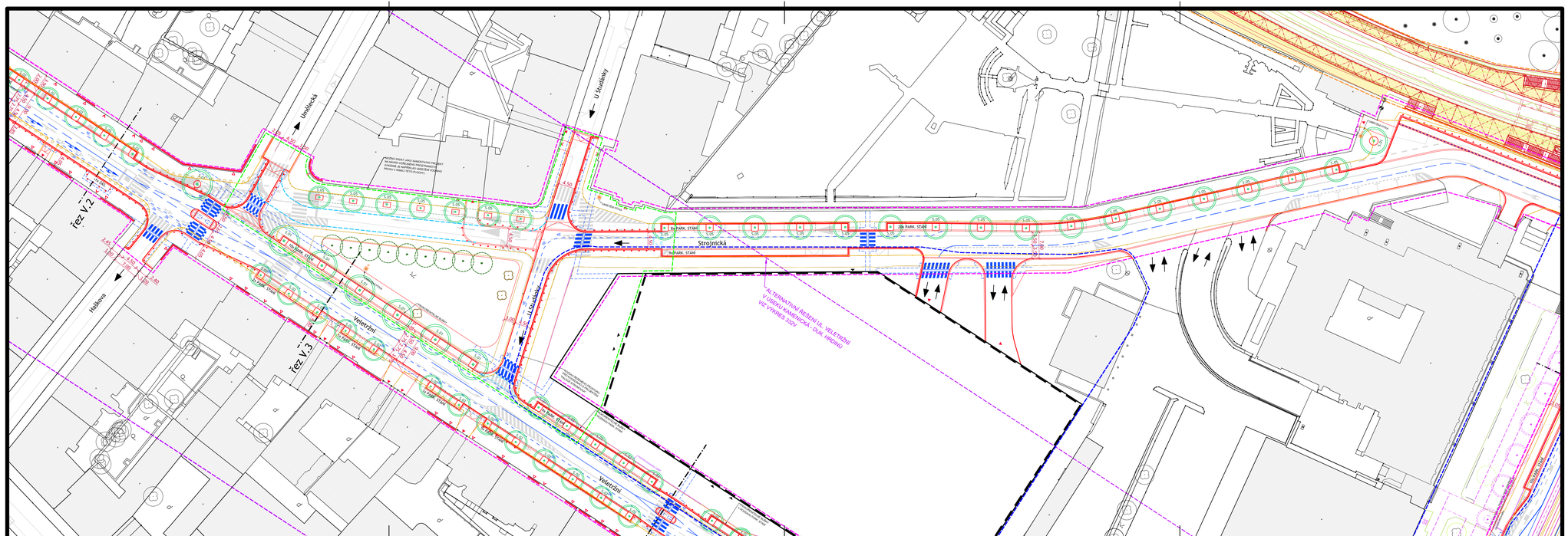
10.05.2018

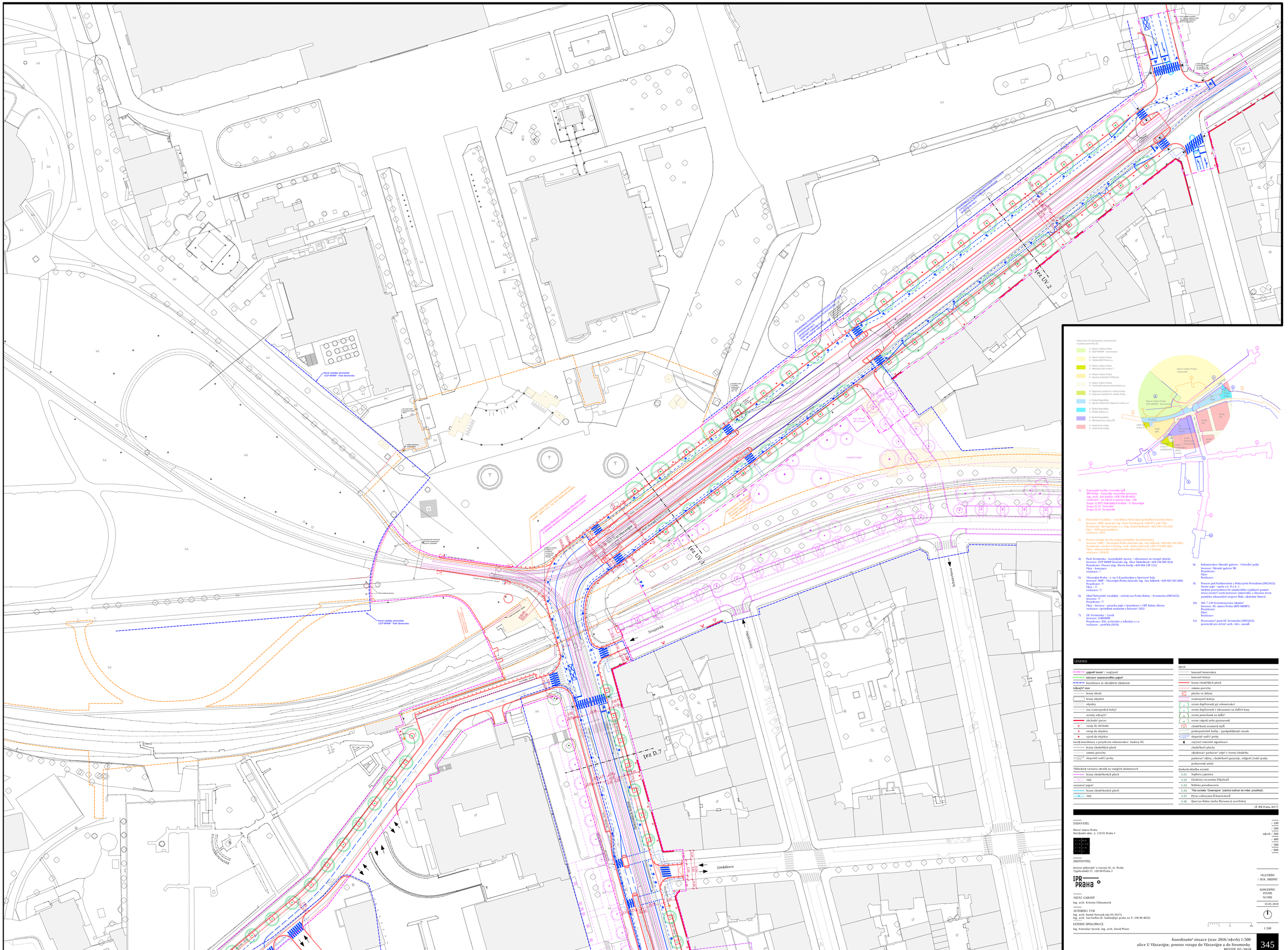
1:500

Koordinační situace (stav 2016/návrh VARIANTA) 1:500
VARIANTNÍ ŘEŠENÍ ULICE VELETRŽNÍ V ÚSEKU KAMENICKÁ - DUK.HRDINŮ

342V


Veletržní
Dukelská ulice
Dukelská ulice
Dukelská ulice


Umělecká
U Libeňského
Strojnická
Veletržní
Hálkova
řez V.2
řez V.3
řez V.4
řez V.5
řez V.6
řez V.7
řez V.8
řez V.9
řez V.10
řez V.11
řez V.12
řez V.13
řez V.14
řez V.15
řez V.16
řez V.17
řez V.18
řez V.19
řez V.20
řez V.21
řez

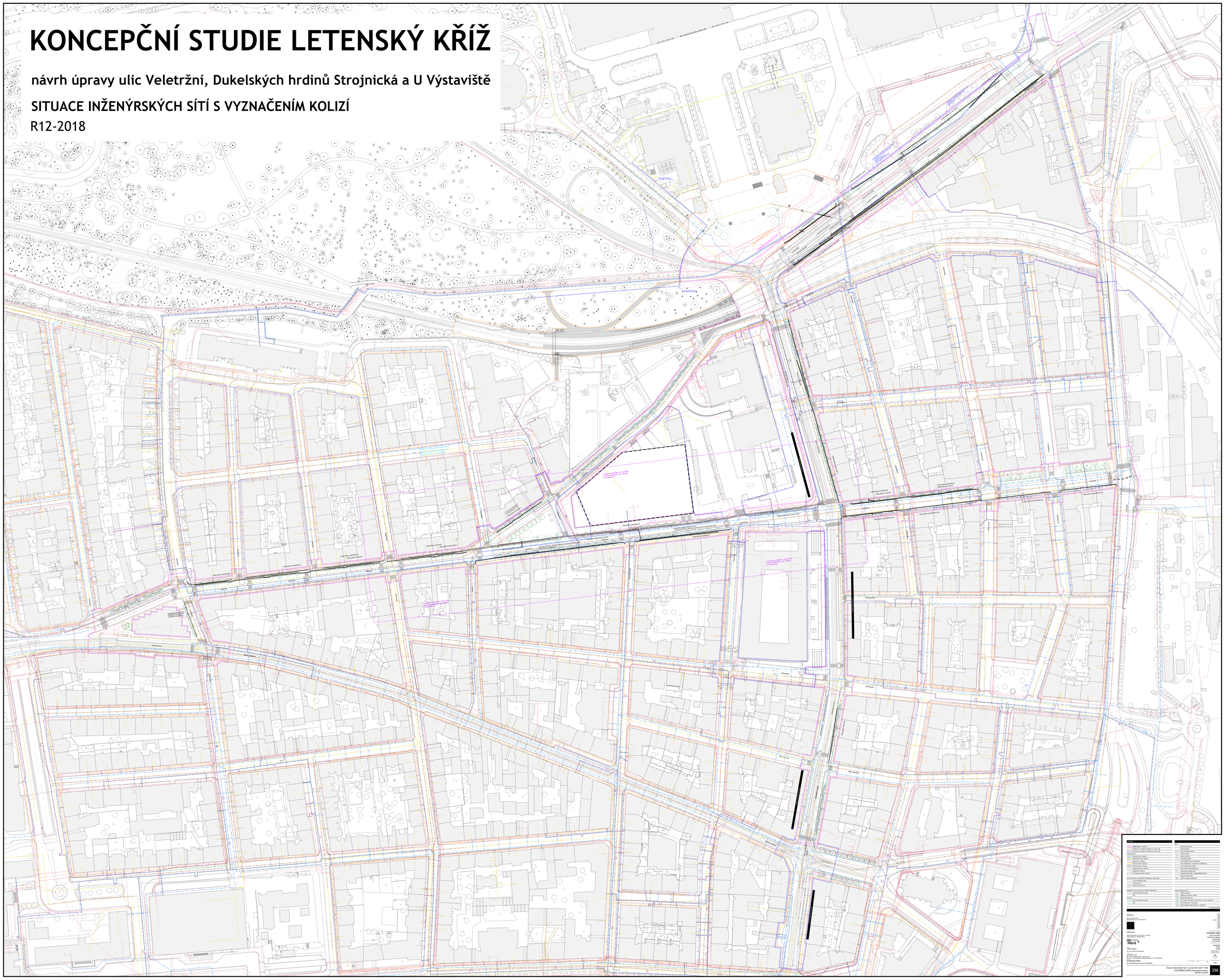

Hlavní vjezdy stromořadí
OCP MHMP - Park Stromovka
tunel Uv.2
tunel Uv.3
tunel D.7
Stromovka
Stromovka
Stromovka

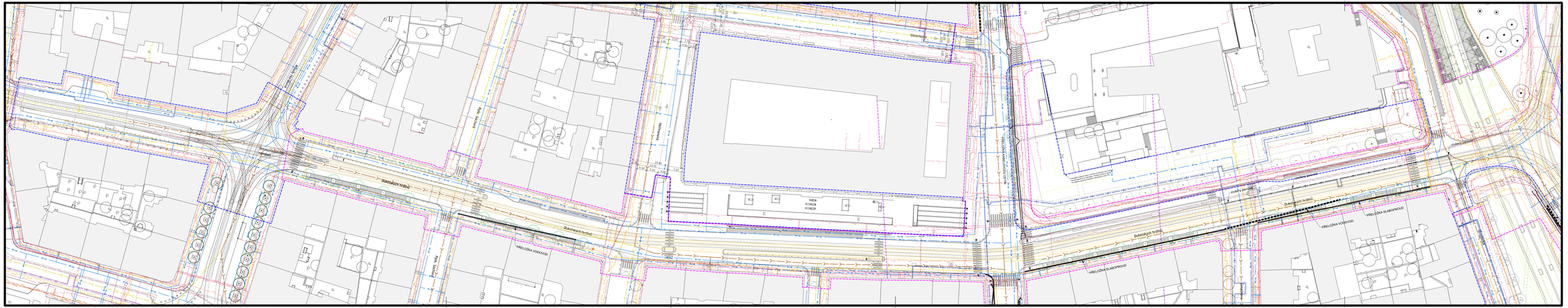
KONCEPČNÍ STUDIE LETENSKÝ KŘÍŽ

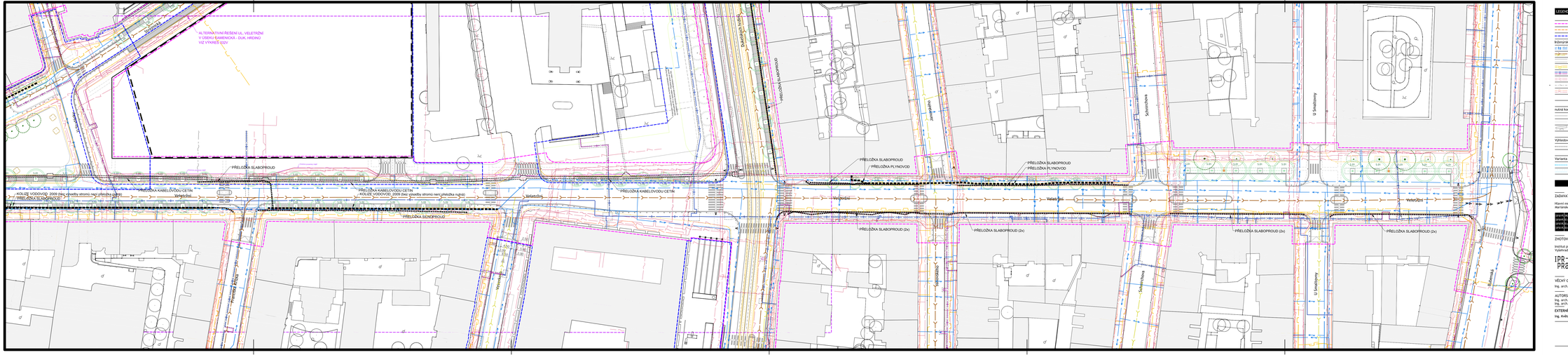
návrh úpravy ulic Veletržní, Dukelských hrdinů Strojnická a U Výstaviště

SITUACE INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ S VYZNAČENÍM KOLIZÍ

R12-2018


Veletržní
Dukelských hrdinů
Strojnická
U Výstaviště
Pelc-Tyrolka
Kamenická
Nádražní
Partyzánská
Milady Horákové
Jana Masaryka
Letenské sady
Letenské náměstí
Letenské sady - vrchol I
Letenské sady - vrchol II
Letenské sady - vrchol III
Letenské sady - vrchol IV
Letenské sady - vrchol V
Letenské sady - vrchol VI
Letenské sady - vrchol VII
Letenské sady - vrchol VIII
Letenské sady - vrchol IX
Letenské sady - vrchol X
Letenské sady - vrchol XI
Letenské sady - vrchol XII
Letenské sady - vrchol XIII
Letenské sady - vrchol XIV
Letenské sady - vrchol XV
Letenské sady - vrchol XVI
Letenské sady - vrchol XVII
Letenské sady - vrchol XVIII
Letenské sady - vrchol XIX
Letenské sady - vrchol XX
Letenské sady - vrchol XXI
Letenské sady - vrchol XXII
Letenské sady - vrchol XXIII
Letenské sady - vrchol XXIV
Letenské sady - vrchol XXV
Letenské sady - vrchol XXVI
Letenské sady - vrchol XXVII
Letenské sady - vrchol XXVIII
Letenské sady - vrchol XXIX
Letenské sady - vrchol XXX
Letenské sady - vrchol XXXI
Letenské sady - vrchol XXXII
Letenské sady - vrchol XXXIII
Letenské sady - vrchol XXXIV
Letenské sady - vrchol XXXV
Letenské sady - vrchol XXXVI
Letenské sady - vrchol XXXVII
Letenské sady - vrchol XXXVIII
Letenské sady - vrchol XXXIX
Letenské sady - vrchol XL
Letenské sady - vrchol XLI
Letenské sady - vrchol XLII
Letenské sady - vrchol XLIII
Letenské sady - vrchol XLIV
Letenské sady - vrchol XLV
Letenské sady - vrchol XLVI
Letenské sady - vrchol XLVII
Letenské sady - vrchol XLVIII
Letenské sady - vrchol XLIX
Letenské sady - vrchol L
Letenské sady - vrchol LI
Letenské sady - vrchol LII
Letenské sady - vrchol LIII
Letenské sady - vrchol LIV
Letenské sady - vrchol LV
Letenské sady - vrchol LVI
Letenské sady - vrchol LVII
Letenské sady - vrchol LVIII
Letenské sady - vrchol LIX
Letenské sady - vrchol LX
Letenské sady - vrchol LXI
Letenské sady - vrchol LXII
Letenské sady - vrchol LXIII
Letenské sady - vrchol LXIV
Letenské sady - vrchol LXV
Letenské sady - vrchol LXVI
Letenské sady - vrchol LXVII
Letenské sady - vrchol LXVIII
Letenské sady - vrchol LXIX
Letenské sady - vrchol LXX
Letenské sady - vrchol LXXI
Letenské sady - vrchol LXXII
Letenské sady - vrchol LXXIII
Letenské sady - vrchol LXXIV
Letenské sady - vrchol LXXV
Letenské sady - vrchol LXXVI
Letenské sady - vrchol LXXVII
Letenské sady - vrchol LXXVIII
Letenské sady - vrchol LXXIX
Letenské sady - vrchol LXXX
Letenské sady - vrchol LXXXI
Letenské sady - vrchol LXXXII
Letenské sady - vrchol LXXXIII
Letenské sady - vrchol LXXXIV
Letenské sady - vrchol LXXXV
Letenské sady - vrchol LXXXVI
Letenské sady - vrchol LXXXVII
Letenské sady - vrchol LXXXVIII
Letenské sady - vrchol LXXXIX
Letenské sady - vrchol XC
Letenské sady - vrchol XCI
Letenské sady - vrchol XCII
Letenské sady - vrchol XCIII
Letenské sady - vrchol XCIV
Letenské sady - vrchol XCV
Letenské sady - vrchol XCVI
Letenské sady - vrchol XCVII
Letenské sady - vrchol XCVIII
Letenské sady - vrchol XCIX
Letenské sady - vrchol C
Letenské sady - vrchol CI
Letenské sady - vrchol CII
Letenské sady - vrchol CIII
Letenské sady - vrchol CIV
Letenské sady - vrchol CV
Letenské sady - vrchol CVI
Letenské sady - vrchol CVII
Letenské sady - vrchol CVIII
Letenské sady - vrchol CIX
Letenské sady - vrchol CX
Letenské sady - vrchol CXI
Letenské sady - vrchol CXII
Letenské sady - vrchol CXIII
Letenské sady - vrchol CXIV
Letenské sady - vrchol CXV
Letenské sady - vrchol CXVI
Letenské sady - vrchol CXVII
Letenské sady - vrchol CXVIII
Letenské sady - vrchol CXIX
Letenské sady - vrchol CXX
Letenské sady - vrchol CXXI
Letenské sady - vrchol CXXII
Letenské sady - vrchol CXXIII
Letenské sady - vrchol CXXIV
Letenské sady - vrchol CXXV
Letenské sady - vrchol CXXVI
Letenské sady - vrchol CXXVII
Letenské sady - vrchol CXXVIII
Letenské sady - vrchol CXXIX
Letenské sady - vrchol CXXX
Letenské sady - vrchol CXXXI
Letenské sady - vrchol CXXXII
Letenské sady - vrchol CXXXIII
Letenské sady - vrchol CXXXIV
Letenské sady - vrchol CXXXV
Letenské sady - vrchol CXXXVI
Letenské sady - vrchol CXXXVII
Letenské sady - vrchol CXXXVIII
Letenské sady - vrchol CXXXIX
Letenské sady - vrchol CXL
Letenské sady - vrchol CXLI
Letenské sady - vrchol CXLII
Letenské sady - vrchol CXLIII
Letenské sady - vrchol CXLIV
Letenské sady - vrchol CXLV
Letenské sady - vrchol CXLVI
Letenské sady - vrchol CXLVII
Letenské sady - vrchol CXLVIII
Letenské sady - vrchol CXLIX
Letenské sady - vrchol CL
Letenské sady - vrchol CLI
Letenské sady - vrchol CLII
Letenské sady - vrchol CLIII
Letenské sady - vrchol CLIV
Letenské sady - vrchol CLV
Letenské sady - vrchol CLVI
Letenské sady - vrchol CLVII
Letenské sady - vrchol CLVIII
Letenské sady - vrchol CLIX
Letenské sady - vrchol CLX
Letenské sady - vrchol CLXI
Letenské sady - vrchol CLXII
Letenské sady - vrchol CLXIII
Letenské sady - vrchol CLXIV
Letenské sady - vrchol CLXV
Letenské sady - vrchol CLXVI
Letenské sady - vrchol CLXVII
Letenské sady - vrchol CLXVIII
Letenské sady - vrchol CLXIX
Letenské sady - vrchol CLXX
Letenské sady - vrchol CLXXI
Letenské sady - vrchol CLXXII
Letenské sady - vrchol CLXXIII
Letenské sady - vrchol CLXXIV
Letenské sady - vrchol CLXXV
Letenské sady - vrchol CLXXVI
Letenské sady - vrchol CLXXVII
Letenské sady - vrchol CLXXVIII
Letenské sady - vrchol CLXXIX
Letenské sady - vrchol CLXXX
Letenské sady - vrchol CLXXXI
Letenské sady - vrchol CLXXXII
Letenské sady - vrchol CLXXXIII
Letenské sady - vrchol CLXXXIV
Letenské sady - vrchol CLXXXV
Letenské sady - vrchol CLXXXVI
Letenské sady - vrchol CLXXXVII
Letenské sady - vrchol CLXXXVIII
Letenské sady - vrchol CLXXXIX
Letenské sady - vrchol CXC
Letenské sady - vrchol CXCI
Letenské sady - vrchol CXCII
Letenské sady - vrchol CXCIII
Letenské sady - vrchol CXCIV
Letenské sady - vrchol CXCV
Letenské sady - vrchol CXCVI
Letenské sady - vrchol CXCVII
Letenské sady - vrchol CXCVIII
Letenské sady - vrchol CXCIX
Letenské sady - vrchol CC
Letenské sady - vrchol CCI
Letenské sady - vrchol CCII
Letenské sady - vrchol CCIII
Letenské sady - vrchol CCIV
Letenské sady - vrchol CCV
Letenské sady - vrchol CCVI
Letenské sady - vrchol CCVII
Letenské sady - vrchol CCVIII
Letenské sady - vrchol CCIX
Letenské sady - vrchol CCX
Letenské sady - vrchol CCXI
Letenské sady - vrchol CCXII
Letenské sady - vrchol CCXIII
Letenské sady - vrchol CCXIV
Letenské sady - vrchol CCXV
Letenské sady - vrchol CCXVI
Letenské sady - vrchol CCXVII
Letenské sady - vrchol CCXVIII
Letenské sady - vrchol CCXIX
Letenské sady - vrchol CCXX
Letenské sady - vrchol CCXXI
Letenské sady - vrchol CCXXII
Letenské sady - vrchol CCXXIII
Letenské sady - vrchol CCXXIV
Letenské sady - vrchol CCXXV
Letenské sady - vrchol CCXXVI
Letenské sady - vrchol CCXXVII
Letenské sady - vrchol CCXXVIII
Letenské sady - vrchol CCXXIX
Letenské sady - vrchol CCXXX
Letenské sady - vrchol CCXXXI
Letenské sady - vrchol CCXXXII
Letenské sady - vrchol CCXXXIII
Letenské sady - vrchol CCXXXIV
Letenské sady - vrchol CCXXXV
Letenské sady - vrchol CCXXXVI
Letenské sady - vrchol CCXXXVII
Letenské sady - vrchol CCXXXVIII
Letenské sady - vrchol CCXXXIX
Letenské sady - vrchol CCXL
Letenské sady - vrchol CCXLI
Letenské sady - vrchol CCXLII
Letenské sady - vrchol CCXLIII
Letenské sady - vrchol CCXLIV
Letenské sady - vrchol CCXLV
Letenské sady - vrchol CCXLVI
Letenské sady - vrchol CCXLVII
Letenské sady - vrchol CCXLVIII
Letenské sady - vrchol CCXLIX
Letenské sady - vrchol CCL
Letenské sady - vrchol CCLI
Letenské sady - vrchol CCLII
Letenské sady - vrchol CCLIII
Letenské sady - vrchol CCLIV
Letenské sady - vrchol CCLV
Letenské sady - vrchol CCLVI
Letenské sady - vrchol CCLVII
Letenské sady - vrchol CCLVIII
Letenské sady - vrchol CCLIX
Letenské sady - vrchol CCLX
Letenské sady - vrchol CCLXI
Letenské sady - vrchol CCLXII
Letenské sady - vrchol CCLXIII
Letenské sady - vrchol CCLXIV
Letenské sady - vrchol CCLXV
Letenské sady - vrchol CCLXVI
Letenské sady - vrchol CCLXVII
Letenské sady - vrchol CCLXVIII
Letenské sady - vrchol CCLXIX
Letenské sady - vrchol CCLXX
Letenské sady - vrchol CCLXXI
Letenské sady - vrchol CCLXXII
Letenské sady - vrchol CCLXXIII
Letenské sady - vrchol CCLXXIV
Letenské sady - vrchol CCLXXV
Letenské sady - vrchol CCLXXVI
Letenské sady - vrchol CCLXXVII
Letenské sady - vrchol CCLXXVIII
Letenské sady - vrchol CCLXXIX
Letenské sady - vrchol CCLXXX
Letenské sady - vrchol CCLXXXI
Letenské sady - vrchol CCLXXXII
Letenské sady - vrchol CCLXXXIII
Letenské sady - vrchol CCLXXXIV
Letenské sady - vrchol CCLXXXV
Letenské sady - vrchol CCLXXXVI
Letenské sady - vrchol CCLXXXVII
Letenské sady - vrchol CCLXXXVIII
Letenské sady - vrchol CCLXXXIX
Letenské sady - vrchol CCXC
Letenské sady - vrchol CCXCI
Letenské sady - vrchol CCXCII
Letenské sady - vrchol CCXCIII
Letenské sady - vrchol CCXCIV
Letenské sady - vrchol CCXCV
Letenské sady - vrchol CCXCVI
Letenské sady - vrchol CCXCVII
Letenské sady - vrchol CCXCVIII
Letenské sady - vrchol CCXCIX
Letenské sady - vrchol CCC
Letenské sady - vrchol CCCI
Letenské sady - vrchol CCCII
Letenské sady - vrchol CCCIII
Letenské sady - vrchol CCCIV
Letenské sady - vrchol CCCV
Letenské sady - vrchol CCCVI
Letenské sady - vrchol CCCVII
Letenské sady - vrchol CCCVIII
Letenské sady - vrchol CCCIX
Letenské sady - vrchol CCCX
Letenské sady - vrchol CCCXI
Letenské sady - vrchol CCCXII
Letenské sady - vrchol CCCXIII
Letenské sady - vrchol CCCXIV
Letenské sady - vrchol CCCXV
Letenské sady - vrchol CCCXVI
Letenské sady - vrchol CCCXVII
Letenské sady - vrchol CCCXVIII
Letenské sady - vrchol CCCXIX
Letenské sady - vrchol CCCXX
Letenské sady - vrchol CCCXXI
Letenské sady - vrchol CCCXXII
Letenské sady - vrchol CCCXXIII
Letenské sady - vrchol CCCXXIV
Letenské sady - vrchol CCCXXV
Letenské sady - vrchol CCCXXVI
Letenské sady - vrchol CCCXXVII
Letenské sady - vrchol CCCXXVIII
Letenské sady - vrchol CCCXXIX
Letenské sady - vrchol CCCXXX
Letenské sady - vrchol CCCXXXI
Letenské sady - vrchol CCCXXXII
Letenské sady - vrchol CCCXXXIII
Letenské sady - vrchol CCCXXXIV
Letenské sady - vrchol CCCXXXV
Letenské sady - vrchol CCCXXXVI
Letenské sady - vrchol CCCXXXVII
Letenské sady - vrchol CCCXXXVIII
Letenské sady - vrchol CCCXXXIX
Letenské sady - vrchol CCCXL
Letenské sady - vrchol CCCXLI
Letenské sady - vrchol CCCXLII
Letenské sady - vrchol CCCXLIII
Letenské sady - vrchol CCCXLIV
Letenské sady - vrchol CCCXLV
Letenské sady - vrchol CCCXLVI
Letenské sady - vrchol CCCXLVII
Letenské sady - vrchol CCCXLVIII
Letenské sady - vrchol CCCXLIX
Letenské sady - vrchol CCCL
Letenské sady - vrchol CCCLI
Letenské sady - vrchol CCCLII
Letenské sady - vrchol CCCLIII
Letenské sady - vrchol CCCLIV
Letenské sady - vrchol CCCLV
Letenské sady - vrchol CCCLVI
Letenské sady - vrchol CCCLVII
Letenské sady - vrchol CCCLVIII
Letenské sady - vrchol CCCLIX
Letenské sady - vrchol CCCLX
Letenské sady - vrchol CCCLXI
Letenské sady - vrchol CCCLXII
Letenské sady - vrchol CCCLXIII
Letenské sady - vrchol CCCLXIV
Letenské sady - vrchol CCCLXV
Letenské sady - vrchol CCCLXVI
Letenské sady - vrchol CCCLXVII
Letenské sady - vrchol CCCLXVIII
Letenské sady - vrchol CCCLXIX
Letenské sady - vrchol CCCLXX
Letenské sady - vrchol CCCLXXI
Letenské sady - vrchol CCCLXXII
Letenské sady - vrchol CCCLXXIII
Letenské sady - vrchol CCCLXXIV
Letenské sady - vrchol CCCLXXV
Letenské sady - vrchol CCCLXXVI
Letenské sady - vrchol CCCLXXVII
Letenské sady - vrchol CCCLXXVIII
Letenské sady - vrchol CCCLXXIX
Letenské sady - vrchol CCCLXXX
Letenské sady - vrchol CCCLXXXI
Letenské sady - vrchol CCCLXXXII
Letenské sady - vrchol CCCLXXXIII
Letenské sady - vrchol CCCLXXXIV
Letenské sady - vrchol CCCLXXXV
Letenské sady - vrchol CCCLXXXVI
Letenské sady - vrchol CCCLXXXVII
Letenské sady - vrchol CCCLXXXVIII
Letenské sady - vrchol CCCLXXXIX
Letenské sady - vrchol CCCXC
Letenské sady - vrchol CCCXCI
Letenské sady - vrchol CCCXCII
Letenské sady - vrchol CCCXCIII
Letenské sady - vrchol CCCXCIV
Letenské sady - vrchol CCCXCV
Letenské sady - vrchol CCCXCVI
Letenské sady - vrchol CCCXCVII
Letenské sady - vrchol CCCXCVIII
Letenské sady - vrchol CCCXCIX
Letenské sady - vrchol CD
Letenské sady - vrchol CDI
Letenské sady - vrchol CDII
Letenské sady - vrchol CDIII
Letenské sady - vrchol CDIV
Letenské sady - vrchol CDV
Letenské sady - vrchol CDVI
Letenské sady - vrchol CDVII
Letenské sady - vrchol CDVIII
Letenské sady - vrchol CDIX
Letenské sady - vrchol CDX
Letenské sady - vrchol CDXI
Letenské sady - vrchol CDXII
Letenské sady - vrchol CDXIII
Letenské sady - vrchol CDXIV
Letenské sady - vrchol CDXV
Letenské sady - vrchol CDXVI
Letenské sady - vrchol CDXVII
Letenské sady - vrchol CDXVIII
Letenské sady - vrchol CDXIX
Letenské sady - vrchol CDXX
Letenské sady - vrchol CDXXI
Letenské sady - vrchol CDXXII
Letenské sady - vrchol CDXXIII
Letenské sady - vrchol CDXXIV
Letenské sady - vrchol CDXXV
Letenské sady - vrchol CDXXVI
Letenské sady - vrchol CDXXVII
Letenské sady - vrchol CDXXVIII
Letenské sady - vrchol CDXXIX
Letenské sady - vrchol CDXXX
Letenské sady - vrchol CDXXXI
Letenské sady - vrchol CDXXXII
Letenské sady - vrchol CDXXXIII
Letenské sady - vrchol CDXXXIV
Letenské sady - vrchol CDXXXV
Letenské sady - vrchol CDXXXVI
Letenské sady - vrchol CDXXXVII
Letenské sady - vrchol CDXXXVIII
Letenské sady - vrchol CDXXXIX
Letenské sady - vrchol CDXL
Letenské sady - vrchol CDXLI
Letenské sady - vrchol CDXLII
Letenské sady - vrchol CDXLIII
Letenské sady - vrchol CDXLIV
Letenské sady - vrchol CDXLV
Letenské sady - vrchol CDXLVI
Letenské sady - vrchol CDXLVII
Letenské sady - vrchol CDXLVIII
Letenské sady - vrchol CDXLIX
Letenské sady - vrchol CDL
Letenské sady - vrchol CDLI
Letenské sady - vrchol CDLII
Letenské sady - vrchol CDLIII
Letenské sady - vrchol CDLIV
Letenské sady - vrchol CDLV
Letenské sady - vrchol CDLVI
Letenské sady - vrchol CDLVII
Letenské sady - vrchol CDLVIII
Letenské sady - vrchol CDLIX
Letenské sady - vrchol CDLX
Letenské sady - vrchol CDLXI
Letenské sady - vrchol CDLXII
Letenské sady - vrchol CDLXIII
Letenské sady - vrchol CDLXIV
Letenské sady - vrchol CDLXV
Letenské sady - vrchol CDLXVI
Letenské sady - vrchol CDLXVII
Letenské sady - vrchol CDLXVIII
Letenské sady - vrchol CDLXIX
Letenské sady - vrchol CDLXX
Letenské sady - vrchol CDLXXI
Letenské sady - vrchol CDLXXII
Letenské sady - vrchol CDLXXIII
Letenské sady - vrchol CDLXXIV
Letenské sady - vrchol CDLXXV
Letenské sady - vrchol CDLXXVI
Letenské sady - vrchol CDLXXVII
Letenské sady - vrchol CDLXXVIII
Letenské sady - vrchol CDLXXIX
Letenské sady - vrchol CDLXXX
Letenské sady - vrchol CDLXXXI
Letenské sady - vrchol CDLXXXII
Letenské sady - vrchol CDLXXXIII
Letenské sady - vrchol CDLXXXIV
Letenské sady - vrchol CDLXXXV
Letenské sady - vrchol CDLXXXVI
Letenské sady - vrchol CDLXXXVII
Letenské sady - vrchol CDLXXXVIII
Letenské sady - vrchol CDLXXXIX
Letenské sady - vrchol CDXC
Letenské sady - vrchol CDXCI
Letenské sady - vrchol CDXCII
Letenské sady - vrchol CDXCIII
Letenské sady - vrchol CDXCIV
Letenské sady - vrchol CDXCV
Letenské sady - vrchol CDXCVI
Letenské sady - vrchol CDXCVII
Letenské sady - vrchol CDXCVIII
Letenské sady - vrchol CDXCIX
Letenské sady - vrchol D
Letenské sady - vrchol DI
Letenské sady - vrchol DII
Letenské sady - vrchol DIII
Letenské sady - vrchol DIV
Letenské sady - vrchol DV
Letenské sady - vrchol DVI
Letenské sady - vrchol DVII
Letenské sady - vrchol DVIII
Letenské sady - vrchol DIX
Letenské sady - vrchol DX
Letenské sady - vrchol DXI
Letenské sady - vrchol DXII
Letenské sady - vrchol DXIII
Letenské sady - vrchol DXIV
Letenské sady - vrchol DXV
Letenské sady - vrchol DXVI
Letenské sady - vrchol DXVII
Letenské sady - vrchol DXVIII
Letenské sady - vrchol DXIX
Letenské sady - vrchol DXX
Letenské sady - vrchol DXXI
Letenské sady - vrchol DXXII
Letenské sady - vrchol DXXIII
Letenské sady - vrchol DXXIV
Letenské sady - vrchol DXXV
Letenské sady - vrchol DXXVI
Letenské sady - vrchol DXXVII
Letenské sady - vrchol DXXVIII
Letenské sady - vrchol DXXIX
Letenské sady - vrchol DXXX
Letenské sady - vrchol DXXXI
Letenské sady - vrchol DXXXII
Letenské sady - vrchol DXXXIII
Letenské sady - vrchol DXXXIV
Letenské sady - vrchol DXXXV
Letenské sady - vrchol DXXXVI
Letenské sady - vrchol DXXXVII
Letenské sady - vrchol DXXXVIII
Letenské sady - vrchol DXXXIX
Letenské sady - vrchol DXL
Letenské sady - vrchol DXLI
Letenské sady - vrchol DXLII
Letenské sady - vrchol DXLIII
Letenské sady - vrchol DXLIV
Letenské sady - vrchol DXLV
Letenské sady - vrchol DXLVI
Letenské sady - vrchol DXLVII
Letenské sady - vrchol DXLVIII
Letenské sady - vrchol DXLIX
Letenské sady - vrchol DL
Letenské sady - vrchol DLI
Letenské sady - vrchol DLII
Letenské sady - vrchol DLIII
Letenské sady - vrchol DLIV
Letenské sady - vrchol DLV
Letenské sady - vrchol DLVI
Letenské sady - vrchol DLVII
Letenské sady - vrchol DLVIII
Letenské sady - vrchol DLIX
Letenské sady - vrchol DLX
Letenské sady - vrchol DLXI
Letenské sady - vrchol DLXII
Letenské sady - vrchol DLXIII
Letenské sady - vrchol DLXIV
Letenské sady - vrchol DLXV
Letenské sady - vrchol DLXVI
Letenské sady - vrchol DLXVII
Letenské sady - vrchol DLXVIII
Letenské sady - vrchol DLXIX
Letenské sady - vrchol DLXX
Letenské sady - vrchol DLXXI
Letenské sady - vrchol DLXXII
Letenské sady - vrchol DLXXIII
Letenské sady - vrchol DLXXIV
Letenské sady - vrchol DLXXV
Letenské sady - vrchol DLXXVI
Letenské sady - vrchol DLXXVII
Letenské sady - vrchol DLXXVIII
Letenské sady - vrchol DLXXIX
Letenské sady - vrchol DLXXX
Letenské sady - vrchol DLXXXI
Letenské sady - vrchol DLXXXII
Letenské sady - vrchol DLXXXIII
Letenské sady - vrchol DLXXXIV
Letenské sady - vrchol DLXXXV
Letenské sady - vrchol DLXXXVI
Letenské sady - vrchol DLXXXVII
Letenské sady - vrchol DLXXXVIII
Letenské sady - vrchol DLXXXIX
Letenské sady - vrchol DXC
Letenské sady - vrchol DXCI
Letenské sady - vrchol DXCII
Letenské sady - vrchol DXCIII
Letenské sady - vrchol DXCIV
Letenské sady - vrchol DXCV
Letenské sady - vrchol DXCVI
Letenské sady - vrchol DXCVII
Letenské sady - vrchol DXCVIII
Letenské sady - vrchol DXCIX
Letenské sady - vrchol DC
Letenské sady - vrchol DCI
Letenské sady - vrchol DCII
Letenské sady - vrchol DCIII
Letenské sady - vrchol DCIV
Letenské sady - vrchol DCV
Letenské sady - vrchol DCVI
Letenské sady - vrchol DCVII
Letenské sady - vrchol DCVIII
Letenské sady - vrchol DCIX
Letenské sady - vrchol DCX
Letenské sady - vrchol DCXI
Letenské sady - vrchol DCXII
Letenské sady - vrchol DCXIII
Letenské sady - vrchol DCXIV
Letenské sady - vrchol DCXV
Letenské sady - vrchol DCXVI
Letenské sady - vrchol DCXVII
Letenské sady - vrchol DCXVIII
Letenské sady - vrchol DCXIX
Letenské sady - vrchol DCXX
Letenské sady - vrchol DCXXI
Letenské sady - vrchol DCXXII
Letenské sady - vrchol DCXXIII
Letenské sady - vrchol DCXXIV
Letenské sady - vrchol DCXXV
Letenské sady - vrchol DCXXVI
Letenské sady - vrchol DCXXVII
Letenské sady - vrchol DCXXVIII
Letenské sady - vrchol DCXXIX
Letenské sady - vrchol DCXXX
Letenské sady - vrchol DCXXXI
Letenské sady - vrchol DCXXXII
Letenské sady - vrchol DCXXXIII
Letenské sady - vrchol DCXXXIV
Letenské sady - vrchol DCXXXV
Letenské sady - vrchol DCXXXVI
Letenské sady - vrchol DCXXXVII
Letenské sady - vrchol DCXXXVIII
Letenské sady - vrchol DCXXXIX
Letenské sady - vrchol DCXL
Letenské sady - vrchol DCXLI
Letenské sady - vrchol DCXLII
Letenské sady - vrchol DCXLIII
Letenské sady - vrchol DCXLIV
Letenské sady - vrchol DCXLV
Letenské sady - vrchol DCXLVI
Letenské sady - vrchol DCXLVII
Letenské sady - vrchol DCXLVIII
Letenské sady - vrchol DCXLIX
Letenské sady - vrchol DCL
Letenské sady - vrchol DCLI
Letenské sady - vrchol DCLII
Letenské sady - vrchol DCLIII
Letenské sady - vrchol DCLIV
Letenské sady - vrchol DCLV
Letenské sady - vrchol DCLVI
Letenské sady - vrchol DCLVII
Letenské sady - vrchol DCLVIII
Letenské sady - vrchol DCLIX
Letenské sady - vrchol DCLX
Letenské sady - vrchol DCLXI
Letenské sady - vrchol DCLXII
Letenské sady - vrchol DCLXIII
Letenské sady - vrchol DCLXIV
Letenské sady - vrchol DCLXV
Letenské sady - vrchol DCLXVI
Letenské sady - vrchol DCLXVII
Letenské sady - vrchol DCLXVIII
Letenské sady - vrchol DCLXIX
Letenské sady - vrchol DCLXX
Letenské sady - vrchol DCLXXI
Letenské sady - vrchol DCLXXII
Letenské sady - vrchol DCLXXIII
Letenské sady - vrchol DCLXXIV
Letenské sady - vrchol DCLXXV
Letenské sady - vrchol DCLXXVI
Letenské sady - vrchol DCLXXVII
Letenské sady - vrchol DCLXXVIII
Letenské sady - vrchol DCLXXIX
Letenské sady - vrchol DCLXXX
Letenské sady - vrchol DCLXXXI
Letenské sady - vrchol DCLXXXII
Letenské sady - vrchol DCLXXXIII
Letenské sady - vrchol DCLXXXIV
Letenské sady - vrchol DCLXXXV
Letenské sady - vrchol DCLXXXVI
Letenské sady - vrchol DCLXXXVII
Letenské sady - vrchol DCLXXXVIII
Letenské sady - vrchol DCLXXXIX
Letenské sady - vrchol DCXC
Letenské sady - vrchol DCXCI
Letenské sady - vrchol DCXCII
Letenské sady - vrchol DCXCIII
Letenské sady - vrchol DCXCIV
Letenské sady - vrchol DCXCV
Letenské sady - vrchol DCXCVI
Letenské sady - vrchol DCXCVII
Letenské sady - vrchol DCXCVIII
Letenské sady - vrchol DCXCIX
Letenské sady - vrchol DCC
Letenské sady - vrchol DCCI
Letenské sady - vrchol DCCII
Letenské sady - vrchol DCCIII
Letenské sady - vrchol DCCIV
Letenské sady - vrchol DCCV
Letenské sady - vrchol DCCVI
Letenské sady - vrchol DCCVII
Letenské sady - vrchol DCCVIII
Letenské sady - vrchol DCCIX
Letenské sady - vrchol DCCX
Letenské sady - vrchol DCCXI
Letenské sady - vrchol DCCXII
Letenské sady - vrchol DCCXIII
Letenské sady - vrchol DCCXIV
Letenské sady - vrchol DCCXV
Letenské sady - vrchol DCCXVI
Letenské sady - vrchol DCCXVII
Letenské sady - vrchol DCCXVIII
Letenské sady - vrchol DCCXIX
Letenské sady - vrchol DCCXX
Letenské sady - vrchol DCCXXI
Letenské sady - vrchol DCCXXII
Letenské sady - vrchol DCCXXIII
Letenské sady - vrchol DCCXXIV
Letenské sady - vrchol DCCXXV
Letenské sady - vrchol DCCXXVI
Letenské sady - vrchol DCCXXVII
Letenské sady - vrchol DCCXXVIII
Letenské sady - vrchol DCCXXIX
Letenské sady - vrchol DCCXXX
Letenské sady - vrchol DCCXXXI
Letenské sady - vrchol DCCXXXII
Letenské sady - vrchol DCCXXXIII
Letenské sady - vrchol DCCXXXIV
Letenské sady - vrchol DCCXXXV
Letenské sady - vrchol DCCXXXVI
Letenské sady - vrchol DCCXXXVII
Letenské sady - vrchol DCCXXXVIII
Letenské sady - vrchol DCCXXXIX
Letenské sady - vrchol DCCXL
Letenské sady - vrchol DCCXLI
Letenské sady - vrchol DCCXLII
Letenské sady - vrchol DCCXLIII
Letenské sady - vrchol DCCXLIV
Letenské sady - vrchol DCCXLV
Letenské sady - vrchol DCCXLVI
Letenské sady - vrchol DCCXLVII
Letenské sady - vrchol DCCXLVIII
Letenské sady - vrchol DCCXLIX
Letenské sady - vrchol DCCL
Letenské sady - vrchol DCCLI
Letenské sady - vrchol DCCLII
Letenské sady - vrchol DCCLIII
Letenské sady - vrchol DCCLIV
Letenské sady - vrchol DCCLV
Letenské sady - vrchol DCCLVI
Letenské sady - vrchol DCCLVII
Letenské sady - vrchol DCCLVIII
Letenské sady - vrchol DCCLIX
Letenské sady - vrchol DCCLX
Letenské sady - vrchol DCCLXI
Letenské sady - vrchol DCCLXII
Letenské sady - vrchol DCCLXIII
Letenské sady - vrchol DCCLXIV
Letenské sady - vrchol DCCLXV
Letenské sady - vrchol DCCLXVI
Letenské sady - vrchol DCCLXVII
Letenské sady - vrchol DCCLXVIII
Letenské sady - vrchol DCCLXIX
Letenské sady - vrchol DCCLXX
Letenské sady - vrchol DCCLXXI
Letenské sady - vrchol DCCLXXII
Letenské sady - vrchol DCCLXXIII
Letenské sady - vrchol DCCLXXIV
Letenské sady - vrchol DCCLXXV
Letenské sady - vrchol DCCLXXVI
Letenské sady - vrchol DCCLXXVII
Letenské sady - vrchol DCCLXXVIII
Letenské sady - vrchol DCCLXXIX
Letenské sady - vrchol DCCLXXX
Letenské sady - vrchol DCCLXXXI
Letenské sady - vrchol DCCLXXXII
Letenské sady - vrchol DCCLXXXIII
Letenské sady - vrchol DCCLXXXIV
Letenské sady - vrchol DCCLXXXV
Letenské sady - vrchol DCCLXXXVI
Letenské sady - vrchol DCCLXXXVII
Letenské sady - vrchol DCCLXXXVIII
Letenské sady - vrchol DCCLXXXIX
Letenské sady - vrchol DCCXC
Letenské sady - vrchol DCCXCI
Letenské sady - vrchol DCCXCII
Letenské sady - vrchol DCCXCIII
Letenské sady - vrchol DCCXCIV
Letenské sady - vrchol DCCXCV
Letenské sady - vrchol DCCXCVI
Letenské sady - vrchol DCCXCVII
Letenské sady - vrchol DCCXCVIII
Letenské sady - vrchol DCCXCIX
Letenské sady - vrchol DCCC
Letenské sady - vrchol DCCCI
Letenské sady - vrchol DCCCII
Letenské sady - vrchol DCCCIII
Letenské sady - vrchol DCCCIV
Letenské sady - vrchol DCCCV
Letenské sady - vrchol DCCCVI
Letenské sady - vrchol DCCCVII
Letenské sady - vrchol DCCCVIII
Letenské sady - vrchol DCCCIX
Letenské sady - vrchol DCCCX
Letenské sady - vrchol DCCCXI
Letenské sady - vrchol DCCCXII
Letenské sady - vrchol DCCCXIII
Letenské sady - vrchol DCCCXIV
Letenské sady - vrchol DCCCXV
Letenské sady - vrchol DCCCXVI
Letenské sady - vrchol DCCCXVII
Letenské sady - vrchol DCCCXVIII
Letenské sady - vrchol DCCCXIX
Letenské sady - vrchol DCCCXX
Letenské sady - vrchol DCCCXXI
Letenské sady - vrchol DCCCXXII
Letenské sady - vrchol DCCCXXIII
Letenské sady - vrchol DCCCXXIV
Letenské sady - vrchol DCCCXXV
Letenské sady - vrchol DCCCXXVI
Letenské sady - vrchol DCCCXXVII
Letenské sady - vrchol DCCCXXVIII
Letenské sady - vrchol DCCCXXIX
Letenské sady - vrchol DCCCXXX
Letenské sady - vrchol DCCCXXXI
Letenské sady - vrchol DCCCXXXII
Letenské sady - vrchol DCCCXXXIII
Letenské sady - vrchol DCCCXXXIV
Letenské sady - vrchol DCCCXXXV
Letenské sady - vrchol DCCCXXXVI
Letenské sady - vrchol DCCCXXXVII
Letenské sady - vrchol DCCCXXXVIII
Letenské sady - vrchol DCCCXXXIX
Letenské sady - vrchol DCCCXL
Letenské sady - vrchol DCCCXLI
Letenské sady - vrchol DCCCXLII
Letenské sady - vrchol DCCCXLIII
Letenské sady - vrchol DCCCXLIV
Letenské sady - vrchol DCCCXLV
Letenské sady - vrchol DCCCXLVI
Letenské sady - vrchol DCCCXLVII
Letenské sady - vrchol DCCCXLVIII
Letenské sady - vrchol DCCCXLIX
Letenské sady - vrchol DCCCL
Letenské sady - vrchol DCCCLI
Letenské sady - vrchol DCCCLII
Letenské sady - vrchol DCCCLIII
Letenské sady - vrchol DCCCLIV
Letenské sady - vrchol DCCCLV
Letenské sady - vrchol DCCCLVI
Letenské sady - vrchol DCCCLVII
Letenské sady - vrchol DCCCLVIII
Letenské sady - vrchol DCCCLIX
Letenské sady - vrchol DCCCLX
Letenské sady - vrchol DCCCLXI
Letenské sady - vrchol DCCCLXII
Letenské sady - vrchol DCCCLXIII
Letenské sady - vrchol DCCCLXIV
Letenské sady - vrchol DCCCLXV
Letenské sady - vrchol DCCCLXVI
Letenské sady - vrchol DCCCLXVII
Letenské sady - vrchol DCCCLXVIII
Letenské sady - vrchol DCCCLXIX
Letenské sady - vrchol DCCCLXX
Letenské sady - vrchol DCCCLXXI
Letenské sady - vrchol DCCCLXXII
Letenské sady - vrchol DCCCLXXIII
Letenské sady - vrchol DCCCLXXIV
Letenské sady - vrchol DCCCLXXV
Letenské sady - vrchol DCCCLXXVI
Letenské sady - vrchol DCCCLXXVII
Letenské sady - vrchol DCCCLXXVIII
Letenské sady - vrchol DCCCLXXIX
Letenské sady - vrchol DCCCLXXX
Letenské sady - vrchol DCCCLXXXI
Letenské sady - vrchol DCCCLXXXII
Letenské sady - vrchol DCCCLXXXIII
Letenské sady - vrchol DCCCLXXXIV
Letenské sady - vrchol DCCCLXXXV
Letenské sady - vrchol DCCCLXXXVI
Letenské sady - vrchol DCCCLXXXVII
Letenské sady - vrchol DCCCLXXXVIII
Letenské sady - vrchol DCCCLXXXIX
Letenské sady - vrchol DCCCXC
Letenské sady - vrchol DCCCXCI
Letenské sady - vrchol DCCCXCII
Letenské sady - vrchol DCCCXCIII
Letenské sady -


