



Rekonstrukce ulic Husitská a Koněvova, Praha 3

Obsah studie

1.	Identifikační údaje
2.	Textová část
3.	Situace - vymezení řešeného území
4.	Fotodokumentace stávajícího stavu
5.	Historické snímky
6.	Situace – další projekty v řešeném území
7.	Analýza - principy navrženého řešení
8.	Návrh - celková situace (klad listů)
8.1a - 8.11a	Situace – návrh
8.1b - 8.11b	Situace – porovnání návrhu a současného stavu
9.	Situace – vizualizace vybraných prostorů
9.1	Husitská čp.60 – 70 – návrh (vizualizace)
9.2	Rokycanova křižovatka – návrh (vizualizace)
9.3	Rokycanova rozšířený chodník – návrh (vizualizace)
9.4	Koněvova 95 – návrh (vizualizace)
9.5	Křižovatka Ohrada – návrh (vizualizace)
9.6	Typický úsek parteru – návrh (vizualizace)
10.	Navržený mobiliář a technické prvky
11.	Navržené povrchy a materiály
12.	Situace se stanovišti kontejnerů na tříděný odpad
13.	Situace parkování
14.	Situace MHD

Identifikační údaje

Identifikační údaje stavby:

Název stavby:

REKONSTRUKCE ULIC HUSITSKÁ A KONĚVOVA, PRAHA 3

Místo stavby:

Ulice Husitská a Koněvova, Praha 3, Česká republika

Stupeň dokumentace:

architektonická studie

Identifikační údaje zadavatele:

Městská část Praha 3

Odbor územního rozvoje

Havlíčkovo náměstí 700/9, 130 85 Praha 3

Identifikační údaje zpracovatele dokumentace:

Starý a partner s.r.o.

Kubova 6, 186 00 Praha 8

IČO 271 97 395, DIČ CZ271 97 395

tel.: (+420) 222 312 734, (+420) 602 349 144

email: staryapartner@staryapartner.cz

spolupráce na architektonickém řešení:

AND, spol. s.r.o.

Petra Bezruč 25/925, 182 00 Praha 8

IČO 407671 141, DIČ CZ407 67 141

tel.: (+420) 222 366 940, (+420) 224 436 101

email: info@andarch.cz

spolupráce na dopravním řešení:

AF-cityplan s.r.o.

Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4

IČO 473 07 218, DIČ cz47307218

tel.: (+420) 277 005 500, (+420) 778 715 444

email: cityplan@afconsult.com

Úvod

Předkládaná studie je její druhé vydání, které zahrnuje pouze ty požadavky DOSS, jež nejsou v rozporu s platným územním rozhodnutím akce “Rekonstrukce ulic Husitská a Koněvova”.

Cílem této studie je upravit a doplnit již existující řešení ulic Husitská a Koněvova, na které je vydáno platné územní rozhodnutí. Předmětem návrhu je v obecném slova smyslu zkultivování uličního prostoru a městského parteru dle koncepce, stanovené Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR Praha). Rozsah navržených úprav je zároveň vymezen podmínkou objednatele, která stanoví, že v rámci studie nesmí být navrženo nic, co by bylo v rozporu s platným územním rozhodnutím.

Současný stav - kontext řešeného území

Ulice Husitská a Koněvova tvoří významnou dopravní a obchodní osu Prahy 3 propojující Žižkov s centrem hlavního města. Její současný vzhled i technický stav ale neodpovídá jejímu významu a neumožňuje využít a rozvinout její skutečný potenciál. Ulice působí z technického i estetického hlediska zanedbaným, degradovaným dojmem, řada prvků má charakter problematických provizorií, která činí uliční prostor nepřehledný, chaotický a nebezpečný.

Intenzivní doprava spolu s množstvím parkujících automobilů výrazně převažují nad ostatními funkcemi ulice. Prostor pro chodce je omezen na pouhé nezbytné místo pro průchod - ulice postrádá vstřícný, přívětivý, obytný a bezpečný parter s příležitostmi pro pobývání na ulici spojené s využíváním nebo provozováním služeb, obchodů a budov.