Dukelských hrdinů
Veletržní
Strossmayerovo nám.
Milady Horákové
Jankovcova
Kamenická
Zenklova
Osadní
Bubenská
Dělnická
Veletržní
Strossmayerovo nám.
Dukelských hrdinů
HRELOŽKA VODOVODU
HRELOŽKA SILNOPROUDU
Dukelských hrdinů
HRELOŽKA VODOVODU
HRELOŽKA SILNOPROUDU
Dukelských hrdinů
Dukelských hrdinů
Dukelských hrdinů

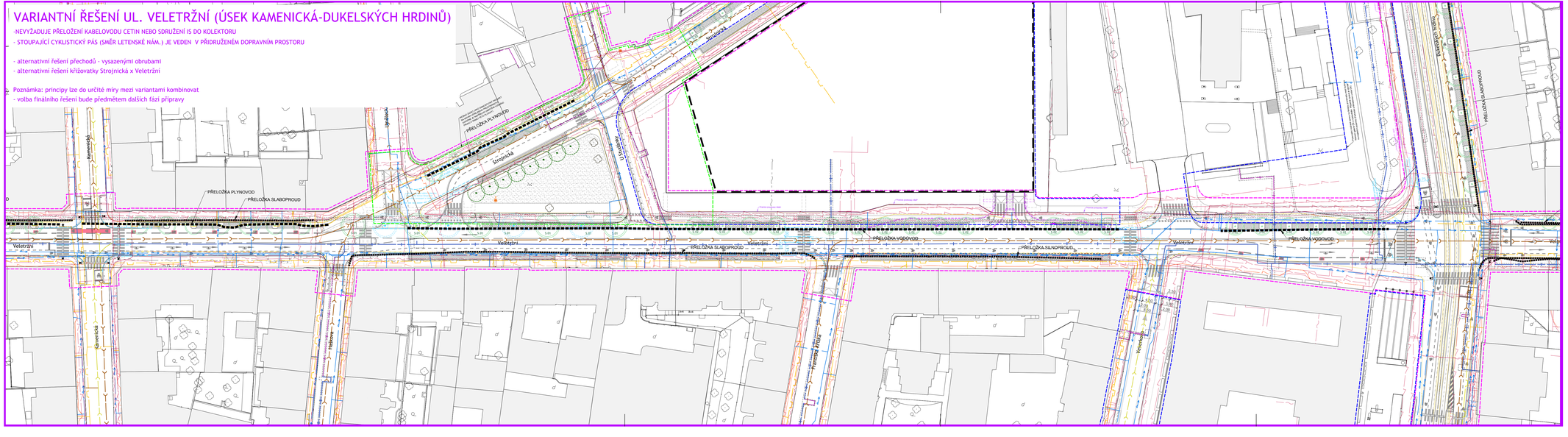

ALTERNATIVNÍ ŘEŠENÍ UL. VELETŘNÍ
V ÚSEKU KAMENICKÁ - DUK, HRDINŮ
VČ VYKOUŠENÍ OZOV
PŘELOŽKA SLABOPROUD
PŘELOŽKA KABELOVODU CETIN
KOLIZE VODOVOD 200R (bez výsadby stromů není přeložka možná)
PŘELOŽKA SLABOPROUD
PŘELOŽKA KABELOVODU CETIN
KOLIZE VODOVOD 200R (bez výsadby stromů není přeložka možná)
PŘELOŽKA SLABOPROUD
PŘELOŽKA SLABOPROUD
PŘELOŽKA PLYNOVOD
PŘELOŽKA SLABOPROUD (2x)
PŘELOŽKA SLABOPROUD (2x)
PŘELOŽKA SLABOPROUD (2x)
PŘELOŽKA SLABOPROUD (2x)
Veletržní
Veletržní
Veletržní

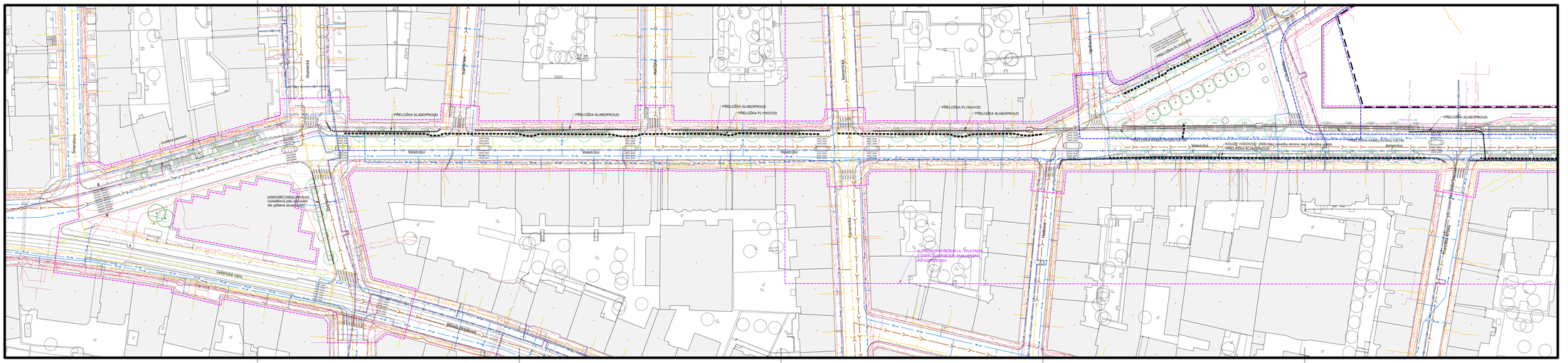
VARIANTNÍ ŘEŠENÍ UL. VELETRŽNÍ (ÚSEK KAMENICKÁ-DUKELSKÝCH HRDINŮ)

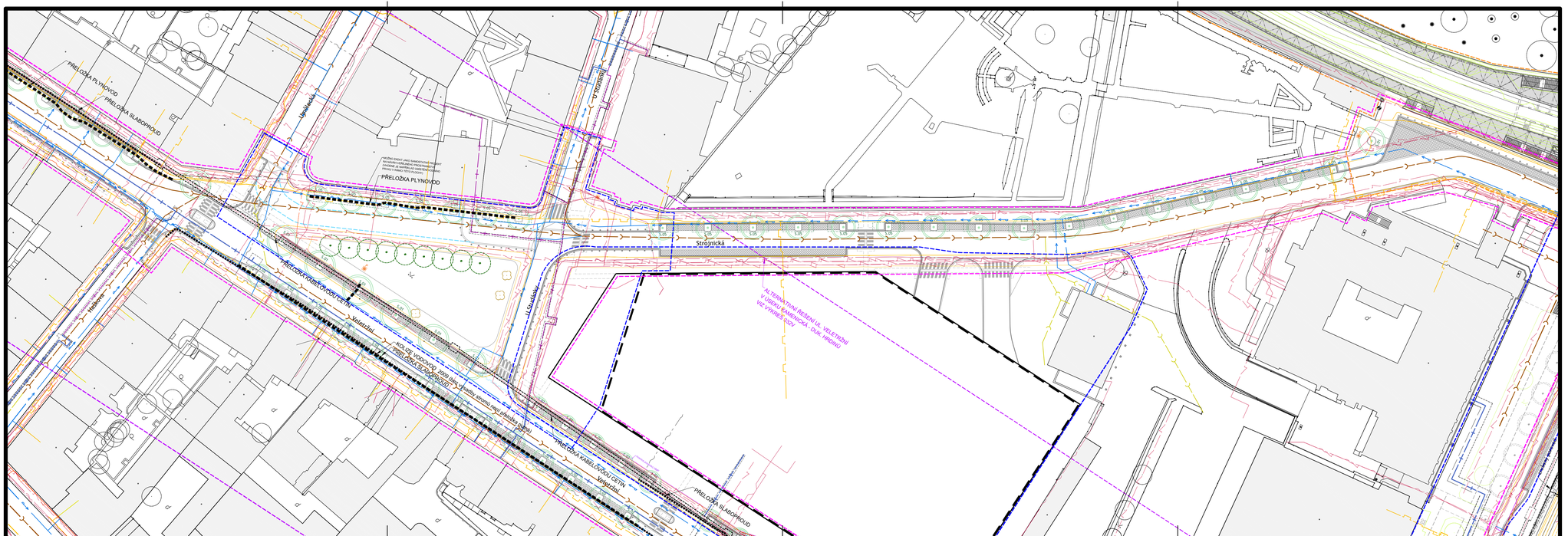
- NEVYŽADUJE PŘELOŽENÍ KABELOVODU CETIN NEBO SDRUŽENÍ IS DO KOLEKTORU
- STOUPAJÍCÍ CYKLISTICKÝ PÁS (SMĚR LETENSKÉ NÁM.) JE VEDEN V PŘIDRUŽENÉM DOPRAVNÍM PROSTORU

- alternativní řešení přechodů - vysazenými obrubami
- alternativní řešení křižovatky Strojnická x Veletržní

Poznámka: principy lze do určité míry mezi variantami kombinovat
- volba finálního řešení bude předmětem dalších fází přípravy


Strojnická
Veletržní
Kamenická
Upolínová
Hedvábná
Generála Píky
Veletržní II
Veletržní III
Veletržní IV
Veletržní V
Veletržní VI
Veletržní VII
Veletržní VIII
Veletržní IX
Veletržní X
Veletržní XI
Veletržní XII
Veletržní XIII
Veletržní XIV
Veletržní XV
Veletržní XVI
Veletržní XVII
Veletržní XVIII
Veletržní XIX
Veletržní XX
Veletržní XXI
Veletržní XXII
Veletržní XXIII
Veletržní XXIV
Veletržní XXV
Veletržní XXVI
Veletržní XXVII
Veletržní XXVIII
Veletržní XXIX
Veletržní XXX
Veletržní XXXI
Veletržní XXXII
Veletržní XXXIII
Veletržní XXXIV
Veletržní XXXV
Veletržní XXXVI
Veletržní XXXVII
Veletržní XXXVIII
Veletržní XXXIX
Veletržní XL
Veletržní XLI
Veletržní XLII
Veletržní XLIII
Veletržní XLIV
Veletržní XLV
Veletržní XLVI
Veletržní XLVII
Veletržní XLVIII
Veletržní XLIX
Veletržní L
Veletržní LI
Veletržní LII
Veletržní LIII
Veletržní LIV
Veletržní LV
Veletržní LVI
Veletržní LVII
Veletržní LVIII
Veletržní LIX
Veletržní LX
Veletržní LXI
Veletržní LXII
Veletržní LXIII
Veletržní LXIV
Veletržní LXV
Veletržní LXVI
Veletržní LXVII
Veletržní LXVIII
Veletržní LXIX
Veletržní LXX
Veletržní LXXI
Veletržní LXXII
Veletržní LXXIII
Veletržní LXXIV
Veletržní LXXV
Veletržní LXXVI
Veletržní LXXVII
Veletržní LXXVIII
Veletržní LXXIX
Veletržní LXXX
Veletržní LXXXI
Veletržní LXXXII
Veletržní LXXXIII
Veletržní LXXXIV
Veletržní LXXXV
Veletržní LXXXVI
Veletržní LXXXVII
Veletržní LXXXVIII
Veletržní LXXXIX
Veletržní XC
Veletržní XCI
Veletržní XCII
Veletržní XCIII
Veletržní XCIV
Veletržní XCV
Veletržní XCVI
Veletržní XCVII
Veletržní XCVIII
Veletržní XCIX
Veletržní C
Veletržní CI
Veletržní CII
Veletržní CIII
Veletržní CIV
Veletržní CV
Veletržní CVI
Veletržní CVII
Veletržní CVIII
Veletržní CIX
Veletržní CX
Veletržní CXI
Veletržní CXII
Veletržní CXIII
Veletržní CXIV
Veletržní CXV
Veletržní CXVI
Veletržní CXVII
Veletržní CXVIII
Veletržní CXIX
Veletržní CXX
Veletržní CXXI
Veletržní CXXII
Veletržní CXXIII
Veletržní CXXIV
Veletržní CXXV
Veletržní CXXVI
Veletržní CXXVII
Veletržní CXXVIII
Veletržní CXXIX
Veletržní CXXX
Veletržní CXXXI
Veletržní CXXXII
Veletržní CXXXIII
Veletržní CXXXIV
Veletržní CXXXV
Veletržní CXXXVI
Veletržní CXXXVII
Veletržní CXXXVIII
Veletržní CXXXIX
Veletržní CXL
Veletržní CXLI
Veletržní CXLII
Veletržní CXLIII
Veletržní CXLIV
Veletržní CXLV
Veletržní CXLVI
Veletržní CXLVII
Veletržní CXLVIII
Veletržní CXLIX
Veletržní CL
Veletržní CLI
Veletržní CLII
Veletržní CLIII
Veletržní CLIV
Veletržní CLV
Veletržní CLVI
Veletržní CLVII
Veletržní CLVIII
Veletržní CLIX
Veletržní CLX
Veletržní CLXI
Veletržní CLXII
Veletržní CLXIII
Veletržní CLXIV
Veletržní CLXV
Veletržní CLXVI
Veletržní CLXVII
Veletržní CLXVIII
Veletržní CLXIX
Veletržní CLXX
Veletržní CLXXI
Veletržní CLXXII
Veletržní CLXXIII
Veletržní CLXXIV
Veletržní CLXXV
Veletržní CLXXVI
Veletržní CLXXVII
Veletržní CLXXVIII
Veletržní CLXXIX
Veletržní CLXXX
Veletržní CLXXXI
Veletržní CLXXXII
Veletržní CLXXXIII
Veletržní CLXXXIV
Veletržní CLXXXV
Veletržní CLXXXVI
Veletržní CLXXXVII
Veletržní CLXXXVIII
Veletržní CLXXXIX
Veletržní CXC
Veletržní CXCI
Veletržní CXCII
Veletržní CXCIII
Veletržní CXCIV
Veletržní CXCV
Veletržní CXCVI
Veletržní CXCVII
Veletržní CXCVIII
Veletržní CXCIX
Veletržní CC
Veletržní CCI
Veletržní CCII
Veletržní CCIII
Veletržní CCIV
Veletržní CCV
Veletržní CCVI
Veletržní CCVII
Veletržní CCVIII
Veletržní CCIX
Veletržní CCX
Veletržní CCXI
Veletržní CCXII
Veletržní CCXIII
Veletržní CCXIV
Veletržní CCXV
Veletržní CCXVI
Veletržní CCXVII
Veletržní CCXVIII
Veletržní CCXIX
Veletržní CCXX
Veletržní CCXXI
Veletržní CCXXII
Veletržní CCXXIII
Veletržní CCXXIV
Veletržní CCXXV
Veletržní CCXXVI
Veletržní CCXXVII
Veletržní CCXXVIII
Veletržní CCXXIX
Veletržní CCXXX
Veletržní CCXXXI
Veletržní CCXXXII
Veletržní CCXXXIII
Veletržní CCXXXIV
Veletržní CCXXXV
Veletržní CCXXXVI
Veletržní CCXXXVII
Veletržní CCXXXVIII
Veletržní CCXXXIX
Veletržní CCXL
Veletržní CCXLI
Veletržní CCXLII
Veletržní CCXLIII
Veletržní CCXLIV
Veletržní CCXLV
Veletržní CCXLVI
Veletržní CCXLVII
Veletržní CCXLVIII
Veletržní CCXLIX
Veletržní CCL
Veletržní CCLI
Veletržní CCLII
Veletržní CCLIII
Veletržní CCLIV
Veletržní CCLV
Veletržní CCLVI
Veletržní CCLVII
Veletržní CCLVIII
Veletržní CCLIX
Veletržní CCLX
Veletržní CCLXI
Veletržní CCLXII
Veletržní CCLXIII
Veletržní CCLXIV
Veletržní CCLXV
Veletržní CCLXVI
Veletržní CCLXVII
Veletržní CCLXVIII
Veletržní CCLXIX
Veletržní CCLXX
Veletržní CCLXXI
Veletržní CCLXXII
Veletržní CCLXXIII
Veletržní CCLXXIV
Veletržní CCLXXV
Veletržní CCLXXVI
Veletržní CCLXXVII
Veletržní CCLXXVIII
Veletržní CCLXXIX
Veletržní CCLXXX
Veletržní CCLXXXI
Veletržní CCLXXXII
Veletržní CCLXXXIII
Veletržní CCLXXXIV
Veletržní CCLXXXV
Veletržní CCLXXXVI
Veletržní CCLXXXVII
Veletržní CCLXXXVIII
Veletržní CCLXXXIX
Veletržní CCXC
Veletržní CCXCI
Veletržní CCXCII
Veletržní CCXCIII
Veletržní CCXCIV
Veletržní CCXCV
Veletržní CCXCVI
Veletržní CCXCVII
Veletržní CCXCVIII
Veletržní CCXCIX
Veletržní CCC
Veletržní CCCI
Veletržní CCCII
Veletržní CCCIII
Veletržní CCCIV
Veletržní CCCV
Veletržní CCCVI
Veletržní CCCVII
Veletržní CCCVIII
Veletržní CCCIX
Veletržní CCCX
Veletržní CCCXI
Veletržní CCCXII
Veletržní CCCXIII
Veletržní CCCXIV
Veletržní CCCXV
Veletržní CCCXVI
Veletržní CCCXVII
Veletržní CCCXVIII
Veletržní CCCXIX
Veletržní CCCXX
Veletržní CCCXXI
Veletržní CCCXXII
Veletržní CCCXXIII
Veletržní CCCXXIV
Veletržní CCCXXV
Veletržní CCCXXVI
Veletržní CCCXXVII
Veletržní CCCXXVIII
Veletržní CCCXXIX
Veletržní CCCXXX
Veletržní CCCXXXI
Veletržní CCCXXXII
Veletržní CCCXXXIII
Veletržní CCCXXXIV
Veletržní CCCXXXV
Veletržní CCCXXXVI
Veletržní CCCXXXVII
Veletržní CCCXXXVIII
Veletržní CCCXXXIX
Veletržní CCCXL
Veletržní CCCXLI
Veletržní CCCXLII
Veletržní CCCXLIII
Veletržní CCCXLIV
Veletržní CCCXLV
Veletržní CCCXLVI
Veletržní CCCXLVII
Veletržní CCCXLVIII
Veletržní CCCXLIX
Veletržní CCCL
Veletržní CCCLI
Veletržní CCCLII
Veletržní CCCLIII
Veletržní CCCLIV
Veletržní CCCLV
Veletržní CCCLVI
Veletržní CCCLVII
Veletržní CCCLVIII
Veletržní CCCLIX
Veletržní CCCLX
Veletržní CCCLXI
Veletržní CCCLXII
Veletržní CCCLXIII
Veletržní CCCLXIV
Veletržní CCCLXV
Veletržní CCCLXVI
Veletržní CCCLXVII
Veletržní CCCLXVIII
Veletržní CCCLXIX
Veletržní CCCLXX
Veletržní CCCLXXI
Veletržní CCCLXXII
Veletržní CCCLXXIII
Veletržní CCCLXXIV
Veletržní CCCLXXV
Veletržní CCCLXXVI
Veletržní CCCLXXVII
Veletržní CCCLXXVIII
Veletržní CCCLXXIX
Veletržní CCCLXXX
Veletržní CCCLXXXI
Veletržní CCCLXXXII
Veletržní CCCLXXXIII
Veletržní CCCLXXXIV
Veletržní CCCLXXXV
Veletržní CCCLXXXVI
Veletržní CCCLXXXVII
Veletržní CCCLXXXVIII
Veletržní CCCLXXXIX
Veletržní CCCXC
Veletržní CCCXCI
Veletržní CCCXCII
Veletržní CCCXCIII
Veletržní CCCXCIV
Veletržní CCCXCV
Veletržní CCCXCVI
Veletržní CCCXCVII
Veletržní CCCXCVIII
Veletržní CCCXCIX
Veletržní CD
Veletržní CDI
Veletržní CDII
Veletržní CDIII
Veletržní CDIV
Veletržní CDV
Veletržní CDVI
Veletržní CDVII
Veletržní CDVIII
Veletržní CDIX
Veletržní CDX
Veletržní CDXI
Veletržní CDXII
Veletržní CDXIII
Veletržní CDXIV
Veletržní CDXV
Veletržní CDXVI
Veletržní CDXVII
Veletržní CDXVIII
Veletržní CDXIX
Veletržní CDXX
Veletržní CDXXI
Veletržní CDXXII
Veletržní CDXXIII
Veletržní CDXXIV
Veletržní CDXXV
Veletržní CDXXVI
Veletržní CDXXVII
Veletržní CDXXVIII
Veletržní CDXXIX
Veletržní CDXXX
Veletržní CDXXXI
Veletržní CDXXXII
Veletržní CDXXXIII
Veletržní CDXXXIV
Veletržní CDXXXV
Veletržní CDXXXVI
Veletržní CDXXXVII
Veletržní CDXXXVIII
Veletržní CDXXXIX
Veletržní CDXL
Veletržní CDXLI
Veletržní CDXLII
Veletržní CDXLIII
Veletržní CDXLIV
Veletržní CDXLV
Veletržní CDXLVI
Veletržní CDXLVII
Veletržní CDXLVIII
Veletržní CDXLIX
Veletržní CDL
Veletržní CDLI
Veletržní CDLII
Veletržní CDLIII
Veletržní CDLIV
Veletržní CDLV
Veletržní CDLVI
Veletržní CDLVII
Veletržní CDLVIII
Veletržní CDLIX
Veletržní CDLX
Veletržní CDLXI
Veletržní CDLXII
Veletržní CDLXIII
Veletržní CDLXIV
Veletržní CDLXV
Veletržní CDLXVI
Veletržní CDLXVII
Veletržní CDLXVIII
Veletržní CDLXIX
Veletržní CDLXX
Veletržní CDLXXI
Veletržní CDLXXII
Veletržní CDLXXIII
Veletržní CDLXXIV
Veletržní CDLXXV
Veletržní CDLXXVI
Veletržní CDLXXVII
Veletržní CDLXXVIII
Veletržní CDLXXIX
Veletržní CDLXXX
Veletržní CDLXXXI
Veletržní CDLXXXII
Veletržní CDLXXXIII
Veletržní CDLXXXIV
Veletržní CDLXXXV
Veletržní CDLXXXVI
Veletržní CDLXXXVII
Veletržní CDLXXXVIII
Veletržní CDLXXXIX
Veletržní CDXC
Veletržní CDXCI
Veletržní CDXCII
Veletržní CDXCIII
Veletržní CDXCIV
Veletržní CDXCV
Veletržní CDXCVI
Veletržní CDXCVII
Veletržní CDXCVIII
Veletržní CDXCIX
Veletržní D
Veletržní DI
Veletržní DII
Veletržní DIII
Veletržní DIV
Veletržní DV
Veletržní DVI
Veletržní DVII
Veletržní DVIII
Veletržní DIX
Veletržní DX
Veletržní DXI
Veletržní DXII
Veletržní DXIII
Veletržní DXIV
Veletržní DXV
Veletržní DXVI
Veletržní DXVII
Veletržní DXVIII
Veletržní DXIX
Veletržní DXX
Veletržní DXXI
Veletržní DXXII
Veletržní DXXIII
Veletržní DXXIV
Veletržní DXXV
Veletržní DXXVI
Veletržní DXXVII
Veletržní DXXVIII
Veletržní DXXIX
Veletržní DXXX
Veletržní DXXXI
Veletržní DXXXII
Veletržní DXXXIII
Veletržní DXXXIV
Veletržní DXXXV
Veletržní DXXXVI
Veletržní DXXXVII
Veletržní DXXXVIII
Veletržní DXXXIX
Veletržní DXL
Veletržní DXLI
Veletržní DXLII
Veletržní DXLIII
Veletržní DXLIV
Veletržní DXLV
Veletržní DXLVI
Veletržní DXLVII
Veletržní DXLVIII
Veletržní DXLIX
Veletržní DL
Veletržní DLI
Veletržní DLII
Veletržní DLIII
Veletržní DLIV
Veletržní DLV
Veletržní DLVI
Veletržní DLVII
Veletržní DLVIII
Veletržní DLIX
Veletržní DLX
Veletržní DLXI
Veletržní DLXII
Veletržní DLXIII
Veletržní DLXIV
Veletržní DLXV
Veletržní DLXVI
Veletržní DLXVII
Veletržní DLXVIII
Veletržní DLXIX
Veletržní DLXX
Veletržní DLXXI
Veletržní DLXXII
Veletržní DLXXIII
Veletržní DLXXIV
Veletržní DLXXV
Veletržní DLXXVI
Veletržní DLXXVII
Veletržní DLXXVIII
Veletržní DLXXIX
Veletržní DLXXX
Veletržní DLXXXI
Veletržní DLXXXII
Veletržní DLXXXIII
Veletržní DLXXXIV
Veletržní DLXXXV
Veletržní DLXXXVI
Veletržní DLXXXVII
Veletržní DLXXXVIII
Veletržní DLXXXIX
Veletržní DXC
Veletržní DXCI
Veletržní DXCII
Veletržní DXCIII
Veletržní DXCIV
Veletržní DXCV
Veletržní DXCVI
Veletržní DXCVII
Veletržní DXCVIII
Veletržní DXCIX
Veletržní DC
Veletržní DCI
Veletržní DCII
Veletržní DCIII
Veletržní DCIV
Veletržní DCV
Veletržní DCVI
Veletržní DCVII
Veletržní DCVIII
Veletržní DCIX
Veletržní DCX
Veletržní DCXI
Veletržní DCXII
Veletržní DCXIII
Veletržní DCXIV
Veletržní DCXV
Veletržní DCXVI
Veletržní DCXVII
Veletržní DCXVIII
Veletržní DCXIX
Veletržní DCXX
Veletržní DCXXI
Veletržní DCXXII
Veletržní DCXXIII
Veletržní DCXXIV
Veletržní DCXXV
Veletržní DCXXVI
Veletržní DCXXVII
Veletržní DCXXVIII
Veletržní DCXXIX
Veletržní DCXXX
Veletržní DCXXXI
Veletržní DCXXXII
Veletržní DCXXXIII
Veletržní DCXXXIV
Veletržní DCXXXV
Veletržní DCXXXVI
Veletržní DCXXXVII
Veletržní DCXXXVIII
Veletržní DCXXXIX
Veletržní DCXL
Veletržní DCXLI
Veletržní DCXLII
Veletržní DCXLIII
Veletržní DCXLIV
Veletržní DCXLV
Veletržní DCXLVI
Veletržní DCXLVII
Veletržní DCXLVIII
Veletržní DCXLIX
Veletržní DCL
Veletržní DCLI
Veletržní DCLII
Veletržní DCLIII
Veletržní DCLIV
Veletržní DCLV
Veletržní DCLVI
Veletržní DCLVII
Veletržní DCLVIII
Veletržní DCLIX
Veletržní DCLX
Veletržní DCLXI
Veletržní DCLXII
Veletržní DCLXIII
Veletržní DCLXIV
Veletržní DCLXV
Veletržní DCLXVI
Veletržní DCLXVII
Veletržní DCLXVIII
Veletržní DCLXIX
Veletržní DCLXX
Veletržní DCLXXI
Veletržní DCLXXII
Veletržní DCLXXIII
Veletržní DCLXXIV
Veletržní DCLXXV
Veletržní DCLXXVI
Veletržní DCLXXVII
Veletržní DCLXXVIII
Veletržní DCLXXIX
Veletržní DCLXXX
Veletržní DCLXXXI
Veletržní DCLXXXII
Veletržní DCLXXXIII
Veletržní DCLXXXIV
Veletržní DCLXXXV
Veletržní DCLXXXVI
Veletržní DCLXXXVII
Veletržní DCLXXXVIII
Veletržní DCLXXXIX
Veletržní DCXC
Veletržní DCXCI
Veletržní DCXCII
Veletržní DCXCIII
Veletržní DCXCIV
Veletržní DCXCV
Veletržní DCXCVI
Veletržní DCXCVII
Veletržní DCXCVIII
Veletržní DCXCIX
Veletržní DCC
Veletržní DCCI
Veletržní DCCII
Veletržní DCCIII
Veletržní DCCIV
Veletržní DCCV
Veletržní DCCVI
Veletržní DCCVII
Veletržní DCCVIII
Veletržní DCCIX
Veletržní DCCX
Veletržní DCCXI
Veletržní DCCXII
Veletržní DCCXIII
Veletržní DCCXIV
Veletržní DCCXV
Veletržní DCCXVI
Veletržní DCCXVII
Veletržní DCCXVIII
Veletržní DCCXIX
Veletržní DCCXX
Veletržní DCCXXI
Veletržní DCCXXII
Veletržní DCCXXIII
Veletržní DCCXXIV
Veletržní DCCXXV
Veletržní DCCXXVI
Veletržní DCCXXVII
Veletržní DCCXXVIII
Veletržní DCCXXIX
Veletržní DCCXXX
Veletržní DCCXXXI
Veletržní DCCXXXII
Veletržní DCCXXXIII
Veletržní DCCXXXIV
Veletržní DCCXXXV
Veletržní DCCXXXVI
Veletržní DCCXXXVII
Veletržní DCCXXXVIII
Veletržní DCCXXXIX
Veletržní DCCXL
Veletržní DCCXLI
Veletržní DCCXLII
Veletržní DCCXLIII
Veletržní DCCXLIV
Veletržní DCCXLV
Veletržní DCCXLVI
Veletržní DCCXLVII
Veletržní DCCXLVIII
Veletržní DCCXLIX
Veletržní DCCL
Veletržní DCCLI
Veletržní DCCLII
Veletržní DCCLIII
Veletržní DCCLIV
Veletržní DCCLV
Veletržní DCCLVI
Veletržní DCCLVII
Veletržní DCCLVIII
Veletržní DCCLIX
Veletržní DCCLX
Veletržní DCCLXI
Veletržní DCCLXII
Veletržní DCCLXIII
Veletržní DCCLXIV
Veletržní DCCLXV
Veletržní DCCLXVI
Veletržní DCCLXVII
Veletržní DCCLXVIII
Veletržní DCCLXIX
Veletržní DCCLXX
Veletržní DCCLXXI
Veletržní DCCLXXII
Veletržní DCCLXXIII
Veletržní DCCLXXIV
Veletržní DCCLXXV
Veletržní DCCLXXVI
Veletržní DCCLXXVII
Veletržní DCCLXXVIII
Veletržní DCCLXXIX
Veletržní DCCLXXX
Veletržní DCCLXXXI
Veletržní DCCLXXXII
Veletržní DCCLXXXIII
Veletržní DCCLXXXIV
Veletržní DCCLXXXV
Veletržní DCCLXXXVI
Veletržní DCCLXXXVII
Veletržní DCCLXXXVIII
Veletržní DCCLXXXIX
Veletržní DCCXC
Veletržní DCCXCI
Veletržní DCCXCII
Veletržní DCCXCIII
Veletržní DCCXCIV
Veletržní DCCXCV
Veletržní DCCXCVI
Veletržní DCCXCVII
Veletržní DCCXCVIII
Veletržní DCCXCIX
Veletržní DCCC
Veletržní DCCCI
Veletržní DCCCII
Veletržní DCCCIII
Veletržní DCCCIV
Veletržní DCCCV
Veletržní DCCCVI
Veletržní DCCCVII
Veletržní DCCCVIII
Veletržní DCCCIX
Veletržní DCCCX
Veletržní DCCCXI
Veletržní DCCCXII
Veletržní DCCCXIII
Veletržní DCCCXIV
Veletržní DCCCXV
Veletržní DCCCXVI
Veletržní DCCCXVII
Veletržní DCCCXVIII
Veletržní DCCCXIX
Veletržní DCCCXX
Veletržní DCCCXXI
Veletržní DCCCXXII
Veletržní DCCCXXIII
Veletržní DCCCXXIV
Veletržní DCCCXXV
Veletržní DCCCXXVI
Veletržní DCCCXXVII
Veletržní DCCCXXVIII
Veletržní DCCCXXIX
Veletržní DCCCXXX
Veletržní DCCCXXXI
Veletržní DCCCXXXII
Veletržní DCCCXXXIII
Veletržní DCCCXXXIV
Veletržní DCCCXXXV
Veletržní DCCCXXXVI
Veletržní DCCCXXXVII
Veletržní DCCCXXXVIII
Veletržní DCCCXXXIX
Veletržní DCCCXL
Veletržní DCCCXLI
Veletržní DCCCXLII
Veletržní DCCCXLIII
Veletržní DCCCXLIV
Veletržní DCCCXLV
Veletržní DCCCXLVI
Veletržní DCCCXLVII
Veletržní DCCCXLVIII
Veletržní DCCCXLIX
Veletržní DCCCL
Veletržní DCCCLI
Veletržní DCCCLII
Veletržní DCCCLIII
Veletržní DCCCLIV
Veletržní DCCCLV
Veletržní DCCCLVI
Veletržní DCCCLVII
Veletržní DCCCLVIII
Veletržní DCCCLIX
Veletržní DCCCLX
Veletržní DCCCLXI
Veletržní DCCCLXII
Veletržní DCCCLXIII
Veletržní DCCCLXIV
Veletržní DCCCLXV
Veletržní DCCCLXVI
Veletržní DCCCLXVII
Veletržní DCCCLXVIII
Veletržní DCCCLXIX
Veletržní DCCCLXX
Veletržní DCCCLXXI
Veletržní DCCCLXXII
Veletržní DCCCLXXIII
Veletržní DCCCLXXIV
Veletržní DCCCLXXV
Veletržní DCCCLXXVI
Veletržní DCCCLXXVII
Veletržní DCCCLXXVIII
Veletržní DCCCLXXIX
Veletržní DCCCLXXX
Veletržní DCCCLXXXI
Veletržní DCCCLXXXII
Veletržní DCCCLXXXIII
Veletržní DCCCLXXXIV
Veletržní DCCCLXXXV
Veletržní DCCCLXXXVI
Veletržní DCCCLXXXVII
Veletržní DCCCLXXXVIII
Veletržní DCCCLXXXIX
Veletržní DCCCXC
Veletržní DCCCXCI
Veletržní DCCCXCII
Veletržní DCCCXCIII
Veletržní DCCCXCIV
Veletržní DCCCXCV
Veletržní DCCCXCVI
Veletržní DCCCXCVII
Veletržní DCCCXCVIII
Veletržní DCCCXCIX
Veletržní DCCCC
Veletržní DCCCCI
Veletržní DCCCCII
Veletržní DCCCCIII
Veletržní DCCCCIV
Veletržní DCCCCV
Veletržní DCCCCVI
Veletržní DCCCCVII
Veletržní DCCCCVIII
Veletržní DCCCCIX
Veletržní DCCCCX
Veletržní DCCCCXI
Veletržní DCCCCXII
Veletržní DCCCCXIII
Veletržní DCCCCXIV
Veletržní DCCCCXV
Veletržní DCCCCXVI
Veletržní DCCCCXVII
Veletržní DCCCCXVIII
Veletržní DCCCCXIX
Veletržní DCCCCXX
Veletržní DCCCCXXI
Veletržní DCCCCXXII
Veletržní DCCCCXXIII
Veletržní DCCCCXXIV
Veletržní DCCCCXXV
Veletržní DCCCCXXVI
Veletržní DCCCCXXVII
Veletržní DCCCCXXVIII
Veletržní DCCCCXXIX
Veletržní DCCCCXXX
Veletržní DCCCCXXXI
Veletržní DCCCCXXXII
Veletržní DCCCCXXXIII
Veletržní DCCCCXXXIV
Veletržní DCCCCXXXV
Veletržní DCCCCXXXVI
Veletržní DCCCCXXXVII
Veletržní DCCCCXXXVIII
Veletržní DCCCCXXXIX
Veletržní DCCCCXL
Veletržní DCCCCXLI
Veletržní DCCCCXLII
Veletržní DCCCCXLIII
Veletržní DCCCCXLIV
Veletržní DCCCCXLV
Veletržní DCCCCXLVI
Veletržní DCCCCXLVII
Veletržní DCCCCXLVIII
Veletržní DCCCCXLIX
Veletržní DCCCCL
Veletržní DCCCCLI
Veletržní DCCCCLII
Veletržní DCCCCLIII
Veletržní DCCCCLIV
Veletržní DCCCCLV
Veletržní DCCCCLVI
Veletržní DCCCCLVII
Veletržní DCCCCLVIII
Veletržní DCCCCLIX
Veletržní DCCCCLX
Veletržní DCCCCLXI
Veletržní DCCCCLXII
Veletržní DCCCCLXIII
Veletržní DCCCCLXIV
Veletržní DCCCCLXV
Veletržní DCCCCLXVI
Veletržní DCCCCLXVII
Veletržní DCCCCLXVIII
Veletržní DCCCCLXIX
Veletržní DCCCCLXX
Veletržní DCCCCLXXI
Veletržní DCCCCLXXII
Veletržní DCCCCLXXIII
Veletržní DCCCCLXXIV
Veletržní DCCCCLXXV
Veletržní DCCCCLXXVI
Veletržní DCCCCLXXVII
Veletržní DCCCCLXXVIII
Veletržní DCCCCLXXIX
Veletržní DCCCCLXXX
Veletržní DCCCCLXXXI
Veletržní DCCCCLXXXII
Veletržní DCCCCLXXXIII
Veletržní DCCCCLXXXIV
Veletržní DCCCCLXXXV
Veletržní DCCCCLXXXVI
Veletržní DCCCCLXXXVII
Veletržní DCCCCLXXXVIII
Veletržní DCCCCLXXXIX
Veletržní DCCCCXC
Veletržní DCCCCXCI
Veletržní DCCCCXCII
Veletržní DCCCCXCIII
Veletržní DCCCCXCIV
Veletržní DCCCCXCV
Veletržní DCCCCXCVI
Veletržní DCCCCXCVII
Veletržní DCCCCXCVIII
Veletržní DCCCCXCIX
Veletržní DCCCCC
Veletržní DCCCCCI
Veletržní DCCCCCII
Veletržní DCCCCCIII
Veletržní DCCCCCIV
Veletržní DCCCCCV
Veletržní DCCCCCVI
Veletržní DCCCCCVII
Veletržní DCCCCCVIII
Veletržní DCCCCCIX
Veletržní DCCCCCX
Veletržní DCCCCCXI
Veletržní DCCCCCXII
Veletržní DCCCCCXIII
Veletržní DCCCCCXIV
Veletržní DCCCCCXV
Veletržní DCCCCCXVI
Veletržní DCCCCCXVII
Veletržní DCCCCCXVIII
Veletržní DCCCCCXIX
Veletržní DCCCCCXX
Veletržní DCCCCCXXI
Veletržní DCCCCCXXII
Veletržní DCCCCCXXIII
Veletržní DCCCCCXXIV
Veletržní DCCCCCXXV
Veletržní DCCCCCXXVI
Veletržní DCCCCCXXVII
Veletržní DCCCCCXXVIII
Veletržní DCCCCCXXIX
Veletržní DCCCCCXXX
Veletržní DCCCCCXXXI
Veletržní DCCCCCXXXII
Veletržní DCCCCCXXXIII
Veletržní DCCCCCXXXIV
Veletržní DCCCCCXXXV
Veletržní DCCCCCXXXVI
Veletržní DCCCCCXXXVII
Veletržní DCCCCCXXXVIII
Veletržní DCCCCCXXXIX
Veletržní DCCCCCXL
Veletržní DCCCCCXLI
Veletržní DCCCCCXLII
Veletržní DCCCCCXLIII
Veletržní DCCCCCXLIV
Veletržní DCCCCCXLV
Veletržní DCCCCCXLVI
Veletržní DCCCCCXLVII
Veletržní DCCCCCXLVIII
Veletržní DCCCCCXLIX
Veletržní DCCCCCL
Veletržní DCCCCCLI
Veletržní DCCCCCLII
Veletržní DCCCCCLIII
Veletržní DCCCCCLIV
Veletržní DCCCCCLV
Veletržní DCCCCCLVI
Veletržní DCCCCCLVII
Veletržní DCCCCCLVIII
Veletržní DCCCCCLIX
Veletržní DCCCCCLX
Veletržní DCCCCCLXI
Veletržní DCCCCCLXII
Veletržní DCCCCCLXIII
Veletržní DCCCCCLXIV
Veletržní DCCCCCLXV
Veletržní DCCCCCLXVI
Veletržní DCCCCCLXVII
Veletržní DCCCCCLXVIII
Veletržní DCCCCCLXIX
Veletržní DCCCCCLXX
Veletržní DCCCCCLXXI
Veletržní DCCCCCLXXII
Veletržní DCCCCCLXXIII
Veletržní DCCCCCLXXIV
Veletržní DCCCCCLXXV
Veletržní DCCCCCLXXVI
Veletržní DCCCCCLXXVII
Veletržní DCCCCCLXXVIII
Veletržní DCCCCCLXXIX
Veletržní DCCCCCLXXX
Veletržní DCCCCCLXXXI
Veletržní DCCCCCLXXXII
Veletržní DCCCCCLXXXIII
Veletržní DCCCCCLXXXIV
Veletržní DCCCCCLXXXV
Veletržní DCCCCCLXXXVI
Veletržní DCCCCCLXXXVII
Veletržní DCCCCCLXXXVIII
Veletržní DCCCCCLXXXIX
Veletržní DCCCCCXC
Veletržní DCCCCCXCI
Veletržní DCCCCCXCII
Veletržní DCCCCCXCIII
Veletržní DCCCCCXCIV
Veletržní DCCCCCXCV
Veletržní DCCCCCXCVI
Veletržní DCCCCCXCVII
Veletržní DCCCCCXCVIII
Veletržní DCCCCCXCIX
Veletržní DCCCCCC
Veletržní DCCCCCCI
Veletržní DCCCCCCII
Veletržní DCCCCCCIII
Veletržní DCCCCCCIV
Veletržní DCCCCCCV
Veletržní DCCCCCCVI
Veletržní DCCCCCCVII
Veletržní DCCCCCCVIII
Veletržní DCCCCCCIX
Veletržní DCCCCCCX
Veletržní DCCCCCCXI
Veletržní DCCCCCCXII
Veletržní DCCCCCCXIII
Veletržní DCCCCCCXIV
Veletržní DCCCCCCXV
Veletržní DCCCCCCXVI
Veletržní DCCCCCCXVII
Veletržní DCCCCCCXVIII
Veletržní DCCCCCCXIX
Veletržní DCCCCCCXX
Veletržní DCCCCCCXXI
Veletržní DCCCCCCXXII
Veletržní DCCCCCCXXIII
Veletržní DCCCCCCXXIV
Veletržní DCCCCCCXXV
Veletržní DCCCCCCXXVI
Veletržní DCCCCCCXXVII
Veletržní DCCCCCCXXVIII
Veletržní DCCCCCCXXIX
Veletržní DCCCCCCXXX
Veletržní DCCCCCCXXXI
Veletržní DCCCCCCXXXII
Veletržní DCCCCCCXXXIII
Veletržní DCCCCCCXXXIV
Veletržní DCCCCCCXXXV
Veletržní DCCCCCCXXXVI
Veletržní DCCCCCCXXXVII
Veletržní DCCCCCCXXXVIII
Veletržní DCCCCCCXXXIX
Veletržní DCCCCCCXL
Veletržní DCCCCCCXLI
Veletržní DCCCCCCXLII
Veletržní DCCCCCCXLIII
Veletržní DCCCCCCXLIV
Veletržní DCCCCCCXLV
Veletržní DCCCCCCXLVI
Veletržní DCCCCCCXLVII
Veletržní DCCCCCCXLVIII
Veletržní DCCCCCCXLIX
Veletržní DCCCCCCL
Veletržní DCCCCCCLI
Veletržní DCCCCCCLII
Veletržní DCCCCCCLIII
Veletržní DCCCCCCLIV
Veletržní DCCCCCCLV
Veletržní DCCCCCCLVI
Veletržní DCCCCCCLVII
Veletržní DCCCCCCLVIII
Veletržní DCCCCCCLIX
Veletržní DCCCCCCLX
Veletržní DCCCCCCLXI
Veletržní DCCCCCCLXII
Veletržní DCCCCCCLXIII
Veletržní DCCCCCCLXIV
Veletržní DCCCCCCLXV
Veletržní DCCCCCCLXVI
Veletržní DCCCCCCLXVII
Veletržní DCCCCCCLXVIII
Veletržní DCCCCCCLXIX
Veletržní DCCCCCCLXX
Veletržní DCCCCCCLXXI
Veletržní DCCCCCCLXXII
Veletržní DCCCCCCLXXIII
Veletržní DCCCCCCLXXIV
Veletržní DCCCCCCLXXV
Veletržní DCCCCCCLXXVI
Veletržní DCCCCCCLXXVII
Veletržní DCCCCCCLXXVIII
Veletržní DCCCCCCLXXIX
Veletržní DCCCCCCLXXX
Veletržní DCCCCCCLXXXI
Veletržní DCCCCCCLXXXII
Veletržní DCCCCCCLXXXIII
Veletržní DCCCCCCLXXXIV
Veletržní DCCCCCCLXXXV
Veletržní DCCCCCCLXXXVI
Veletržní DCCCCCCLXXXVII
Veletržní DCCCCCCLXXXVIII
Veletržní DCCCCCCLXXXIX
Veletržní DCCCCCCXC
Veletržní DCCCCCCXCI
Veletržní DCCCCCCXCII
Veletržní DCCCCCCXCIII
Veletržní DCCCCCCXCIV
Veletržní DCCCCCCXCV
Veletržní DCCCCCCXCVI
Veletržní DCCCCCCXCVII
Veletržní DCCCCCCXCVIII
Veletržní DCCCCCCXCIX
Veletržní DCCCCCCC
Veletržní DCCCCCCCI
Veletržní DCCCCCCCII
Veletržní DCCCCCCCIII
Veletržní DCCCCCCCIV
Veletržní DCCCCCCCV
Veletržní DCCCCCCCVI
Veletržní DCCCCCCCVII
Veletržní DCCCCCCCVIII
Veletržní DCCCCCCCIX
Veletržní DCCCCCCCX
Veletržní DCCCCCCCXI
Veletržní DCCCCCCCXII
Veletržní DCCCCCCCXIII
Veletržní DCCCCCCCXIV
Veletržní DCCCCCCCXV
Veletržní DCCCCCCCXVI
Veletržní DCCCCCCCXVII
Veletržní DCCCCCCCXVIII
Veletržní DCCCCCCCXIX
Veletržní DCCCCCCCXX
Veletržní DCCCCCCCXXI
Veletržní DCCCCCCCXXII
Veletržní DCCCCCCCXXIII
Veletržní DCCCCCCCXXIV
Veletržní DCCCCCCCXXV
Veletržní DCCCCCCCXXVI
Veletržní DCCCCCCCXXVII
Veletržní DCCCCCCCXXVIII
Veletržní D