Z architektonického hlediska uliční parter též postrádá jakékoliv významové členění a hierarchii – nejsou adekvátně řešeny a zvýrazněny důležité orientační body, křižovatky, prostory u důležitých budov nebo místa s jiným potenciálem. Následkem je monotónní, fádní dojem z celé ulice, který snižuje její atraktivitu a prestiž.

Hlavní principy návrhu

Cílem návrhu je celková rehabilitace společensky významné obchodní ulice jako součásti moderního městského prostoru, ve kterém jsou vhodně vyvážené všechny funkce a který má potenciál pro dlouhodobý rozvoj. Je snaha navrhnout veřejný prostor s odpovídajícím společenským významem, s důrazem na rehabilitaci veřejných prostorů, a to jak významných dopravních a orientačních bodů, tak zajímavých odpočinkových zákoutí s možností pobytu, posezení či setkávání.

Naším záměrem je vytvořit kvalitní soudobý funkční parter, ve kterém je vymezen adekvátní prostor pro chodce a cyklisty a ve kterém budou řešeny i požadavky ostatních druhů dopravy – pro automobilovou a městskou hromadnou dopravu je ponechán prostor pro bezpečný průjezd a pro obsluhu řešeného území. Součástí řešení je dále návrh městského mobiliáře, umístění nádob na odpady, řešení technické infrastruktury i výběr vhodných povrchů a materiálů.

Návrh vychází z následujících zásad:

- zajistit vyvážený prostor pro všechny funkce v řešeném území
- neupřednostňovat automobilovou dopravu před ostatními druhy dopravy; vymežit jí pouze nezbytně nutný prostor
- věnovat adekvátní část veřejného prostoru ulice chodcům a vytvořit podmínky pro jejich komfortní a bezpečný pohyb
- snaha o spontánní využití parteru pro obchody, služby, významné budovy či místa pro odpočinek
- vytvořit podmínky pro vznik obytného prostředí ... doplnění funkčního mobiliáře
- ve vhodných místech umístit v ulici novou zeleň (bez nároků na větší přeložky inženýrských sítí)
- úprava a zdůraznění vytipovaných významných míst – ohniska traktující ulici z hlediska významu jednotlivých prostor, odlišení charakteru jednotlivých úseků ulice, zlepšení orientace (potlačení monotónnosti prostředí)
- pozvednutí technické a estetické úrovně uličního parteru, cílem je celkové zvýšení úrovně prostředí, které bude mít dopad na zvýšení atraktivity a společenské prestiže čtvrti, obsazení obchodů a služeb, způsob využití parteru.

Postup zpracování studie

V průběhu zpracování studie byla postupně ve variantách navržena celá řada prvků a dílčích úprav, které byly projednány se zástupci objednatele, IPR, NPÚ a řadou dalších institucí. Návrhy byly prezentovány také široké veřejnosti formou výstavy a webové prezentace, jejíž součástí byla obsáhlá anketa. Tato fáze byla velmi důležitá pro zmapování požadavků všech zúčastněných subjektů a zároveň pro přípravu možných alternativ návrhu (závěry jsou popsány v závěrečné části této zprávy - Dokladová část).

Pro konečnou podobu návrhu však bylo rozhodující posouzení, které z připravených návrhů jsou kompatibilní s platným územním rozhodnutím. Tato otázka byla projednána s příslušným stavebním úřadem MČ Prahy 3. Na základě těchto jednání byly z navržených možností a variant vybrány pouze takové, které nejsou (při současném stavu znalostí) v rozporu s platným územním rozhodnutím a mohou být zapracovány do následujících stupňů projektové dokumentace.

Ve stručnosti se jedná o následující:

- návrh umístění stromů, včetně koncepčního pojednání vybraných míst (Husitská 60-70, křižovatka Rokycanova, Koněvova 95, křižovatka Ohrada)
- návrh chodníkových přejezdů ve všech ulicích směrem k Vítkovu
- bude upraven tvar náběhů parkovacích stání (s rádiusem)
- návrh dlažeb (chodníkové mozaiky) dle jednání s NPÚ ze dne 2.12.2015
- návrh mobiliáře
- rozšíření chodníků na nároží ulic (Jeronýmova, Chlumova, Domažlická, Hájkova)
- rozšíření chodníku mezi ulicemi Jeronýmova - U Božích bojovníků, Lukášova – Budovcova, Budovcova – Ostromečská)

Architektonická studie se zamýšlí i nad umístěním stávajících kontejnerů na tříděný odpad v rámci komunikace Husitská, Koněvova a dává návrhy řešení s umístěním do sousedních ulic. Studie zároveň řeší i vazby na další připravované studie a projekty (např. Tachovské náměstí apod.).

Závěrečný výběr navržených úprav byl projednán se zástupci objednatele a schválen k dopracování do této finální verze studie.

Návrh – dopravně inženýrské řešení

Individuální automobilová doprava

Řešené komunikace Husitská a Koněvova jsou z hlediska dopravního významu páteří městskou radiálou, která propojuje centrální část města s východním sektorem města a dále s přesahem do Středočeského kraje. Obě ulice jsou počátečním úsekem silnice I/12, která je vedena směrem na Kolín.

Tomuto dopravnímu významu v celopražském dopravním systému odpovídá i dopravní zatížení obou komunikací. Obě komunikace lze dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací zařadit do kategorie B sběrné komunikace. Tento fakt je nutné zohlednit při návrhu rekonstrukce.

Dle sčítání dopravy, které provádí Technická správa komunikací – úsek dopravního inženýrství, je možné zjistit následující profilové intenzity dopravy pro rok 2014:

- Ulice Husitská, úsek Trocnovská – Prokopova: 25 470 všech vozidel/24 hodin
- Ulice Koněvova, úsek Husitská – Rokycanova: 17 370 všech vozidel/24 hodin
- Ulice Koněvova, úsek Rokycanova – Ohrada: 21 372 všech vozidel/24 hodin

Pro informaci dále uvádíme hodnoty, které jsou z roku 2013, aby bylo možné porovnat meziroční vývoj intenzit dopravy:

- Ulice Husitská, úsek Trocnovská – Prokopova: 26 123 všech vozidel/24 hodin
- Ulice Koněvova, úsek Husitská – Rokycanova: 17 123 všech vozidel/24 hodin
- Ulice Koněvova, úsek Rokycanova – Ohrada: 22 427 všech vozidel/24 hodin

Porovnáním intenzit z posledních dvou dostupných údajů je zřejmé, že intenzity dopravy se v řešeném úseku meziročně výrazně nemění. To lze vysvětlit kapacitou světelně řízených křižovatek, které jsou v řešených

komunikacích provozovány. Jejich kapacita a propustnost je limitující pro počet vozidel na řešených komunikacích. Jediným významným dopravním napojením bez světelné signalizace je ulice Rokycanova, kde je přednost v jízdě rozlišena pouze dopravním značením. Poměrně ustálené intenzity dopravy v meziročním porovnání jsou jasným signálem, že pokud se nezmění okolní dopravní síť nebo nebudou navržena zásadní omezení dopravy, lze předpokládat, že její intenzita bude v dalších letech přibližně v těchto hodnotách, a tomu je nutné přizpůsobit stavební uspořádání komunikace.

Kategorie komunikace, respektive šířka uličního prostoru, musí s ohledem na intenzity dopravy splňovat požadavek na úroveň kvality dopravy ÚKD. Přepočteme-li výše uvedené intenzity dopravy na špičkovou hodinu v jednom jízdním pruhu (890, 610 a 750 všech vozidel) a porovnáme-li tyto údaje s hodnotami uvedené v tabulce 39 v ČSN 73 6110, zjistíme, že není dosažena ani ÚKD C (1 100 všech vozidel/špičková hodina), což je vyhovující stav.