Veletržní
Veletržní
Veletržní



LEGENDA

- řešené území / rozšířené
- koordinace s aktuálním záměrem (viz kap. 130)
- koordinace s aktuálním záměrem (viz kap. 130)

inženýrské sítě

- Vodovod (ověř./neověř.)
- Kanalizace (ověř./neověř.)
- Kabelovod / kolektor
- Plynovod (ověř./neověř.)
- Horkovod (ověř./neověř.)
- Slaboproud (ověř./neověř.)
- Slaboproud vyřazený
- El. silnoproud (ověř./neověř.)

nutná koordinace s projektem rekonstrukce budovy NG

- hrana chodníkových ploch
- změna povrchu
- slepecké vodicí prvky

Výhledová varianta závislá na vnějších okolnostech

- hrana chodníkových ploch
- VDZ

Varianta

- hrana chodníkových ploch
- VDZ

návrh

- bourané konstrukce
- bourané koleje
- hrana chodníkových ploch
- změna povrchu
- plocha ve sklonu
- tramvajové koleje
- strom doplňovaný při rekonstrukci
- strom doplňovaný v návaznosti na dožité kusy
- strom ponechaný na dožití
- strom rušený nebo přesouvaný
- chodníková stromová mříž
- prokořenitelné buňky - předpokládaný rozsah
- slepecké vodicí prvky
- zařízení světelné signalizace

druhová skladba stromů

- 5.01 Sophora japonica
- 5.02 Gleditsia tricanthos ´Skyline´
- 5.03 Robinia pseudoacacia
- 5.04 Tilia cordata ´Greenspire´ (odolný kultivar do měst. prostředí)
- 5.05 Pyrus calleryana ´Chanticleer´
- 5.06 Quercus Robur (nebo Platanus × acerifolia)

[© IPR Praha 2018]

ZADAVATEL

Hlavní město Praha
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

STEP A | B | C
STEP A | C | D E
STEP A | D | A
STEP A | D | D

ZHOTOVITEL

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

IPR Praha

VĚCNÝ GARANT

Ing. arch. Kristina Ullmannová

AUTORSKÝ TÝM

Ing. arch. Radek Novotný (do 03/2017)
Ing. arch. Jan Kadlas (E: kadlas@ipr.praha.eu T: 236 00 4633)

EXTERNÍ SPOLUPRÁCE

Ing. Květoslav Syrový, Ing. arch. David Pfann

/ 100
/ 200
návrh / 300
/ 400
/ 500
/ 600

LETENSKÝ KŘÍŽ
ULICE VELETRŽNÍ
DUKELSKÝCH HRDINŮ
STROJNICKÁ
U VÝSTAVIŠTĚ

KONCEPČNÍ
STUDIE
NÁVRH

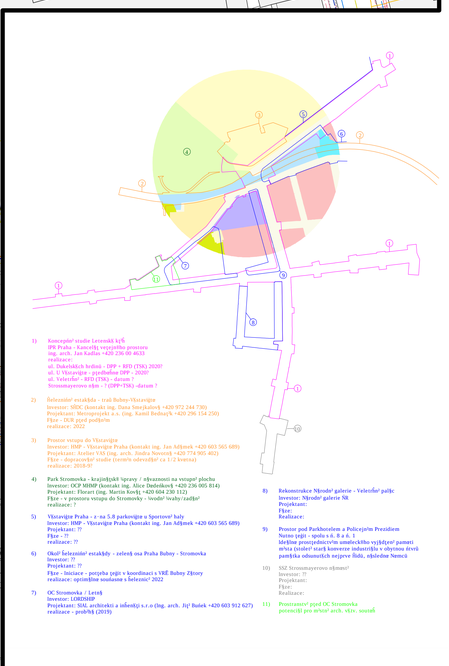
10.05.2018

0 50 100 200m

1:500

Situace inženýrských sítí s vyznačením kolizí 1:500
ul. Strojnická úsek 4/5
REVIZE 05-2018

354



1) Koncepční studie Letenská 61/5
IPR Praha - Kancelář veřejného prostoru
Ing. arch. Jan Kaňkus +420 236 00 4633
Fáze - hotovo
ul. Dukelských hrdinů - DPP - BFD (TSK) 2020?
ul. U Výstaviště - pravděpodobně DPP - 2020?
ul. Veletržní - BFD (TSK) - datum ?
Stromořadí/zeleň mlha - ? (DPP-TSK) - datum ?

2) Železniční estakáda - trať Bubny-Výstaviště
Investor: SŽDC (kontakt: ing. Dana Smejkalová +420 972 244 730)
Projektant: Metroprojekt a.s. (ing. Kamil Bednář& +420 296 154 250)
Fáze - DUR pro podjezdy
realizace: 2022

3) Prostor vstupu do Výstaviště
Investor: IMP - Výstaviště Praha (kontakt: ing. Jan Juljinek +420 603 565 689)
Projektant: Atelier VA (ing. arch. Zsófia Nowotny +420 774 905 402)
Fáze - dopracovávání studie (rozmítnutí variant)
realizace: 2018-19?

4) Park Stromovka - krajinářské úpravy + zdvojení/ rozšíření na vstupní ploše
Investor: OCP MHMP (kontakt: ing. Alice Dedeková& +420 236 005 814)
Projektant: Floret (ing. Martin Kovář& +420 604 230 112)
Fáze - v prostoru vstupu do Stromovky - 'soudě' hrubý / zadělání
realizace: ?

5) Výstaviště Praha - z na 5.8 parkovišť u Sportovní haly
Investor: IMP - Výstaviště Praha (kontakt: ing. Jan Juljinek +420 603 565 689)
Projektant: ??
Fáze - ??
realizace: ??

6) Okruh železniční estakády - zeleně ona Praha Bubny - Stromovka
Investor: ??
Projektant: ??
Fáze - iniciace - potřeba vyjít v koordinaci s VRE Bubny Žižkovy
realizace: optimálně souhlasně s železnicí 2022

7) OC Stromovka / Letná
Investor: LORDSHIP
Projektant: SIAL architekti a inženýři s.r.o (ing. arch. Jiří Burek +420 603 912 627)
realizace - prvá/hrá (2019)

8) Rekonstrukce Národní galerie - Veletržní palác
Investor: Národní galerie Ně
Projektant:
Fáze -
Realizace:

9) Prostor pod Parkhotelem a Policejním Prezídiem
Nutno pojít - spolu s 6. B a. b. 1
Idelilne prostorjednicrv/m smetecktho vyžitkyn? pamni
arkta (stelle? stará konverze industriálu v obynnou dzvrš
pamtýka odsunutých sejrzve lidtž, zdolelne Nmcú

10) SSZ Stromovarstvoní zdpanzí
Investor: ??
Projektant:
Fáze -
Realizace:

11) Prostranstvíˇpped OC Stromovka
potenciál pro arvsíˇ arch. vkly. soutež

LEGENDA

- zajetí území / rozšíření
- koordinace s akrylátovým zřízením (viz kap. 1.10)
- koordinace s akrylátovým zřízením (viz kap. 1.10)

Inženýrské sítě

- Vodovod (ověř. /-neověř.)
- Kanalizace (ověř. / neověř.)
- Kabelovod / kolektor
- Plynovod (ověř. / neověř.)
- Horkovod (ověř. / neověř.)
- Slaboproud (ověř. / neověř.)
- Slaboproud vyzazeně
- El. silnoproud (ověř. / neověř.)

nutná koordinace s projektem rekonstrukce budovy NG

- hrana chodníkových ploch
- zmena povrchu
- slepecký vodíˇc prvky

Vhledově varianta zbvšíˇ na vnejších okolnostech

- hrana chodníkových ploch
- VDZ

Varianta

- hrana chodníkových ploch
- VDZ

stávající

- hrana chodníkových ploch
- zmena povrchu
- plocha ve sklonu
- tramvajová kolejˇe
- strom duplikovaný pjí rekonstrukci
- strom duplikovaný v zdvojzení na dolíˇí kusy
- strom ponechaný na dolíˇí
- strom ruženě nebo pjesouvaný
- chodníkový stromový mj 6
- prokopírování hučky - pjedpokládaný rozsah
- slepecký vodíˇc prvky
- zaj?zení? sovtelných signalizace

druhový skladba stromů

S.01	Sophora japonica ..
S.02	Gleditsia triacanthos ÍŠkyřiníˇ
S.03	Robinia pseudoacacia
S.04	Tilia cordata 'Greenspire' (odolný kultivar do měst. prostředí)
S.05	Pyrus calleryana ÍChanticleerˇ
S.06	Quercus Robur (nebo Platanus k. acerifolia)

(Ě. IPR Praha 2018)

ZADAVATEL

Hlavní město Praha
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

ZHOTOVITEL

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

VEDOUCÍ TÝMU
Ing. arch. Kristina Ullmannová

AUTORSKÝ TÝM
Ing. arch. Radek Novotný (do 03/2017)
Ing. arch. Jan Kaňkus (E: kankus@ipr.praha.eu T: 236 00 4633)

EXTERNÍ SPOLUPRÁCE
Ing. Kostnlan Syrovˇ, Ing. arch. David Plann

1:100 / 200 / 300 / 400 / 500 / 600

LETENSKÝ KTUŠ
ULICE VELETRŽNÍ
DUKELSKÝCH HRDINŮ
STROJNICKÉ
U VYSTAVIŠTĚ

KONCEPČNÍ STUDIE
NÁVRH

10.05.2018

1:500

Situace inženýrských sítí s vyznačením záboru 1:500
ulice U Výstaviště - prostor vstupu do Výstaviště a do Stromovky
REVIZE 05-2018

355

revize 05-2018

Letenský kříž

Koncepční studie rekonstrukce ulic Veletržní, Dukelských hrdinů, Strojnická a U Výstaviště

400/

ZJIŠTĚNÍ POTŘEB
A HODNOCENÍ UŽIVATELŮ

PRAHA
PRAGUE
PRAGA
PRAG

IPR PRAHA

Letenský kříž - Veletržní, Dukelských hrdinů a Strojnická
koncepční studie
—
2018
—
Zjištění potřeb a hodnocení uživatelů

Zadavatel
Hlavní město Praha
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
—
Zpracovatel
Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

Identifikační údaje

ZADAVATEL:
Hlavní město Praha
Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

ZPRACOVATEL:
Institut plánování a rozvoje hl. města Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

VĚCNÝ GARANT:
Kancelář veřejného prostoru
Ing. arch. Kristina Ullmannová

AUTOŘI NÁVRHU:
Kancelář veřejného prostoru
Ing. arch. Radek Novotný (do 03/2017)
Ing. arch. Jan Kadlas

PARTICIPACE VEŘEJNOSTI:
Sekce komunikace a participace
Bc. Pavla Pelčíková, MSc.

EXTERNÍ SPOLUPRÁCE:

Dopravní řešení
Ing. Květoslav Syrový, Ing. arch. David Pfann

Autoři návrhu sadovnických úprav
Steiner a Malíková krajinářští architekti
Ing. Aleš Steiner, Ing. Pavlína Malíková

Vizualizace
neo VISUAL
Ing. arch. Ondřej Semerák

KONTAKTNÍ OSOBA PROJEKTU:
Ing. arch. Jan Kadlas
m/ +420 777 556 180
e/ kadlas@ipr.praha.eu

DALŠÍ INFORMACE O PROJEKTU:
http://www.iprpraha.cz/letenskykriz

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

Koncepční studie ulic Dukelských hrdinů a Veletržní

Dotazníkové šetření: analýza dat

Zpracovali:

Mgr. Pavel Černý

pavel.cerny@sociores.cz

www.sociores.cz www.i-dotaznik.cz

Alžběta Mubeenová (zpracování otevřených otázek)

Stručný obsah

1. Úvod ... 8

2. Shrnutí hlavních výsledků na 1 stranu ... 9

3. Metodologie ... 17

4. Závěry a analýzy ... 18

5. Souhrnné tabulky a grafy ... 23

6. Tabulky a grafy první třídění ... 34

Podrobný obsah

Stručný obsah ... 3

Podrobný obsah ... 4

1. Úvod ... 8

2. Shrnutí hlavních výsledků na 1 stranu ... 9

2.1. Hodnocení ulic Veletržní, Dukelských hrdinů a dalších prostorů ... 9

2.2. Umístění tramvajových zastávek ... 10

2.3. Na kole ... 10

2.4. Využití prvků v ulici Veletržní a v ulici Dukelských hrdinů ... 11

2.5. Rozšíření chodníků ... 11

2.6. Vnitrobloky ... 13

2.7. Využití ulice Veletržní ... 13

2.8. Využití ulice Dukelských hrdinů ... 13

3. Metodologie ... 17

3.1. Údaje o výzkumu ... 17

3.1.1. Vytvoření dotazníku ... 17

3.1.2. Metoda sběru dat ... 17

3.2. Reprezentativita výběrového vzorku ... 17

3.3. Poznámky ... 17

4. Závěry a analýzy ... 18

4.1. Hodnocení ulice Veletržní, Dukelských hrdinů a dalších prostorů ... 18

4.2. Rozdíly v hodnocení ulice Veletržní, Dukelských hrdinů a dalších prostorů ... 18

4.2.1. Veletržní [obchody, služby] ... 19

4.2.2. Veletržní [společenský/kulturní život] ... 19

4.2.3. Veletržní [zeleň] ... 19

4.2.4. Veletržní [bezpečnost chodců, přechody] ... 19

4.2.5. Veletržní [bezbariérovost] ... 19

4.2.6. Veletržní [přítomnost parkovacích míst] ... 19

4.2.7. Veletržní [přítomnost automobilové dopravy] ... 19

4.2.8. Veletržní [přítomnost tramvajové dopravy] ... 19

4.3. Hodnocení ulice Dukelských hrdinů ... 19

4.3.1. Dukelských hrdinů [obchody, služby] ... 19

4.3.2. Dukelských hrdinů [společenský/kulturní život] ... 20

4.3.3. Dukelských hrdinů [zeleň] ... 20

4.3.4. Dukelských hrdinů [bezpečnost chodců, přechody] ... 20

4.3.5. Dukelských hrdinů [bezbariérovost] ... 20

4.3.6. Dukelských hrdinů [přítomnost parkovacích míst] ... 20

4.3.7. Dukelských hrdinů [přítomnost automobilové dopravy] ... 20

4.3.8. Dukelských hrdinů [přítomnost tramvajové dopravy] ... 20
4.4. Hodnocení dalších oblastí ... 20
4.4.1. Jak byste hodnotil/a tyto oblasti- [stav předprostoru Veletržního paláce] ... 20
4.4.2. Jak byste hodnotil/a tyto oblasti- [stav předprostoru Parkhotelu] ... 20
4.4.3. Jak byste hodnotil/a tyto oblasti- [stav předprostoru Billy a celkové uspořádání Letenského náměstí] 21
4.4.4. Jak byste hodnotil/a tyto oblasti- [stav Strossmayerova náměstí] ... 21
4.5. Využití ulice Veletržní ... 21
4.6. Využití ulice Dukelských hrdinů ... 21
4.7. Umístění tramvajových zastávek ... 21
4.8. Veletržní na kole ... 21
4.9. Dukelských hrdinů na kole ... 21
4.10. Využití prvků v ulici Veletržní a v ulici Dukelských hrdinů ... 21
4.11. Rozšíření chodníků v ulici Veletržní ... 21
4.12. Rozšíření chodníků v ulici Dukelských hrdinů ... 22
4.13. Vnitrobloky ... 22
4.14. Popisné proměnné ... 22
4.14.1. Věk ... 22
4.14.2. Pohlaví ... 22
4.14.3. Jaký vztah k území ... 22
5. Souhrnné tabulky a grafy ... 23
5.1. Hodnocení ulice Veletržní (A1) ... 23
5.2. Hodnocení ulice Dukelských hrdinů (A2) ... 24
5.3. Průměry hodnocení Veletržní, Dukelských hrdinů a dalších prostorů (A1, A2, A20) ... 25
5.4. Hodnocení dalších oblastí (A20) ... 26
5.5. Využití ulice Veletržní a ulice Dukelských hrdinů (A3, A4) ... 27
5.6. Umístění tramvajových zastávek Veletržní palác a Strossmayerovo náměstí (A5, A6) ... 28
5.7. Veletržní a Dukelských hrdinů na kole (A7, A8) ... 29
5.8. Využití prvků ve Veletržní (A9) ... 30
5.9. Využití prvků v ulici Dukelských hrdinů (A18) ... 31
5.10. Využití prvků ve Veletržní a v ulici Dukelských hrdinů (A9, A18) ... 32
5.11. Rozšíření chodníků v ulici Veletržní a v ulici Dukelských hrdinů A10. A19) ... 33
6. Tabulky a grafy první třídění ... 34
6.1. Hodnocení ulice Veletržní (A1) ... 34
6.1.1. Jak byste hodnotil/a ulici [obchody, služby] ... 34
6.1.2. Jak byste hodnotil/a ulici [společenský/kulturní život] ... 35
6.1.3. Jak byste hodnotil/a ulici [zeleň] ... 36
6.1.4. Jak byste hodnotil/a ulici [bezpečnost chodců, přechody] ... 37
6.1.5. Jak byste hodnotil/a ulici [bezbariérovost] ... 38
6.1.6. Jak byste hodnotil/a ulici [přítomnost parkovacích míst] ... 39
6.1.7. Jak byste hodnotil/a ulici [přítomnost automobilové dopravy] ... 40
6.1.8. Jak byste hodnotil/a ulici [přítomnost tramvajové dopravy] ... 41
6.2. Hodnocení ulice Dukelských hrdinů (A2) ... 42
6.2.1. Jak byste hodnotil/a ulici Dukelských hrdinů [obchody, služby] ... 42
6.2.2. Jak byste hodnotil/a ulici Dukelských hrdinů [společenský/kulturní život] ... 43
6.2.3. Jak byste hodnotil/a ulici Dukelských hrdinů [zeleň] ... 44
6.2.4. Jak byste hodnotil/a ulici Dukelských hrdinů [bezpečnost chodců, přechody] ... 45
6.2.5. Jak byste hodnotil/a ulici Dukelských hrdinů [bezbariérovost] ... 46
6.2.6. Jak byste hodnotil/a ulici Dukelských hrdinů [přítomnost parkovacích míst] ... 47
6.2.7. Jak byste hodnotil/a ulici Dukelských hrdinů [přítomnost automobilové dopravy] ... 48
6.2.8. Jak byste hodnotil/a ulici Dukelských hrdinů [přítomnost tramvajové dopravy] ... 49
6.3. Hodnocení dalších oblastí (A20) ... 50
6.3.1. Jak byste hodnotil/a tyto oblasti- [stav předprostoru Veletržního paláce] ... 50
6.3.2. Jak byste hodnotil/a tyto oblasti- [stav předprostoru Parkhotelu] ... 51
6.3.3. Jak byste hodnotil/a tyto oblasti- [stav předprostoru Billy a celkové uspořádání Letenského náměstí] 52
6.3.4. Jak byste hodnotil/a tyto oblasti- [stav Strossmayerova náměstí] ... 53
6.4. Využití ulice Veletržní (A3) ... 54
6.5. Využití ulice Dukelských hrdinů (A4) ... 55
6.6. Umístění tramvajových zastávek Veletržní palác (A5) ... 56
6.7. Umístění tramvajových zastávek Strossmayerovo náměstí (A6) ... 57
6.8. Veletržní na kole (A7) ... 58
6.9. Dukelských hrdinů na kole (A8) ... 59
6.10. Využití prvků ve Veletržní ... 60
6.10.1. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Veletržní: [lavičky] ... 60
6.10.2. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Veletržní: [pítka] ... 61
6.10.3. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Veletržní: [koše] ... 62
6.10.4. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Veletržní: [stojany na kola] ... 63
6.10.5. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Veletržní: [telefonní budky] ... 64
6.10.6. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Veletržní: [informační systém popisující místní historii] 65
6.10.7. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Veletržní: [zastíněná místa] ... 66
6.11. Využití prvků v ulici Dukelských hrdinů ... 67
6.11.1. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Dukelských hrdinů: [lavičky] ... 67
6.11.2. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Dukelských hrdinů: [pítka] ... 68
6.11.3. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Dukelských hrdinů: [koše] ... 69
6.11.4. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Dukelských hrdinů: [stojany na kola] ... 70
6.11.5. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Dukelských hrdinů: [telefonní budky] ... 71

6.11.6. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Dukelských hrdinů: [informační systém popisující místní historii] 72

6.11.7. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Dukelských hrdinů: [zastíněná místa] 73

6.12. Rozšíření chodníků v ulici Veletržní (A10) 74

6.13. Rozšíření chodníků v ulici Dukelských hrdinů (A19) 75

6.14. Vnitrobloky 76

6.15. Pozitiva ulic 78

6.15.1. Čeho si v ulicích Veletržní a Dukelských hrdinů nejvíce ceníte 78

6.16. Negativa ulic 78

6.16.1. Co vám v ulicích Veletržní a Dukelských hrdinů nejvíce vadí 78

6.17. Nápady na vylepšení prostoru 78

6.17.1. Vaše nápady 78

6.18. Popisné proměnné 79

6.18.1. Věk 79

6.18.2. Pohlaví 80

6.18.3. Vztah k území 81

1. Úvod

Předkládaná zpráva obsahuje analýzu kvantitativních výsledků z průzkumu s tématem Letenský kříž.

Zpráva je rozdělena do těchto částí:

- shrnutí hlavních výsledků na jedné stránce;
- metodologická část obsahuje údaje o výzkumu, použité metodě, reprezentativitě odpovědí a poznámky k analýzám;
- v hlavní části zprávy naleznete textové závěry, analýzy, grafy a tabulky pro jednotlivé otázky

Společně s touto zprávou jsou předány tabulkové výstupy.

2. Shrnutí hlavních výsledků

V této kapitole jsou koncentrována všechna zjištění. Jsou vynechány všechny poznámky, metodologické detaily, grafy a tabulky. Vše toto je možné dohledat v příslušné kapitole.

- Pětina respondentů byla mladších 30 let, polovina ve věku 30-39 let a třetina ve věku 40 let a více.
- Mezi respondenty bylo 59 % mužů, 41 % žen.
- Mezi respondenty bylo 81 % rezidentů, 35 % majitelů nemovitostí, 18 % častých návštěvníků a 7 % provozovatelů živnosti. Jeden respondent byl držitelem průkazu ZTP a 19 % respondentů pečuje o dítě do 6 let.
- Veletržní ulicí chodí pěšky 67 % respondentů, 58 % projíždí autem, 12 % na kole, 5 % v ní tráví volný čas/rekreuje se a 3 % parkuje.
- Ulicí Dukelských hrdinů chodí pěšky 92 % respondentů, 29 % projíždí autem, 16 % na kole, 21 % v ní tráví volný čas/rekreuje se a 6 % parkuje. A 20 % dělá něco ještě jiného - nejčastěji je zmiňována jízda tramvají.

2.1. Hodnocení ulic Veletržní, Dukelských hrdinů a dalších prostorů

Celkově byla nejlépe hodnocena ulice Dukelských hrdinů a Strossmayerovo náměstí.

Nejlepší průměrnou známku získala tramvajová doprava v Duk. (známka 1,7), obchody a služby v Duk. (2,2) a stav Strossmayerova náměstí (2,4). Stav Strossmayerova náměstí ohodnotilo 63 % respondentů známkou 1 nebo 2.

Naopak nejhůře je hodnocena zeleň v obou ulicích (Veletržní: 4,6; Duk.: 4,1). Pětkou oznámkovalo zeleň ve Veletržní 74 % respondentů čtyřkou dalších 20 %. V Dukelských hrd. jsou četnosti pro pětku 34 % a pro čtyřku 46 %.

Dále je negativně hodnocen společenský/kul. život ve Veletržní (4,1) a přítomnost dopravy tamtéž (4).

Velmi nízkou známku získali dále „předprostor Billy/Letenské náměstí“ (3,9), předprostor Parkhotelu (3,8) a obchody/služby ve Veletržní (3,7).

Průměry hodnocení Veletržní, Dukelských hrdinů a dalších prostorů

2.2. Umístění tramvajových zastávek

Umístění tramvajových zastávek Veletržní palác vyhovuje 19 % respondentů, nevyhovuje 18 % respondentů.

Vyhovuje Vám současné rozmístění tramvajových zastávek Veletržní palác? Pokud ne, uveďte proč?	
Obě zastávky umístit na stejnou stranu křižovatky tak, aby se Veletržní nemusela přecházet	28
Snadnější přístup k zastávce (napojení na chodník), bezbariérovost	11
Zastávky umístit před Veletržní palác, naproti sobě	11
Bezpečnější zastávky (ne tak úzké, blízko aut, rychle projíždějící auta)	9
Zastávky vídeňského typu	2

Umístění tramvajových zastávek Strossmayerovo náměstí vyhovuje 18 % respondentů, nevyhovuje 29 % respondentů.

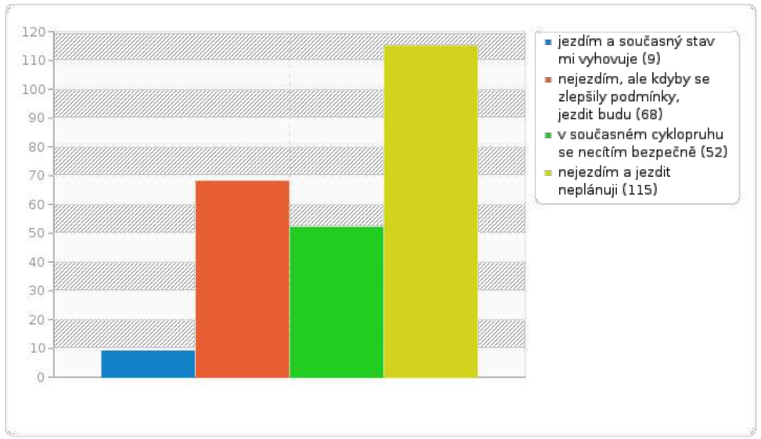
Vyhovuje vám současné rozmístění tramvajových zastávek Strossmayerovo náměstí? Pokud ne, uveďte proč?	
Zastávky jsou chaoticky rozmístěné (nepřehlednost, komplikovanost, nepraktičnost), zastávky je třeba zredukovat, sjednotit podle směru jízdy	35
zastávky umístit až za křižovatkou	17
Infotabule o odjezdech, signalizace příjezdu tramvaje	13
složité přestupování	12
širší ostrůvky, bezpečnější přístup k ostrůvkům, bezbariérovost	6
zastávky jsou daleko od sebe	3
omezit automobilovou dopravu	3
Zklidnit tramvajovou dopravu, zastávky umístit dále od středu křižovatky	1
zastávky vídeňského typu	1

2.3. Na kole

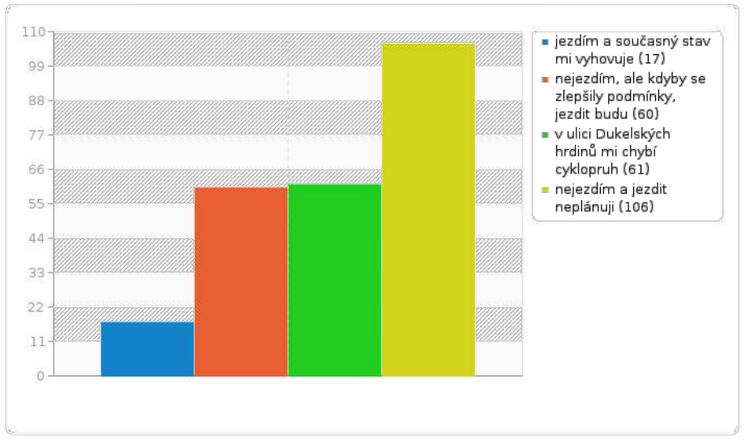
Po Veletržní „jezdí na kole a současný stav vyhovuje“ 4 % respondentů, 28 % respondentů „nejezdí, ale kdyby se zlepšily podmínky, jezdit budou“, „v současném cyklopruhu se cítí bezpečně“ 21 % respondentů a „nejezdí a jezdit neplánuje“ 47 % respondentů.

Po ulici Dukelských hrdinů „jezdí na kole a současný stav vyhovuje“ 7 % respondentů, „nejezdí, ale kdyby se zlepšily podmínky, jezdit budu“ odpovědělo 25 % respondentů, „v současném cyklopruhu se cítí bezpečně“ 25 % respondentů a „nejezdí a jezdit neplánuje“ 43 % respondentů.

Veletržní na kole



Dukelských hrdinů na kole



2.4. Využití prvků v ulici Veletržní a v ulici Dukelských hrdinů

Největší zájem je o koše (často či velmi často by je využilo kolem 65 % respondentů), zastíněná místa (často či velmi často by je využilo kolem 50 % respondentů), lavičky v ulici Dukelských hrdinů (často či velmi často by je využilo kolem 50 % respondentů, ve Veletržní jen 29 %).

Stojany na kola či informační systém by (často či velmi často) využilo kolem třetiny respondentů. Pítka v ulici Dukelských hrdinů by (často či velmi často) využilo 40 % respondentů, ve Veletržní čtvrtina respondentů.

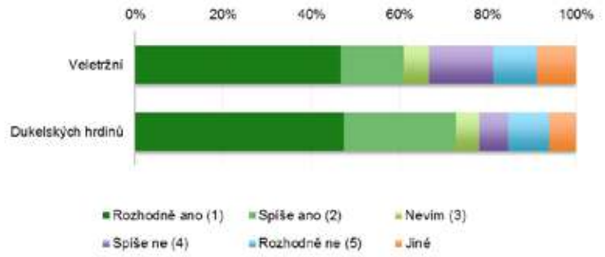
Nejmenší zájem je o telefonní budky (kolem 3 %).

2.5. Rozšíření chodníků

Rozšíření chodníků v ulici Veletržní na úkor automobilové dopravy by uvítalo 61 % respondentů (rozhodně ano: 47 %, spíše ano: 14 %. Proti je 25 % respondentů (spíše ne: 15 %, rozhodně ne: 10 %). Zbývající respondenti neví, nebo zvolili možnosti „jiné“.

Rozšíření chodníků v ulici Veletržní a v ulici Dukelských hrdinů by uvítal ještě vyšší podíl respondentů než ve Veletržní: 73 % (rozhodně ano: shodně 47 %, spíše ano: 26 %. Proti je 15 % respondentů (spíše ne: 6 %, rozhodně ne: 9 %). Zbývající respondenti neví, nebo zvolili možnosti „jiné“.

Rozšíření chodníků v ulici Veletržní a v ulici Dukelských hrdinů



Vyhovovalo by vám rozšíření chodníků v ulicích Veletržní na úkor automobilové dopravy?- [Jiné]	
zbytečné omezovaní aut, provoz je nevyhnutelný, zúžení by zhustilo dopravu (např. Na letenské pláni) - Veletržní je spojka mezi Letnou a Holešovicemi	5
chodníky jsou dostatečně široké, problémem je automobilová doprava	4
spíš stoupací cyklostezku místo cyklopruhu (např. kodaňský pás na okraji chodníku, vyvýšený nad vozovkou.)	3
pokud rozšířit chodníky, tak s lavičkami, stínem, stromy	2
při zachování plynulosti dopravy rozšířit chodník	1

Vyhovovalo by vám rozšíření chodníků v ulici Dukelských hrdinů na úkor automobilové dopravy- [Jiné]	
chodníky jsou dostatečně široké	4
cyklistiky přátelštější prostředí, cyklostezka (ne kostky)	3
omezení dopravy je zbytečné	3
v prostoru před VP rozšířit chodník na úkor dopravy	1
pokud rozšířené chodníky, tak s lavičkami, zelení, stínem	1
rozšířit, při zachování současné plynulosti dopravy	1

2.6. Vnitrobloky

Pro postupné otevírání vnitrobloků je 73 % respondentů, proti 14 % respondentů.

Myslíte si, že by bylo dobré postupně otevírat vnitrobloky přiléhající k ulici Veletržní a Dukelských hrdinů pro veřejnost- [Jiné]	
Narušilo by to klidovou zónu domu	3
vnitrobloky by měli být přístupné jen obyvatelům domu	1
Doporučil bych pilotní projekt, na základě kterého by se ověřilo, zda vnitrobloky nejsou zneužívány vandaly.	1
vnitrobloky otevírat příležitostně, při komunitních akcích	1
Otevřít jen některé	1

2.7. Využití ulice Veletržní

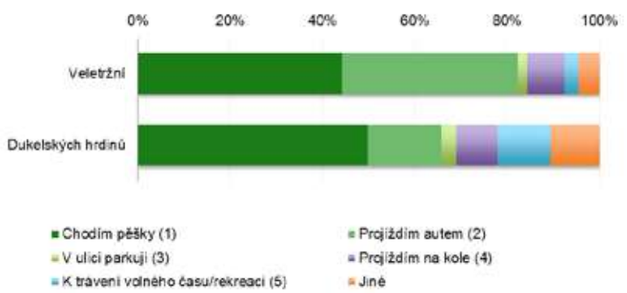
Veletržní ulicí chodí pěšky 67 % respondentů, 58 % projíždí autem, 12 % na kole, 5 % v ní tráví volný čas/rekreuje se a 3 % parkuje.

K čemu nejčastěji využíváte ulici Veletržní- [Jiné]	
Bydlení	5
Přechod ulice	5
Motorka	1

2.8. Využití ulice Dukelských hrdinů

Ulicí Dukelských hrdinů chodí pěšky 92 % respondentů, 29 % projíždí autem, 16 % na kole, 21 % v ní tráví volný čas/rekreuje se a 6 % parkuje. A 20 % dělá něco ještě jiného - nejčastěji je zmiňována jízda tramvají.

Využití ulice Veletržní a ulice Dukelských hrdinů



K čemu nejčastěji využíváte ulici Dukelských hrdinů- [Jiné]	
Ulicí projíždím MHD	29
Nákupy, služby	13
Návštěva Veletržního paláce, přilehlé kavárny	1
Procházení ulice	1
Sídlo firmy	1
Bydlení	1
Parkování	1

2.9. Pozitiva ulic

2.9.1. Čeho si v ulicích Veletržní a Dukelských hrdinů nejvíce ceníte

Čeho si v ulicích Veletržní a Dukelských hrdinů nejvíce ceníte?	**Duk. H.**	**Veletržní**	**Nespec.**	**Celkem**
Vybavenost - obchody, služby, restaurace	25	1	31	57
Historické budovy, architektura, (VP)	3	0	35	38
Městský život - Kultura, Kavárny, NG	13	0	14	27
Lokalita - Blízkost Stromovky, Letenské Pláně, řeky, ...	7	2	16	25
Tramvajová dostupnost	4	0	16	20
Široké ulice, bulvár	5	3	8	16
Průjezdnost, dostupnost, návaznost na silnice/ cyklostezky	0	4	6	10
Méně dopravy po otevření Blanky, parkovací místa	0	6	1	7
Cyklostezky	2	3	1	6
Vkusné, nekřiklavé fasády	1	2	3	6
Zeleň	4	0	1	5
Chodníky, přechody (neřízené), semafory	1	1	2	4
Absence nákupních center, kanceláří,	1	0	3	4
Budoucí Galerie Stromovka	0	0	3	3
Osvětlení, světelnost	0	0	2	2

2.10. Negativa ulic

2.10.1. Co vám v ulicích Veletržní a Dukelských hrdinů nejvíce vadí

Co vám v ulicích Veletržní a Dukelských hrdinů nejvíce vadí?	**Duk. Hrd.**	**Veletržní**	**Nespecifi.**	**Celkem**
Automobilová doprava - mnoho aut, prach, hluk,	4	35	78	117
Málo zeleně	2	14	46	62
Předprostor Veletržního paláce, NG a ParkHotelu	37	0	0	37
Zašlost, "mrtvost" ulice, neútulnost	0	23	5	28
Absence relaxačních zón (lavičky, hřiště,...)	2	6	14	22
Dlouhé intervaly na semaforech	2	9	10	21
Úzké, špinavé, chodníky	2	3	16	21
Galerie Stromovka	0	0	20	20
Nepořádek na ulici - exkrementy, moč, odpadky	2	2	14	18
Podniky (herny, nonstopy, absence obchodů...)	2	5	8	15
Nepřehlednost kvůli parkujícím autům	1	6	5	12
Bariéry (sloupy, lampy, zábradlí, obrubníky, silnice...)	6	1	3	10
Špatně vytvořený cyklopruh ve Veletržní (není bezpečný, není využíván, nepřehledná křižovatka ...)	0	9	0	9
Nedostatek košů	1	1	6	8
Tramvajové ostrůvky (jsou úzké, brání plynulému přechodu ulice)	5	0	3	8
Stav některých domů (dům bývalé lékárny naproti NG, ...)	7	0	0	7

2.11. Nápady na vylepšení prostoru

2.11.1. Vaše nápady

Vaše nápady	**Duk. H.**	**Veletr.**	**Nespec.**	**Celkem**
Regulace/ Omezení provozu ve Veletržní ulici (zpomalovací prvky, zúžení silnice, omezení rychlosti, ...)	9	20	30	59
Více zeleně (Květináče, vysázení stromů, alej...)	16	18	23	57
Lepší podmínky pro chodce a cyklisty (širší chodníky, cyklopruhy, pěší zóna, bezpečnější přecházení, ...)	9	9	27	45
Oživit prostor před Veletržním Palácem, Park Hotelem, NG (zeleň, lavičky, lampy, ...)	24	0	0	24
Znovuvytvoření bulváru (obchody, širší pěší zóna, více zeleně, omezení automobilové dopravy, ...)	3	1	11	15
Spojit prostor před NG s ulicí Duk. Hrd.	14	0	0	14
Cyklodoprava (oboustranně průjezdné jednosměrky, cyklopruhy, ...)	1	1	6	8
Upravení parkovacích míst ve Veletržní (parkování podélně, omezení počtu míst, vytvoření zón, ...)	0	0	8	8
Regulace reklamy (sjednotit reklamy, zakázat, ..)	2	0	5	7
Více přechodu (případně bezpečnější přechody)	1	3	2	6
Zkrátit intervaly na semaforech	0	2	4	6
Jiné umístění tramvajových zastávek	1	0	2	3
Transformace Billy (náměstí s trhy, budova pod zem,...)	0	0	3	3
Sjednotit povrh chodníků	1	0	2	3
Wi-fi na zastávkách, náměstích	0	0	1	1
Infopanel o odjezdech tramvají	0	0	1	1

3. Metodologie

3.1. Údaje o výzkumu

Název výzkumu	Letenský kříž
Povaha výzkumu	Kvantitativní
Velikost souboru	N = 239
Základní soubor	--
Návratnost	--
Výběrová metoda	anketa
Metoda sběru dat	On-line dotazník (CAWI), tištěný dotazník (PAPI)
Uskutečnění sběru dat	--
Výstupy	Zpráva Tabulkové výstupy (.xls)

3.1.1. Vytvoření dotazníku

Dotazník byl vytvořen zadavatelem.

3.1.2. Metoda sběru dat

Byla zvolena metoda online dotazování (CAWI - webový dotazník) v kombinaci s tištěným dotazníkem (PAPI).

3.2. Reprezentativita výběrového vzorku

Jedná se o anketu; vzhledem ke složení respondentů ani nelze kvůli neexistenci opory výběru určit, zda a nakolik se liší struktura výběrového vzorku od struktury základního souboru.

Opatrnosti je třeba zvláště při závěrech pro dílčí podsoubory, kde je v jednotlivých kategoriích již nízký počet respondentů.

3.3. Poznámky

Součástí zprávy je pouze analýza kvantitativních dat. Znění otázek, typy otázek a struktura dat byla vytvořena zadavatelem. Znění otázek a možností odpovědí a číslování otázek jsou přebrány z dodaného dotazníku a datového souboru.

Některé otázky měly nevhodně zvolený typ, zejména místo „výběru pouze jedné možnosti“ bylo umožněno vybrat více možností:

1) proto je někdy **součet odpovědí vyšší než počet respondentů** i v typu otázky, kdy by správně měl každý respondent vybrat pouze 1 možnost. Např. respondent vybral odpověď ze škály a k tomu navíc ještě možnost „Jiné“; nebo u cyklistických otázek zvolil více možností

2) proto **se mohou lišit relativní četnosti** (tedy procenta) odpovědí podle toho, zda se za celek vezme počet respondentů (239), nebo počet platných odpovědí (někdo vybral více možností, pak je tedy celek např. 246, nebo mlže být naopak nižší než počet respondentů).

3) nevhodně zvolený typ otázky také **znemožňuje nebo komplikuje další analýzy** (segmenatce). Např. otázky A010, A019 (Rozšíření chodníků) jsou nastaveny jako typ otázky „více možností“, tedy místo jedné proměnné se jedná o 5 proměnných (podotázek) a data jsou v podobě:

- A010_1 „rozhodně ano“ s hodnotami „Vybráno“ nebo „Nevybráno“;
- A010_2 „spíše ano“ s hodnotami „Vybráno“ nebo „Nevybráno“;
- atd., místo toho, aby se jednalo o 1 proměnnou s hodnotami „rozhodně ano“ – „spíše ano“ atd.

Pro případnou statistickou analýzu těchto otázek je třeba z těchto dílčích např. 5 otázek spočítat/vytvořit 1 souhrnnou otázku a navíc vzhledem k nízkému počtu respondentů ještě - pokud to je možné – sloučit některé varianty odpovědí, např. sloučit „rozhodně ano“ a „spíše ano“ do jedné varianty „ano“, aby v nich běl větší počet odpovědí.

Vzhledem k nízkému počtu odpovědí byly věkové kategorie rekódovány do proměnné jen se 3 kategoriemi.

Textové odpovědi nebyly podle zadání analyzovány. Jedná se jak o otevřené otázky, tak o polouzavřené otázky.

4. Závěry a analýzy

4.1. Hodnocení ulice Veletržní, Dukelských hrdinů a dalších prostorů

Celkově byla nejlépe hodnocena ulice Dukelských hrdinů a Strossmayerovo náměstí.

Nejlepší průměrnou známku získala tramvajová doprava v Duk. (známka 1,7), obchody a služby v Duk. (2,2) a stav Strossmayerova náměstí (2,4). Stav Strossmayerova náměstí ohodnotilo 63 % respondentů známkou 1 nebo 2.

Průměrnou známku kolem hodnoty 3 získali další prvky v Duk. (společ./kulturní život, bezpečnost chodců/přechody, bezbariérovost, přítomnost parkovacích míst a autom. dopravy) a bezbariérovost Veletržní ulice.

Naopak nejhůře je hodnocena zeleň v obou ulicích (Veletržní: 4,6; Duk.: 4,1). Pětkou oznámkovalo zeleň ve Veletržní 74 % respondentů čtyřkou dalších 20 %. V Dukelských hrd. jsou četnosti pro pětku 34 % a pro čtyřku 46 %.

Dále je negativně hodnocen společenský/kul. život ve Veletržní (4,1) a přítomnost dopravy tamtéž (4).

Velmi nízkou známku získali dále „předprostor Billy/Letenské náměstí“ (3,9), předprostor Parkhotelu (3,8) a obchody/služby ve Veletržní (3,7).

4.2. Rozdíly v hodnocení ulice Veletržní, Dukelských hrdinů a dalších prostorů

Níže uvádíme statisticky významné rozdíly průměrů spočítané pro dílčí segmenty respondentů:

- statisticky významný rozdíl průměrů na hladině významnosti 0,01 je tučně zvýrazněn

- statisticky významný rozdíl průměrů na hladině významnosti 0,05

- v závorce jsou uvedeny hodnoty průměrů pro daný segment/kategorii respondentů.

Např.: obchody a služby ve Veletržní hodnotí hůře rezidenti „(3,8 versus 3,5)“, tj. průměrná známka pro obchody/služby daná „rezidenty“ je 3,8; zatímco „nerezidenti“ je ohodnotili průměrnou známkou 3,5. Rozdíl mezi průměry je statisticky významný na hladině významnosti 0,05.