Typický uliční profil:

Vozovka se dvěma jízdními pruhy – šířka jízdního pásu 7,0 m.

Podélná parkovací stání (po jedné či po obou stranách komunikace) – šířka parkovacího stání 2,25 m, délka parkovacího stání 5,75m (krajní místa 6,75 m).

Oboustranný chodník je navržen proměnné šířky podle šířkových možností uličního prostoru. Minimální šířka by neměla být nižší než 2,0 m.

Na vjezdech do světelně řízených křižovatek Husitská x Trocnovská a Husitská x Prokopova jsou navrženy řadící pruhy. Šířka řadících pruhů je navržena 3,0 m do 3,7 m (podle místních poměrů).

Na vjezdu ulice Koněvova do křižovatky Ohrada jsou dle projektové dokumentace navrženy tři řadící pruhy o šířce od 3,2 m do 3,6 m a jeden pruh výjezdový, jehož šířka v místě autobusové zastávky je min. 5,3 m.

Křižovatky, které v řešeném úseku nejsou vybaveny světelným signalizačním zařízením, nemají přidány řadící pruhy.

Na základě zjištěných intenzit automobilové dopravy bylo provedeno posouzení vhodného typu přechodů pro chodce. Jelikož neznáme intenzitu chodců na jednotlivých přechodech, budeme předpokládat počet 50 chodců ve špičkové hodině. Vyjdeme-li z normy ČSN 70 6110 Projektování místních komunikací, změna Z1 a obrázku 33, a dosadíme-li špičkové hodiny intenzit vozidel pro jednotlivé úseky, zjistíme následující typy přechodů:

- Ulice Husitská, úsek Trocnovská – Prokopova: počet vozidel ve špičkové hodině 1 760, typ **D**
- Ulice Koněvova, úsek Husitská – Rokycanova: počet vozidel ve špičkové hodině 1 200, typ **C**
- Ulice Koněvova, úsek Rokycanova – Ohrada: počet vozidel ve špičkové hodině 1 470, typ **D**

Typ přechodu C je přechod se středním dělicím ostrůvkem, typ přechodu D je přechod vybavený světelnou signalizací. Na základě předchozích závěrů je možné konstatovat, že většina přechodů pro chodce by měla být vybavena světelnou signalizací. Z tohoto hlediska tedy není možné navrhovat přechody s vysazenými chodníkovými plochami. Přechody vybavené světelnou signalizací jsou součástí světelně řízených křižovatek. Výjimku tvoří přechod Čermínova, jež je v současném stavu vybaven světelnou signalizací, kterou doporučujeme na základě předchozích informací ponechat.

Přechody se středním dělicím ostrůvkem jsou dle našeho názoru vhodnější i z hlediska bezpečnosti chodců. Střední dělicí ostrůvky jsou navrženy s dostatečnou šířkou, aby chodec i s dětským kočárkem byl dostatečně ochráněn před projíždějícími vozidly.

Přestože do budoucna by bylo vhodné docílit na řešených komunikacích snížení dopravní zátěže, nenabízí současný ani výhledový dopravní systém vhodnou alternativu. Jistou nadějí je dostavba Městského okruhu, kde by část řidičů mohla využívat alternativní kapacitní trasu. I přesto je zřejmé, že pokud nebude doprava na ulicích Husitská a Koněvova omezena administrativním opatřením, bude se stále jednat o komunikace, které budou zatíženy automobilovou dopravou. Výhledový stav dopravy je nutno ověřit dopravním modelem, který umí počítat výhledové stavy dopravy a dopravní infrastruktury.

Očekávat pokles výhledových intenzit není v současné době reálné. Z tohoto důvodu je nutné navrhnout stavební uspořádání v souladu se známými údaji o intenzitách dopravy a navržené stavební opatření musí být v souladu s platnou legislativou a normovými požadavky.