- analyzovány byly tyto segmentační (nezávislé) proměnné:

- A016SEX Pohlaví
- A015AGE Věk (3 kategorie)
- A017_1 [rezident/ka] Vztah k území
- A017_2 [majitel/ka nemovitosti] Vztah k území
- A017_3 [provozovatel/ka živnosti] Vztah k území
- A017_4 [častý/á návštěvník/ice] Vztah k území
- A017_5 [pečující o dítě do 6 let] Vztah k území
- A017_6 [držitel/ka průkazu ZTP] Vztah k území
- A003_1 [ulicí chodím pěšky] Využití Veletržní
- A003_2 [ulicí projíždím autem] Využití Veletržní
- A003_3 [v ulici parkuji] Využití Veletržní
- A003_4 [ulicí projíždím na kole] Využití Veletržní
- A003_5 [k trávení volného času/rekreaci] Využití Veletržní

- A004_1 [ulicí chodím pěšky] Využití Dukelských hrdinů
- A004_2 [ulicí projíždím autem] Využití Dukelských hrdinů
- A004_3 [v ulici parkuji] Využití Dukelských hrdinů
- A004_4 [ulicí projíždím na kole] Využití Dukelských hrdinů
- A004_5 [k trávení volného času/rekreaci] Využití Dukelských hrdinů

4.2.1. Veletržní [obchody, služby]

Hodnotí hůře:

- rezidenti (3,8 versus 3,5)

Hodnotí lépe:

- **ti, kteří využívají Vel. k trávení volného času/rekreaci (2,4 versus 3,8)**
- ti, kteří chodí Veletržní pěšky (3,6 versus 3,9)
- ti, kteří ve Veletržní parkují (3,0 versus 3,7)

4.2.2. Veletržní [společenský/kulturní život]

Hodnotí lépe:

- **ti, kteří využívají Vel. k trávení volného času/rekreaci (3,3 versus 4,2)**
- ti, kteří ve Veletržní parkují (3,4 versus 4,2)

4.2.3. Veletržní [zeleň]

Hodnotí lépe:

- **ti, kteří využívají Vel. k trávení volného času/rekreaci (4,0 versus 4,7)**

4.2.4. Veletržní [bezpečnost chodců, přechody]

Hodnotí hůře:

- **ti, kteří jezdí Vel. na kole (4,0 versus 3,3)**

4.2.5. Veletržní [bezbariérovost]

- nezjištěny žádné statisticky významné rozdíly

4.2.6. Veletržní [přítomnost parkovacích míst]

Hodnotí lépe:

- **ti, kteří jezdí Vel. na kole (2,7 versus 3,5)**

4.2.7. Veletržní [přítomnost automobilové dopravy]

Hodnotí lépe:

- provozovatelé živnosti v území (3,4 versus 4,0)

Hodnotí hůře:

- častí návštěvníci území (4,3 versus 3,9)

4.2.8. Veletržní [přítomnost tramvajové dopravy]

- nezjištěny žádné statisticky významné rozdíly

4.3. Hodnocení ulice Dukelských hrdinů

4.3.1. Dukelských hrdinů [obchody, služby]

Hodnotí hůře:

- **ženy než muži (2,3 versus 2,1)**

4.3.2. Dukelských hrdinů [společenský/kulturní život]

Hodnotí hůře:

- **ženy než muži (2,3 versus 2,1)**

Hodnotí lépe:

- **věková kategorie 15-29 let (2,3) oproti nejstarší kategorii (40 a více let; 2,9)** i střední kategorii (30-39 let; 2,7)

4.3.3. Dukelských hrdinů [zeleň]

- nezjištěny žádné statisticky významné rozdíly

4.3.4. Dukelských hrdinů [bezpečnost chodců, přechody]

Hodnotí hůře:

- lidé pečující o dítě do 6 let (3,2 versus 2,9)

4.3.5. Dukelských hrdinů [bezbariérovost]

Hodnotí hůře:

- lidé pečující o dítě do 6 let (3,2 versus 2,9)
- častí návštěvníci území (3,3 versus 2,9)

4.3.6. Dukelských hrdinů [přítomnost parkovacích míst]

Hodnotí hůře:

- majitelé nemovitosti v území (3,4 versus 3,1)

Poznámka: vzhledem k nejednoznačné formulaci otázky i položky odpovědi nelze jednoznačně interpretovat, zda majitelům vadí přítomnost parkovacích míst, nebo jejich nedostatek.

4.3.7. Dukelských hrdinů [přítomnost automobilové dopravy]

Hodnotí lépe:

- **ti, kteří projíždí autem Veletržní (3,1 versus 3,6)**
- provozovatelé živnosti v území (2,8 versus 3,4)

Hodnotí hůře:

- častí návštěvníci území (3,7 versus 3,3)
- **ti, kteří projíždí autem Duk. (3,5 versus 3,0)**

Poznámka: obdobné jako výše – nelze jednoznačně interpretovat.

4.3.8. Dukelských hrdinů [přítomnost tramvajové dopravy]

Hodnotí hůře:

- **ti, kteří využívají Veletržní (nikoli Duk.!) ulici k rekreaci/ trávení volného času (2,5 versus 1,6)**

4.4. Hodnocení dalších oblastí

4.4.1. Jak byste hodnotil/a tyto oblasti- [stav předprostoru Veletržního paláce]

- nezjištěny žádné statisticky významné rozdíly

4.4.2. Jak byste hodnotil/a tyto oblasti- [stav předprostoru Parkhotelu]

Hodnotí hůře:

- věková kategorie 30-39 let oproti starším 40 a více let (4,0 versus 3,5)
- lidé pečující o dítě do 6 let (4,0 versus 3,7)

4.4.3. Jak byste hodnotil/a tyto oblasti- [stav předprostoru Billy a celkové uspořádání Letenského náměstí]

- nezjištěny žádné statisticky významné rozdíly

4.4.4. Jak byste hodnotil/a tyto oblasti- [stav Strossmayerova náměstí]

- nezjištěny žádné statisticky významné rozdíly

4.5. Využití ulice Veletržní

Veletržní ulicí chodí pěšky 67 % respondentů, 58 % projíždí autem, 12 % na kole, 5 % v ní tráví volný čas/rekreuje se a 3 % parkuje.

4.6. Využití ulice Dukelských hrdinů

Ulicí Dukelských hrdinů chodí pěšky 92 % respondentů, 29 % projíždí autem, 16 % na kole, 21 % v ní tráví volný čas/rekreuje se a 6 % parkuje. A 20 % dělá něco ještě jiného - nejčastěji je zmiňována jízda tramvají.

4.7. Umístění tramvajových zastávek

Umístění tramvajových zastávek Veletržní palác vyhovuje 19 % respondentů, nevyhovuje 18 % respondentů (resp. 51 %/49 % při započtení jen těch, kteří na otázku odpovídali).

Umístění tramvajových zastávek Strossmayerovo náměstí vyhovuje 18 % respondentů, nevyhovuje 29 % respondentů (resp. 39 %/61 % při započtení jen těch, kteří na otázku odpovídali).

Poznámka: V otázce na užívání území není možnost „jezdím tramvají“, proto nebylo možné provést analýzu toho, jak se odlišují odpovědi těch, kteří využívají tramvajovou dopravu.

4.8. Veletržní na kole

Po Veletržní „jezdí na kole a současný stav vyhovuje“ 4 % respondentů, 28 % respondentů „nejezdí, ale kdyby se zlepšily podmínky, jezdit budou“, „v současném cyklopruhu se cítí bezpečně“ 21 % respondentů a „nejezdí a jezdit neplánuje“ 47 % respondentů.

4.9. Dukelských hrdinů na kole

Po ulici Dukelských hrdinů „jezdí na kole a současný stav vyhovuje“ 7 % respondentů, „nejezdí, ale kdyby se zlepšily podmínky, jezdit budu“ odpovědělo 25 % respondentů, „v současném cyklopruhu se cítí bezpečně“ 25 % respondentů a „nejezdí a jezdit neplánuje“ 43 % respondentů.

4.10. Využití prvků v ulici Veletržní a v ulici Dukelských hrdinů

Největší zájem je o koše (často či velmi často by je využilo kolem 65 % respondentů), zastíněná místa (často či velmi často by je využilo kolem 50 % respondentů), lavičky v ulici Dukelských hrdinů (často či velmi často by je využilo kolem 50 % respondentů, ve Veletržní jen 29 %).

Stojany na kola či informační systém by (často či velmi často) využilo kolem třetiny respondentů.

Pítka v ulici Dukelských hrdinů by (často či velmi často) využilo 40 % respondentů, ve Veletržní čtvrtina respondentů.

Nejmenší zájem je o telefonní budky (kolem 3 %).

4.11. Rozšíření chodníků v ulici Veletržní

Rozšíření chodníků v ulici Veletržní na úkor automobilové dopravy by uvítalo 61 % respondentů (rozhodně ano: 47 %, spíše ano: 14 %. Proti je 25 % respondentů (spíše ne: 15 %, rozhodně ne: 10 %). Zbývající respondenti neví, nebo zvolili možnosti „jiné“.

4.12. Rozšíření chodníků v ulici Dukelských hrdinů

Rozšíření chodníků v ulici Dukelských hrdinů na úkor automobilové dopravy by uvítal ještě vyšší podíl respondentů než ve Veletržní: 73 % (rozhodně ano:shodně 47 %, spíše ano: 26 %. Proti je 15 % respondentů (spíše ne: 6 %, rozhodně ne: 9 %). Zbývající respondenti neví, nebo zvolili možnosti „jiné“.

4.13. Vnitrobloky

Pro postupné otevírání vnitrobloků je 73 % respondentů, proti 14 % respondentů.

4.14. Popisné proměnné

4.14.1. Věk

Pětina respondentů byla mladších 30 let, polovina ve věku 30-39 let a třetina ve věku 40 let a více.

4.14.2. Pohlaví

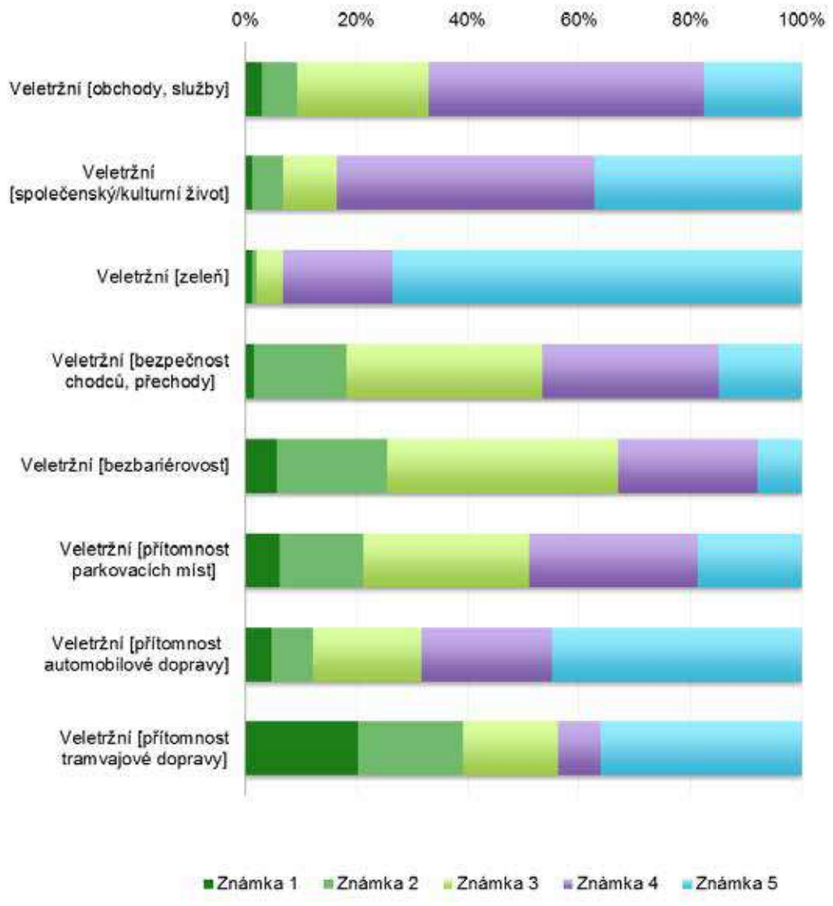
Mezi respondenty bylo 59 % mužů, 41 % žen.

4.14.3. Jaký vztah k území

Mezi respondenty bylo 81 % rezidentů, 35 % majitelů nemovitostí, 18 % častých návštěvníků a 7 % provozovatelů živnosti. Jeden respondent byl držitelem průkazu ZTP a 19 % respondentů pečuje o dítě do 6 let.

5. Souhrnné tabulky a grafy

5.1. Hodnocení ulice Veletržní (A1)

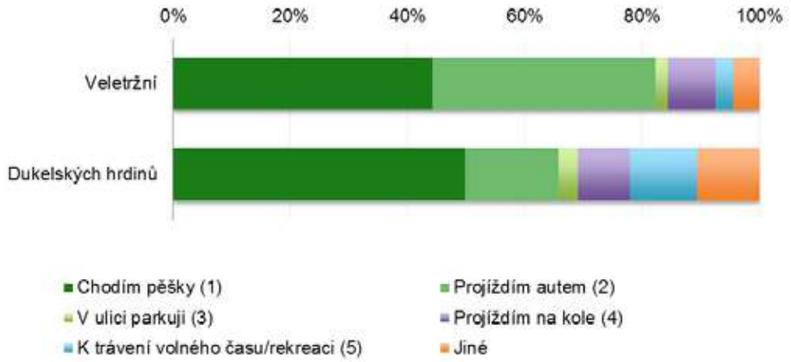


5.2. Hodnocení ulice Dukelských hrdinů (A2)

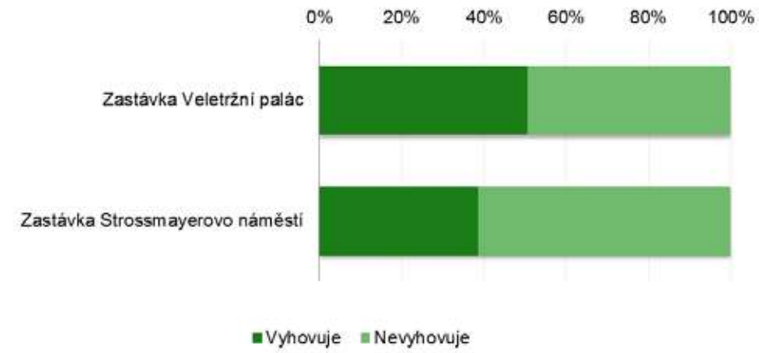
5.3. Průměry hodnocení Veletržní, Dukelských hrdinů a dalších prostorů (A1, A2, A20)

5.4. Hodnocení dalších oblastí (A20)

5.5. Využití ulice Veletržní a ulice Dukelských hrdinů (A3, A4)

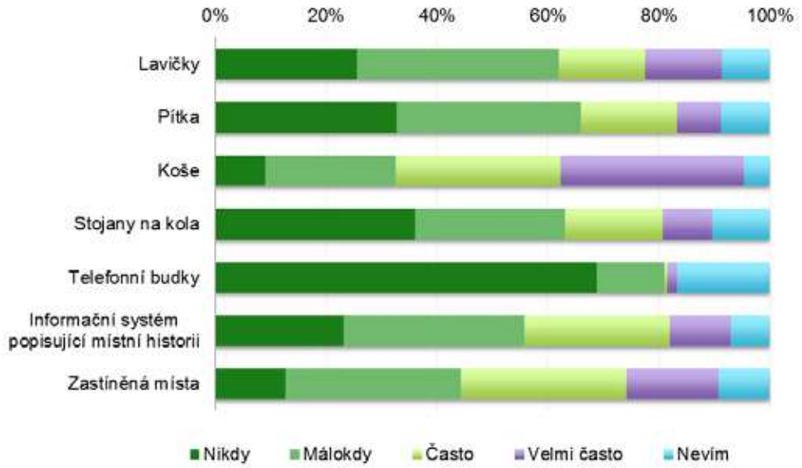


5.6. Umístění tramvajových zastávek Veletržní palác a Strossmayerovo náměstí (A5, A6)

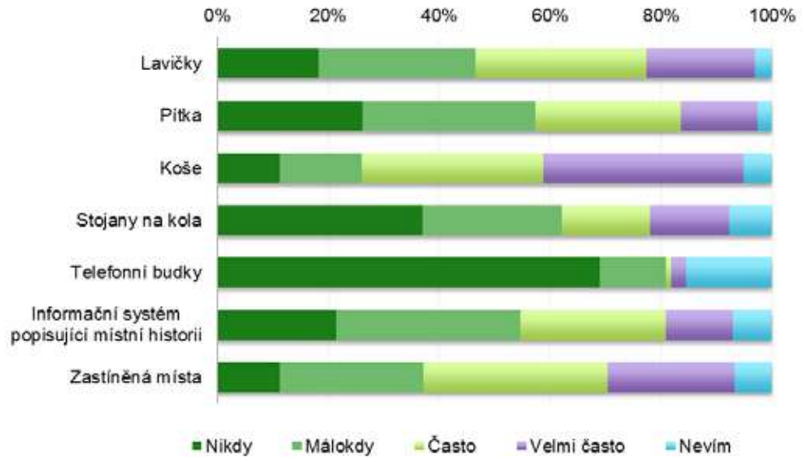


5.7. Veletržní a Dukelských hrdinů na kole (A7, A8)

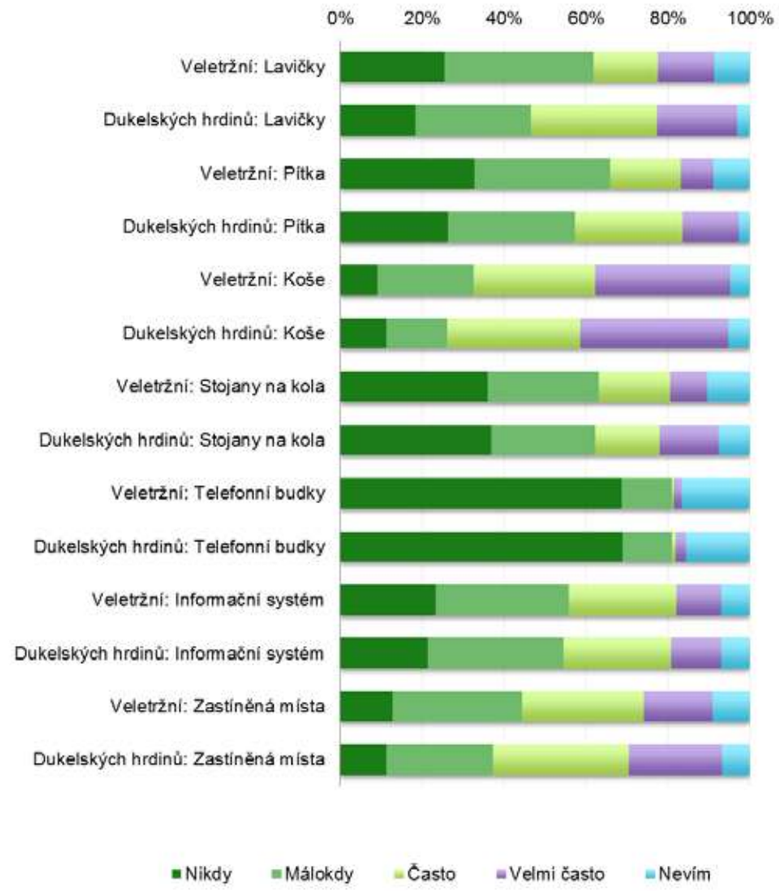
5.8. Využití prvků ve Veletržní (A9)



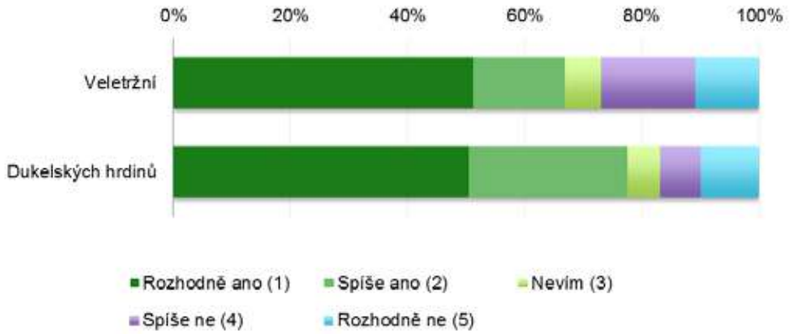
5.9. Využití prvků v ulici Dukelských hrdinů (A18)

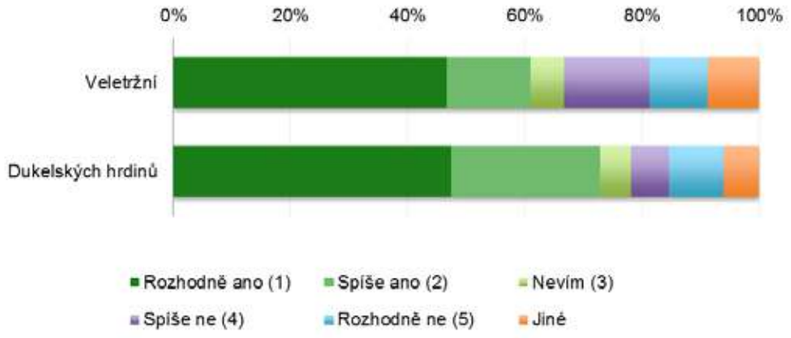


5.10. Využití prvků ve Veletržní a v ulici Dukelských hrdinů (A9, A18)



5.11. Rozšíření chodníků v ulici Veletržní a v ulici Dukelských hrdinů A10. A19)





6. Tabulky a grafy první třídění

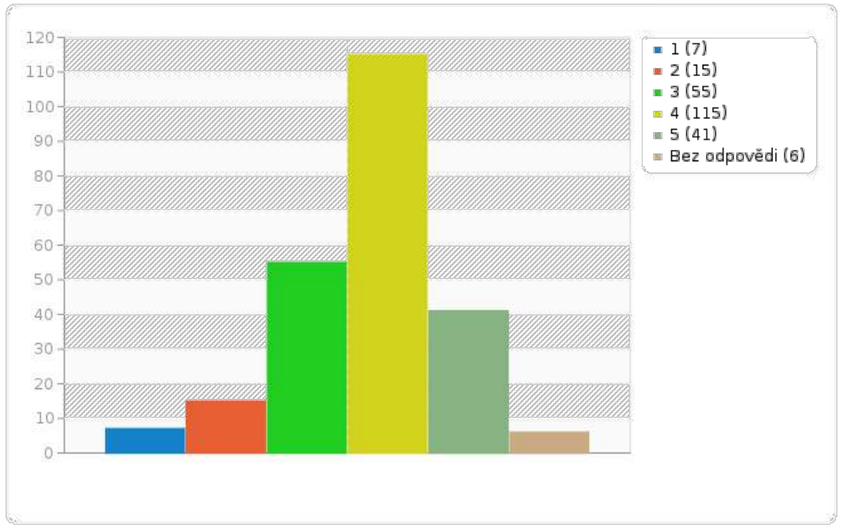
6.1. Hodnocení ulice Veletržní (A1)

6.1.1. Jak byste hodnotil/a ulici [obchody, služby]

A001(1)

Jak byste hodnotil/a ulici Veletržní z hlediska těchto kritérií? (oznámkujte jako ve škole) [obchody, služby]

Odpověď	Počet	Procenta	Suma
1 (1)	7	3.00%	9.44%
2 (2)	15	6.44%	
3 (3)	55	23.61%	23.61%
4 (4)	115	49.36%	
5 (5)	41	17.60%	66.95%
Suma (Odpovědi)	**233**	**100.00%**	**100.00%**
Počet případů	239	100.00%	
Bez odpovědi	6	2.51%	
Aritmetický průměr		3.72	
Směrodatná odchylka		0.93	

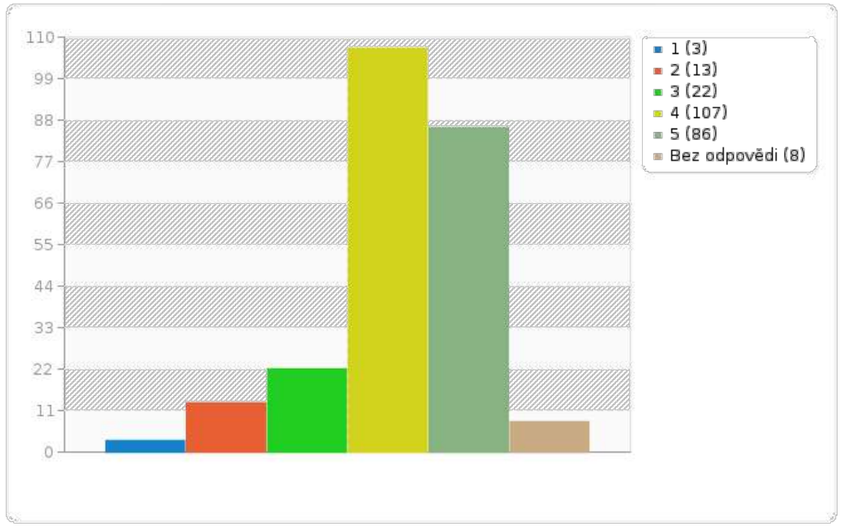


6.1.2. Jak byste hodnotil/a ulici [společenský/kulturní život]

A001(2)

Jak byste hodnotil/a ulici Veletržní z hlediska těchto kritérií? (oznámkujte jako ve škole) [společenský/kulturní život]

Odpověď	Počet	Procenta	Suma
1 (1)	3	1.30%	6.93%
2 (2)	13	5.63%	
3 (3)	22	9.52%	9.52%
4 (4)	107	46.32%	
5 (5)	86	37.23%	83.55%
Suma (Odpovědi)	**231**	**100.00%**	**100.00%**
Počet případů	239	100.00%	
Bez odpovědi	8	3.35%	
Aritmetický průměr		4.13	
Směrodatná odchylka		0.89	

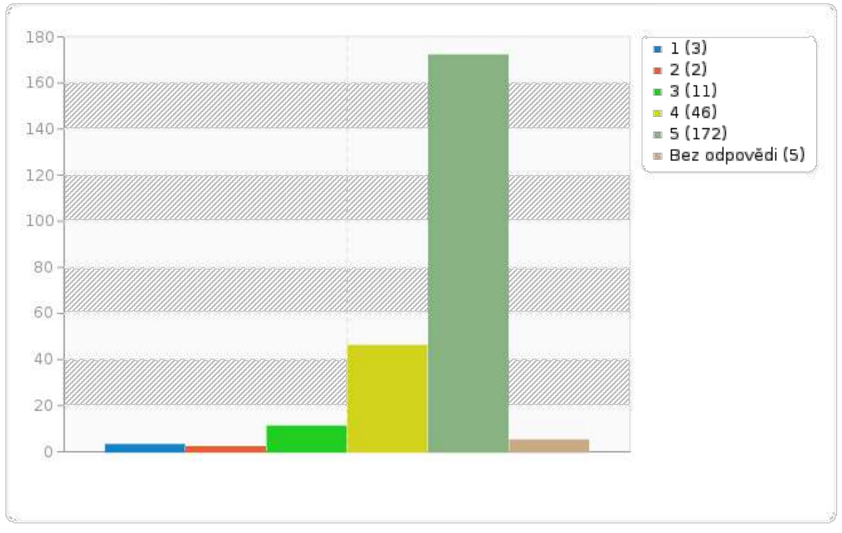


6.1.3. Jak byste hodnotil/a ulici [zeleň]

A001(3)

Jak byste hodnotil/a ulici Veletržní z hlediska těchto kritérií? (oznámkujte jako ve škole) [zeleň]

Odpověď	Počet	Procenta	Suma
1 (1)	3	1.28%	2.14%
2 (2)	2	0.85%	
3 (3)	11	4.70%	4.70%
4 (4)	46	19.66%	
5 (5)	172	73.50%	93.16%
Suma (Odpovědi)	**234**	**100.00%**	**100.00%**
Počet případů	239	100.00%	
Bez odpovědi	5	2.09%	
Aritmetický průměr		4.63	
Směrodatná odchylka		0.73	

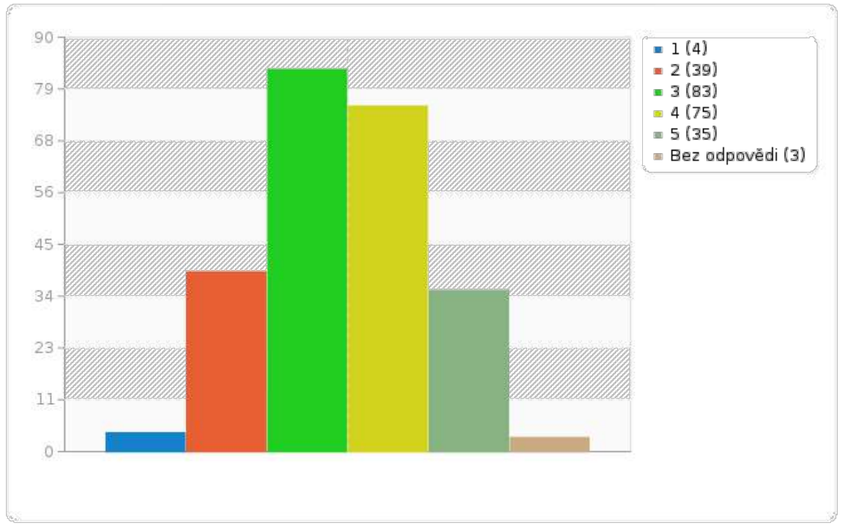


6.1.4. Jak byste hodnotil/a ulici [bezpečnost chodců, přechody]

A001(4)

Jak byste hodnotil/a ulici Veletržní z hlediska těchto kritérií? (oznámkujte jako ve škole) [bezpečnost chodců, přechody]

Odpověď	Počet	Procenta	Suma
1 (1)	4	1.69%	18.22%
2 (2)	39	16.53%	
3 (3)	83	35.17%	35.17%
4 (4)	75	31.78%	
5 (5)	35	14.83%	46.61%
Suma (Odpovědi)	**236**	**100.00%**	**100.00%**
Počet případů	239	100.00%	
Bez odpovědi	3	1.26%	
Aritmetický průměr		3.42	
Směrodatná odchylka		0.99	

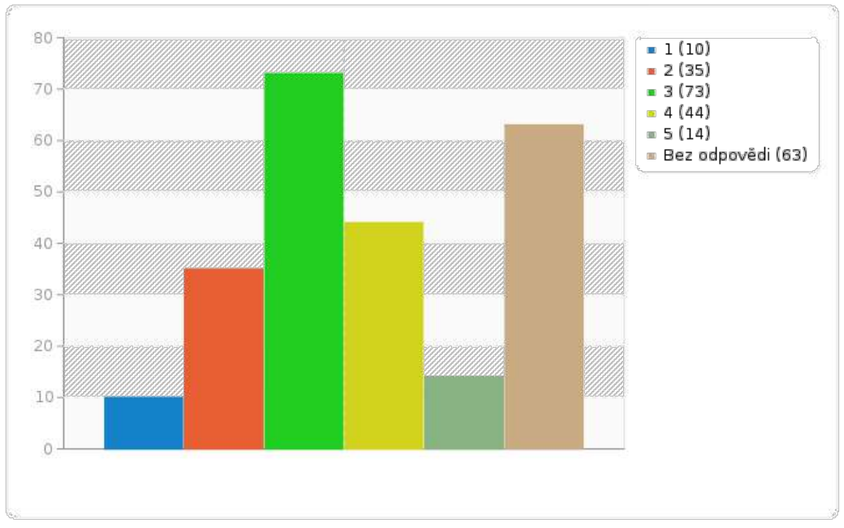


6.1.5. Jak byste hodnotil/a ulici [bezbariérovost]

A001(5)

Jak byste hodnotil/a ulici Veletržní z hlediska těchto kritérií? (oznámkujte jako ve škole) [bezbariérovost]

Odpověď	Počet	Procenta	Suma
1 (1)	10	5.68%	25.57%
2 (2)	35	19.89%	
3 (3)	73	41.48%	41.48%
4 (4)	44	25.00%	
5 (5)	14	7.95%	32.95%
Suma (Odpovědi)	**176**	**100.00%**	**100.00%**
Počet případů	239	100.00%	
Bez odpovědi	63	26.36%	
Aritmetický průměr		3.1	
Směrodatná odchylka		1	

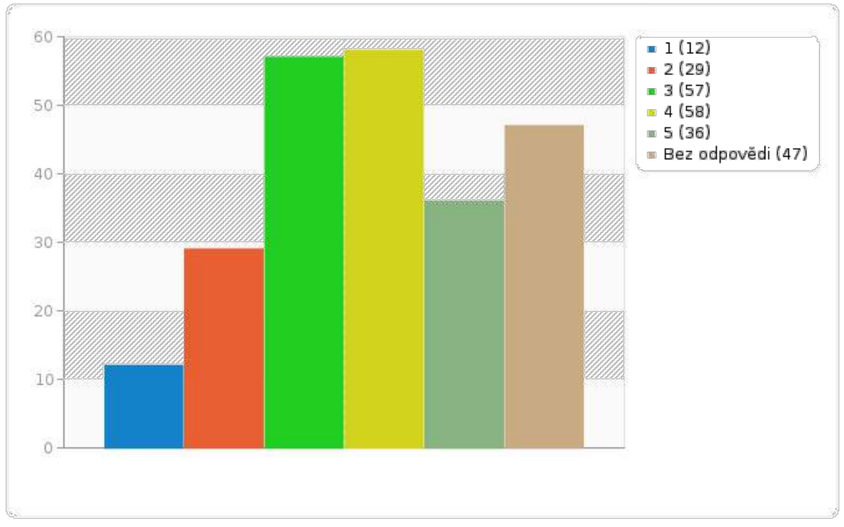


6.1.6. Jak byste hodnotil/a ulici [přítomnost parkovacích míst]

A001(6)

Jak byste hodnotil/a ulici Veletržní z hlediska těchto kritérií? (oznámkujte jako ve škole) [přítomnost parkovacích míst]

Odpověď	Počet	Procenta	Suma
1 (1)	12	6.25%	21.35%
2 (2)	29	15.10%	
3 (3)	57	29.69%	29.69%
4 (4)	58	30.21%	
5 (5)	36	18.75%	48.96%
Suma (Odpovědi)	**192**	**100.00%**	**100.00%**
Počet případů	239	100.00%	
Bez odpovědi	47	19.67%	
Aritmetický průměr		3.4	
Směrodatná odchylka		1.14	

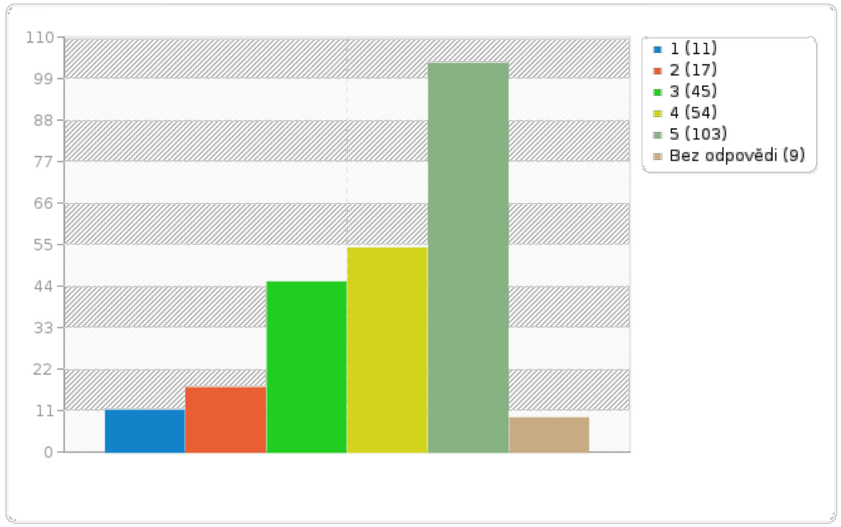


6.1.7. Jak byste hodnotil/a ulici [přítomnost automobilové dopravy]

A001(7)

Jak byste hodnotil/a ulici Veletržní z hlediska těchto kritérií? (oznámkujte jako ve škole) [přítomnost automobilové dopravy]

Odpověď	Počet	Procenta	Suma
1 (1)	11	4.78%	12.17%
2 (2)	17	7.39%	
3 (3)	45	19.57%	19.57%
4 (4)	54	23.48%	
5 (5)	103	44.78%	68.26%
Suma (Odpovědi)	**230**	**100.00%**	**100.00%**
Počet případů	239	100.00%	
Bez odpovědi	9	3.77%	
Aritmetický průměr		3.96	
Směrodatná odchylka		1.17	

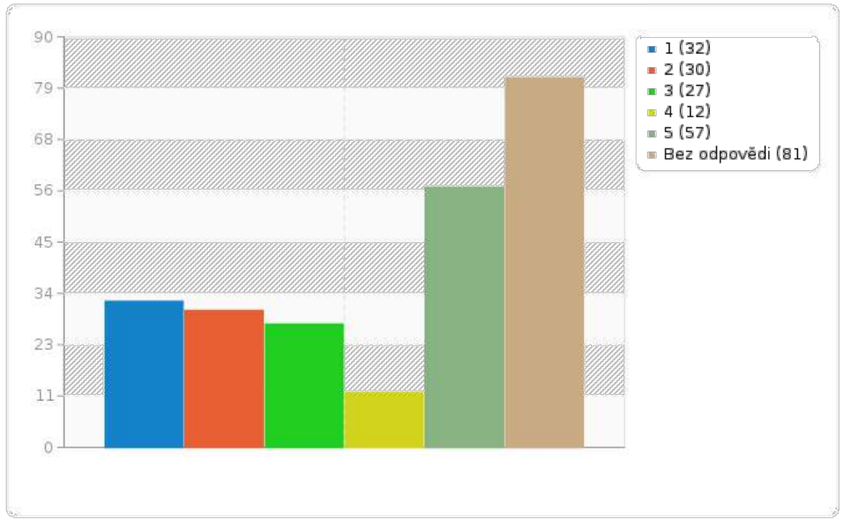


6.1.8. Jak byste hodnotil/a ulici [přítomnost tramvajové dopravy]

A001(8)

Jak byste hodnotil/a ulici Veletržní z hlediska těchto kritérií? (oznámkujte jako ve škole) [přítomnost tramvajové dopravy]

Odpověď	Počet	Procenta	Suma
1 (1)	32	20.25%	39.24%
2 (2)	30	18.99%	
3 (3)	27	17.09%	17.09%
4 (4)	12	7.59%	
5 (5)	57	36.08%	43.67%
Suma (Odpovědi)	**158**	**100.00%**	**100.00%**
Počet případů	239	100.00%	
Bez odpovědi	81	33.89%	
Aritmetický průměr		3.2	
Směrodatná odchylka		1.58	



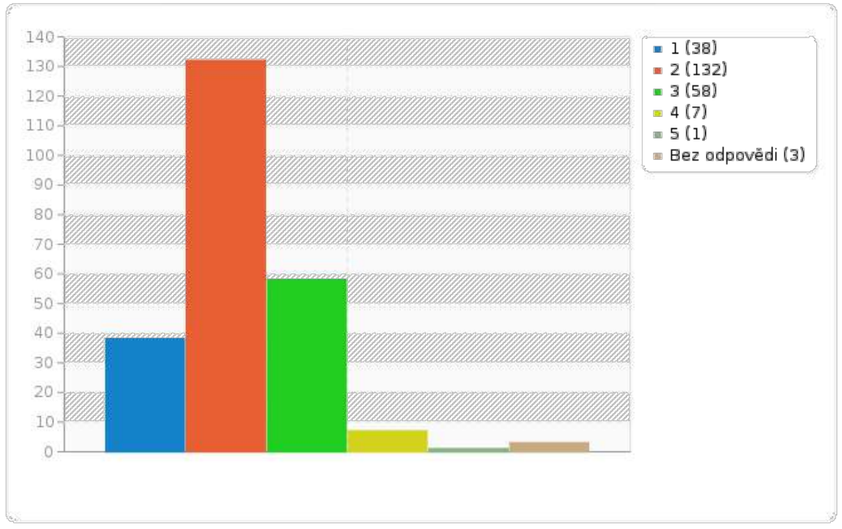
6.2. Hodnocení ulice Dukelských hrdinů (A2)

6.2.1. Jak byste hodnotil/a ulici Dukelských hrdinů [obchody, služby]

A002(1)

Jak byste hodnotil/a ulici Dukelských hrdinů z hlediska těchto kritérií? (oznámkujte jako ve škole) [obchody, služby]

Odpověď	Počet	Procenta	Suma
1 (1)	38	16.10%	72.03%
2 (2)	132	55.93%	
3 (3)	58	24.58%	24.58%
4 (4)	7	2.97%	
5 (5)	1	0.42%	3.39%
Suma (Odpovědi)	**236**	**100.00%**	**100.00%**
Počet případů	239	100.00%	
Bez odpovědi	3	1.26%	
Aritmetický průměr		2.16	
Směrodatná odchylka		0.74	

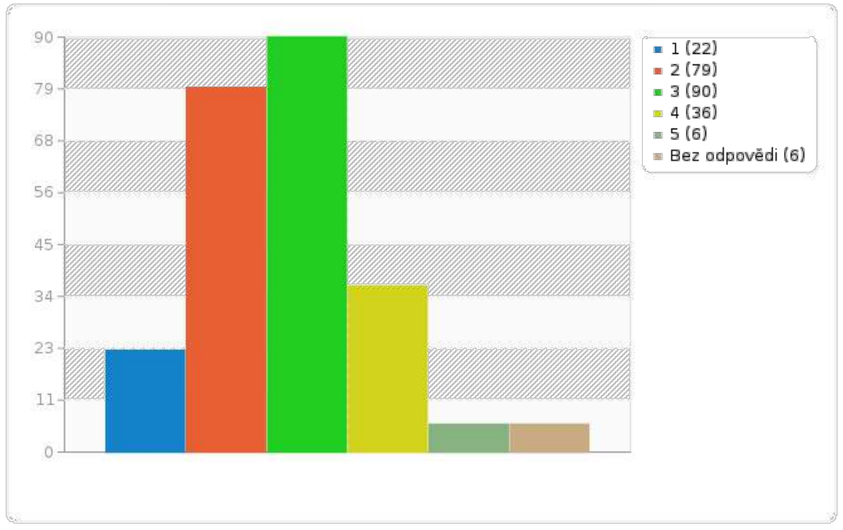


6.2.2. Jak byste hodnotil/a ulici Dukelských hrdinů [společenský/kulturní život]

A002(2)

Jak byste hodnotil/a ulici Dukelských hrdinů z hlediska těchto kritérií? (oznámkujte jako ve škole) [společenský/kulturní život]

Odpověď	Počet	Procenta	Suma
1 (1)	22	9.44%	43.35%
2 (2)	79	33.91%	
3 (3)	90	38.63%	38.63%
4 (4)	36	15.45%	
5 (5)	6	2.58%	18.03%
Suma (Odpovědi)	**233**	**100.00%**	**100.00%**
Počet případů	239	100.00%	
Bez odpovědi	6	2.51%	
Aritmetický průměr		2.68	
Směrodatná odchylka		0.94	

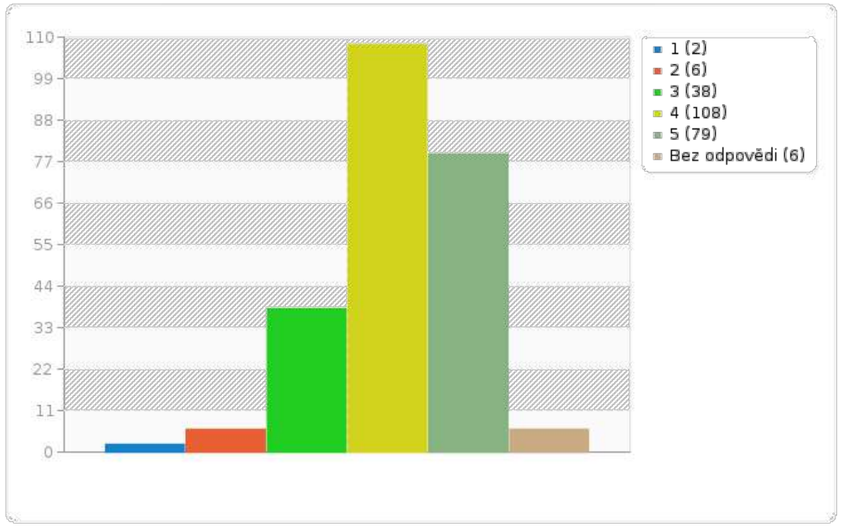


6.2.3. Jak byste hodnotil/a ulici Dukelských hrdinů [zeleň]

A002(3)

Jak byste hodnotil/a ulici Dukelských hrdinů z hlediska těchto kritérií? (oznámkujte jako ve škole) [zeleň]

Odpověď	Počet	Procenta	Suma
1 (1)	2	0.86%	3.43%
2 (2)	6	2.58%	
3 (3)	38	16.31%	16.31%
4 (4)	108	46.35%	
5 (5)	79	33.91%	80.26%
Suma (Odpovědi)	**233**	**100.00%**	**100.00%**
Počet případů	239	100.00%	
Bez odpovědi	6	2.51%	
Aritmetický průměr		4.1	
Směrodatná odchylka		0.82	

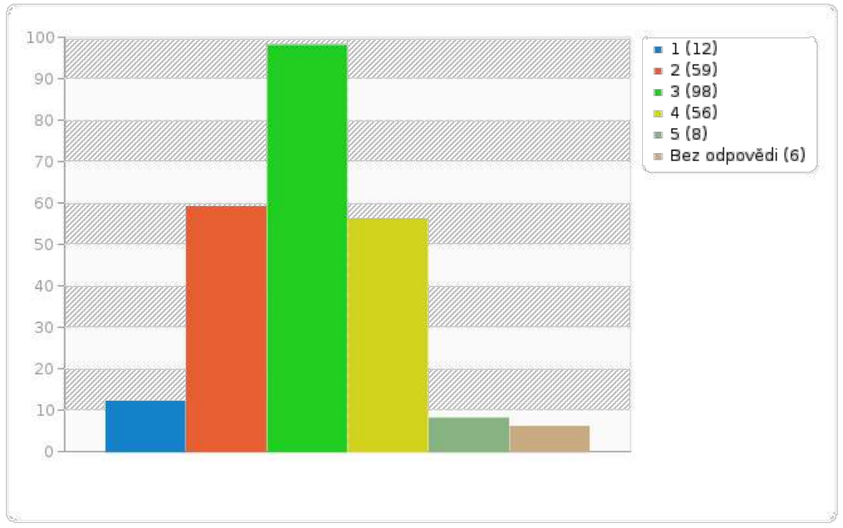


6.2.4. Jak byste hodnotil/a ulici Dukelských hrdinů [bezpečnost chodců, přechody]

A002(4)

Jak byste hodnotil/a ulici Dukelských hrdinů z hlediska těchto kritérií? (oznámkujte jako ve škole) [bezpečnost chodců, přechody]

Odpověď	Počet	Procenta	Suma
1 (1)	12	5.15%	30.47%
2 (2)	59	25.32%	
3 (3)	98	42.06%	42.06%
4 (4)	56	24.03%	
5 (5)	8	3.43%	27.47%
Suma (Odpovědi)	**233**	**100.00%**	**100.00%**
Počet případů	239	100.00%	
Bez odpovědi	6	2.51%	
Aritmetický průměr		2.95	
Směrodatná odchylka		0.92	

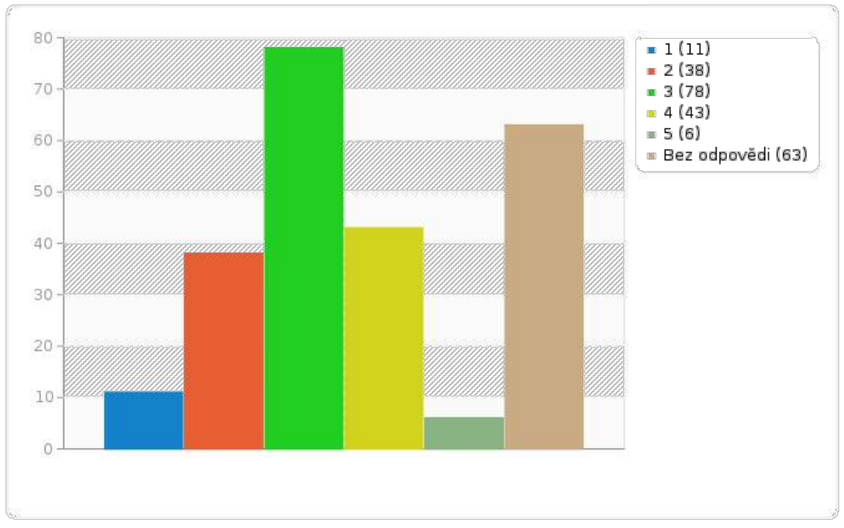


6.2.5. Jak byste hodnotil/a ulici Dukelských hrdinů [bezbariérovost]

A002(5)