Městská hromadná doprava

Ulice Husitská a Koněvova jsou zároveň významnou trasou pro linkové vedení městské autobusové hromadné dopravy. V současném stavu jsou po ulicích Husitská a Koněvova vedeny autobusové linky 133, 175 a 207, které propojují stanici metra Florenc s oblastí Žižkova a dále i Malešic a Strašnic. Linky 133 a 207 jsou vedeny jako Metrobusové – tj. jedná se o významně vytížené linky, které mají krátký interval. Dále je částí ulice Koněvova vedena linka 136 (rovněž Metrobus), která propojuje Jižní město a Kobylisy – významná páteřní pražská linka. Na tyto linky jsou většinou nasazovány kapacitní kloubové autobusy. Aby bylo možné zajistit bezproblémový průjezd těchto vozidel řešenými komunikacemi, je nutné pro ně vytvořit dostatečné prostorové podmínky, které nesmí být omezovány nevhodnými stavebními úpravami.

V současném stavu jsou v řešeném úseku komunikací situovány 4 zastávky autobusové dopravy (Ohrada, Čermínova, Tachovské náměstí a U Památníku). Jedná se o nácestné zastávky, žádnou ze zastávek nelze považovat za významný přestupní uzel. Výjimkou je zastávka Ohrada, kde je umožněn přestup na tramvajovou dopravu (v rámci křižovatky Ohrada). Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti území je v rámci studie a zpracované projektové dokumentace doplněna další autobusová zastávka u ulice Lukášova. Její atraktivita bude zvýšena po dobudování plánované zástavby v bloku mezi ulicemi Ostromečská, Roháčova, Lukášova a Koněvova.

Zastávky autobusové dopravy jsou navrženy dle ČSN 73 6425 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště. Všechny autobusové zastávky jsou navrženy v samostatných zálivech, které jsou vyznačeny vodorovným dopravním značením, nebo jsou stavebně upraveny. Rozměry zastávek jsou převzaty z podkladové projektové dokumentace. Délka nástupní hrany se podle místních podmínek pohybuje od 26 m do 36 m. Nová zastávka u ulice Lukášova má délku 32 m. šířka zastávkového pruhu je navržena 3,25 m resp. 3,5 m.

Doprava v klidu

Doprava v klidu je řešena v souladu s ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Vzhledem k šířkovým možnostem uličního prostoru jsou navržena podélná parkovací místa. Jejich umístění vychází z požadavků na zachování šířky chodníku min. 2,0 m, musí respektovat vjezdy do přilehlých objektů, parkující vozidla nesmí zasahovat do rozhledových trojúhelníků v křižovatkách a u přechodů pro chodce. Aplikací normových požadavků a výše uvedených podmínek došlo oproti stávajícímu stavu k omezení počtu parkovacích míst. Stávající parkovací místa, byť jsou vyznačena vodorovným a svislým dopravním značením, jsou mnohdy navržena v rozporu s výše uvedenými principy.

Parkovací stání jsou navržena dle ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy.

Rozměry parkovacích stání pro osobní automobily jsou navržena: šířka 2,25 m (včetně bezpečnostního odstupu od komunikace), délka 6,75 m. Některá z navržených parkovacích stání budou vyčleněna pro zásobování obchodních jednotek – konkrétní počet a umístění bude předmětem následujících stupňů dokumentace.

Na vytipovaných místech jsou navržena parkovací stání pro motocykly – tato stání jsou navržena velikosti: šířka 1,6 m, délka 3,0 m.

V rámci této urbanistické studie nejsou rozlišena parkovací místa, která budou určena pro rezidenty (modré zóny) a placená parkovací stání. Toto bude předmětem navazujících stupňů dokumentace.