Jak byste hodnotil/a ulici Dukelských hrdinů z hlediska těchto kritérií? (oznámkujte jako ve škole) [bezbariérovost]

Odpověď	Počet	Procenta	Suma
1 (1)	11	6.25%	27.84%
2 (2)	38	21.59%	
3 (3)	78	44.32%	44.32%
4 (4)	43	24.43%	
5 (5)	6	3.41%	27.84%
Suma (Odpovědi)	**176**	**100.00%**	**100.00%**
Počet případů	239	100.00%	
Bez odpovědi	63	26.36%	
Aritmetický průměr		2.97	
Směrodatná odchylka		0.92	

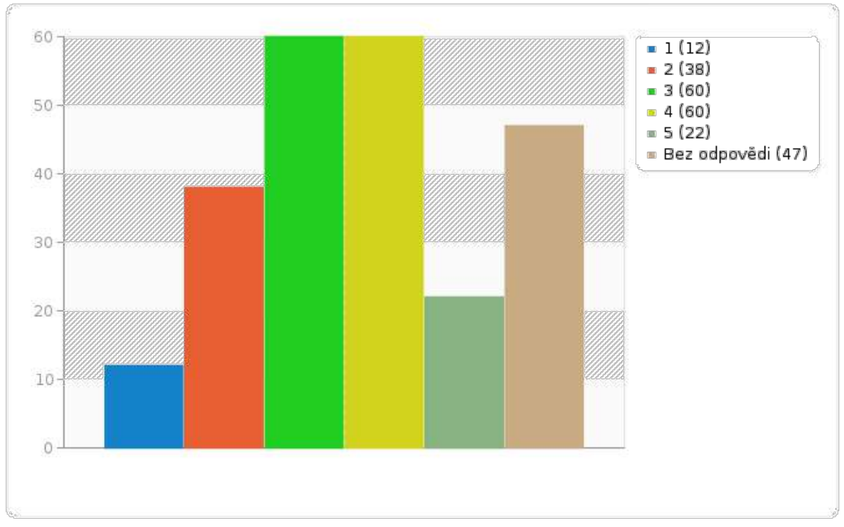


6.2.6. Jak byste hodnotil/a ulici Dukelských hrdinů [přítomnost parkovacích míst]

A002(6)

Jak byste hodnotil/a ulici Dukelských hrdinů z hlediska těchto kritérií? (oznámkujte jako ve škole) [přítomnost parkovacích míst]

Odpověď	Počet	Procenta	Suma
1 (1)	12	6.25%	26.04%
2 (2)	38	19.79%	
3 (3)	60	31.25%	31.25%
4 (4)	60	31.25%	
5 (5)	22	11.46%	42.71%
Suma (Odpovědi)	**192**	**100.00%**	**100.00%**
Počet případů	239	100.00%	
Bez odpovědi	47	19.67%	
Aritmetický průměr		3.22	
Směrodatná odchylka		1.08	

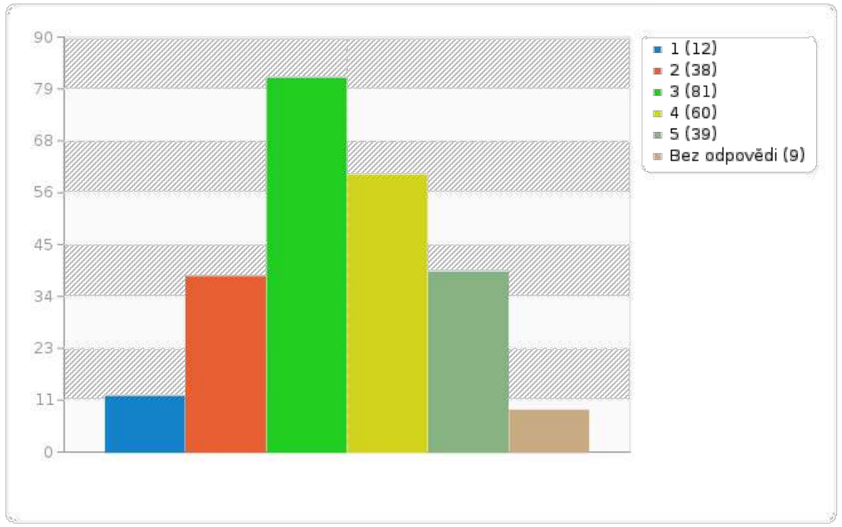


6.2.7. Jak byste hodnotil/a ulici Dukelských hrdinů [přítomnost automobilové dopravy]

A002(7)

Jak byste hodnotil/a ulici Dukelských hrdinů z hlediska těchto kritérií? (oznámkujte jako ve škole) [přítomnost automobilové dopravy]

Odpověď	Počet	Procenta	Suma
1 (1)	12	5.22%	21.74%
2 (2)	38	16.52%	
3 (3)	81	35.22%	35.22%
4 (4)	60	26.09%	
5 (5)	39	16.96%	43.04%
Suma (Odpovědi)	**230**	**100.00%**	**100.00%**
Počet případů	239	100.00%	
Bez odpovědi	9	3.77%	
Aritmetický průměr		3.33	
Směrodatná odchylka		1.1	

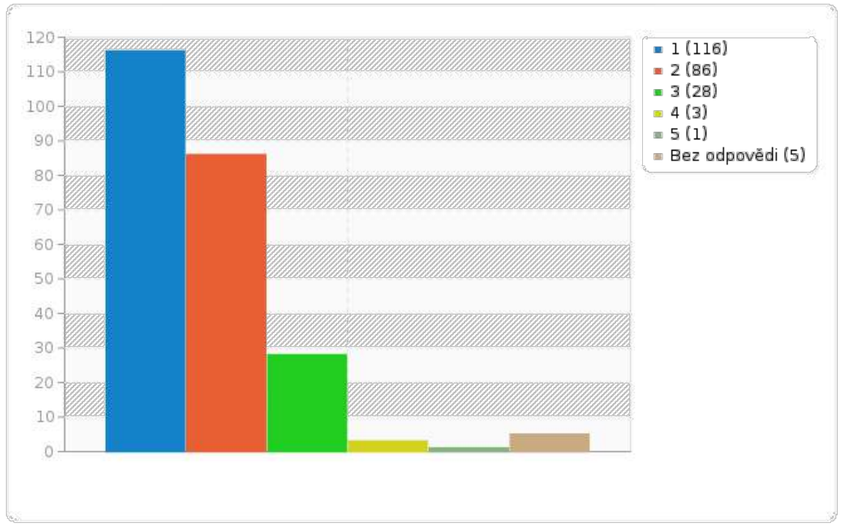


6.2.8. Jak byste hodnotil/a ulici Dukelských hrdinů [přítomnost tramvajové dopravy]

A002(8)

Jak byste hodnotil/a ulici Dukelských hrdinů z hlediska těchto kritérií? (oznámkujte jako ve škole) [přítomnost tramvajové dopravy]

Odpověď	Počet	Procenta	Suma
1 (1)	116	49.57%	86.32%
2 (2)	86	36.75%	
3 (3)	28	11.97%	11.97%
4 (4)	3	1.28%	
5 (5)	1	0.43%	1.71%
Suma (Odpovědi)	**234**	**100.00%**	**100.00%**
Počet případů	239	100.00%	
Bez odpovědi	5	2.09%	
Aritmetický průměr		1.66	
Směrodatná odchylka		0.77	



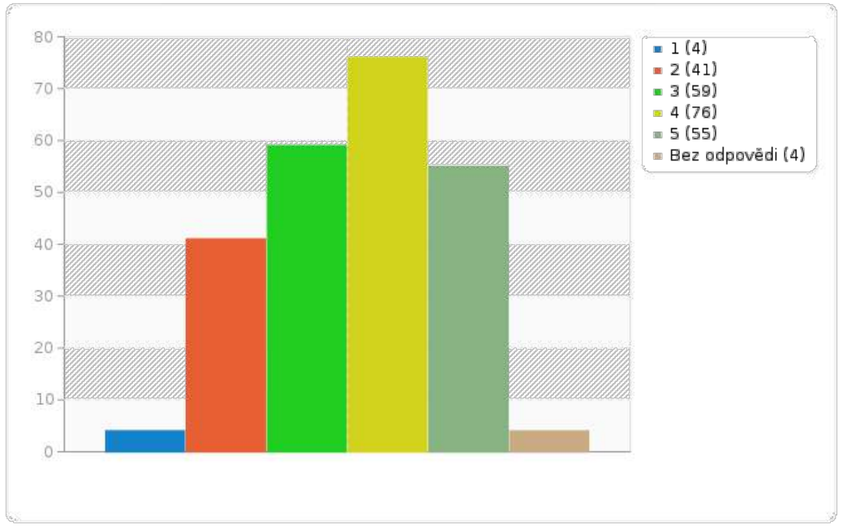
6.3. Hodnocení dalších oblastí (A20)

6.3.1. Jak byste hodnotil/a tyto oblasti- [stav předprostoru Veletržního paláce]

A020(1)

Jak byste hodnotil/a tyto oblasti? (oznámkujte jako ve škole) [stav předprostoru Veletržního paláce]

Odpověď	Počet	Procenta	Suma
1 (1)	4	1.70%	19.15%
2 (2)	41	17.45%	
3 (3)	59	25.11%	25.11%
4 (4)	76	32.34%	
5 (5)	55	23.40%	55.74%
Suma (Odpovědi)	**235**	**100.00%**	**100.00%**
Počet případů	239	100.00%	
Bez odpovědi	4	1.67%	
Aritmetický průměr		3.58	
Směrodatná odchylka		1.08	

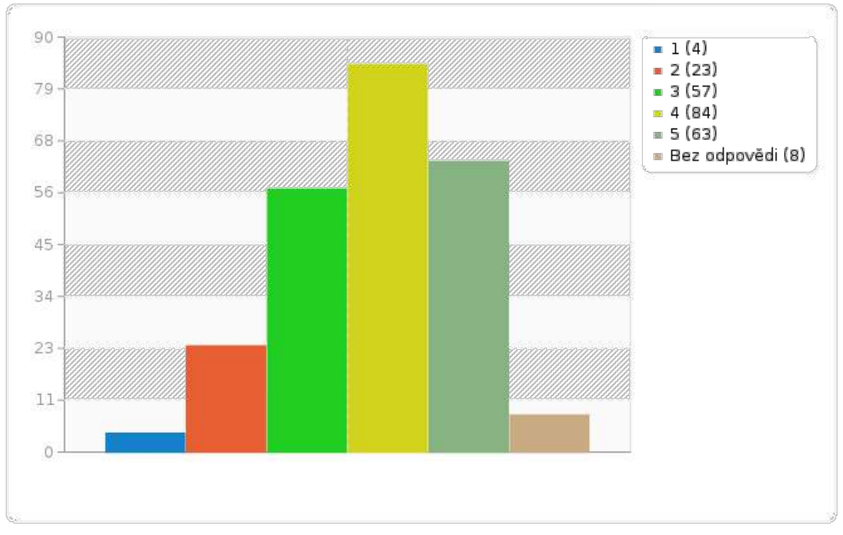


6.3.2. Jak byste hodnotil/a tyto oblasti- [stav předprostoru Parkhotelu]

A020(2)

Jak byste hodnotil/a tyto oblasti? (oznámkujte jako ve škole)
[stav předprostoru Parkhotelu]

Odpověď	Počet	Procenta	Suma
1 (1)	4	1.73%	11.69%
2 (2)	23	9.96%	
3 (3)	57	24.68%	24.68%
4 (4)	84	36.36%	
5 (5)	63	27.27%	63.64%
Suma (Odpovědi)	**231**	**100.00%**	**100.00%**
Počet případů	239	100.00%	
Bez odpovědi	8	3.35%	
Aritmetický průměr		3.77	
Směrodatná odchylka		1.01	

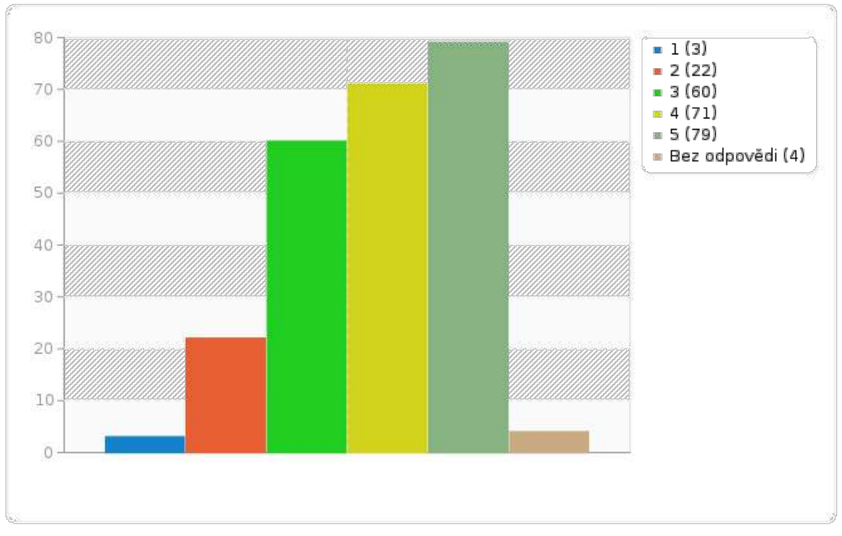


6.3.3. Jak byste hodnotil/a tyto oblasti- [stav předprostoru Billy a celkové uspořádání Letenského náměstí]

A020(3)

Jak byste hodnotil/a tyto oblasti? (oznámkujte jako ve škole)
[stav předprostoru Billy a celkové uspořádání Letenského náměstí]

Odpověď	Počet	Procenta	Suma
1 (1)	3	1.28%	10.64%
2 (2)	22	9.36%	
3 (3)	60	25.53%	25.53%
4 (4)	71	30.21%	
5 (5)	79	33.62%	63.83%
Suma (Odpovědi)	**235**	**100.00%**	**100.00%**
Počet případů	239	100.00%	
Bez odpovědi	4	1.67%	
Aritmetický průměr		3.86	
Směrodatná odchylka		1.03	

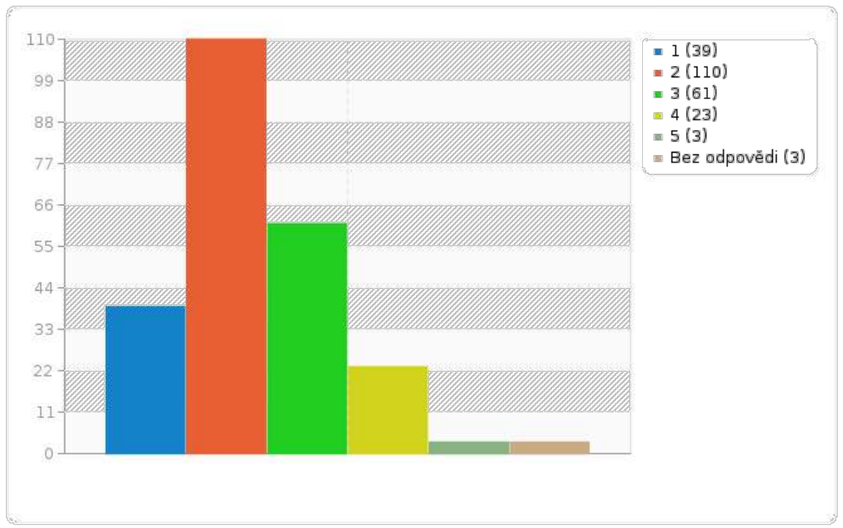


6.3.4. Jak byste hodnotil/a tyto oblasti- [stav Strossmayerova náměstí]

A020(4)

Jak byste hodnotil/a tyto oblasti? (oznámkujte jako ve škole)
[stav Strossmayerova náměstí]

Odpověď	Počet	Procenta	Suma
1 (1)	39	16.53%	63.14%
2 (2)	110	46.61%	
3 (3)	61	25.85%	25.85%
4 (4)	23	9.75%	
5 (5)	3	1.27%	11.02%
Suma (Odpovědi)	**236**	**100.00%**	**100.00%**
Počet případů	239	100.00%	
Bez odpovědi	3	1.26%	
Aritmetický průměr		2.33	
Směrodatná odchylka		0.91	



6.4. Využití ulice Veletržní (A3)

A003

K čemu nejčastěji využíváte ulici Veletržní?

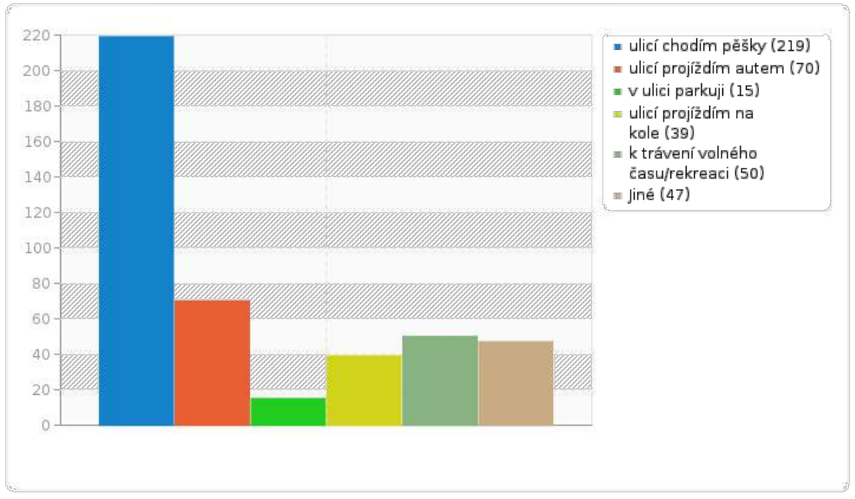
Odpověď	Počet	Procenta
ulicí chodím pěšky (1)	159	66.53%
ulicí projíždím autem (2)	137	57.32%
v ulici parkuji (3)	8	3.35%
ulicí projíždím na kole (4)	29	12.13%
k trávení volného času/rekreaci (5)	11	4.60%
Jiné	16	6.69%

6.5. Využití ulice Dukelských hrdinů (A4)

A004

K čemu nejčastěji využíváte ulici Dukelských hrdinů?

Odpověď	Počet	Procenta
ulicí chodím pěšky (1)	219	91.63%
ulicí projíždím autem (2)	70	29.29%
v ulici parkuji (3)	15	6.28%
ulicí projíždím na kole (4)	39	16.32%
k trávení volného času/rekreaci (5)	50	20.92%
Jiné	47	19.67%

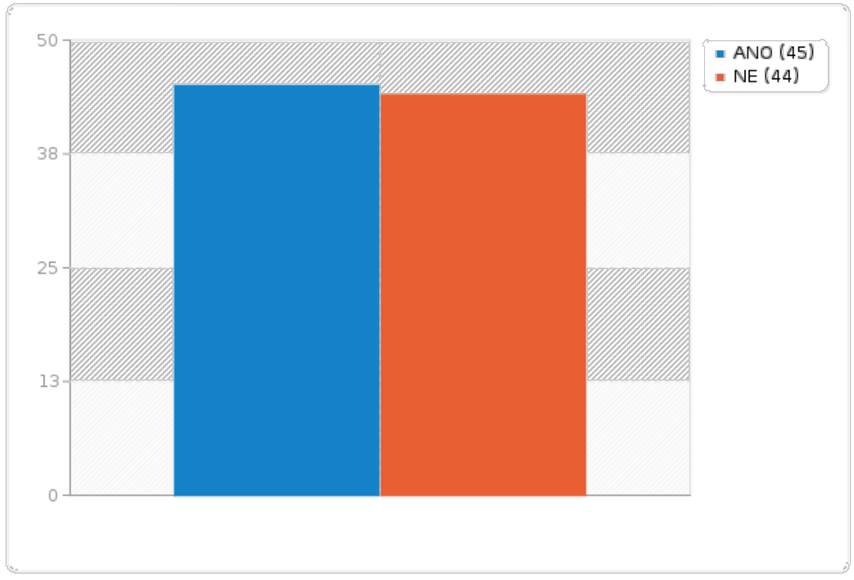


6.6. Umístění tramvajových zastávek Veletržní palác (A5)

A005

Vyhovuje vám současné rozmístění tramvajových zastávek Veletržní palác? ano / ne (pokud ne, jaké byste navrhoval/a změny?)

Ano	45	18.83%
Ne	44	18.41%

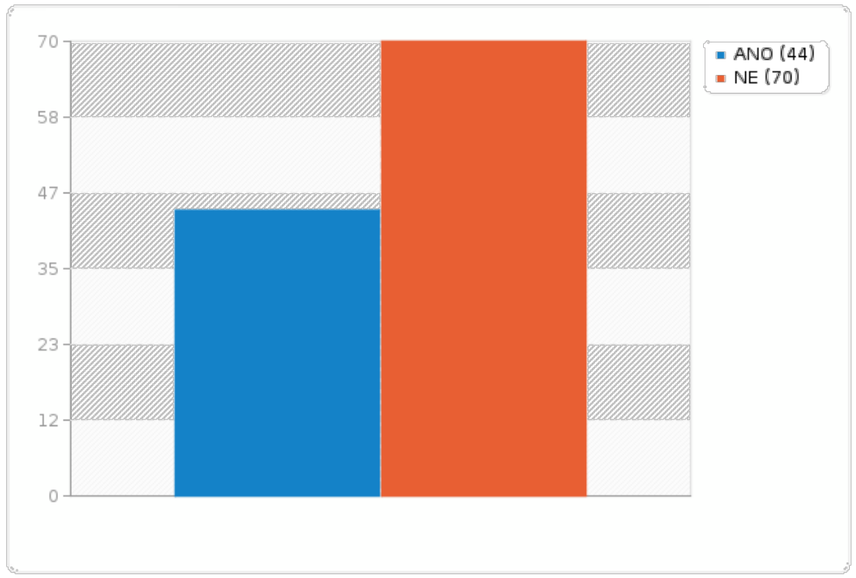


6.7. Umístění tramvajových zastávek Strossmayerovo náměstí (A6)

A006

Vyhovuje vám současné rozmístění tramvajových zastávek Strossmayerovo náměstí? ano / ne (pokud ne, jaké byste navrhoval/a změny?)

Ano	44	18.41%
Ne	70	29.29%

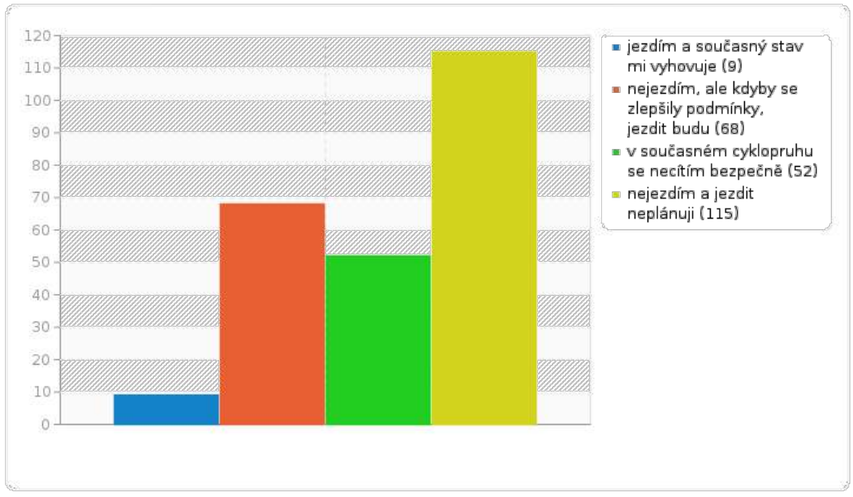


6.8. Veletržní na kole (A7)

A007

Jezdíte po ulici Veletržní na kole?

Odpověď	Počet	Procenta
jezdím a současný stav mi vyhovuje (1)	9	3.77%
nejezdím, ale kdyby se zlepšily podmínky, jezdit budu (2)	68	28.45%
v současném cyklopruhu se necítím bezpečně (3)	52	21.76%
nejezdím a jezdit neplánuji (4)	115	48.12%

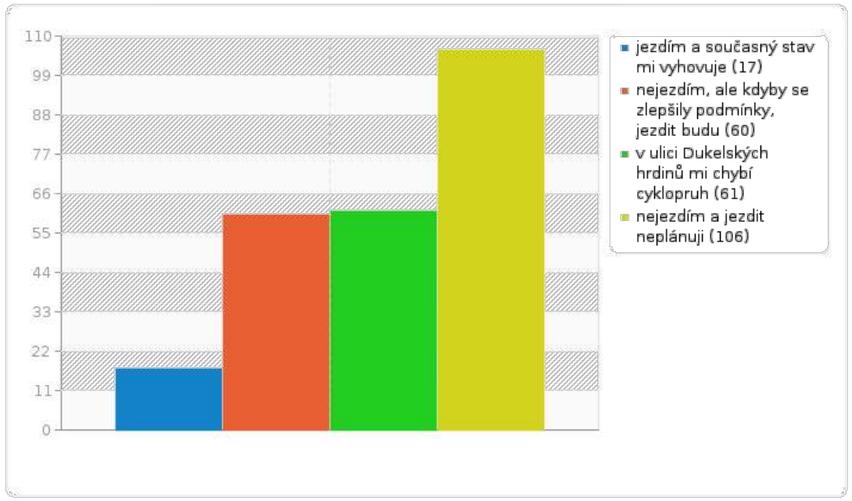


6.9. Dukelských hrdinů na kole (A8)

A008

Jezdíte po ulici Dukelských hrdinů na kole?

Odpověď	Počet	Procenta
jezdím a současný stav mi vyhovuje (1)	17	7.11%
nejezdím, ale kdyby se zlepšily podmínky, jezdit budu (2)	60	25.10%
v ulici Dukelských hrdinů mi chybí cyklopruh (3)	61	25.52%
nejezdím a jezdit neplánuji (4)	106	44.35%



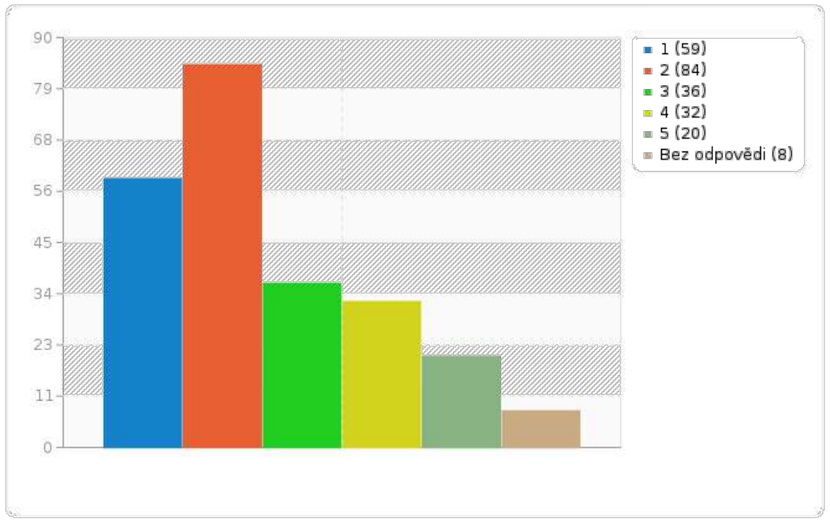
6.10. Využití prvků ve Veletržní

6.10.1. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Veletržní: [lavičky]

A009(1)

Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a následující prvky při pobytu/pohybu na ulici Veletržní?
nikdy-1, málokdy-2, často-3, velmi často-4, nevím-5
[lavičky]

Odpověď	Počet	Procenta
1 (1)	59	25.54%
2 (2)	84	36.36%
3 (3)	36	15.58%
4 (4)	32	13.85%
5 (5)	20	8.66%
Suma (Odpovědi)	**231**	**100.00%**

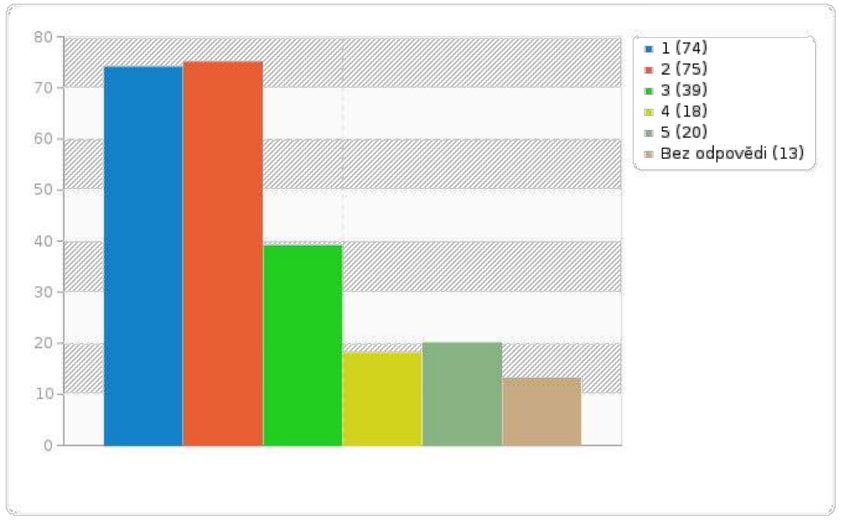


6.10.2. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Veletržní: [pítka]

A009(2)

Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a následující prvky při pobytu/pohybu na ulici Veletržní?
nikdy-1, málokdy-2, často-3, velmi často-4, nevím-5
[pítka]

Odpověď	Počet	Procenta
1 (1)	74	32.74%
2 (2)	75	33.19%
3 (3)	39	17.26%
4 (4)	18	7.96%
5 (5)	20	8.85%
Suma (Odpovědi)	**226**	**100.00%**

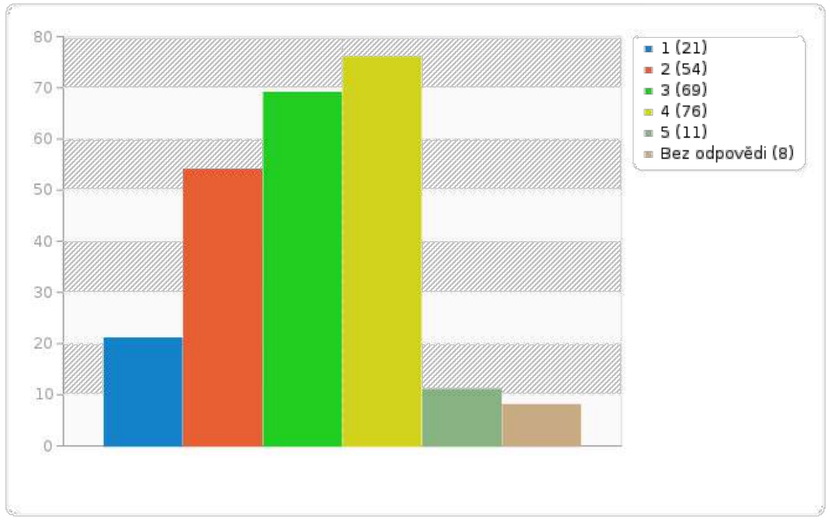


6.10.3. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Veletržní: [koše]

A009(3)

Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a následující prvky při pobytu/pohybu na ulici Veletržní?
nikdy-1, málokdy-2, často-3, velmi často-4, nevím-5
[koše]

Odpověď	Počet	Procenta
1 (1)	21	9.09%
2 (2)	54	23.38%
3 (3)	69	29.87%
4 (4)	76	32.90%
5 (5)	11	4.76%
Suma (Odpovědi)	**231**	**100.00%**

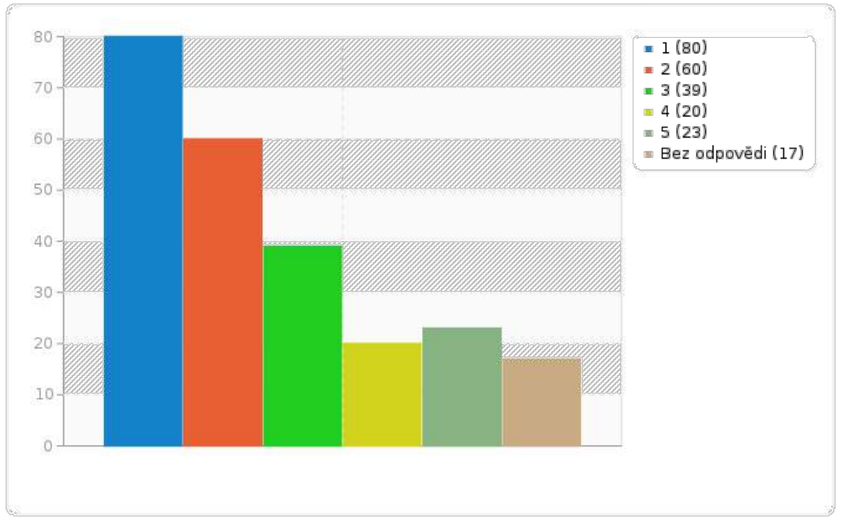


6.10.4. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Veletržní: [stojany na kola]

A009(4)

Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a následující prvky při pobytu/pohybu na ulici Veletržní?
nikdy-1, málokdy-2, často-3, velmi často-4, nevím-5
[stojany na kola]

Odpověď	Počet	Procenta
1 (1)	80	36.04%
2 (2)	60	27.03%
3 (3)	39	17.57%
4 (4)	20	9.01%
5 (5)	23	10.36%
Suma (Odpovědi)	**222**	**100.00%**

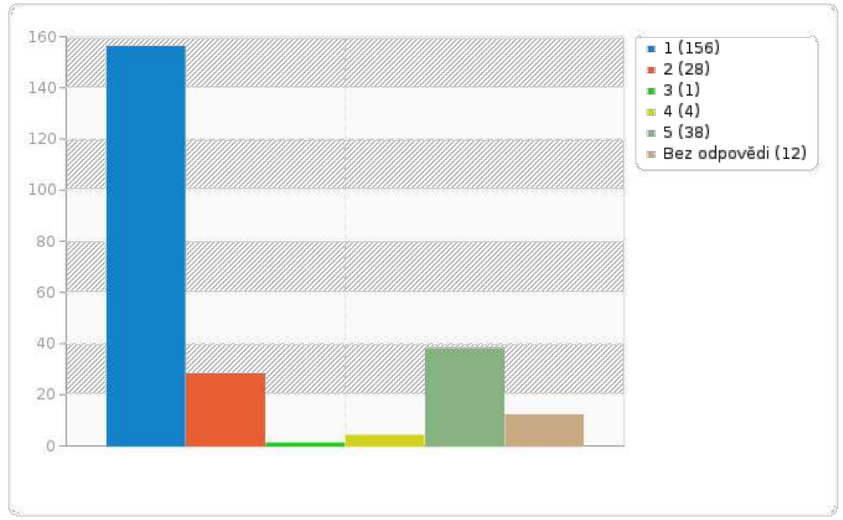


6.10.5. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Veletržní: [telefonní budky]

A009(5)

Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a následující prvky při pobytu/pohybu na ulici Veletržní?
nikdy-1, málokdy-2, často-3, velmi často-4, nevím-5
[telefonní budky]

Odpověď	Počet	Procenta
1 (1)	156	68.72%
2 (2)	28	12.33%
3 (3)	1	0.44%
4 (4)	4	1.76%
5 (5)	38	16.74%
Suma (Odpovědi)	**227**	**100.00%**

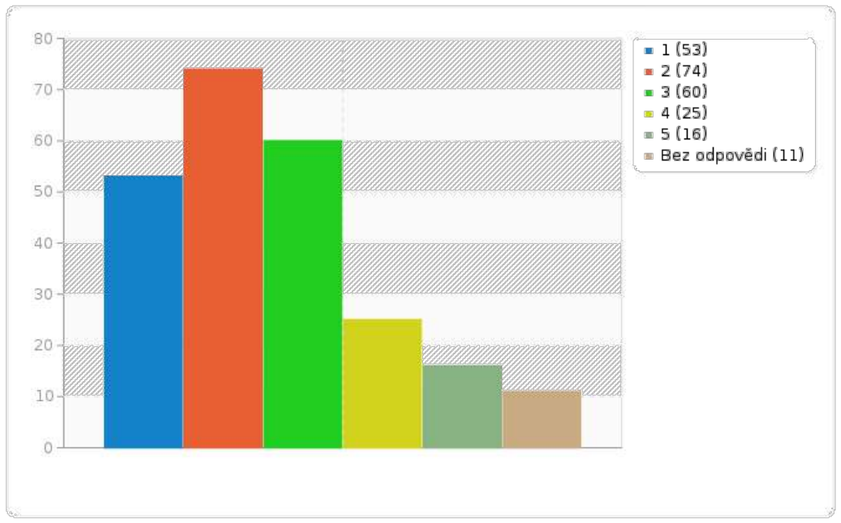


6.10.6. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Veletržní: [informační systém popisující místní historii]

A009(6)

Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a následující prvky při pobytu/pohybu na ulici Veletržní?
nikdy-1, málokdy-2, často-3, velmi často-4, nevím-5
[informační systém popisující místní historii]

Odpověď	Počet	Procenta
1 (1)	53	23.25%
2 (2)	74	32.46%
3 (3)	60	26.32%
4 (4)	25	10.96%
5 (5)	16	7.02%
Suma (Odpovědi)	**228**	**100.00%**

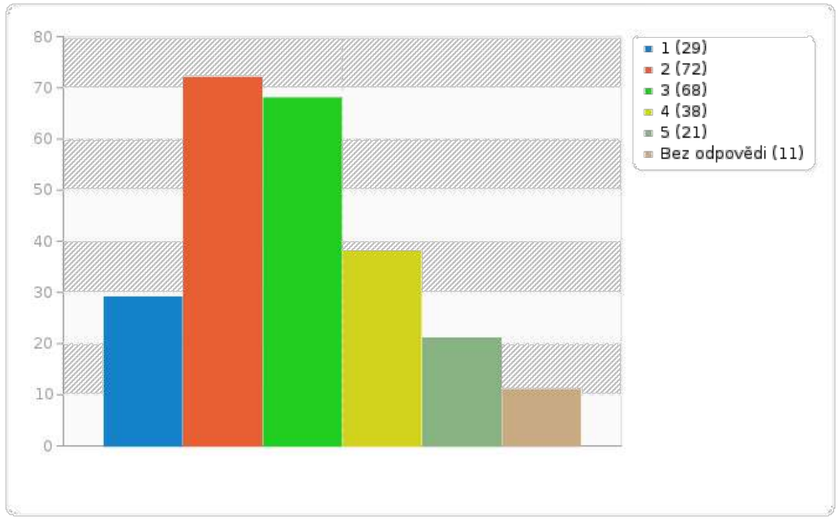


6.10.7. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Veletržní: [zastíněná místa]

A009(7)

Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a následující prvky při pobytu/pohybu na ulici Veletržní?
nikdy-1, málokdy-2, často-3, velmi často-4, nevím-5
[zastíněná místa]

Odpověď	Počet	Procenta
1 (1)	29	12.72%
2 (2)	72	31.58%
3 (3)	68	29.82%
4 (4)	38	16.67%
5 (5)	21	9.21%
Suma (Odpovědi)	**228**	**100.00%**



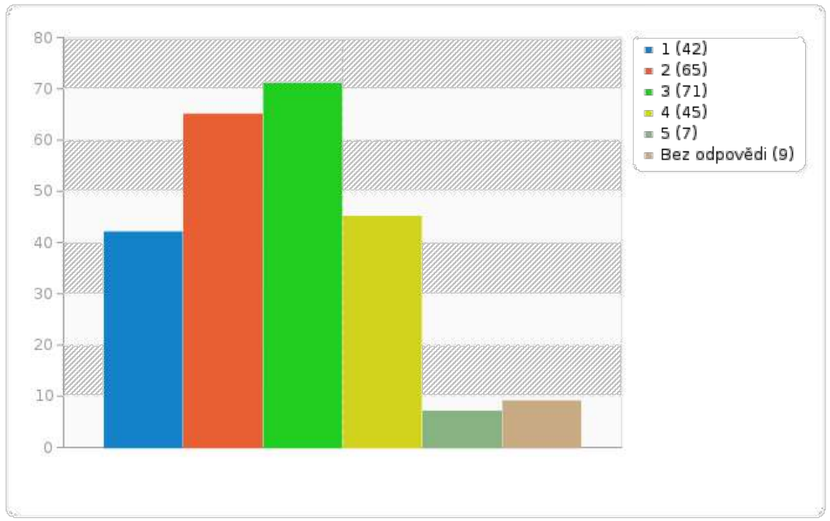
6.11. Využití prvků v ulici Dukelských hrdinů

6.11.1. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Dukelských hrdinů: [lavičky]

A018(1)

Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a následující prvky při pobytu/pohybu na ulici Dukelských hrdinů? nikdy-1, málokdy-2, často-3, velmi často-4, nevím-5
[lavičky]

Odpověď	Počet	Procenta
1 (1)	42	18.26%
2 (2)	65	28.26%
3 (3)	71	30.87%
4 (4)	45	19.57%
5 (5)	7	3.04%
Suma (Odpovědi)	**230**	**100.00%**

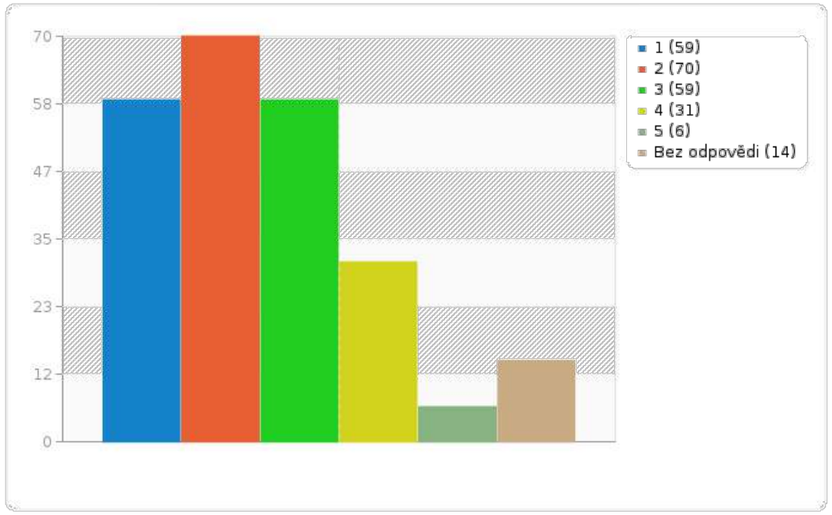


6.11.2. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Dukelských hrdinů: [pítka]

A018(2)

Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a následující prvky při pobytu/pohybu na ulici Dukelských hrdinů? nikdy-1, málokdy-2, často-3, velmi často-4, nevím-5
[pítka]

Odpověď	Počet	Procenta
1 (1)	59	26.22%
2 (2)	70	31.11%
3 (3)	59	26.22%
4 (4)	31	13.78%
5 (5)	6	2.67%
Suma (Odpovědi)	**225**	**100.00%**

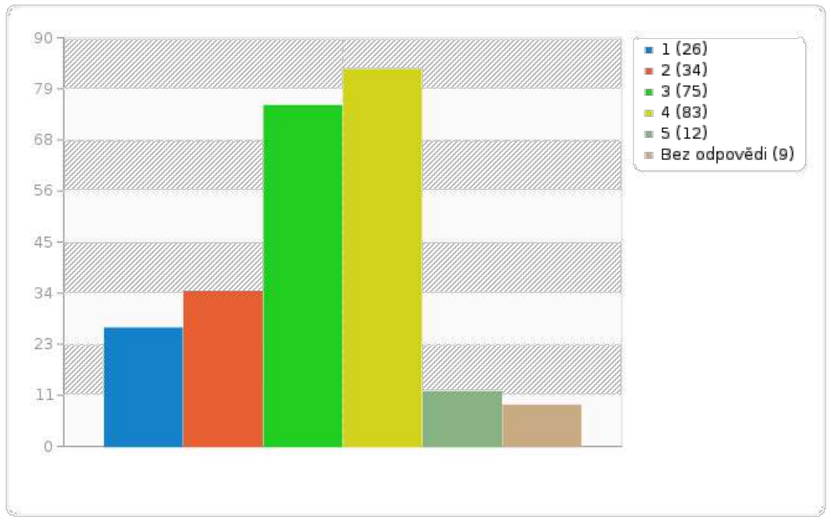


6.11.3. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Dukelských hrdinů: [koše]

A018(3)

Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a následující prvky při pobytu/pohybu na ulici Dukelských hrdinů? nikdy-1, málokdy-2, často-3, velmi často-4, nevím-5
[koše]

Odpověď	Počet	Procenta
1 (1)	26	11.30%
2 (2)	34	14.78%
3 (3)	75	32.61%
4 (4)	83	36.09%
5 (5)	12	5.22%
Suma (Odpovědi)	**230**	**100.00%**

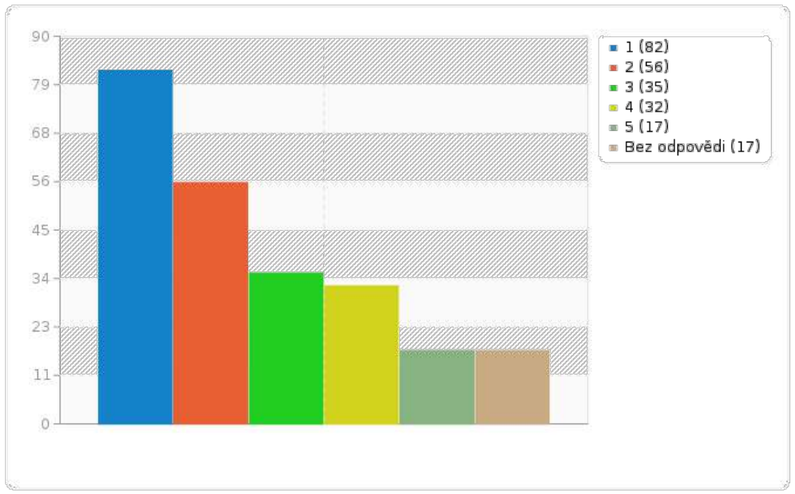


6.11.4. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Dukelských hrdinů: [stojany na kola]

A018(4)

Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a následující prvky při pobytu/pohybu na ulici Dukelských hrdinů? nikdy-1, málokdy-2, často-3, velmi často-4, nevím-5
[stojany na kola]

Odpověď	Počet	Procenta
1 (1)	82	36.94%
2 (2)	56	25.23%
3 (3)	35	15.77%
4 (4)	32	14.41%
5 (5)	17	7.66%
Suma (Odpovědi)	**222**	**100.00%**

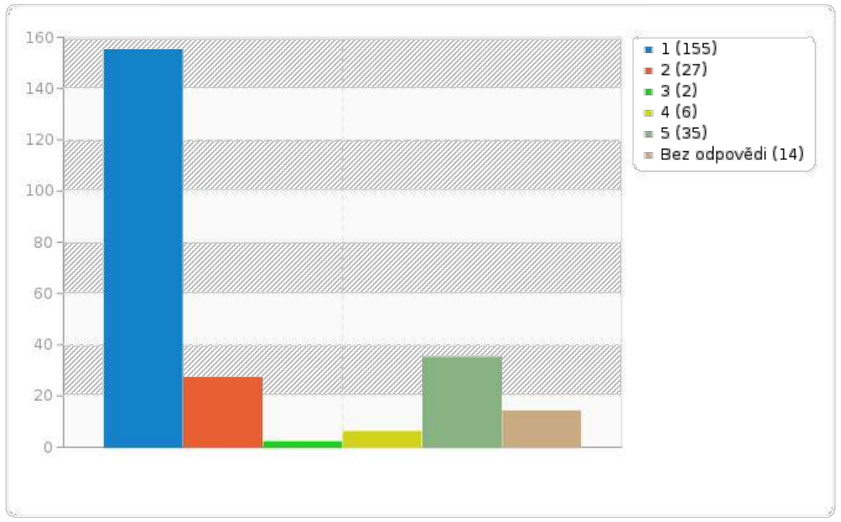


6.11.5. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Dukelských hrdinů: [telefonní budky]

A018(5)

Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a následující prvky při pobytu/pohybu na ulici Dukelských hrdinů? nikdy-1, málokdy-2, často-3, velmi často-4, nevím-5
[telefonní budky]

Odpověď	Počet	Procenta
1 (1)	155	68.89%
2 (2)	27	12.00%
3 (3)	2	0.89%
4 (4)	6	2.67%
5 (5)	35	15.56%
Suma (Odpovědi)	**225**	**100.00%**

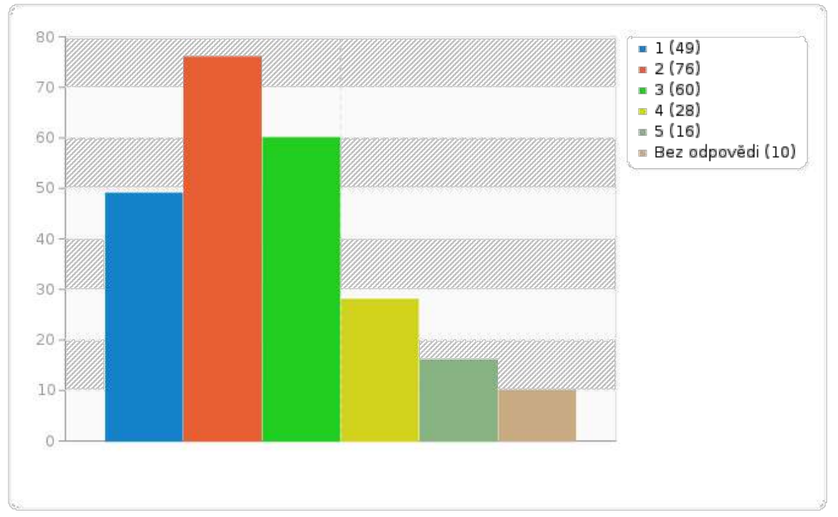


6.11.6. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Dukelských hrdinů: [informační systém popisující místní historii]

A018(6)

Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a následující prvky při pobytu/pohybu na ulici Dukelských hrdinů? nikdy-1, málokdy-2, často-3, velmi často-4, nevím-5
[informační systém popisující místní historii]

Odpověď	Počet	Procenta
1 (1)	49	21.40%
2 (2)	76	33.19%
3 (3)	60	26.20%
4 (4)	28	12.23%
5 (5)	16	6.99%
Suma (Odpovědi)	**229**	**100.00%**

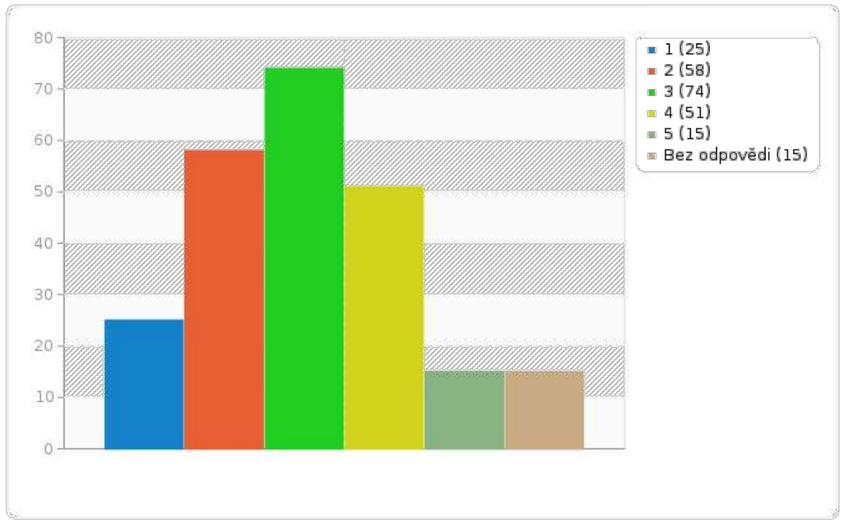


6.11.7. Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a na ulici Dukelských hrdinů: [zastíněná místa]

A018(7)

Uveďte, jak často využíváte či byste využil/a následující prvky při pobytu/pohybu na ulici Dukelských hrdinů? nikdy-1, málokdy-2, často-3, velmi často-4, nevím-5 [zastíněná místa]

Odpověď	Počet	Procenta
1 (1)	25	11.16%
2 (2)	58	25.89%
3 (3)	74	33.04%
4 (4)	51	22.77%
5 (5)	15	6.70%
Suma (Odpovědi)	**223**	**100.00%**

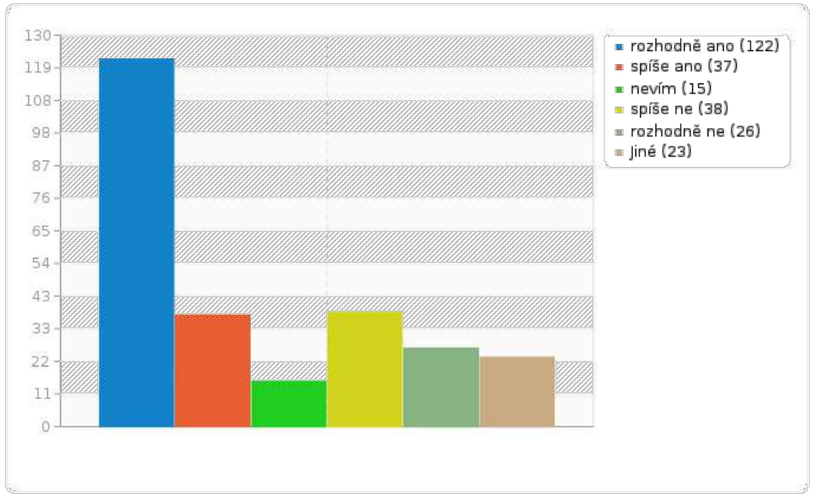


6.12. Rozšíření chodníků v ulici Veletržní (A10)

A010

Vyhovovalo by vám rozšíření chodníků v ulici Veletržní na úkor automobilové dopravy?

Odpověď	Počet	Procenta
rozhodně ano (1)	122	51.05%
spíše ano (2)	37	15.48%
nevím (3)	15	6.28%
spíše ne (4)	38	15.90%
rozhodně ne (5)	26	10.88%
Jiné	23	9.62%

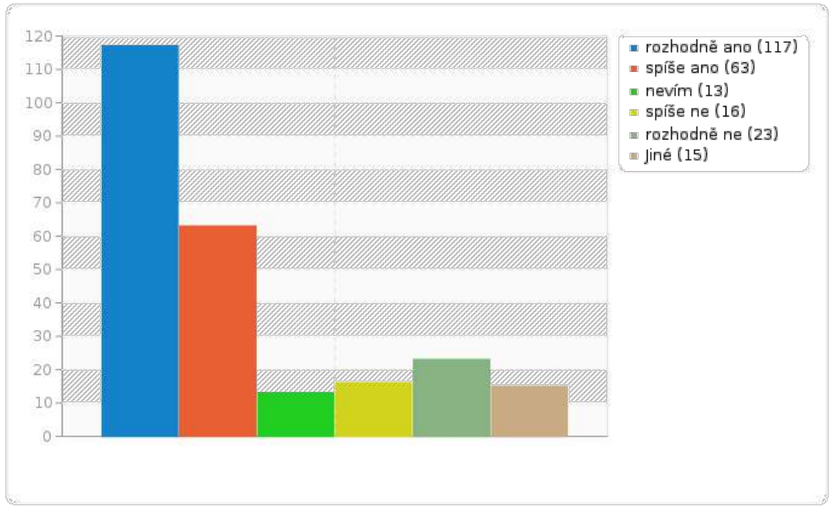


6.13. Rozšíření chodníků v ulici Dukelských hrdinů (A19)

A019

Vyhovovalo by vám rozšíření chodníků v ulici Dukelských hrdinů na úkor automobilové dopravy?

Odpověď	Počet	Procenta
rozhodně ano (1)	117	48.95%
spíše ano (2)	63	26.36%
nevím (3)	13	5.44%
spíše ne (4)	16	6.69%
rozhodně ne (5)	23	9.62%
Jiné	15	6.28%

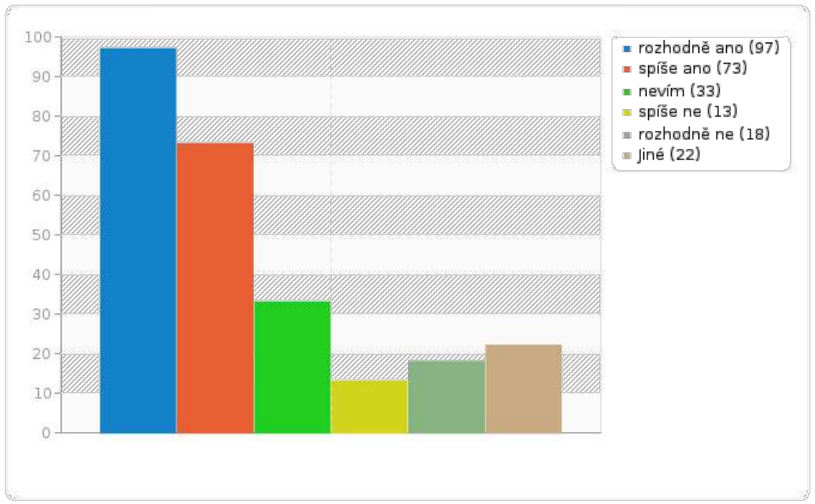


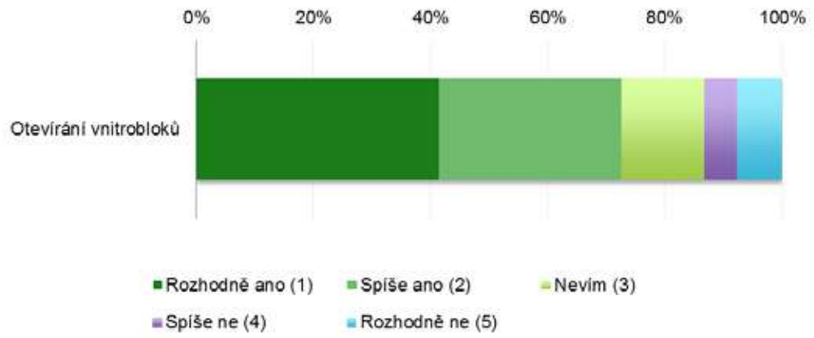
6.14. Vnitrobloky

A011

Myslíte si, že by bylo dobré postupně otevírat vnitrobloky přiléhající k ulici Veletržní a Dukelských hrdinů pro veřejnost?

Odpověď	Počet	Procenta
rozhodně ano (1)	97	40.59%
spíše ano (2)	73	30.54%
nevím (3)	33	13.81%
spíše ne (4)	13	5.44%
rozhodně ne (5)	18	7.53%
Jiné	22	9.21%





6.15. Pozitiva ulic

6.15.1. Čeho si v ulicích Veletržní a Dukelských hrdinů nejvíce ceníte

A012

Čeho si v ulicích Veletržní a Dukelských hrdinů nejvíce ceníte?

	Počet	Procenta
Odpověď	146	61.09%
Bez odpovědi	93	38.91%

6.16. Negativa ulic

6.16.1. Co vám v ulicích Veletržní a Dukelských hrdinů nejvíce vadí

A013

Co vám v ulicích Veletržní a Dukelských hrdinů nejvíce vadí?

	Počet	Procenta
Odpověď	192	80.33%
Bez odpovědi	47	19.67%

6.17. Nápady na vylepšení prostoru

6.17.1. Vaše nápady

A014

Vaše nápady

	Počet	Procenta
Odpověď	120	50.21%
Bez odpovědi	119	49.79%

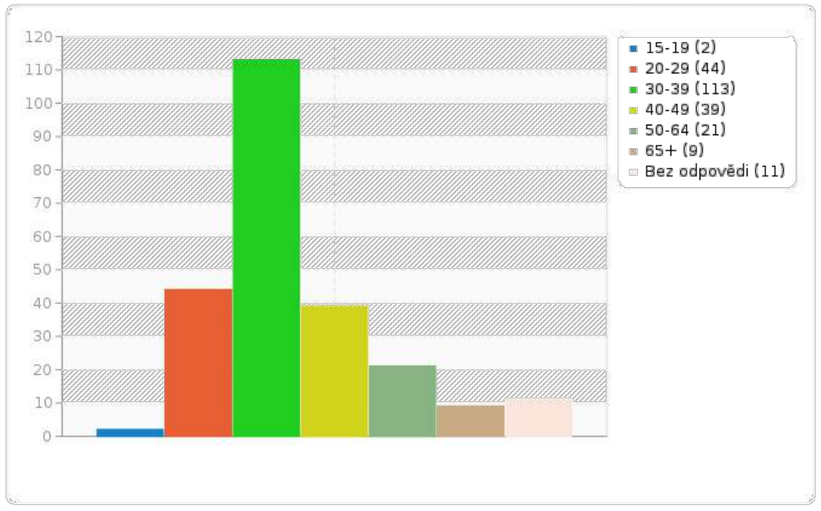
6.18. Popisné proměnné

6.18.1. Věk

A015

Váš věk

Odpověď	Počet	Procenta
15-19 (1)	2	0.84%
20-29 (2)	44	18.41%
30-39 (3)	113	47.28%
40-49 (4)	39	16.32%
50-64 (5)	21	8.79%
65+ (6)	9	3.77%
Bez odpovědi	11	4.60%

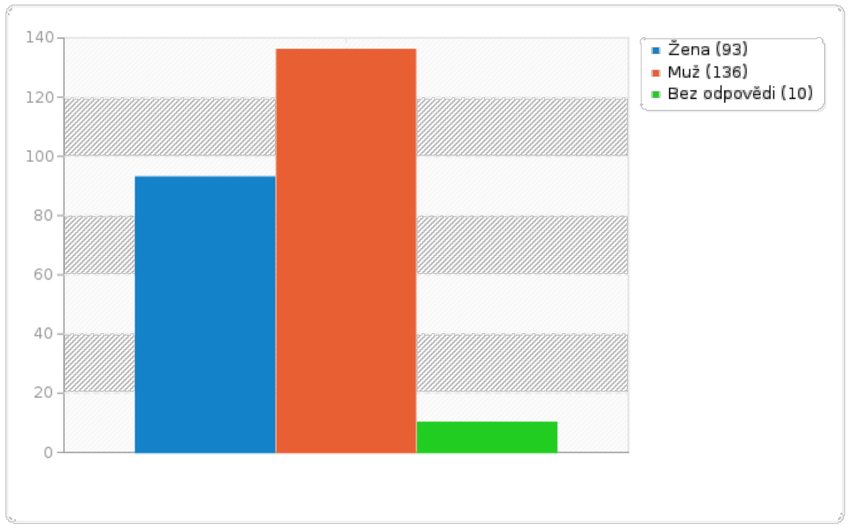


6.18.2. Pohlaví

A016

Pohlaví

Odpověď	Počet	Procenta
Žena (F)	93	38.91%
Muž (M)	136	56.90%
Bez odpovědi	10	4.18%

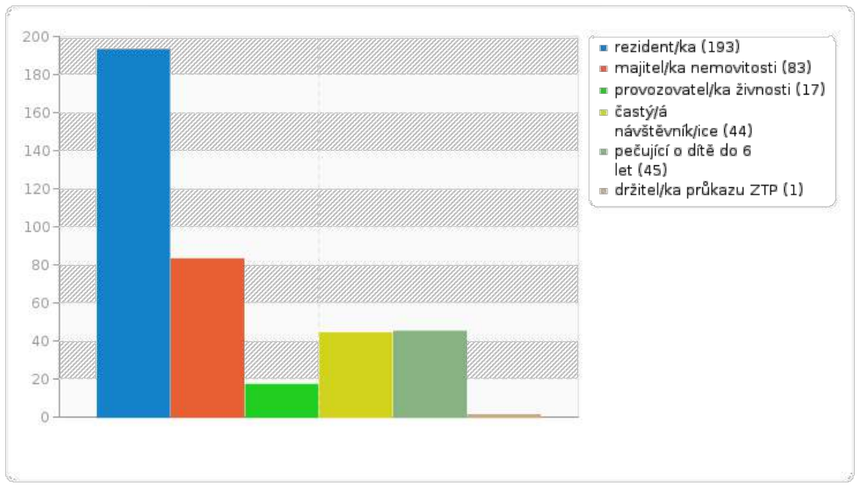


6.18.3. Vztah k území

A017

Jaký vztah k území máte? (vyberte vše platné)

Odpověď	Počet	Procenta
rezident/ka (1)	193	80.75%
majitel/ka nemovitosti (2)	83	34.73%
provozovatel/ka živnosti (3)	17	7.11%
častý/á návštěvník/ice (4)	44	18.41%
pečující o dítě do 6 let (5)	45	18.83%
držitel/ka průkazu ZTP (6)	1	0.42%



revize 05-2018

Letenský kříž

Koncepční studie rekonstrukce ulic Veletržní, Dukelských hrdinů, Strojnická a U Výstaviště

500/

SOUBOR ANALYTICKÝCH DAT, MAP A PRŮZKUMŮ

PRAHA PRAGUE PRAGA PRAG

IPR PRAHA

Letenský kříž - Veletržní, Dukelských hrdinů a Strojnická
koncepční studie
—
2018
—
Soubor analytických dat, map a průzkumů

ZADAVATEL
Hlavní město Praha
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
—
ZPRACOVATEL
Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

Identifikační údaje

ZADAVATEL:
Hlavní město Praha
Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

ZPRACOVATEL:
Institut plánování a rozvoje hl. města Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

VĚCNÝ GARANT:
Kancelář veřejného prostoru
Ing. arch. Kristina Ullmannová

AUTOŘI NÁVRHU:
Kancelář veřejného prostoru
Ing. arch. Radek Novotný (do 03/2017)
Ing. arch. Jan Kadlas

PARTICIPACE VEŘEJNOSTI:
Sekce komunikace a participace
Bc. Pavla Pelčíková, MSc.

EXTERNÍ SPOLUPRÁCE:

Dopravní řešení
Ing. Květoslav Syrový, Ing. arch. David Pfann

Autoři návrhu sadovnických úprav
Steiner a Malíková krajinářští architekti
Ing. Aleš Steiner, Ing. Pavlína Malíková

Vizualizace
neo VISUAL
Ing. arch. Ondřej Semerák

KONTAKTNÍ OSOBA PROJEKTU:
Ing. arch. Jan Kadlas
m/ +420 777 556 180
e/ kadlas@ipr.praha.eu

DALŠÍ INFORMACE O PROJEKTU:
http://www.iprpraha.cz/letenskykriz

Obsah

Analytické mapy

Veřejná prostranství a prostupnost **501**

Využití parterů budov **502**

Majetkové poměry **503**

Památková ochrana **505**

hluková mapa **506**

Technická infrastruktura **507**

Doprava

Městská hromadná doprava **512**

Síť cyklistických tras **514**

Zatřídění komunikací **515**

Jednosměrné komunikace **516**

Historické mApy

Pražské zahrady 1790-1840 **521**

1840 Otisky stabilního katastru **522**

1889 Výškopisná mapa **523**

1909-1914 **524**

1924 Plány státní regulační komise **525**

1938 Orientační plán **526**

1945 Letecký snímek **527**

1960 Výškopisný plán **528**

1975 Letecký snímek **529**

1988 Letecký snímek **530**

2016 Letecký snímek **531**

Platný územní plán

Výkres č. 4 : plán využití ploch **541**

Výkres č. 5 : doprava **542**

LEGENDA

- Řešené území
- stromořadí
- ploty, zdi a ohrady
- parky

Hierarchie náměstí

- čtvrťová náměstí
- lokalitní náměstí

Veřejně přístupné přírodní plochy

- lesy, lesoparky
- parkově upravené plochy
- hřbitovy
- sady a vinice
- louky, pastviny, travnatá lada
- rekreační areály, hřiště
- ostatní přírodní plochy
- pole, úhor
- vodní toky a plochy

Veřejně přístupné zpevněné plochy

- uliční prostranství
- silnice
- cesty a pěšiny
- ostatní přístupné zpevněné plochy

0 40 80 160 m 1:4 000

Letenský kříž

Analytické mapy
Veřejná prostranství a prostupnost

LEGENDA

- Řešené území

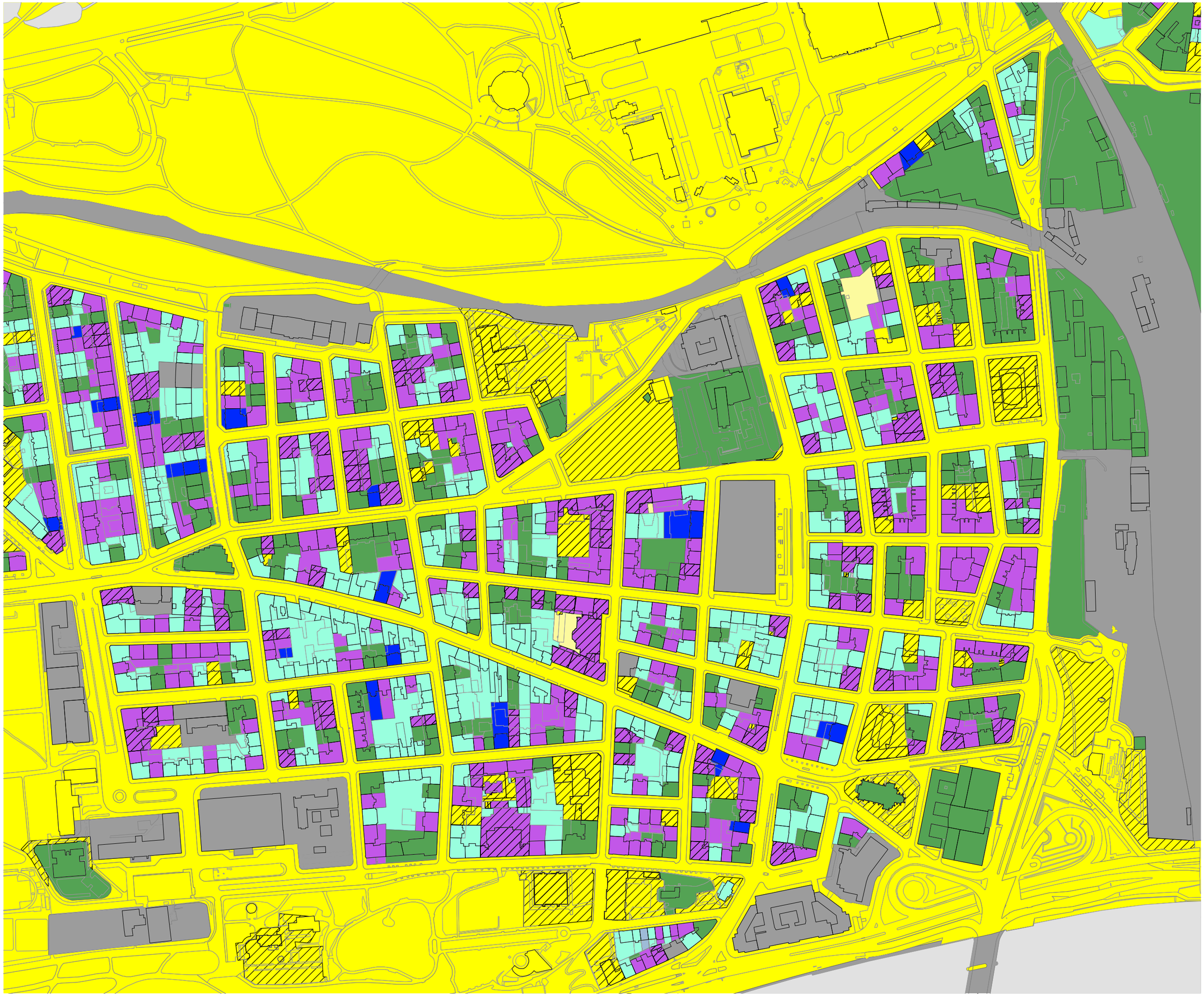
Jednotky obchodní vybavenosti

- stravování
- stravování se zahrádkou
- ostatní
- bez využití
- obchodní centra
- vstupy do obchodních center
- tržnice
- v samostatném objektu

0 40 80 160 m 1:4 000

Letenský kříž

Analytické mapy
Využití parteru budov



LEGENDA

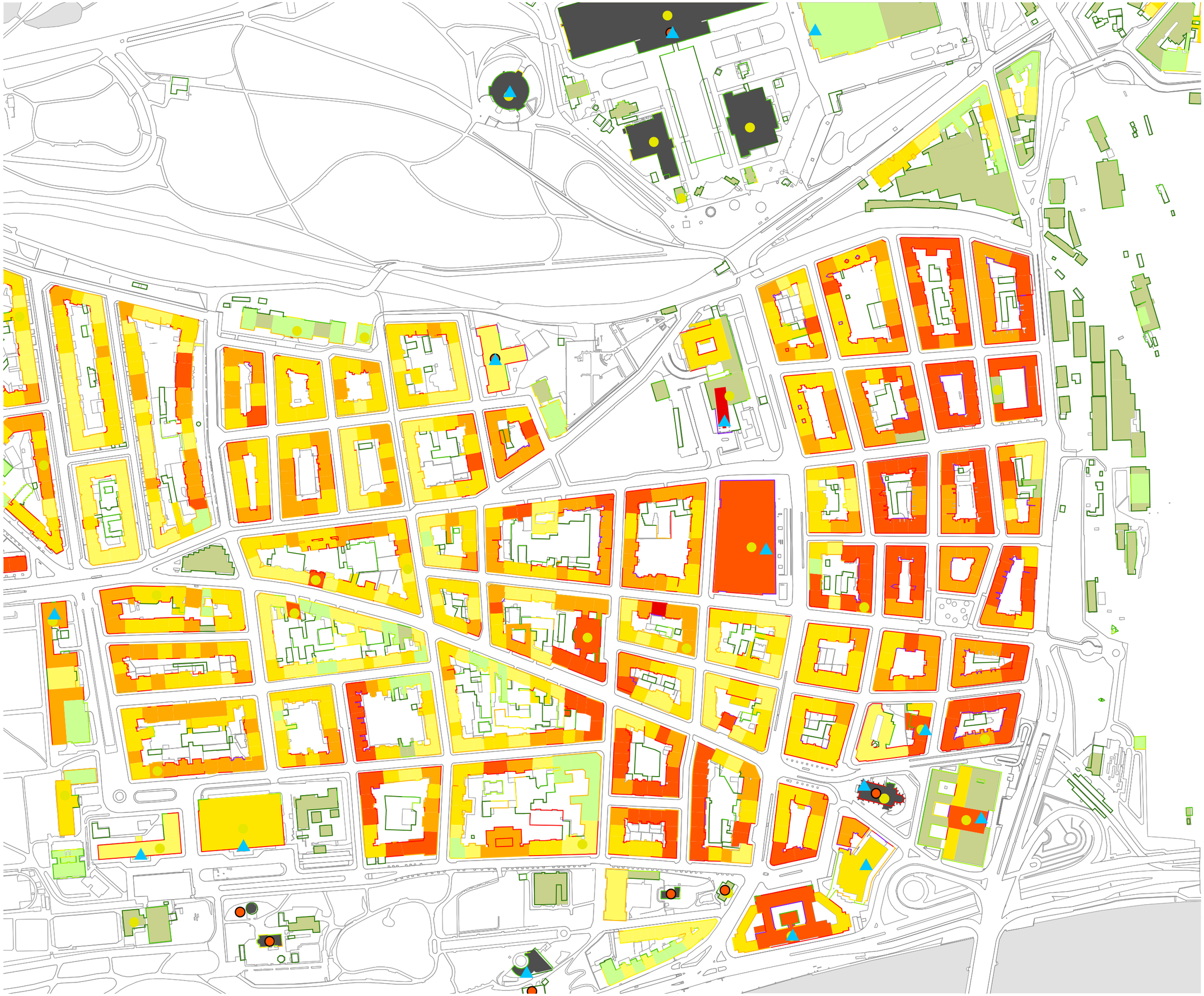
Vlastnictví pozemků

- ČR včetně státem ovládaných subjektů
- hl. m. Praha bez MČ
- městské části hl. m. Prahy
- kraje ČR mimo hl. m. Prahu
- obce ČR mimo hl. m. Prahu
- zbývající tuzemské právnické osoby
- tuzemské fyzické osoby
- zjištěné a zařazené zahraniční subjekty
- vlastníci nezařazení do jiných skupin
- spoluvlastněno dvěma a více subjekty
- vlastník z KN nezjištěn
- podíly vlastnických skupin
- Budovy svěřené do správy MČ
- Parcely svěřené do správy MČ

0 40 80 160 m 1:4 000

Letenský kříž

Analytické mapy
Majetkové poměry



LEGENDA

historická osa územím

Výška říms
- < 6 m
- 6,1 - 9 m
- 9,1 - 12 m
- 12,1- 16 m
- 16,1 - 21 m
- 21,1 - 26 m
- 26,1- 40 m
- > 40 m

Počet podlaží
- 2 a méně
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7 - 8
- 9 - 12
- 13 a více
- rodinné domy do 3 n.p.
- atypické objekty

Významné objekty
- dominanty
- historicky významné stavby
- architektonicky cenné stavby
- historické zahrady

0 40 80 160 m 1:4 000

Letenský kříž

Analytické mapy
Urbanistický kontext

LEGENDA

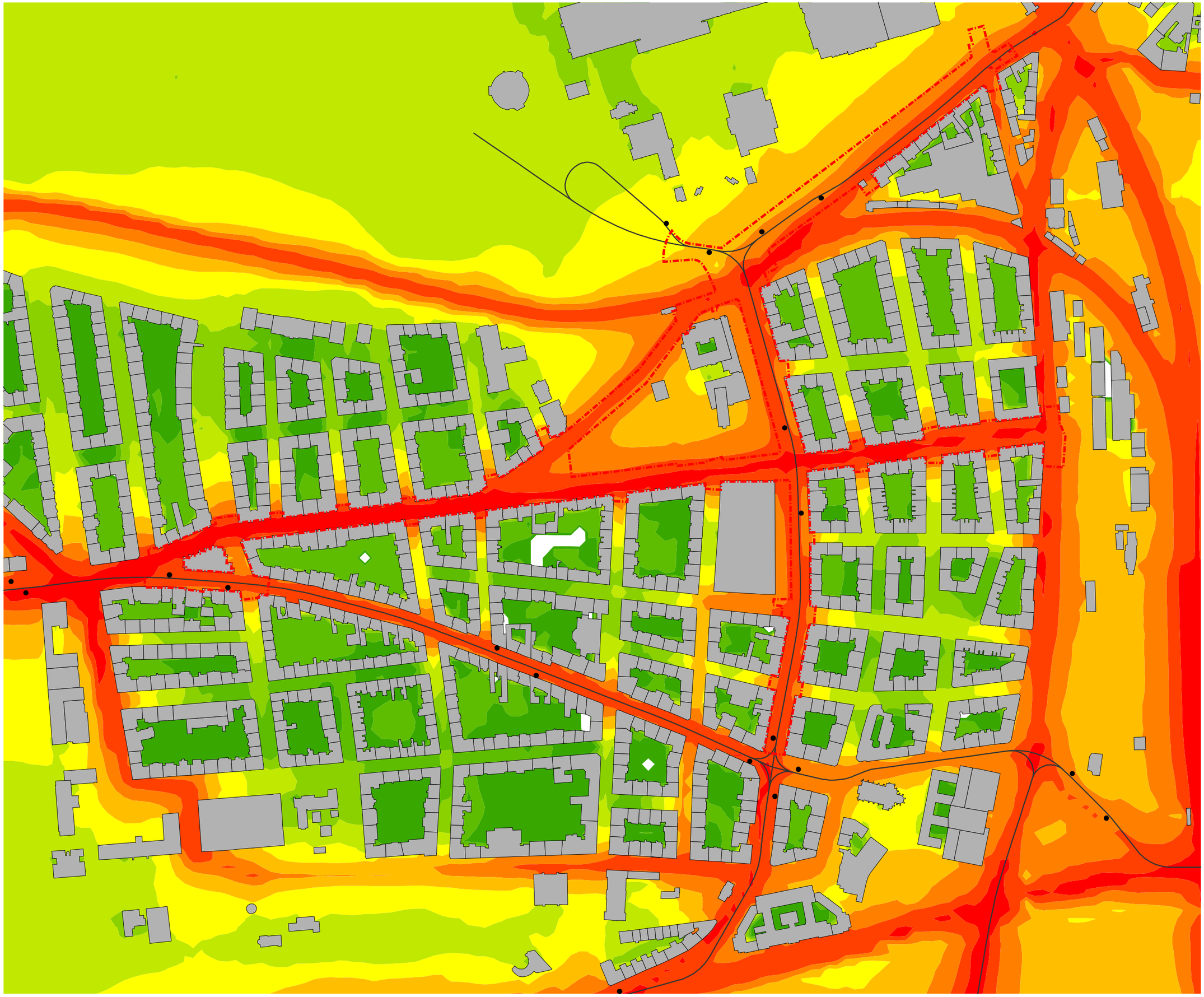
- Řešené území
- památková rezervace
- památková zóna
- nemovitá národní kulturní památka
- nemovitá kulturní památka
- historicky významné stavby
- historické zahrady a hřbitovy (body)
- historické zahrady a hřbitovy (plochy)
- významné archeologické plochy

0 40 80 160 m 1:4 000

Letenský kříž

Analytické mapy
Památková ochrana

505



LEGENDA

Řešené území

Hladina hluku - den [dB]

Stav 2011, denní doba 6:00 - 22:00

- 35 - 40
- 40 - 45
- 45 - 50
- 50 - 55
- 55 - 60
- 60 - 65
- 65 - 70
- 70 - 75
- > 75

0 40 80 160 m 1:4 000

Letenský kříž

Analytické mapy
Hluková mapa

LEGENDA

Vodovodní řad
- Přiváděcí vodovodní řad
- Hlavní vodovodní řad
- Rozváděcí vodovodní řad
- Průmyslový vodovodní řad

Kanalizační stoka
- kmenová stoka
- hlavní kanalizační sběrač
- vedlejší kanalizační sběrač
- vybraná stoka
- ostatní stoky

Zásobování elektrickou energií
- podzemní vedení VVN
- podzemní vedení VN
- elektroenergetické zařízení

Plynovod
- VVTL plynovod
- VTL plynovod
- STL plynovod
- NTL plynovod
- plynárenské zařízení

Zásobování teplem
- tepelný napaječ

0 40 80 160 m 1:4 000

Letenský kříž

Analytické mapy
Technická infrastruktura

LEGENDA

- tramvajová trať
- autobusová linka
- lanová dráha

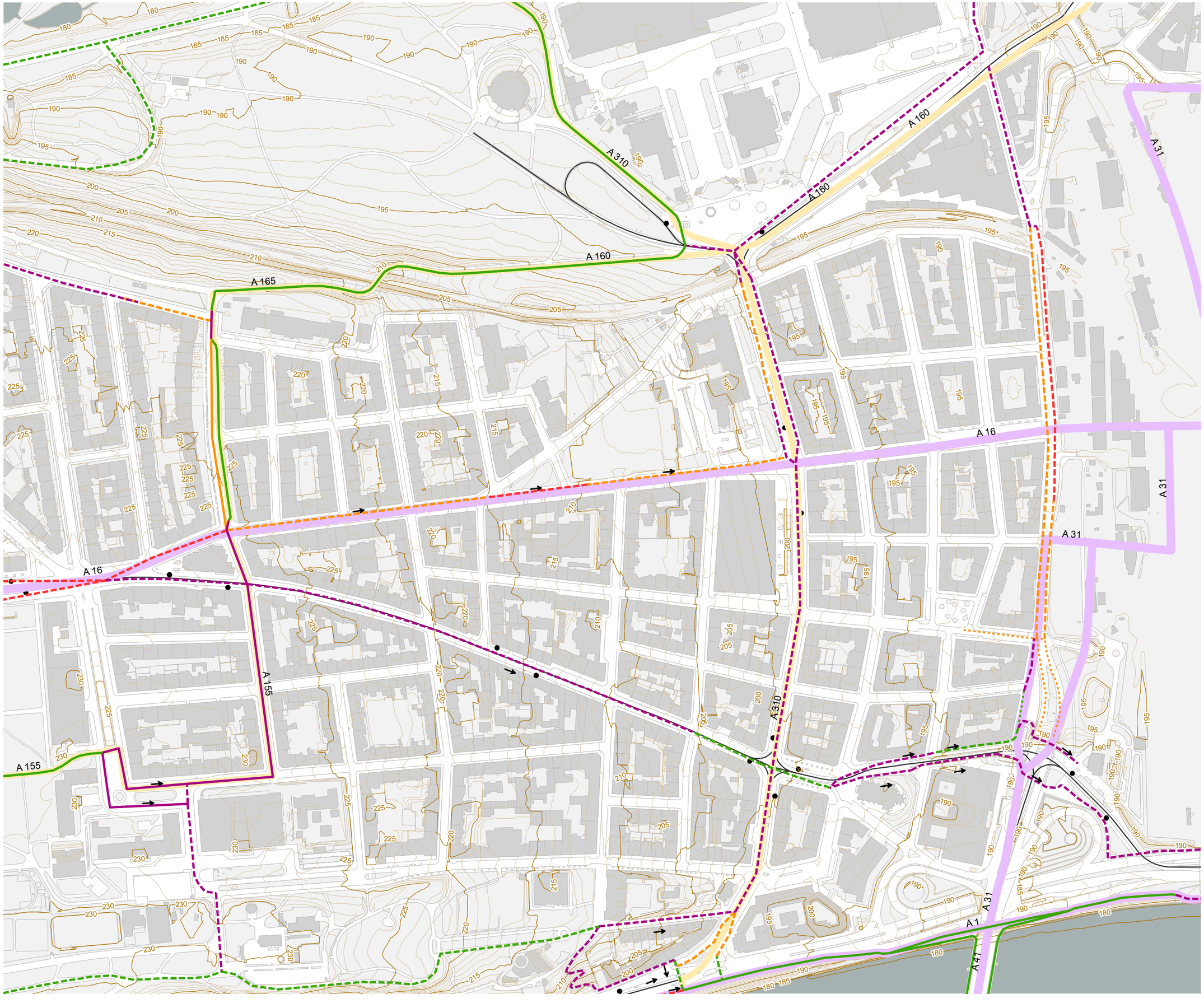
Zastávky veřejné dopravy

- Ⓣ+Ⓑ tramvaj+autobus
- Ⓣ tramvaj
- Ⓑ autobus
- tramvajová vozovna

0 40 80 160 m 1:4 000

Doprava
Městská hromadná doprava

512



LEGENDA

Cyklogenerel
- páteřní trasy
- hlavní trasy

Značené cyklotrasy
- značená cyklotrasa
- chráněné řešení na značené cyklotrase
- řešení v provozu na značené cyklotrase
- silný provoz na značené cyklotrase
- nezpevněná cesta na značené cyklotrase

Doporučené cyklotrasy
- doporučená trasa
- chráněné řešení na doporučené trase
- řešení v provozu na doporučené trase
- silný provoz na doporučené trase
- nezpevněná cesta na doporučené trase

Cykloopatření mimo doporučené trasy
- chráněné řešení mimo doporučenou trasu
- řešení v provozu mimo doporučené trasy

Výškopis
- vrstevnice 1 m
- vrstevnice 5 m

0 40 80 160 m 1:4 000

Letenský kříž

Doprava
Síť cyklistických tras

514

LEGENDA

Třídy místní komunikací

- místní komunikace I. třídy
- místní komunikace II. třídy
- místní komunikace III. třídy
- vybrané místní komunikace IV. třídy
- vybrané účelové komunikace

0 40 80 160 m 1:4 000

Letenský kříž

Doprava
Zatřídění komunikací

515

LEGENDA

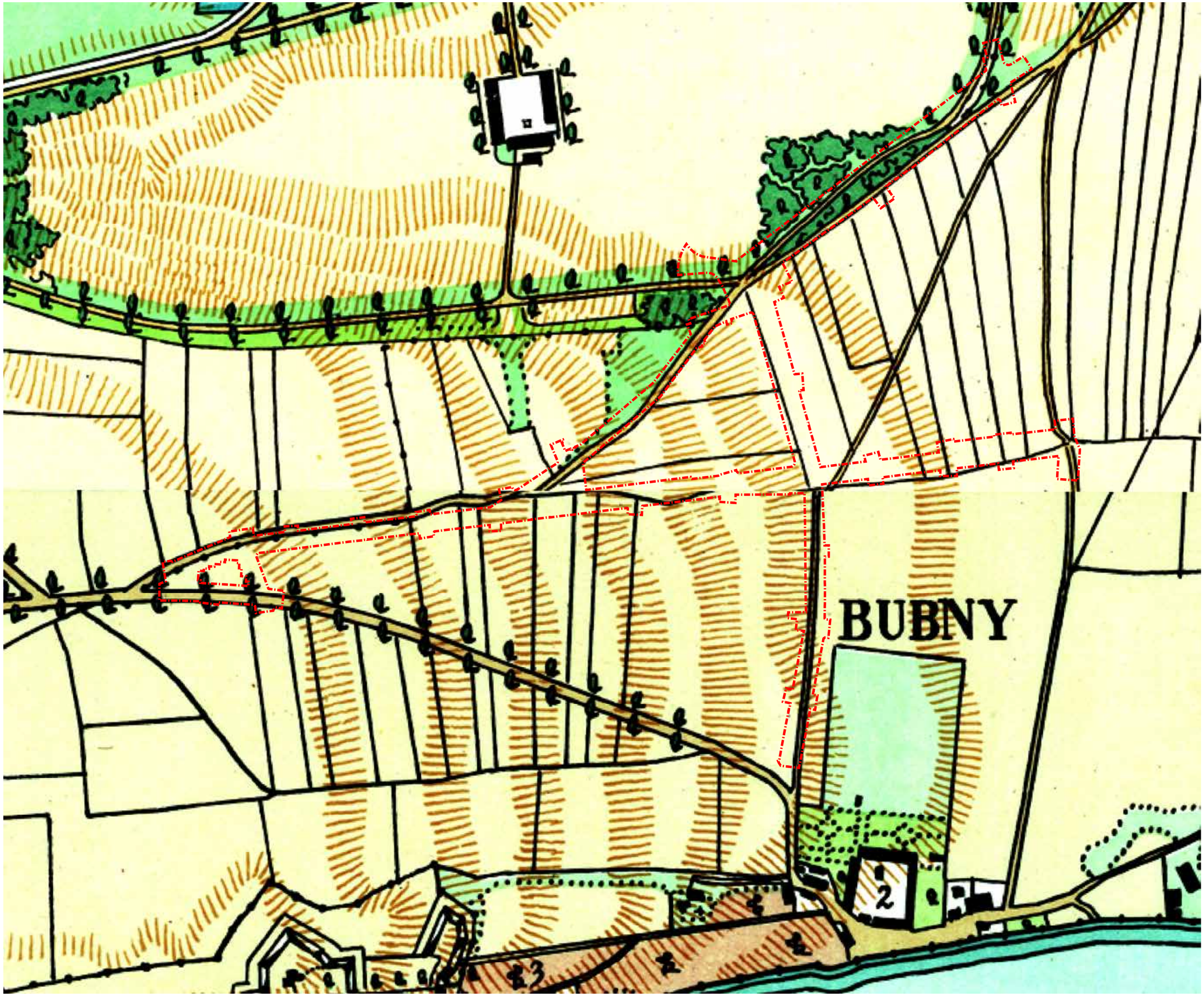
obousměrné komunikace

jednosměrné komunikace

0 40 80 160 m 1:4 000

Letenský kříž

Doprava
Jednosměrné ulice



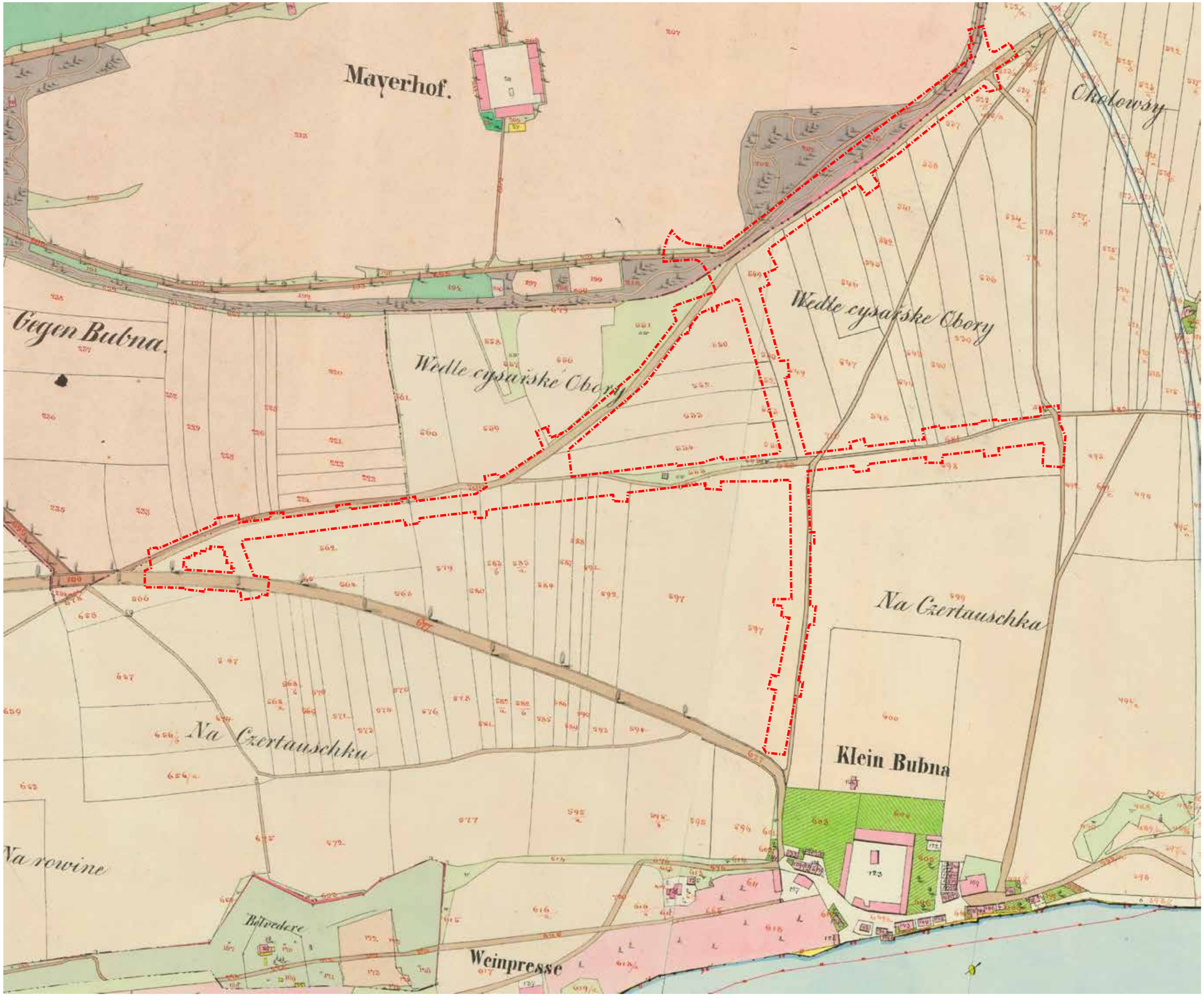
LEGENDA

Řešené území

0 40 80 160 m 1:4 000

Letenský kříž

Historické mapy
1790 - 1840 Pražské zahrady



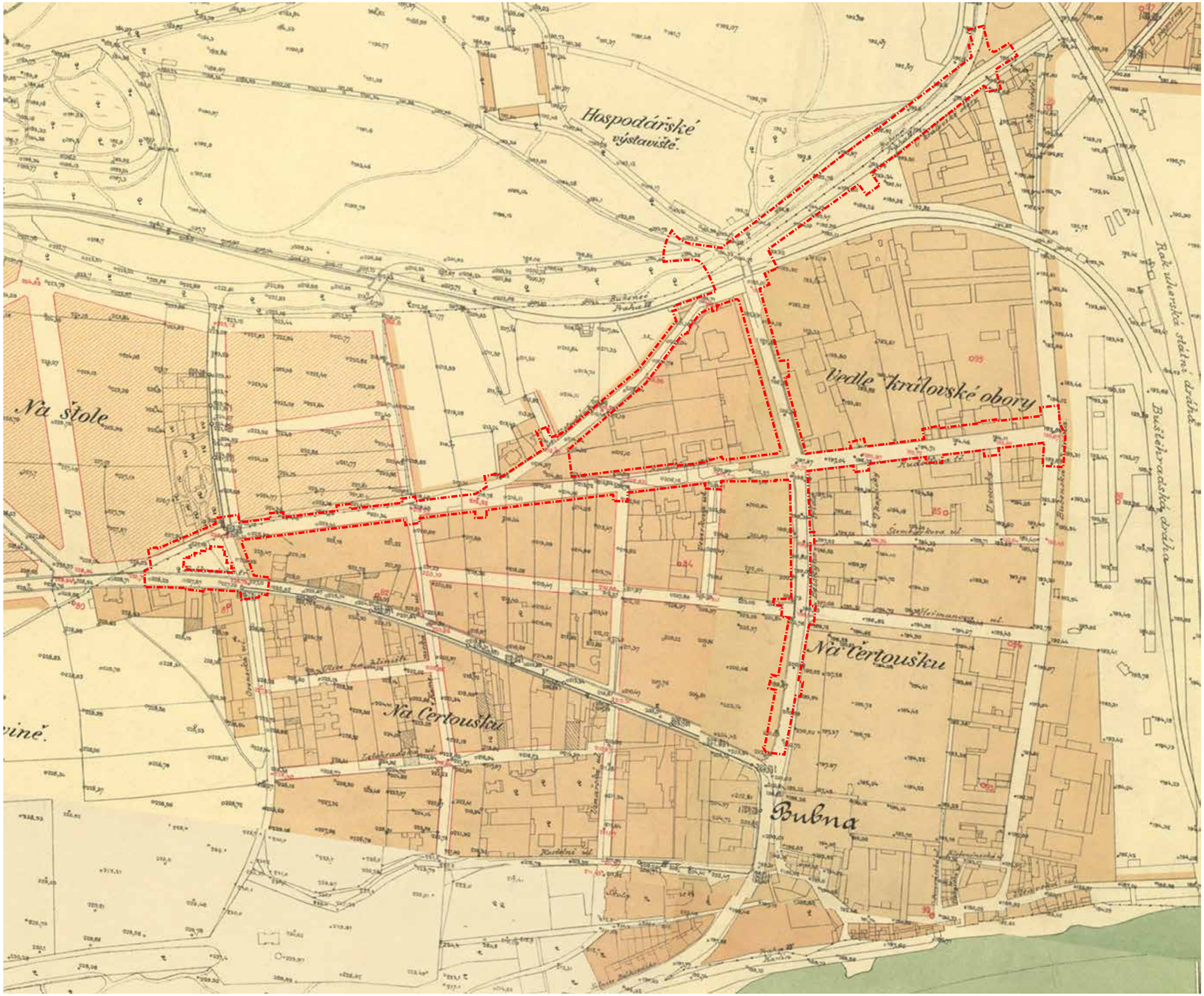
LEGENDA

Řešené území

0 40 80 160 m 1:4 000

Letenský kříž

Historické mapy
1840 Stabilní katastr

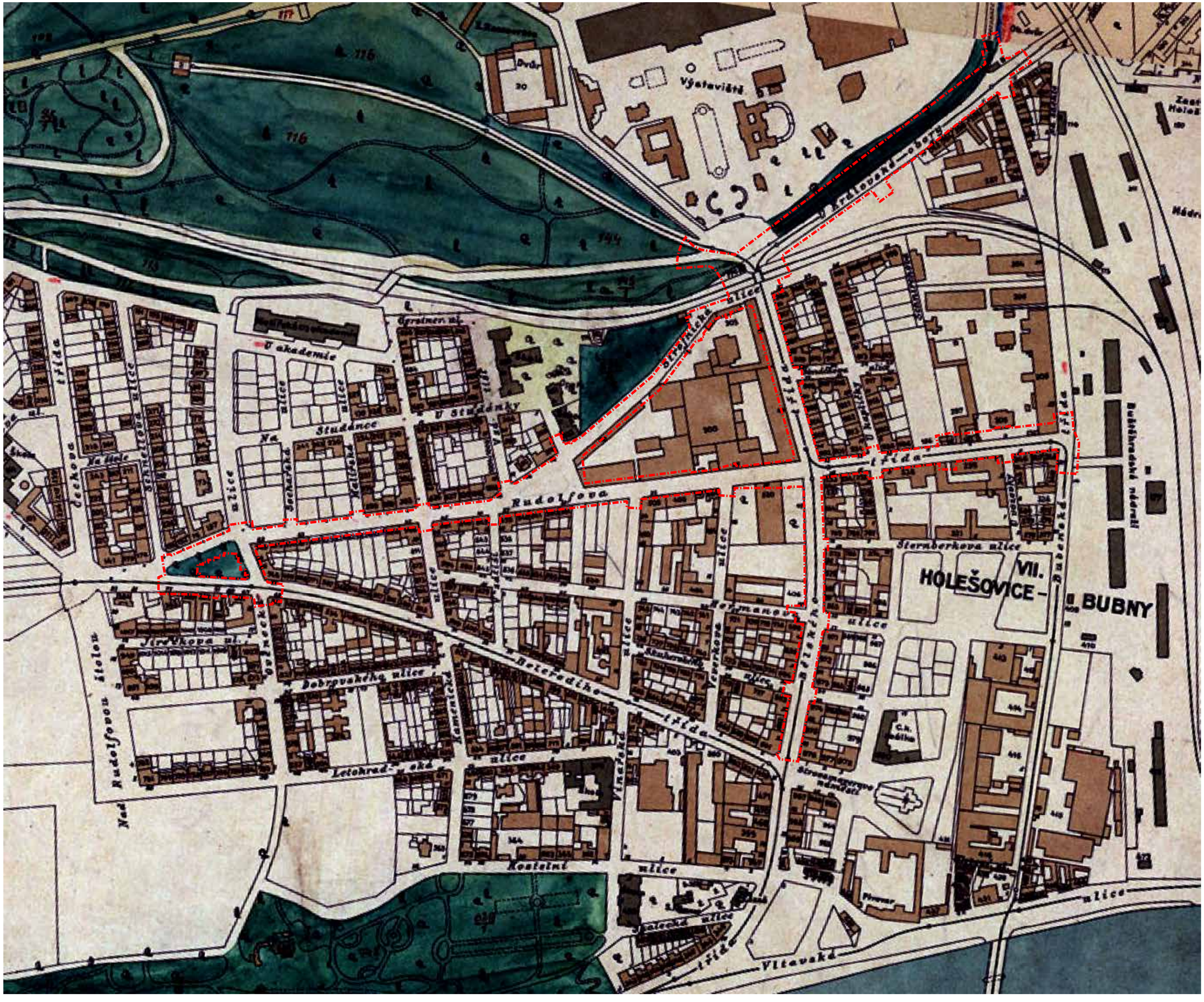


LEGENDA

Řešené území

0 40 80 160 m 1:4 000

Historické mapy
1889 výškopisná mapa



LEGENDA

Řešené území

0 40 80 160 m 1:4 000

Letenský kříž

Historické mapy
1909 - 1914

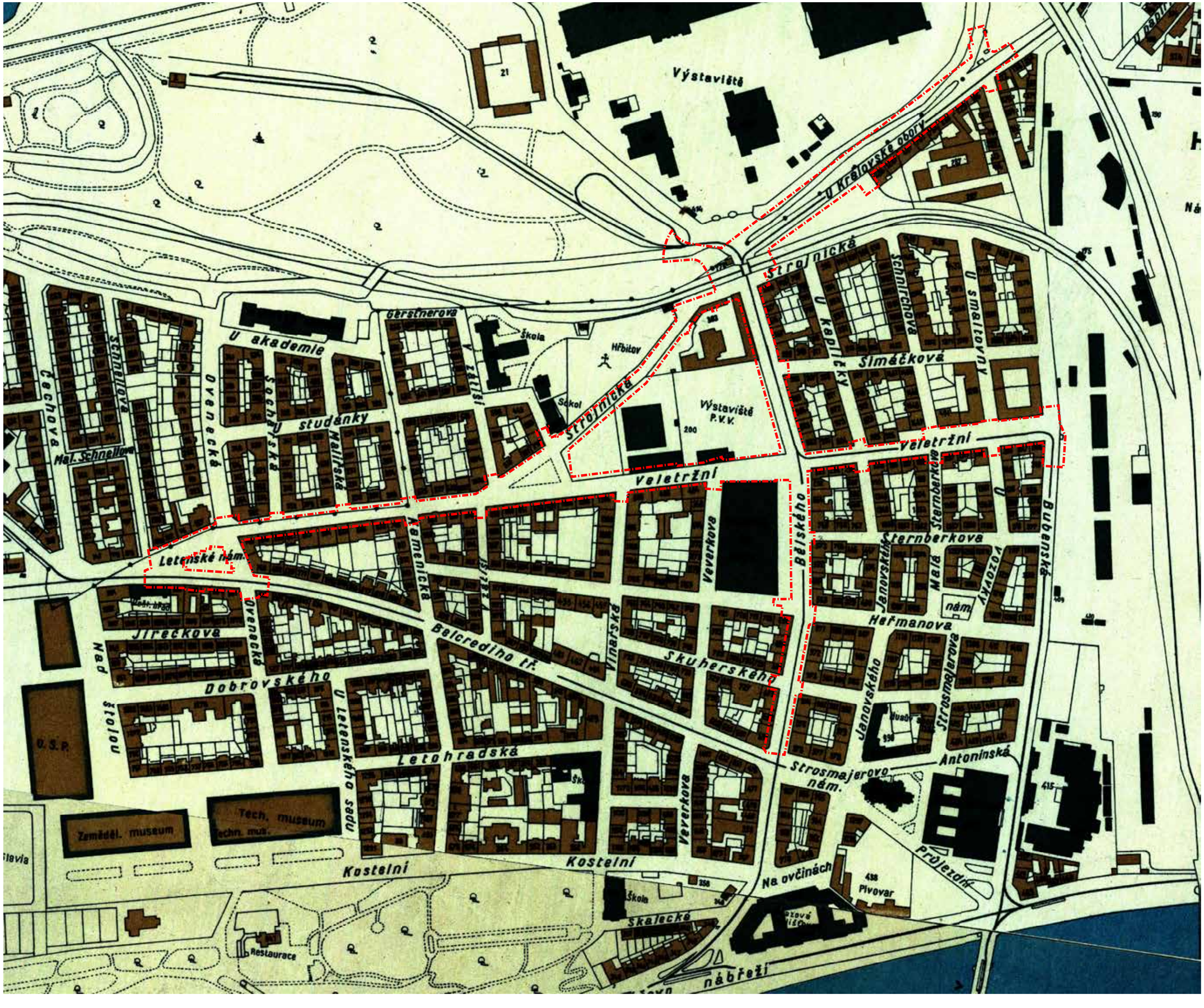
LEGENDA

Řešené území

0 40 80 160 m 1:4 000

Letenský kříž

Historické mapy
1924 Státní regulační komise



LEGENDA

Řešené území

0 40 80 160 m 1:4 000

Letenský kříž

Historické mapy
1938 Orientační plán Prahy

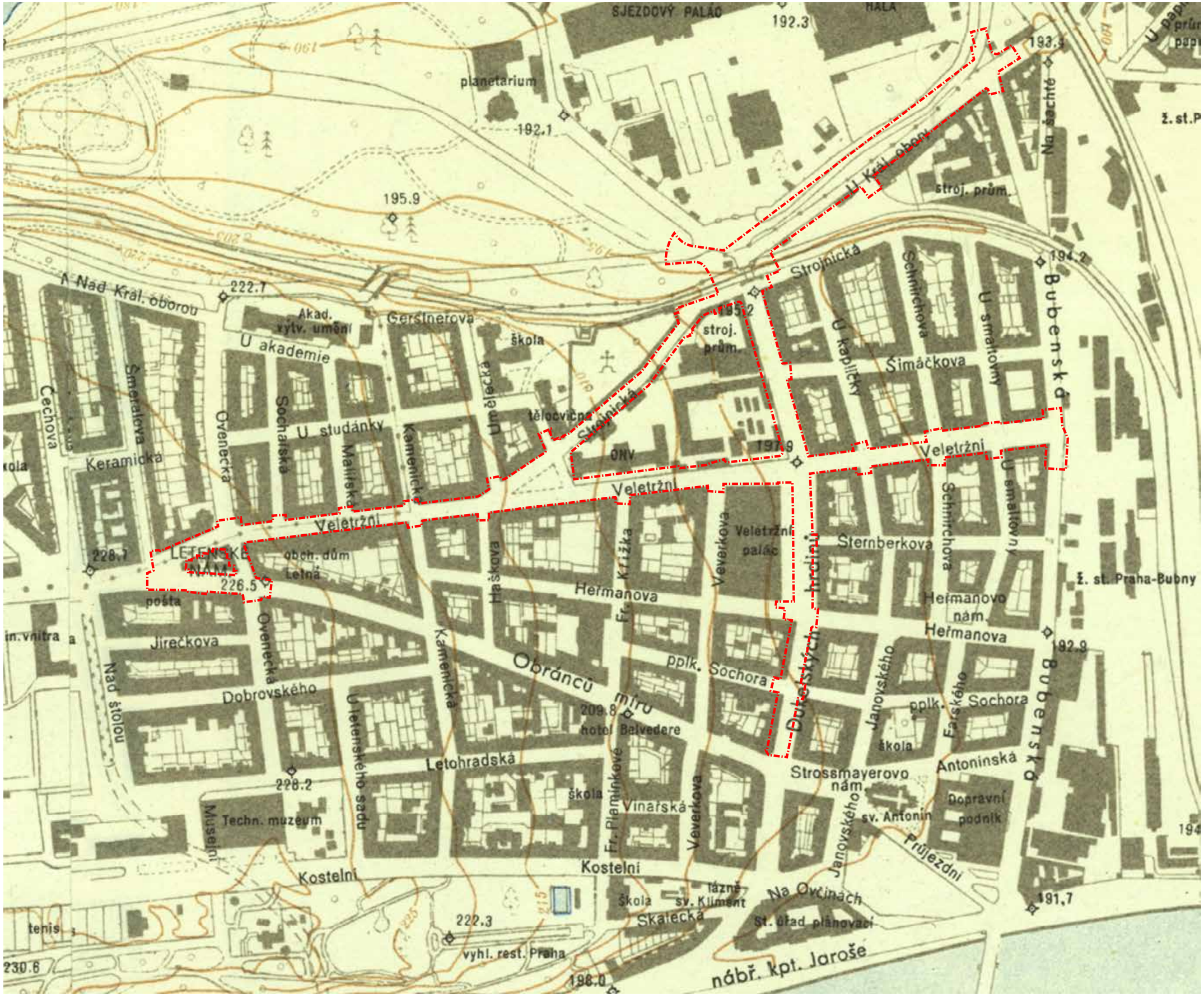
LEGENDA

Řešené území

0 40 80 160 m 1:4 000

Letenský kříž

Historické mapy
1945 letecký snímek



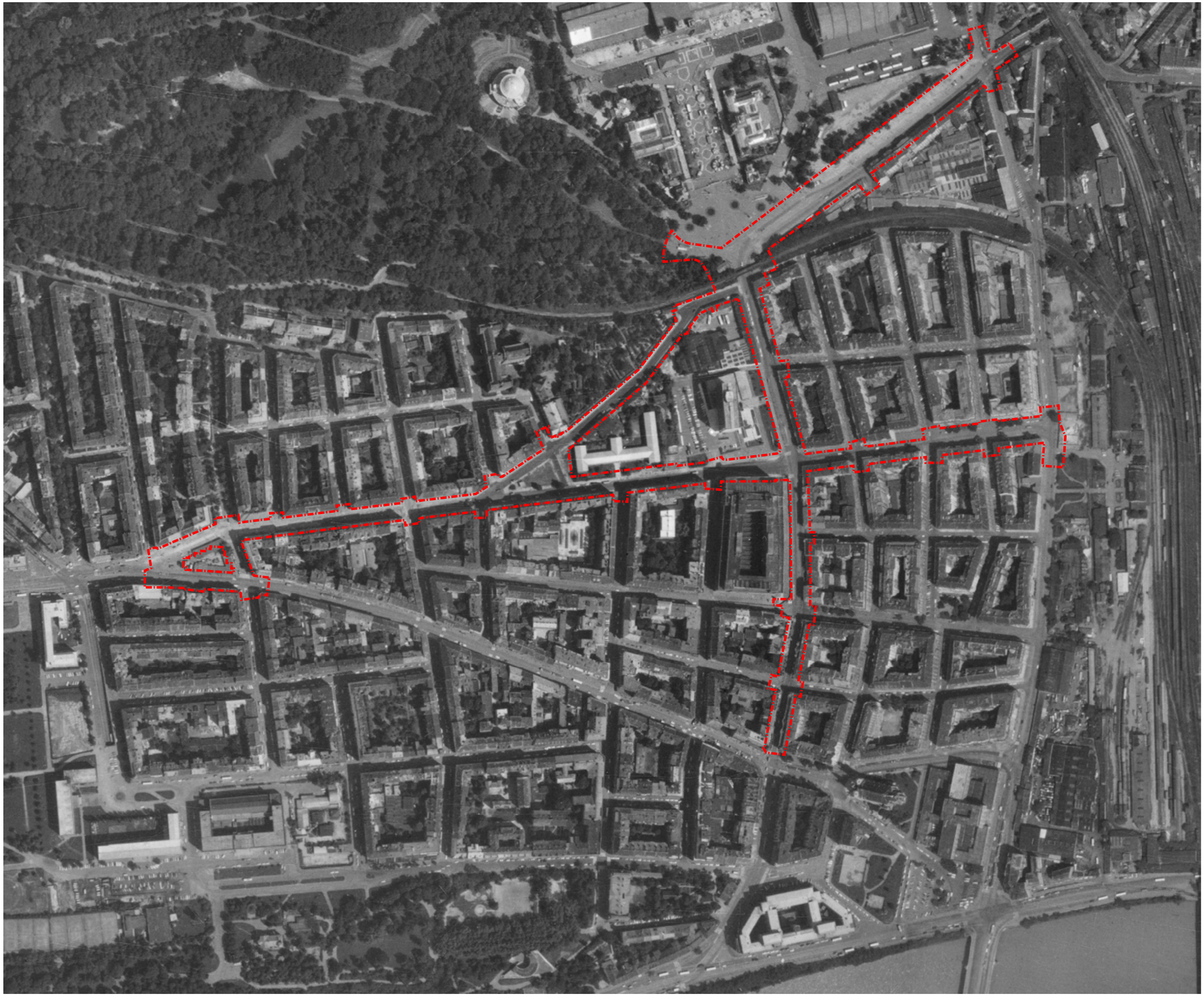
LEGENDA

Řešené území

0 40 80 160 m 1:4 000

Letenský kříž

Historické mapy
1960 výškopisný plán



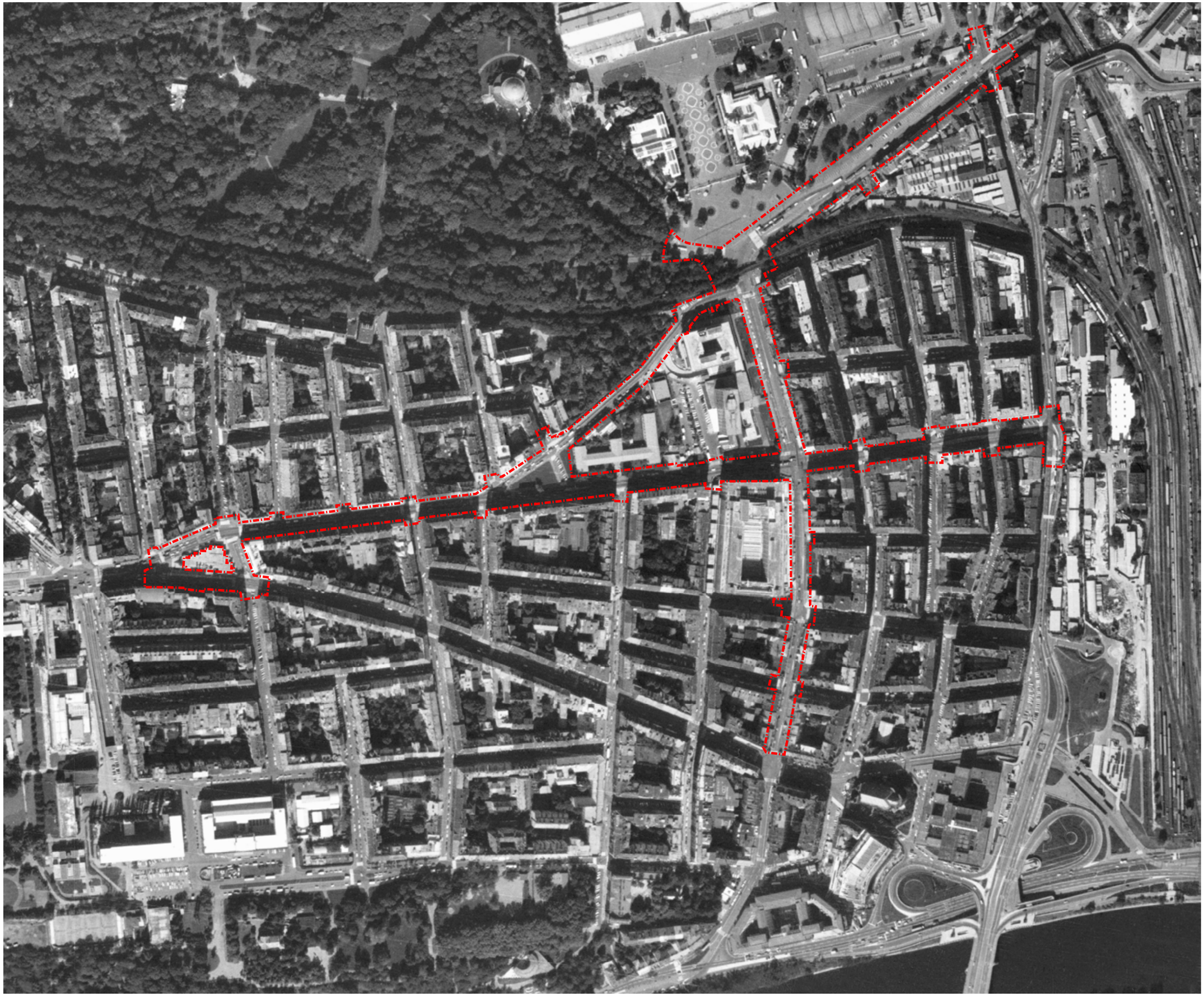
LEGENDA

Řešené území

0 40 80 160 m 1:4 000

Letenský kříž

Historické mapy
1975 letecký snímek



LEGENDA

Řešené území

0 40 80 160 m 1:4 000

Letenský kříž

Historické mapy
1988 letecký snímek

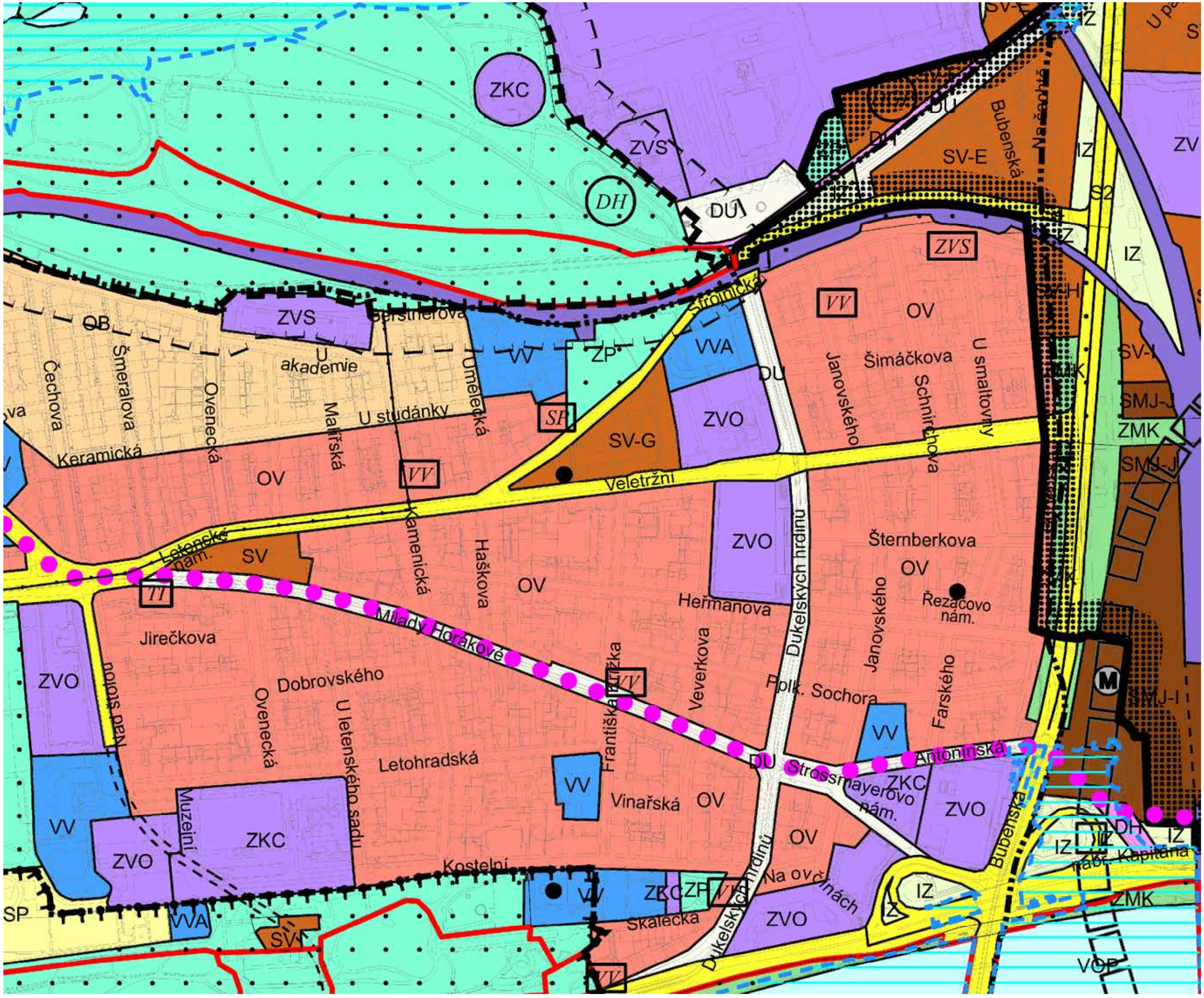
LEGENDA

Řešené území

0 40 80 160 m 1:4 000

Letenský kříž

Historické mapy
2016 letecký snímek



LEGENDA

0 40 80 160 m 1:4 000

Platný územní plán
Výkres č. 4 - Plán využití ploch

Platný územní plán
Výkres č. 5 - Doprava

revize 05-2018

Letenský kříž

Koncepční studie rekonstrukce ulic Veletržní, Dukelských hrdinů, Strojnická a U Výstaviště

600/

PRAHA PRAGUE PRAGA PRAG

IPR PRAHA

ZPRACOVÁNÍ KOMENTÁŘŮ VEŘEJNOSTI

Letenský kříž - Veletržní, Dukelských hrdinů a Strojnická
koncepční studie
—
2018
—
Zpracování komentářů veřejnosti

Zadavatel
Hlavní město Praha
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
—
Zpracovatel
Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

Identifikační údaje

ZADAVATEL:
Hlavní město Praha
Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

ZPRACOVATEL:
Institut plánování a rozvoje hl. města Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

VĚCNÝ GARANT:
Kancelář veřejného prostoru
Ing. arch. Kristina Ullmannová

AUTOŘI NÁVRHU:
Kancelář veřejného prostoru
Ing. arch. Radek Novotný (do 03/2017)
Ing. arch. Jan Kadlas

PARTICIPACE VEŘEJNOSTI:
Sekce komunikace a participace
Bc. Pavla Pelčíková, MSc.

EXTERNÍ SPOLUPRÁCE:

Dopravní řešení
Ing. Květoslav Syrový, Ing. arch. David Pfann

Autoři návrhu sadovnických úprav
Steiner a Malíková krajinářští architekti
Ing. Aleš Steiner, Ing. Pavlína Malíková

Vizualizace
neo VISUAL
Ing. arch. Ondřej Semerák

KONTAKTNÍ OSOBA PROJEKTU:
Ing. arch. Jan Kadlas
m/ +420 777 556 180
e/ kadlas@ipr.praha.eu

DALŠÍ INFORMACE O PROJEKTU:
http://www.iprpraha.cz/letenskykriz

1 / Připomínky veřejnosti a jejich vypořádání

Koncepční studie ulic Veletržní a Dukelských hrdinů - reakce došlé na základě veřejného představení návrhu		Automobilová doprava	Parkování	Pěší pohyb	MHD	Aktivity ve veřejném prostoru	Vegetace	Mobiliář	Povrchy	Cyklodoprava	Jiné	Odpověď
Cyril Mrva	Dle vizualizace je na křižovatce s ulicí Heřmanovou navržen nový semafor. Zajímalo by mne, jaký režim je u tohoto semaforu navržen. Moje zkušenosti jsou takové, že velmi často je režim špatně zvolený a nepřispívá k plynulosti provozu, nebo naopak velmi omezuje chodce dlouhou čekací dobou. Domnívám se, že zde vzhledem k intenzitám dopravy není nutný. Rozšíření chodníků a parkování s dostatečným odstupem od přechodu se mi jeví jako dostatečné opatření pro bezpečnost chodců. Jako vhodnější opatření bych rád viděl nějakou formu zpomalovacích prvků fyzických, nebo optických. Děkuji	x		x								Zmiňovaný semafor je chybou vizualizace. V křížení ulic Heřmanova a Dukelských hrdinů není počítáno s realizací světelně signalizované křižovatky.
Petr Havlíček	Bude levé odbočení z Dukelských hrdinů na Štrossmayerák pro IAD? Studie to dovoluje. - Povolí se průjezd přes pěší zónu? - bude zrušena signalizace na Štrossmayerově náměstí? Studie s ní nepočítá.	x										Studie nedovoluje levé odbočení pro automobilovou dopravu, mimo zásobování. Levé odbočení patrné na vizualizaci je určené pro cyklistický provoz, který je v současném stavu v pěší zóně také povolen. Toto řešení je ve finální verzi uvedeno jako alternativní, ze strany MČ Prahy 7 je preferována mysová zastávka, kde by cyklisti v místě zastávky jeli po kolejích a za zastávkou mohli odbočovat nanáměstí z prostoru mezi kolejemi.
Petr Havlíček	Proč v ulici Kamenická je zvýšený přechod jen na jižní straně od Veletržní, ačkoliv Zóna 30 je na obou stranách?			x								V křižovatce se Veletržní/Kamenická se zvýšené přechody neuplňují z toho důvodu, že užití tohoto opatření není v případě světelně řízené křižovatky legislativně možné. Na jižní straně se jedná o doplnění kamenné dlažby až po rozhraní s ulicí Veletržní, zvýšený přechod to tedy není.
Johana Štěrbová	Proč se bude kolmé parkování měnit na podélné? Zbytečně se uberou parkovací místa, kterých rozhodně není v okolí dostatek.		x									Finální verze studie ve východní čiásti Veletržní zachovává šikmá parkovací stání. Počet parkovacích stání se v řešeném území ve finální verzi návrhu zvyšuje.
Daniel Vodňanský	Navrhujete výrazné omezení parkovacích míst - jejich počet je pro tuto oblast kritický		x									Počet parkovacích stání se v řešeném území ve finální verzi návrhu mírně zvyšuje.
Kamil Vavřinec Mareš	Chtěl bych se zeptat, zda bylo zváženo i množství parkovacích míst před a po možné úpravě. Ač jsem názoru, že auta do města spíše nepatří je evidentní, že po ještě řadu let se budeme muset vyrovnávat minimálně s problémy souvisejícími s dopravou v klidu. Zvážil někdo, že by ve Veletržní v úseku Bubenská - U Smaltovny vznikla příčná stání i na jižní straně? V návrhu se počítá s odstraněním příčného stání na severní straně. Tato část je nyní chodci poměrně velmi málo využívaná a další zúžení chodníku lze nemá nijak zásadní urbanistický přínos, ale odebírá cca 40 % parkovacích míst. Kdyby se na prostoru ušetřeném na středové "zebře" udělala parkovací stání na jižní straně, tak by se parkovací kapacita naopak zvýšila a došlo by k většímu zklidnění dopravy.		x									Počet parkovacích stání se v řešeném území ve finální verzi návrhu mírně zvyšuje.
Daniel Wankat	Můj dotaz se týká dvou oblastí 1) jak budou nahrazena zrušená parkovací místa v celé oblasti zda s tímto vůbec někdo počítá 2) vegetace jaké konkrétně stromy budou vysazeny a jak bude udržován tvar a výška prosím velmi konkrétně včetně výšky v metrech		x				x					1) Celková bilance parkovacích stání je plusová, tudíž se oproti současnému stavu vyšuje. 2) Veletržní - Dřezovec trojtrnný (Gleditsia triacanthos ´Skyline´), Dukelských hrdinů - Trnoivník akát (Robinia pseudoacacia). Jedná se o často používané kultivary vhodné do městského prostředí, vzdušností svojí koruny nevytváří těžké stíny. Více v kapitole 270 Stromy a vegetace.
Tomáš Cápal	Zásadně nesouhlasím s omezováním parkovacích míst, např. v ulici Veletržní mezi ulicemi Bubenská a Schnirchova na úkor nesmyslného rozšiřování chodníků s odůvodněním že se zvyšuje "pobytová kvalita ulice". Vzhledem k intenzitě dopravy v ulici Veletržní (i po otevření tunelového komplexu Blanka) je tento argument naprosto nesmyslný. V takto silné dopravě by dobrovolně pobýval pouze sebemrskač. A takto široký chodník proto nikomu sloužit nebude, dojde pouze ke snížení již tak nedostatečného počtu parkovacích míst.		x			x						Počet parkovacích stání se v řešeném území ve finální verzi návrhu mírně zvyšuje.
Pavel Hošek	Zajímalo by mě, jak má být řešeno parkování v ulici Veverkova. Ze situace to vypadá, že zde na severním konci mají vzniknout čtyři kolmá stání tak, že část stání blíže vozovce bude stavebně upravena jako jakékoliv jiné stání a část vzdálenější bude pouze vyznačena odlišnou skladbou v prostoru chodníku. Nerozumím tomu, proč, když je šance udělat ulici znovu a pořádně, nejsou celá stání řešena jednotně? Zachovává se zde stavebně zafixovaná stávající uliční čára, kterou by bylo možné posunout na konec stání a ničemu by to nevadilo. Takto vznikne trvale provizorní stav, kdy se bude půlkou auta stát na chodníku - byť stavebně odlišenému. Nebo jsem to jen špatně pochopil a takové hrůzy jako nová stání u Lucerny napůl na zvýšeném chodníku zde nebudou?		x									Ulice Veverkova není ve výsledné studii součástí řešení z důvodu potřebné budoucí koordinace se záměrem rekonstrukce Veletržního paláce.
Dalibor Šmíd	Nikde v návrzích nevidím navrženo jediné obecně přístupné vyhrazené stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené ("ZTP stání"). Počet a parametry těchto stání upravuje vyhláška MMR č. 398/2009, ve zkratce by mělo být 1 ZTP stání na každých 20 stání v dané dílčí parkovací ploše. Nestačí tedy, že jsou (jako že moc nejsou) v okolních ulicích. Protože je navíc v návrhu drtivá většina parkovacích stání umístěna mezi stromy, bude poměrně obtížné z nich ZTP stání vyčlenit tak, aby z nich byl přímý bezbariérový přístup na chodník (což také plyne z vyhlášky).		x									Konkrétní specifikace počtu a umístění parkovacích stání pro ZTP bude podle příslušné vyhlášky určena v dalším stupni projektové dokumentace.
Lenka Beranová	V návrhu nejsou žádná parkovací místa pro vozíčkáře. Jsem rezident (Dukelských hrdinů) a mám mezi kamarády vozíčkáře. Pokud půjdou ke mě na návštěvu, nebudou mít kde zaparkovat.		x									Konkrétní specifikace počtu a umístění parkovacích stání pro ZTP bude podle příslušné vyhlášky určena v dalším stupni projektové dokumentace.
Štefan Barčák	Nesouhlasím se snížením už teď nedostačujícího počtu počtu parkovacích míst na ulici Veletržní v úseku Bubenská - U smaltovny a U Smaltovny - Schnirchova		x									Počet parkovacích stání se v řešeném území ve finální verzi návrhu zvyšuje.

Jan Pražma	Jaký smysl má omezit počet již tak poddimenzovaných parkovacích míst pro rezidnty (v některých místech skoro o 50%) a ostaní parkovací zóny?		x									Počet parkovacích stání se v řešeném území ve finální verzi návrhu zvyšuje.
Mirek Pražma	Již takto je parkovacích míst nedostatek a parkovacích karet o mnoho více než míst. Považuji za bezohlednost, že se při absenci férového řešení pro rezidenty a stále ještě neotevřených garáží pod Blankou, vůbec uvažuje o ubrání dalších míst. Raději uvažujte o tom proč si v městech na západě mohou dovolit řešení cyklostezek. Ano. Mají řešení. Parkovací domy a podzemní parkoviště. I za cenu zvýšení ceny karty. Nebuďte Ovčáčci.		x									Počet parkovacích stání se v řešeném území ve finální verzi návrhu zvyšuje.
Jiří Lžičař	Mám více připomínek: (1) Nezkomplikuje pohyb automobilů po kolejích MHD? Ze studie tak trochu plyne, že bude (velmi používaná) tramvajová a automobilová doprava omezena za cenu zlepšení podmínek dopravy cyklistické, kterou příliš mnoho lidí nepoužívá. (2) Na některých obrázcích mám pocit úbytku počtu lamp pouličního osvětlení - je to účel?	x			x						x	Pohyb automobilů po kolejích probíhá v mnoha místech ulice Dukelských hrdinů již v současnosti, návrh studie tak v úsecích pouze doplňuje cyklistická opatření, která je možné vzhledem k prostorovým parametrům uplatnit. V dalších částech, s ohledem na nízké stávající i výhledové zatížení automobilovou dopravou, DPP souhlasí s možností pojíždění tramvajové trati automobily. V návaznosti na to je možné uplatnit cyklistická opatření i v těchto úsecích. Samostatný jízdní pruh pro automobily bude zachován od křižovatky Veletržní po železniční viadukt, pro uplatnění parkovacích stání a cyklistických opatření tak dojde k dílčímu posunutí tramvajové tratě západním směrem.
Martin Mandulak	Dobrý deň, už dlhšiu dobu sa zamýšľam nad vhodnejším riešením umiestnenia tram. zastávok na Strosse. Jedná sa o prestupný uzol, avšak tramvaje, ktoré idú rovnakým smerom častokrát vychádzajú z rôzne umiestnených nástupíšť (príklad - príchod na Stross zo Staroměstskej 17tkou a následný prestup smerom na Letenské nám. umožňuje prestup na Strosse z minimálne 3 rôznych nástupišť). Cestujúci, ktorý sa ponáhľa tak musí staviť na náhodu a vybrať si jedno z nich (presun medzi nimi je v krátkom čase nerealizovateľný a potenciálne nebezpečný). Riešením by bolo umiestniť do križovatky 4 nástupištia (na Milady H. smerom na Letenské nám, na Duk. hrd v oboch smeroch a na Stross. nám v smere na Vltavskú. Tramvaje by zastavovali v zastávke, ktorá smerovo determinuje budúci smer jazdy danej tramvaje (tj. napr. 12tka v smere na Letenské namestie by nestála na Duk Hrd., ale na Milady H., podobne ako ostatné tramvaje, ktoré prichádzajú z akéhokoľvek smeru a smerujú smerom na Letenské nám). Rovnako by to bolo u ostatných smerov. Tým by sa docielilo, že cestujúci by mal na danom nástupišti istotu, že stihne najbližšiu tramvaj svojim smerom (=> oveľa vyšší komfort pre cestovanie MHD s prestupom na Strosse a lepšia dostupnosť Letenského námestia z centra mesta). Táto úprava by vyžadovala dobudovanie nástupišťa na M.H. v druhom smere. Bolo by to možné? Zamýšľali ste sa nad podobným riešením? Samozrejme som laik a teda si neviem zhodnotiť realizovateľnosť a technické aspekty. Na prvý pohľad mi to ale príde ako jednoduchá zmena s veľkým dopadom. Veľmi pekne ďakujem za zváženie! MM				x							Popisované řešení bylo ze strany DPP a dalších aktérů dlouhodobě prověřováno, nicméně je s ohledem na technické normy a daný urbanistický kontext v současných podmínkách nerealizovatelné z důvodu problematického umístění zastávek do daných směrů (především Duk. hrdinů ve směru do centra a Strossmayerovo náměstí směrem na Vltavskou).
David Goliáš	I když využívám MHD spíše sporadicky, zaznamenal jsem zajímavou a podle mě relevantní připomínku k umístění tramvajových zastávek na tramvajové křižovatce Strossmayerovo nám. Tím, že jsou situovány po směru jízdy před křižovatkou, může cestujícím odjíždět do stejného směru několik tramvají z různých zastávek, což vede k tomu, že lidé stojí uprostřed křižovatky a přebíhají. Umístění za křižovatkou ve směru jízdy se mi proto zdá z tohoto pohledu jednoznačně vhodnější. Zde by to ovšem vyžadovalo přesunutí všech 4 zastávek na protější ramena křižovatek a nejspíš i posuny sousedních zastávek. Přesto si myslím, že toto stojí za prověření.				x							Popisované řešení bylo ze strany DPP a dalších aktérů dlouhodobě prověřováno, nicméně je s ohledem na technické normy a daný urbanistický kontext v současných podmínkách nerealizovatelné z důvodu problematického umístění zastávek do daných směrů (především Duk. hrdinů ve směru do centra a Strossmayerovo náměstí směrem na Vltavskou).
Vladimír Majrych	Žiji na Praze 7 a zároveň jí projíždím pracovně - jako řidič tramvaje. Plánované úpravy ulice Dukelských hrdinů by měly brát v potaz i bezpečnost dopravy. Z vlastní zkušenosti vím, že u mnohých nových úprav tomu tak nebývá. Rád bych přivítal, aby v ulici Dukelských hrdinů bylo na některých místech omezeno stání a parkování automobilů. Ulice je je tak úzká, že projíždějící auta musejí vjíždět na kolejový svršek tramvaje, což často vede ke kolizním střetům. Na některých místech by zas bylo dobré, kdyby mezi kolejemi a pruhem pro auta byl plastický " práh" (v hantýrce tramvajáků - buchty). Když tam nejsou, auta zbytečně stojí v cestě projíždějícím tramvajím (a přitom mají směrem k chodníku dostatek místa), což vede ke zbytečnému zdržování provozu. Doporučil bych projektantům, aby se projeli několikráte tímto úsekem v kabině řidiče tramvaje. To je nad všechny psané připomínky. Pokud by jste měli zájem, rád s vámi projedu třeba celou Prahu 7 v půjčené tramvaji z vlastního volna. V naší čtvrti by se toho dalo zlepšit podstatně více.....	x	x		x							Plánované úpravy byly v průběhu zpracování konzultovány s DPP s cílem zajistit podmínky pro plynulost a preferenci tramvajové dopravy.
Marta Mühlhoferová	Zastávka Veletržní palác směr centrum - posunutí až ke křižovatce je výborný nápad, vyhneme se zbytečnému popojíždění tramvaje. Zastávka Strossmayerovo nám. směr centrum: proč není zastávka posunuta také na úroveň křižovatky? Cyklistický pruh naprosto nevhodný, protože auta budou jezdit po kolejích tram, což zpomalí průjezd MHD. Je to vidět i nyní, když silnici zablokuje popelářský vůz a některá auta jedou po kolejích (ne všechna!) a tvoří se zácpa a zpomaluje tramvaje.				x							Předpokladem umístění zastávky Strossmayerovo náměstí do centra je zrušení světelné signalizace v celé křižovatce. V této souvislosti pak není potřeba řešit preferenci tramvaje svázáním se signalizací a je možné použít mysovou zastávku, kiterá v daném konntextu poskytuje nejvíce komfortu pro všechny skupiny uživatelů veřejné dopravy. Řešení provedení zastávky tak, jak bylo prezentováno na výstavě, je ve finální studii uvedeno pouze jako možná alternativa klasické mysové zastávce, kterou podporuje MČ Praha 7.
Marta Mühlhoferová	V ulici Veletržní směrem od Bubenské (viz obrázek Vašeho návrhu č. 1) ubude nejméně polovina parkovacích míst, jelikož se nyní parkuje kolmo. Parkování je zásadní problém Prahy 7 a už nyní k večeru není možné najít volné parkovací místo. V ulici Dukelských hrdinů (č. 22, 20) budou vysazeny stromy, což kvituji, nicméně to není reálné vzhledem k pohybu chodců a předzahrádce - už nyní tam v létě chodec sotva projde.		x	x			x					Počet parkovacích stání se v řešeném území ve finální verzi návrhu zvyšuje.
Daniel Vodňanský	Cyklostezky pokládám za vhodnější v bočních ulicích, kde tolik nepřekáží, jsou pro cyklisty bezpečnější. Kromě toho Veletržní ulici lze lépe objet Stromovkou.									x		Obě řešené ulice jsou součástí cyklistické generelu hl. m. Prahy. Při rekonstukcích je proto žádoucí uplatnit, s ohledem na prostorové parametry, vhodná cyklistická opatření tak, aby bylo dosaženo lepšího vyvážení možností všech uživatelských skupin pohybovat se ulicí.
Tomáš Cápal	Masivní zavádění cyklopruhů po vzoru jiných velkých měst je zcela nelogické, neboť Praha je svou členitostí pro širší využívání tohoto druhu dopravy zcela nevhodná. Proto aktuální trend "cyklopruhy všude" je pouze důsledek tlaku omezené skupiny agresivních propagátorů cyklodopravy. Typickým příkladem jsou naprosto nevyužívané cyklopruhy v ulici Vletržní (nad křižovatkou s ulicí Dukelských hrdinů). Podotýkám, že po Praze cestuji převážně MHD, případně pěšky, takže můj názor ohledně cyklodopravy není zaujatý z pohledu řidiče automobilu. Na kole jezdím rád a často, ale jen tak kde jsou pro to vhodné podmínky, rozhodně do po Praze (viz argument výše). Nemyslím si, že je vhodné utrácet daně většiny na nákladnou výstavbu cyklopruhů pro zcela marginální skupinu lidí, i když se to v dnešní době zdá moderní.									x		Uplatnění vyklistických opatření je odpovídající s ohledem na platný cyklogenerel hl. m. Prahy, který ulice Veletržní a Dukelských hrdinů definuje jako páteřní cyklotrasy, kdy je nutné integrační opatření přizpůsobit prostorovým parametrům konkrétních uličích prostorů. Dimenze integračních opatření pro cyklisty jsou navrhovány v souladu s platnou legislativou.

Marko Janicki	chodník by se mohl rozšířit víc, kdyby se nedělaly cyklostezky v obou směrech. Například směrem dolu je kolo stejně rychlý jako auto, nebrzdí tedy provoz. Obecně se mi cyklostezky všude zdají hodně široké. Zato prostor věnovaný stromům působí tak nějak poddimenzovaně. Na chodníku už nezbývá místo např. pro předzahrádky a posezení. Cyklodoprava tam není tak důležitá protože existují alternativní cesty, např. Stromovkou, ulici U Studánky atd. Nebude to využitý, lidé budou nespokojeni, málo místa na chodníku... Poznámka: jsem cyklista, který Veletržní jezdí denně.					x				x		Uplatnění vyklistických opatření je odpovídající s ohledem na platný cyklogenerel hl. m. Prahy, který ulice Veletržní a Dukelských hrdinů definuje jako páteřní cyklotrasy, kdy je nutné integrační opatření přizpůsobit prostorovým parametrům konkrétních uličích prostorů. Dimenze integračních opatření pro cyklisty jsou navrhovány v souladu s platnou legislativou.
Marko Janicki	přišlo mi málo místa pro lavičky a posezení. Jediné místo a la náměstí je před Veletržním palácem.					x						Návrh se snaží vyvážit všechny aspekty a parametry veřejného prostoru tak, aby vznikl přívětivé městské prostředí. Chodníkové plochy mají odpovídající parametry tomu, aby v návaznosti na provozy v objektech mohly vznikat přiměřeně velké předzahrádky. Další rozšiřování chodníkových ploch by se muselo udát na úkor parkovacích stání, která jsou ale v oblasti městskou částí i rezidenty výrazně poptávána. V návrhu dochází k výraznému zklidnění prostoru v křížení ulic Veletržní a Strojnická, které se může stát lokálním "náměstím", současně se výrazně zvětšuje předprostor Sokola v ulici Strojnická. Ve východní části Veletržní je výrazně posílena plocha před tzv. "Malým Berlínem".
Jan Votoček	Ve vizualizaci vedete cyklisty po vydlážděném povrchu za tramvajovými zastávkami. Prosím o zajištění lepšíh, hladšího povrchu (než jsou "kočičí hlavy"), i kdyby v té dlažbě měl být pouze úzký proužek s hladkým povrchem. Městský cyklista by kvůli nevhodnému povrchu mohl volit raději cestu v kolejích a mezi auty...								x			Řešení provedení zastávky tak, jak bylo prezentováno na výstavě, je ve finální studii uvedeno pouze jako možná alternativa klasické mysové zastávce, kterou vyžaduje MČ Praha 7.
Jan Pražma	Proč se zde mají zavádět cyklopruhy na úkor plynulosti a bezpečnosti automobilové dopravy? Proč si nevzít příklad z Německa nebo Dánska kde cyklisti jezdí ve svém pruhu na chodníku ?									x		Návrh cyklistických opatření nemá negativní dopad na plynulost a bezpečnsot automobilové dopravy. Zmiňované řešení vedení cyklistů po chodníku je prostorově náročnější než vedení v hlavním dopravním prostoru, tudíž je v daném kontextu na většině míst nevhodné. Toto řešení bylo ve výsledné studii uplatněno v ulici Veletržní (v úseku Duk. hrdinů - Strojnická), kde je vzhledem k odstupu zástavby a šířce chodníků takové řešení vhodné a v důsledku umožnilo i zvýšení počtu parkovacích stání.
Mirek Pražma	Mám důvodnou obavu se domnívat, že současný návrh způsobí další zhušťování v důsledku zužování pruhů. Obzvláště řešení cyklopruhu u zastávky Strossmayerovo náměstí ve směru na Kpt. Jaroše považuji za paskvil. V případě čekání aut na křižovatce se nedostane tramvaj na zastávku. Další věcí jsou odbočovací pruhy pro cyklisty na vozovce, které považuji za neopodstatněně naddimenzované. Toto je diskriminační zábor veřejného prostranství pro absolutní menšinu obyvatel. Obecně se domnívám, že při počtu cyklistů v Praze by se mělo spíše uvažovat o řešení typu německých měst např. Kolín, kde se o rozšířený chodník dělí chodci a cyklisté než toto navrhované, které znám z Kodaně avšak s nesrovnatelně vyšším počtem cyklistů.	x								x		Předpokladem umístění zastávky Strossmayerovo náměstí do centra je zrušení světelné signalizace v celé křižovatce. V této souvislosti pak není potřeba řešit preferenci tramvaje svázáním se signalizací a je možné použít mysovou zastávku, kiterá v daném konntextu poskytuje nejvíce komfortu pro všechny skupiny uživatelů veřejné dopravy. Řešení provedení zastávky tak, jak bylo prezentováno na výstavě, je ve finální studii uvedeno pouze jako možná alternativa klasické mysové zastávce, kterou podporuje MČ Praha 7. Popisované řešení z německých měst je s ohledem na platné technické normy vždy prostorově výrazně náročnější než vedení v hlavním dopravním prostoru. V důsledku by jeho uplatnění vedlo k omezení parkování nebo zúžení chodníkových ploch, resp. nemožnosti vysadit stromořadí.
Marta Mühlhoferová	Vzhledem k počtu cyklistů, které na Praze 7 vídám, je návrh příliš procyklistický. Navíc se mi zdá, že pro cyklisty na některých místech i nebezpečný. Např. ulice Veletržní na téčku s Bubenskou - nedovedu si představit cyklistu v jedné řadě s auty, který následně bude odbočovat spolu s auty doleva do Bubenské. Dále mi není jasné značení na vozovce u zastávky Strossmayerovo nám. - pro koho je určeno vodorovné značení (směrovky) - jestliže pro cyklisty - budou odbočovat doleva před auty a tramvají?									x		Levé odbočení patrné na vizualizaci je určené pro cyklistický provoz, který je v současném stavu v pěší zóně také povolen. Toto řešení je ve finální verzi uvedeno jako alternativní, ze strany MČ Prahy 7 je preferována mysová zastávka, kde by cyklisti v místě zastávky jeli po kolejích a za zastávkou mohli odbočovat nanáměstí z prostoru mezi kolejemi.
Marek Boháč	Podpora pohybu cyklistů pouhým přidáním pruhu není příliš efektivní. Auta tento pruh často nerespektují a cyklisti jsou ohroženi prakticky stejně jako, kdyby na vozovce žádné značení nebylo. Daleko praktičtějším řešením je to, které jsem viděl v několika zahraničních městech (např. Vídeň nebo Toulouse). Pruh pro cyklisty je oddělený stavebně a vyčnívá nad vozovku. Je tedy něco málo nad úrovní vozovky, takže do něj nenajíždí auta, ale zároveň pod úrovní chodníku, aby si i pěší uvědomili, že se nejedná o součást chodníku.									x		Popisované řešení je s ohledem na platné technické normy vždy prostorově výrazně náročnější než vedení v hlavním dopravním prostoru. V důsledku by jeho uplatnění vedlo k omezení parkování nebo zúžení chodníkových ploch, resp. nemožnosti vysadit stromořadí.

David Goliáš	Bydlím na Starém Městě, nejčastěji využívám ulici Dukelských hrdinů při cestě na kole/elektrokole přes křižovatku Kpt. Jaroše. Cyklistická opatření vítám, na druhou stranu jsem zklamán, že návrh zůstává u pouhých jízdních pruhů pro cyklisty. Zkušenosti z jiných měst ukazují, že samostatné cyklostezky oddělené od provozu využívá mnohem více lidí a širší demografická skupina. Cyklopruhy navíc řidiči často používají pro zastavení vozidla při kraji vozovky, čímž se stane toto cyklistické opatření zcela neúčinné. Myslím si, že pokud má ulice projít kompletní rekonstrukcí včetně vysazení stromů, měla by být navržena podle nejvyšších standardů i v mezinárodním měřítku. A tím cyklopruh není. Vysazením stromů (které jinak vítám) se změna uspořádání prostoru při kraji vozovky stane do budoucna prakticky nemožná. Tato ulice není izolovaná, ale je zásadní pro cyklistické spojení centra se severem města a se Stromovkou, v čemž nemá a v dohledné době nebude mít rovnocennou alternativu. Přitom při cestě po Hlávkově mostě je tato trasa v podstatě již celá chráněná, i křižovatka Kpt. Jaroše je řešena v pražských poměrech nadstandardně. Proto si myslím, že ulice Dukelských hrdinů je velmi vhodná pro zřízení chráněných cyklostezek za parkujícími auty přimknutých k chodníku. To by ale bohužel vyžadovalo zásadní přepracování projektu. Alternativně by se mohly zřídit alespoň "kodaňské pásy", tedy cyklopruh se zvýšeným obrubníkem. Přivítal jsem, že váš institut pozval do Prahy Jana Gehla. Stejně tak bych uvítal, aby pozval nějakého dopravního inženýra se zkušenostmi s integrováním cykloopatření v ulicích, který by vypracoval alternativní návrh řešení dopravy v této ulici. Obávám se, že v Praze nemáme na tuto problematiku dostatek zkušených odborníků. Dílčí námitky nebo poznámky k vašemu návrhu: Odbočení vlevo na křižovatce Strossmayerova nám. přes průběžný jízdní pruh je nebezpečné. Zde by bylo vhodné nejdříve komplexně vyřešit celou křižovatku. Vhodné řešení může být např. nepřímé odbočení vlevo. Pokud jsou povrchy pro cyklostezku dlážděné, mělo by jít o hladkou dlažbu, aby byl povrch sjízdný např. na silničním kole komfortně bez otřesů. Zpomalení cyklistů v prostoru zastávky lze řešit jinak než použitím nekomfortního povrchu (pokud by to byl tento případ). Uvítal bych vyřešení chráněného cykloopatření při křížení ulice na vjezdu do Stromovky z centra města, návrh toto nijak neřeší ani řešení nenaznačuje. I když to nemusí být součástí této rekonstrukce, bylo by vhodné mít již projektově vyřešené i navazující úseky. Myslím si, že cyklopruh ve stoupání od Dukelských hrdinů k Ovenecké zde není vhodný a bude využíván jen minimálně, tedy stejně jako v současnosti. Mnohem vhodnější a jistě využívanější by zde byla cyklostezka na chodníku, neboť ve stoupání je rozdíl rychlostí jízdního kola oproti autu velký a oproti chůzi naopak malý. V klesání mi přijde jízdní pruh pro kola dostačující, je ale důležité dbát na dostatečný odstup od dveřní zóny parkujících/zásobujících aut.								x	x		Popisované řešení "cyklostezek oddělených od provozu" je s ohledem na platné technické normy vždy prostorově výrazně náročnější než vedení v hlavním dopravním prostoru. V kontextu prostorových limitů uličního prostoru by v důsledku uplatnění takového řešení vedlo k omezení parkování, zúžení chodníkových ploch, (resp. nemožnosti vysadit stromořadí) a tím nežádoucímu ovlivnění podmínek pro vznik kvalitní náplně parteru.
David Goliáš	Rovněž v dolní části Veletržní mezi Bubenskou a Dukelských hrdinů si myslím, že by šlo bez větších problémů umístit chráněné cyklostezky vedle chodníku, ulice je zde dostatečně široká. Postrádám jakákoliv cykloopatření od Ovenecké k ulici Milady Horákové (a křižovatce s Korunovační). Vede zde cyklotrasa A16, ale i bez ní jde o důležité a rychlé spojení, jak z pohledu delších cest městem západ-východ tak i lokálně v rámci Holešovic a Letné. Příliš nerozumím tomu, proč je navrhováno na důležité ulici v centru města cyklistickou dopravu neintegrovat a tím ji v podstatě vyloučit. Za nedostatečná považuji řešení levých odbočení v celém návrhu, zejména na rušných křižovatkách, kdy je cyklista nucen křížit pruh a sdílet prostor s automobily. Takové řešení je nepoužitelné pro většinu potenciálních cyklistů ve městě. Dále postrádám alespoň stoupací cykloopatření ve Strojnické, pravděpodobně by stačilo rozšířit chodník a ve stoupání na něm legalizovat jízdu na kole, od ulice U Studánky k Veletržní by neměl být prostorový problém zřídit oddělenou cyklostezku u chodníku, která by navázala na cyklostezku ve Veletržní.											Popisované řešení je s ohledem na platné technické normy vždy prostorově výrazně náročnější než vedení v hlavním dopravním prostoru. V důsledku by jeho uplatnění vedlo k omezení parkování nebo zúžení chodníkových ploch, resp. nemožnosti vysadit stromořadí. Ovenecká - nesouhlasí MČ, bude dále projednáváno v další fázi. Strojnická - zajišťuje dostatečně Veletržní se samostatným pruhem v úrovni chodníku.
Jiří Motýl	1. Ve Veletržní východním směrem na náměstí doplnit ochranný cyklopruh v celé délce.									x		
Jiří Motýl	2. Cyklistický pás na vjezdu do ulice Ovenecké řešit v asfaltu, ne v dlažbě. (podrobněji k povrchům viz zastávka tram. Strossmayerovo nám. d.c.)									x		Nevhodné, není podporováno Odborem památkové péče.
Jiří Motýl	3. Prověřit návaznosti cyklistických opatření skrz Letenské náměstí až přes křižovatku s Korunovační a chráněného propojení do Letenských sadů.									x		Bude prověřeno samostatně.
Jiří Motýl	4. Veškerá odbočení do vedlejších ulic na nesignalizovaných křižovatkách je třeba připravit na budoucí zřízení cykloobousměrek. Vjezdy do vedlejších ulic musí mít 4,5 metru, aby bylo možné zřídit vyhrazený pruh. Pro odbočení do vedlejších ulic je třeba zřídit prostory pro nepřímá odbočení vlevo, a to i v ulicích, kde se zřízení cykloobousměrek teprve očekává. Týká se jmenovitě křižovatek: Veletržní x Sochařská, Veletržní x Malířská, Strojnická x Umělecká (spojeno s propojením Veletržní - Haškova), Veletržní x U studánky, Veletržní x Františka Křížka, Veletržní x Veverkova, Veletržní x Janovského, Veletržní x Schnirchova, Veletržní x U Smaltovny, Dukelských Hrdinů x Strojnická (obě levá odbočení), Dukelských Hrdinů x Šimáčkova, Dukelských Hrdinů x Heřmanova. Na některých místech lze k vytvoření prostorů na nepřímé odbočení využít stávající vjezdy. Ty je nicméně třeba v daném prostoru upravit tak, aby do nich bylo možné bezpečně vjet šikmo přes obrubu.									x		Příprava na cykloobousměrnost zajištěna.
Jiří Motýl	5. V signalizovaných křižovatkách vedlejších ulic s Veletržní a Dukelských Hrdinů je třeba prověřit doplnění nepřímých odbočení do vedlejších ulic, ať zřízením nepřímých odbočení v křižovatkách, nebo zřízením přejezdů pro cyklisty přimknutých k přechodům tak, aby byla zajištěna legální souvislá propojení pro plošnou prostupnost. Týká se jmenovitě křižovatek: Veletržní - Ovenecká (obě levá odbočení z Veletržní), Veletržní - Kamenická (obě levá odbočení z Veletržní), Veletržní - Haškova a Strojnická x Umělecká (levé odbočení z Veletržní a Strojnické do Haškovy, levé odbočení z Veletržní do Strojnické, přímý průjezd z Haškovy do Umělecké, přímý průjezd z Umělecké do Haškovy), Veletržní - Dukelských hrdinů									x		Bude prověřeno v dalším stupni.
Jiří Motýl	6. V signalizované křižovatce Veletržní - Dukelských hrdinů zřídit všechna nepřímá odbočení. Nebude-li možné jejich zprovoznění s rekonstrukcí křižovatky kvůli nedostatečné legislativě, je žádoucí provést na ně stavební přípravu spočívající např. v umístění chrániček či sloupků SSZ do poloh, kde budou později zřízeny doplňkové signály pro nepřímá odbočení.									x		Bude prověřeno v dalším stupni.
Jiří Motýl	7. Na levém odbočení z Bubenské do Veletržní a v přímém směru v Bubenské do centra navrhujeme změnu konfigurace vyhrazených pruhů v řazení, a to takovým způsobem, aby vyhrazené pruhy vedly ve směru převažující frekvence - tedy z Bubenské do Veletržní vlevo a v Bubenské jižním směrem přímo. Řazení vyhrazených pruhů je řešeno formou tzv. “cyklistické výhybky”, tedy formou průběžného pokračování vyhrazeného pruhu před křižovatkou.									x		Bude prověřeno v dalším stupni.

Jiří Motýl	8. Alternativně navrhujeme namísto jižní cyklistické výhybky na křižovatce Bubenská - Veletržní prověřit vedení cyklistů v severním směru Bubenskou zcela mimo signalizaci křižovatky, a levé odbočení do Veletržní provést nepřímým odbočením realizovaným přejezdem pro cyklisty. Toto řešení by případně umožnilo realizovat pokračování trasy podél Bubenské v přidruženém prostoru i obousměrně. Dukelských Hrdinů								x		Bude prověřeno v dalším stupni.
Jiří Motýl	9. Před železničním podjezdem ve směru zc. zřídit vjezd do PP pro nepřímé odbočení vlevo do Stromovky s využitím přechodu (výhledově přejezdu) při zastávkách Výstaviště.								x		Bude v realizováno v souvislosti s dočasnou úpravou zastávky Výstaviště Holešovice.
Jiří Motýl	10. V zastávce Veletržní palác z.c. realizovat vyvýšený průjezd za ostrůvkem v asfaltu, v nejhorším případě řezanými kostkami s hladkým povrchem. Důvody: Oddělení povrchů koncentruje dopravu do jízdního pásu, odrazuje od předjíždění cyklistů s využitím chodníku či ostrůvku zastávky Bude-li vyvýšený průjezd proveden v dlažbě, bude jak mezi řidiči tak mezi silnějšími cyklisty tendence projíždět před ostrůvkem a zastávka se tak bude částečně chovat jako mys. (převedení zastávky na mys nicméně naprosto nedoporučujeme z důvodu obtíží takového řešení pro cyklisty.)								x		Bude prověřeno v dalším stupni.
Jiří Motýl	11. Prověřit u přechodu v zastávce Veletržní palác z centra posunutí kolejí cca o půl metru jižně (do původní polohy obruby chodníku) s cílem rozšíření chodníku před Veletržním palácem. Lze realizovat mírným zalomením kolejí, odpovídá to konceptu návrhu komunikace “od krajů ke středu”.								x		Je plánováno zrušení pravé vjezdové rampy do suterénu Veletržního paláce, tudíž bude rozptylový prostor přechodu výrazně zvětšen bez nutnosti odsunu kolejí.
Jiří Motýl	12. V zast. Strossmayerovo nám d.c. provést vyvýšený pás za ostrůvkem v asfaltu, v nejhorším případě řezanými kostkami s hladkým povrchem. Zůstane-li v místě hrubá dlažba (hrubší než na chodníku), bude část zdatnějších cyklistů jezdit před ostrůvkem a slabší cyklisté budou jezdit po chodníku v celé délce ulice, jejich motivace k užívání cyklopruhů bude podstatně nižší.								x		Řešení provedení zastávky tak, jak bylo prezentováno na výstavě, je ve finální studii uvedeno pouze jako možná alternativa klasické mysové zastávce, kterou vyžaduje MČ Praha 7.
Jiří Motýl	Obecně, pro cyklistické pásy není vhodná hrubší dlažba než chodníková. Je-li výrazně odlišná kvalita povrchu na chodnících a cyklistických pásech, má to následující nežádoucí dopady: a.Hladké cykopásy podél hrubě dlážděných chodníků stahují chodce (a zejména kočárky) na cyklopás (příklady: náplavky nebo Central park Praha 11 u zast. Modrá Škola) b.Hrubě dlážděné cyklopásy podél chodníků či tramvajových tratí vedou k tomu, že část cyklistů pojede po chodníku a část nevhodně ve vozovce, případně ilegálně po tramvajovém pásu (možno vidět v místech, kde jsou dlážděné jízdní pruhy objezdy tramvajových zastávek, např. na Andělu na Plzeňské z.c., nebo na Milady Horákové u Strossmayerova nám z.c. mezi Dukelských Hrdinů a Veverkovou, Nádražní mezi Kotevní a Vltavskou). V rámci této akce navrhuji, pokud nebude přijat návrh na asfaltový pás podél zastávky, tento experimentálně vydláždit pražskou chodníkovou mozaikou vzoru navrženého speciálně pro tento účel, například v převážně růžovém kameni s vyskládanými piktogramy jízdního kola.								x		Řešení provedení zastávky tak, jak bylo prezentováno na výstavě, je ve finální studii uvedeno pouze jako možná alternativa klasické mysové zastávce, kterou vyžaduje MČ Praha 7.
Jiří Motýl	13. Levé cyklistické odbočení d.c. před Strossmayerovým náměstím bude patrně obtížně projednatelné. Navrhujeme řešit buď zvláštní fází (v souběhu s levými odbočeními tramvají z Milady Horákové do Dukelských Hrdinu d.c.), nebo zřízením nepřímého levého odbočení za křižovatkou.								x		Bude prověřeno v dalším stupni.
Daniel Vodňanský	Nebylo jednoznačně řečeno, zda tramvajová trať bude odhlučněna, popřípadě do jaké míry.									x	Při rekonstrukci tramvajové tratě bude odstraněno stávající nevyhovující uložení kolejnic do betonových panelů a budou použity betonové pražce s odtlumením kolejnic.
Zdenka Benešová	Velmi vítám nejen tuto diskuzi, ale zejména připravované změny. Nicméně po prostudování vizualizace mám v některých případech pocit, že se jedná jen o "fotoshop hrátky" např. Veletržní před Bubenskou - odstranění ošklivého sloupu, všude jsou na vizualizaci krásně dlážděné a ČISTÉ chodníky. Připomínku mám k šířce chodníků - je zmiňováno, že je třeba realizovat dostatečnou šířku chodníků. Jaká je však optimální šířka chodníků? Po obou stranách Veletržní jsou chodníky (každý) široký min 5 m. Je toto opravdu potřebná šířka chodníku? Není možné takto široké chodníky zúžit ve prospěch stromů, mobiliáře jako lavičky, ale i parkovacích stání? Zde navrhované úpravy parkovací místa ubírají. Obyvatelé domů na Veletržní nemají prakticky žádná parkovací místa - ta loni vytvořená budou evidentně redukována. To, zda přibudou jiná místa ve vzdálenosti 800 m jim problém nevyřeší. Samozřejmě, že si nikdo nemůže představovat místo u svého domu, ale je nějaká rozumná docházková vzdálenost..Další otázkou je, jaký povrch zde bude zvolen - současný stav je mozaiková dlažba, ale nekvalitního provedení a údržby. Pokud budou použity kostky, jejich povrch je "hrbolatý" bude výsledek stejně špinavý chodník, jaký je možno vidět jak na Letenském náměstí, tak ve Veletržní. O plevelu v chodníku nemluvě. Pokud navíc zůstanou všude sloupy a značky, které nikdo neudržuje a ten hrůzný mix cca 5 druhů košů na odpadky (v naprosté většině v zoufalém stavu, kdy o jejich čištění, natož opravy a výměnu nikdo nepečuje, protože každý druh patří někomu jinému), tak bude navíc nadále ulicemi projíždět denně několik druhů firem, kdy každá vysype jiný druh koše...Doufám tedy, že cílový stav po realizaci bude opravdu nejen funkční, ale i estetický stav veřejného prostoru, který občanům umožní ztotožnit se s vizí ART DISTRICTU jako kvalitního místa pro život a podnikatelům umožní větší rozvoj obchodních aktivit a tím i oživení veřejného prostoru. Realizace zastávek víděňského typu velmi zkvalitní použití MHD i pro starší občany, nemluvě o bezpečnosti. A pokud bude vytvořen takový veřejný prostor, věřím, že mnozí budou uvažovat o nutnosti používat automobil k cestám nejen po Praze 7, ale i v návaznosti dál. Já osobně ano.		x	x	x			x	x			a) Bilance parkovacích stání se ve výsledné studii zvyšuje, částečně i díky optimalizování šířky chodníkových ploch, které jsou ve stávajícím stavu v některých místech nadmerně široké. b) Volba typu chodníkových ploch vychází z faktu, že se dáné území nachází v památkové zóně, u které je z hlediska památkové péče dlouhodobě uplatňováno použití kamenných mozaikových dlažeb. Ty jsou v současnosti odvozeny z historických štípaných dlažeb, kdy se dnes používájí kostky řezané, které při správném provedení dokáží vytvořit rovný a stabilní povrch. c) Mobiliář bude sjednocen. d) C9len rekonstrukce bude sjednotit a minimalizovat počet prvků technické infrstruktury - trakční sloupy, veř. osvětlení, dopr. značení, atd.
David Goliáš	Stálo by zvážení, zda do povrchu chodníků neumístit velkoformátovou dlažbu, např. ve dvou proužcích, která by usnadnila pohyb s kočárkem, na vozíku ale např. i chůzi ve vysokých podpatcích. Takové řešení není zatím pro Prahu typické, ale manuál veřejných prostranství to připouští a bylo by dobré to někde vyzkoušet. Povrch pojížděný automobily preferuji hladký, neboť jeho pojížděním vzniká méně hluku a vibrací. Pokud je tedy navrhována ve vozovkách rezidentních vedlejších ulic dlažba, bylo by dobré zvolit hladkou, jaká byla např. použita v Charvátově a Purkynově ulici. Tato dlažba je pohodlně sjízdná i na většině typů jízdních kol.								x			Volba typu chodníkových ploch vychází z faktu, že se dáné území nachází v památkové zóně, u které je z hlediska památkové péče dlouhodobě uplatňováno použití kamenných mozaikových dlažeb. V rámci koncepčních studií IPR dlouhodobě doporučuje i využití velkoformátových dlažeb, nimcéně z hlediska orgánů památkové péče toto řešení zatím není přijímáno pozitivně.

Ing. Irina Jurčíková, MBA	Za prvé bych chtěla podotknout, že zastávka, která je plánována na Dukelských hrdinů před viaduktem, se těžko může jmenovat "Strossmajerovo náměstí" (viz. plán na http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/kvp/letenskykriz/161014_veletrzni_dukhrdinu_tisk%20VEL_DUK_500_part1%20(1).jpg). Pravděpodobně se jedná o zastávku "Výstaviště Holešovice". Myslím, že takto navrhovaná zastávka je příliš blízko předchozí a naopak je neúměrně vzdálená následující ("Nádraží Holešovice"). Tuto změnu považuji za neodůvodněnou. Je celá řada důvodů pro zachování zastávky "Výstaviště Holešovice" na stejném místě jako teď. Mezi nimi také bezpečnost nastupování a vystupování. Naprosto nevhodné místo.				x							Jedná se o zastávku Veletržní palác. Její pozice se mění pouze dílčím způsobem, kdy se přisouvá k signalizovanému přechodu pro chodce, tudíž bude lépe přístupná.
Ing. Irina Jurčíková, MBA	"Kontinuitu chodníků v podélném směru a větší bezpečnost chodců zajišťují navržené vysazené chodníkové plochy a zvýšené přejezdy do bočních rezidenčních ulic" – to je citace. Jsem proti takové úpravě. Zvýšené chodníky brání autům, aby na ně vyjížděly, a garantují bezpečnost chodců. Zvýšené přejezdy zvyšují pravděpodobnost výjezdu vozidel za hranice vozovky, a vystavují chodce zvýšenému ohrožení.			x								Jedná o opatření zvyšující bezpečnost chodců z důvodu nutného snížení rychlosti automobilů při překonávání přechodu. Pro zabránění vjezdu na chodníkové plochy (i z důvodu nedovoleného parkování) jsou na nárožích použity vymezovací sloupky.
Ing. Irina Jurčíková, MBA	Ze studie i při osobním jednání s reprezentanty IPR Praha jsem pochopila, že projekt se týká zušlechtění ulic Dukelských hrdinů a Veletržní, a CÍLEM je ZVÝŠENÍ KOMFORTU OBYVATEL těchto ulic, potažmo celé Prahy 7. Připadá mi však, že design projektu proběhl bez hlubšího zjišťování potřeb dotčených obyvatel. V platném návrhu se opět počítá s vydlážděnými chodníky i přesto, že chodit po nich je utrpením. Dlažební kostky mohly být považovány za moderní úpravu v XIVII-XIX. století. Tehdy se jednalo o pokrok a zvýšení komfortu. Ulice vypadaly jinak a lidé nosili jinou obuv. Současná kritéria komfortu jsou úplně jiná a je třeba je respektovat, mají-li naše města vytvářet harmonickou atmosféru pro moderní bydlení a nezůstat pouhými skanzeny zašlých časů. Předkládám seznam argumentů, pro záměnu navrhovaného povrchu chodníku hladkou úpravou. Např. dlažbou jako je před Veletržním palácem. Drsná dlažba: 1. Je povrch, po němž se těžko chodí v jakékoliv obuvi s výjimkou kvalitních tenisek. 2. Je častou příčinou úrazů (vymknuté kotníky, úrazy v důsledku pádů při nesprávném našlápnutí, zakopnutí atd.) 3. Je nepohodlná pro chůzi s kočárkem 4. Je nepohodlná pro pohyb na invalidním vozíku. V zájmu snížit vynakládané úsilí pohybují se vozičkáři na vlastní nebezpečí po silniční vozovce. Vzhledem k tomu, že jsem neměla nachystaný ťoták v ruce, podařilo se mi zachytit pouze posledních několik vteřin, kdy se vozičkář, šetříc své síly, pohyboval mimo chodník (zastávka tramvaje Tusarova - https://drive.google.com/file/d/0B10Ohmzit5C_V3Vjc1FTZVpQYzg/view?usp=sharing). 5. Je nepohodlná pro pohyb dětí i dospělých na koloběžkách 6. Je nepohodlná pro inline-bruslaře, jedoucí do Stromovky 7. Je výrazně omezujícím prvkem při vystupování s kočárkem nebo na vozíku z nízkopodlažních tramvají. Při sestupu z malé výšky se kolečka zaráží do nerovností v dlažbě nebo do mezer mezi kostkami a omezují pohyb. Je to jednak nepohodlné a za druhé stresující pro vlastníky kočárku a také pro ty, kdo po nich vystupuje a zároveň pro ty, co spěchají do tramvají nastoupit 8. Je nepohodlná také pro zvířata. Ničí jejich tlapky, obzvlášť v zimě. 9. Ničí podpatky střevíců a kozaček (spolehlivě do hodiny jsou podpatky zničené) 10. nevhodná ani pro cyklisty (tento druh dopravy má být dle studie posílen). Stačí zapřemýšlet, jací obyvatelé v našich ulicích bydlí, a další příklady omezení pohybu, které způsobuje drsná dlažba, budou tento seznam doplňovat. Nemá-li se tento projekt stát pokryteckým aktem vynaložení obecních prostředků, ale naopak vnést do našeho bydlení deklarovaný komfort a snížení úrazovosti, je nutno zabezpečit hladký povrch chodníků. A to buď hladkou dlažbu (ne kostky, ne zámková dlažba) nebo asfalt (katastrofický scénář). Příklad dobrého designu historického centra je možno vidět v Opavě, kde celé okolí Horního náměstí je vydlážděno hladkou dlažbou (podobné té před Veletržním palácem). Vozovka je buď asfaltová, nebo z dlažebních kostek (to je úprava na Ostrožné ul., kde se lidé pohybují po hladkém chodníku a na dlažbu vstupují pouze v případě nutnosti přejít cestu). Hladká dlažba velkými kachlíky je také zárukou rovných chodníků bez prohlubní a kopečků, jak to můžeme pozorovat dnes u stávajících povrchů (asfalt / dlažební kostky). Vrátíme-li se zpátky k problematice Veletržní / Dukelských hrdinů, jsem si vědoma, že může zaznít argument "je to drahé". MÁ-LI SE V ZÁVĚRU PROJEKTU ZVÝŠIT KOMFORT OBYVATEL ZMÍNĚNÝCH ULIC, MUSÍ SE NA TO ZÍSKAT PŘÍSLUŠNÉ ZDROJE. JINAK JE NEDŮSTOJNÉ VŮBEC S ÚPRAVAMI KOKETOVAT. JAK JSEM JIŽ ZMÍNILA DŘÍVE, KATASTROFICKÝ SCÉNÁŘ JE ASFALTOVÁ ÚPRAVA. ALE I TA JE MENŠÍ ZLO NEŽ KOSTKY.								x			Volba typu chodníkových ploch vychází z faktu, že se dáné území nachází v památkové zóně, u které je z hlediska památkové péče dlouhodobě uplatňováno použití kamenných mozaikových dlažeb. Ty jsou v současnosti odvozeny z historických štípaných dlažeb, kdy se dnes používájí kostky řezané, které při správném provedení dokáží vytvořit rovný a stabilní povrch. S ohledem na zmiňované osoby s omezenou schopností pohybu a orientace si dovolujeme poznamenat, že použití kamenných mozaikovýczh dlažeb pro chodníkové plochy je akceptováno ze strany organizací zastupujících zájmy těchto osob.
Irina Jurčíková	V tomto týdnu jsem zpracovala seznam připomínek ke studii IPR na rekonstrukci ulic Dukelských hrdinů a Veletržní a vyplnila příslušnou anketu na na webu http://www.iprpraha.cz/letenskykriz. Mimo jiné je v seznamu 9 argumentů, proč povrch chodníků má být hladký (ne drsný, ne kostky, ne zámková dlažba). Dnes jsem viděla mladého muže, který jel na invalidním vozíku po chodníku z dlažebních kostek na Strossmayeráku. A napadl mne další, desátý argument. Při svém plynulém pohybu byl tento muž podroben drobným otřesům několikrát za sekundu. Je to nesmírné zlo, které je pácháno na postižených lidech každý den. A je v silách obce situaci napravit.								x			viz. předchozí odpověď
Petr Sládek	Studie mi připadá perfektní, podobně jako předcházející studie a realizace IPR. Obzvlášť se mi líbí jednobarevné dlažby chodníků, bez vzorů. Paráda.								x		x	
Ing. Irina Jurčíková, MBA	Rozhodně ANO pro stromy v ulicích.						x					
Ing. Lenka Nováková	Pozitivně vnímám novou zeleň (stromy), širší chodníky, snahu o posílení uživatelského komfortu pro rezidenty. Chybí mi ale jasný časový horizont realizace a hlavně dopad výstavby (bohužel asi neodvratné) tzv. Paláce Stromovka (prosadil Lordship ve spolupráci s P.7). Proč tedy IPR řeší Letenský kříž s cílem kultivovat ho, když nové OC jednak přitáhne do Veletržní znovu silný automobilový provoz, jednak tvrdě změní charakter této lokality. Ani petice, ani jiné protesty nám, rezidentům, nepomohly... Podle slibů pražského radního Dolínka i starosty Prahy 7 Čižinského se měla Veletržní ulice "vrátit Pražanům". Obávám se, že si ji zase díky Paláci Stromovka vezmou zpět. Problém asi je, že Veletržní funguje jako dopravní tepna spravovaná MHMP. Ten nezajímá, že ve Veletržní ulici se nemůže uchytit žádný pořádný obchod ani kavárna. Stromy moc vítám, ale kudy povede automobilová doprava?	x									x	Návrh uličního prostoru Veletržní bude nadále přenášet obdobnou kapacitu automobilové dopravy, nicméně navržená opatření a současně i vyváženější rozdělení prostoru mezi jednotlivé uživatelské skupiny by mělo přinést výraznou proměnu charakteru ulice a celkově přívětivější prostředí.
Ing. Lenka Nováková	Bylo by dobré kultivovat i navazující/kolmé ulice, např. ulice Kamenická spojuje Letenské sady a Stromovku, prochází po ní stovky rezidentů i návštěvníků a stav chodníků je ostuda celé čtvrti. Taky tam by bylo vhodné uvažovat o kultivaci a uplatnění zeleně, nemluvě o povrchu chodníků.										x	
Lenka Nováková	Jde o úsek Veletržní ulice mezi U Studánky a Letenským náměstím. Proč nejsou stromy i v části mezi Strojnickou ulicí a Kamenickou? Tam by byly rovněž velice potřebné...Ulice tady vytváří mezi dvěma hradbami domů šedý a úzký "tunel".						x					Stromy není možné uplatnit z prostorových důvodů z důvodu potřebnosti odbočovacího pruhu do ulice Strojnická. Studie nisméně nastiňuje výhledovou etapu, kdy by při zjednosměrnění Strojnické mohlo dojít k doplnění stromů i v tomto úseku tak, jak je to navrhováno v dalších blocích.

Monica Powers	Dobrý den, Stromořadí, tak jak je navrhnuto mi připadá jako úplný nesmysl, lidé, kteří bydlí ve spodních patrech, přijdou o denní světlo. Ty stromy jsou budovám strašně blízko. Taktéž jsem Vám vyfotila dopravní vytížení... Jako pardon, ale to je lež za lží. Každý den je celá Veletržní zacpaná po celé délce. Co chcete jako zužovat? (kam Vám mohu poslat fotku?) Nezlobte se, ale podle mě je průšvih i to, co se stalo s Bubenskou, která na Veletržní navazuje, tu jste taky zúžili, vybudovali cyklostezku, která začíná na magistrále a má cca 200m- na nic nenavazuje. Tímto zúžením jste získali několik parkovacích míst, která jsou prostě skvělá (při zaparkování auta vysedáte buď do velmi rušné vozovky nebo do keřů). P7 má problém s parkováním, vydala o X tisíc parkovacích karet víc než je reálná kapacita, tam nám stromořadí nepomůže... Hezký den.	x	x				x					Konkrétní druhová skladba stromořadí byla volena s ohledem Počet parkovacích stání se v řešeném území ve finální verzi návrhu zvyšuje.
Pavel Riegger	Myslim, ze by bylo dobre mit stromy na kazde strane ulice. Dale cyklostesky by mely byt u chodniku na obou stranach. (Priklad z Vidne).						x			x		Umístění stromů je limitováno především umístěním sítí technické infrastruktury, vedení cyklostezek pak samotnou šířkou uličního profilu a dalšími požadavky na funkční využití ulice (šířka chodníků, druh dopravy, parkování). Je tedy zřejmé, že se vždy jedná o kompromis mezi širokým spektrem zájmů a obecné proklamace tak není možné aplikovat.
Pavel Riegger	Letenske namesti by se mohlo rozsirit smerem k Letenskemu tunelu. Mohly by se vysazet stromy a udelat prostor na sezeni. Stoly s sachovnici, atd.					x						Studie dílčím způsobem navrhuje rozšíření pěší plochy náměstí na úkor stávajícího vodorovného dopravního značení v západním cípu prostoru. Další rozšiřování náměstí není vzhledem k dopravním vazbám a souvislostem reálné.
Mirek Pražma	Prostor před Národní galerií na Dukelských hrdinů a veřejný prostor je kultivován poměrně často pro děti, ale trochu se pozapomíná na ostatní věkové skupiny. Jako inspiraci velmi doporučuji kodaňský park Superkilen ve čtvrti N ørrebro. Pan Gebrian o něm natočil i pořad na Streamu. Věřím, že spousta prvků se dá realizovat i zde. Je škoda, že s tím současný návrh nepočítá. Jako by nestál o to, natáhnout lidi do ulic.					x						Předprostor Veletržního paláce bude řešen v rámci záměru rekonstrukce objektu, kterou přiravuje Národní galerie.
Jitka Dušková	Rada bych navrhla jednu upravu k navhru zmen trojuhelniku mezi ulici Strojnicka a Veletrzni. V useku mezi ulicemi U Studanky a Umelecka by mel byt rozsiren chodnik a zasazeny stromy. Myslim si, ze v mistech mezi stromy by bylo mozne zaclenit jeste dalsi 4 parkovaci mista, kterych je stale nedostatek. Bohuzel k tomuto navrhu neni mozne prilozit prilohu, takze v pripade zajmu mohu zaslat i graficke vysvetleni na email. Dekuji		x				x					Výsledný návrh toho řešení obsahuje.
Marek Bělor	Připomínky Auto*Matu ke koncepční studii Letenský kříž: Vítáme snahu o koncepční řešení ulic a městských tříd Veletržní a Dukelských hrdinů tak,aby v rámci rekonstrukčních prací bylo dosaženo zásadního zlepšení kvality veřejného prostoru a zvýšení komfortu pro všechny druhy dopravy. Z pohledu cyklistické dopravy ale i přes určitá zlepšení oproti stávajícímu stavu nebude ve Veletržní a Dukelských hrdinů, které jsou zároveň páteřní resp. hlavní cyklotrasou A16 a A310, zajištěna dostatečná míra ochrany cyklistů. Mezi závady z pohledu cyklodopravy patří především: Snížení komfortu cyklistů ve Veletržní častým využíváním ochranných cyklopruhů tam, kde se “nevejdou” vyhrazené cyklopruhy. Ochranné cyklopruhy jsou spíše krajní řešení v momentě, kdy komfort cyklistické dopravy již nelze zajistit jiným způsobem. Prostorové podmínky v ul. Veletržní ale takovéto nouzové řešení rozhodně nevyžadují.Ul. Dukelských hrdinů slouží jako zásadní pražská hypotrasa a další posouvání tohoto druhu dopravy do profilu tramvajové trati je nežádoucí, jelikož koňské povozy zdržují tramvaje. Proto nám chybí zpracování dopadů posunu této dopravy do profilu tram na provoz MHD. Nedostatečné řešení odbočení do vedlejších ulic a příprava na to, že do budoucna budou cykloobousměrné. Zvážit použití dlažby na zvýšené cykloprůjezdy podél tram ostrůvků. V zahraničí jsou asfaltové a žádný problém s tím není. Řešení světelných křižovatek neumožňující bezpečné odbočení vlevo. chybné řešení stopčar u víceúčelových pruhů v oblasti SSZ.	x			x					x		Veletržní: stoupání od Duk. hrdinů ke Strojnické řešeno mimo hlavní dopravní prostor za stromořadím, v klesání pak umoňuje toto řešení uplatnit vyhrazený cyklopruh pro zajištění větší bezpečnosti při míjení s parkujícími automobily. Cykloobousměrnost: možnost zřízení cykloobousměrek v bočních ulicích umožněna na všech upravovaných vstupech do těchto ulic. SSZ: bude řešeno podrobně v navazující přípravě.
Marek Bělor	Podněty ke zlepšení kvality návrhu: Veletržní Na městských třídách, jako je Veletržní, je již z principu fungování cyklistické dopravy nutné zajistit kontinuální ochranu cyklistů spíše ve formě vyhrazených cyklopruhů a lepší. Cyklistická infrastruktura je tak kvalitní, jako její nejslabší článek a budou-li na Veletržní lokální propady její kvality, bude degradována investice do cykloopatření ve zbylých úsecích, protože potenciál cyklodopravy v oblasti zůstane nenaplněn. Je nutné připomenout, že skladebnost na stoupací cyklopruh a ochranný cyklopruh v klesání je ve Veletržní ulici již dnes, tedy v koncepční studii nedochází oproti dnešnímu stavu k žádnému zlepšení. V tomto kontextu je nutné zvážit ve stoupání i vyšší míru ochrany, než jen vyhrazeným pruhem, například vyvýšeným cyklopásem ať již před či za stromořadím. Kontinuální cykloopatření neprospívají jen cyklistické dopravě, ale fungují i pro ostatní druhy dopravy, jelikož jednoznačně přispívají i k přehlednosti uličního prostoru a snižují riziko konfliktních a stresových situací.I v klesání je třeba zajistit minimálně vyhrazené cyklopruhy, jinak hrozí předjíždění cyklistů auty ve velké rychlosti, ale malém odstupu. To snižuje potenciál využití cyklistických opatření i slabšími uživateli. V dolní části Veletržní žádáme o zřízení vyhrazených cyklopruhů či vyvýšených cyklopásů, což odpovídá významu i potenciálu ulice pro cyklistickou dopravu, zvláště po prodloužení přes nádraží Bubny. Na Letenském náměstí je potřeba zvážit kontinuální vedení cyklistů přes křižovatku s ul Korunovační i za cenu snížení počtu jízdních pruhů pro auta Dukelských Hrdinů V ulici Dukelských hrdinů je pak nutné zvážit celkový přístup k regulaci dopravy. Především zvážit možnost jejího zklidnění omezením průjezdné IAD přes oblasti Strossmayerova náměstí, která sice poklesla po otevření Blanky, ale i tak je jí dost na to, aby nárazově způsobovala problémy zvláště, bude li například na Strossmayerově nám. řazení před křižovatkou nově na kolejích. To by mohlo i zabránit demontáži SSZ na tomto náměstí, což je dlouhodobě sledovaný žádoucí cíl. Máme také obavy z toho, že DPP nebude chtít pustit auta více na koleje, než je tomu dnes, protože před Výstavištěm se tvoří nárazové kolony a třída Dukelských hrdinů slouží jako hlavní hypotrasa pro povozy mezi centrem města a stájemi. Koně by pak MHD mohly zdržovat v delším úseku, než dnes. Zvážit možnost přisunutí zastávky tram Veletržní palác ZC až ke křižovatce. Redukce tranzitu přes Strossmayerovo náměstí by toto měla umožnit bez větších problémů, ale i bez ní je to třeba zvážit. Zvážit délky tramvajových zastávek pouze na 1 soupravu, což by umožnilo zlepšit parametry veřejného prostoru v ulici. Bubenská Žádáme o zachování jednosměrnosti Šternberkovy tak, aby v Bubenské nebyly sníženy počty parkovacích míst kvůli levému odbočovacímu pruhu. Na křižovatce Bubenské a Veletržní je potřeba uplatnit taková opatření, aby všechna odbočení byla pro cyklisty adekvátně bezpečná a nemuseli se řadit do proudu aut Strojnická Prosíme o zvážení, zda by nešla ulice zneprůjezdnit, jelikož kvůli složité křižovatce s ul. Veletržní je snížena míra ochrany cyklistů i oproti stávajícímu stavu, a nevýhodným poměrům na křiž. s Dukelských hrdinů, jež by spíše potřebovala omezit intenzity na odbočeních. Prosíme, aby v dalších fázích projektové přípravy rekonstrukce byly zapracovány změny tak, aby bylo dosaženo nejen pro cyklisty, ale i další účastníky silničního provozu, tedy především MHD, přijatelného stavu. Rekonstrukce Letenského kříže zafixuje podobu zásadních ulic Prahy 7 na mnoho desetiletí a je proto naprosto zásadní, aby pro pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu fungovala optimálně.	x			x					x		Veletržní: stoupání od Duk. hrdinů ke Strojnické řešeno mimo hlavní dopravní prostor za stromořadím, v klesání pak umoňuje toto řešení uplatnit vyhrazený cyklopruh pro zajištění větší bezpečnosti při míjení s parkujícími automobily. Řešení považujeme za vyvážený kompromis mezi jednotlivými uživatelskými skupinami a jejich z principu často protichůdnými zájmy. Vyhrazené pruhy v dolní části Veletržní: není vzhledem k prostorovým danostem možné. Letenské náměstí: mimo řešené území, vzhledem k nedávné rekonstrukci nutné řešit samostatným projektem. SSZ Strossmayerovo náměstí: řešení a konfigurace ulice Duk. hrdinů předpokládá zrušení dané SSZ, DPP k navrženému rozsahu pojíždění kolejí nevznesla výhhrady.

Hana Mastrini	Rada bych zpomalila dopravu na Veletrzni , je mozne resit tady take zonu 30 popripade rampy? S tim souvisi i prechod u Alberta.. proc tu nejsou svetla pro chodce??	x		x							Ulice Veletržní je nadřazenou páteřní sběrnou komunikací, kde je s ohledem na platnou legislativu, řešení "zóny 30" nereálné, stejně jako spomalovací prahy. Bezpečnost přechodu pro chodce u obchodu Albert je v návrhu studie zlepšena vložením ostrůvku, který umožňuje fázování přechází a zkracují se délky, které je v rámci přecházení nutné překonat.
Hana Mastrini	Je mozne pridat do ulic osazeni stromy a vytvorit tak prijemnejsi prostredi? Taktez do ulic v okoli? Priklad- Simackova? Podle ceho se vybiraji ulice k osazovani stromy? A kam se obratit kdyz stromek je uschly a potrebuje vymenit? Viz Simackova.						x				MČ Praha 7 si nechala vypracovat analýzu možných dosadeb stromů v ulicích Prahy 7 s cílem
Hana Mastrini	Semafory pro chodce na duk.hrdinu u policie a na krizovatce s veletrzni(oba smery) sviti velmi kratce			x							Součástí další projektové přípravy bude snaha o úprava délky signálů ve prospěch chodců na všech světelně řízených křižovatkách.