Pěší doprava

Ulice Husitská a Koněvova je využívána zejména jejími obyvateli a návštěvníky. Větší počet pěších se vyskytuje u zastávek městské hromadné dopravy – obyvatelé a návštěvníci z přilehlého okolí. Mezi další významné prostory pro chodce lze zařadit prostor křižovatky Ohrada, kde dochází k přestupním vazbám mezi autobusovou a tramvajovou dopravou a zároveň je to jedno z nástupních míst na Vítkov. Dalším místem je pěší Žižkovský tunel do Karlína, který má nástup na Tachovském náměstí. Mezi významné zdroje a cíle pěší dopravy na řešených komunikacích je i občanská vybavenost u ulice Lukášova.

Aby pro chodce byla zaručena požadovaná kvalita a bezpečnost pohybu v uličním prostoru, jsou v rámci rekonstrukce navrženy chodníky maximální šíře, jakou umožňuje šířka stávajícího uličního prostoru.

Pro možnost přechodu ulic Husitská a Koněvova jsou navrženy přechody pro chodce v každé křižovatce. Počet přechodů je optimalizován tak, aby byl navržen ve všech exponovaných místech pro pěší dopravu. Důvody pro

návrh přechodů se středním dělicím ostrůvkem jsou uvedeny v části textu o individuální automobilové dopravě. Přechody pro chodce jsou navrženy o šířce 4 m, délka přechodu se liší podle jeho uspořádání v uličním prostoru. Délka přechodu se středním dělicím ostrůvkem je navržena 9,5 m. Délka přechodu pro chodce, navrženého v rámci světelně signalizované křižovatky, je dle místních podmínek. Délka přechodu nepřekračuje normou požadovanou délku.

Přechody přes ulice Husitská a Koněvova jsou navrženy co nejkratší, aby byla minimalizována kolizní plocha střetu chodce a vozidla. Všechny přechody navržené přes hlavní komunikace budou nasvětleny intenzivním bílým osvětlením.

Po severní straně ulic Husitská a Koněvova jsou navrženy přechody pro chodce se zvýšeným přejezdným prahem, neboť se jedná o nevýznamné komunikace, často zakončené slepě. Nejvýznamnější z těchto komunikací je ulice Pražačka.

Návrh – architektonické řešení

Záměrem návrhu je celkové sjednocení parteru nejen jeho uspořádáním, ale také stanovením použitých materiálů, technických prvků a prvků mobiliáře. Cílem navržených úprav je zvýšení přehlednosti, bezpečnosti a estetické úrovně uličního parteru.

Navržené materiálové řešení:

- vozovka s asfaltovým povrchem
- chodníky dlážděné chodníkovou mozaikou
- vjezdy do domů přes chodník, dlážděné malou kostkou (žula, vějířová skladba)
- parkovací stání dlážděné velkou kostkou (materiál žula, v kontaktu s vozovkou ukončená obrubníkem s výškou oproti vozovce cca 2 cm)

Chodníková mozaika

- materiál: vápenec, kostky řezané. Budou použity klasické standardní vzory, na vytipovaných významnějších místech doplněné vhodnými novodobými vzory.
- vzory dlažeb: během realizace bude provedena pasportizace původních zachovalých chodníkových dlažeb, zastižených po skryvce současných asfaltových povrchů. Zjištěné dlažby budou podkladem pro konkrétní návrh vzorů, jejich kombinací a plošného členění (zda bude vzor kolem celého bloku nebo podle jednotlivých domů). Z hlediska památkové péče jsou nejhodnotnější původní zachované dlažby ze štípané chodníkové mozaiky. Pokud se najdou v použitelné podobě, NPÚ doporučuje původní dlažbu (vč. vzoru pokládky) použít v ucelené, logicky vymezené ploše (nezachovávat nalezené fragmenty formou „archeologického“ odkrytí).
- při provádění dlažeb bude respektován klasický způsob pokládky vč. následujících zásad: technické prvky v dlažbě nebudou mít borduru (např. poklapy); hmatová úprava se signálním pásem u přechodů bude barevně i vzorem navazovat na okolní mozaikovou dlažbu, lemována bude pásem z kostky malé, hladké. Lemovací bordura dlažeb bude tvořena 2 - 3 řádky, barevně prostřídáné. Bordura bude umístěná u obrubníku, u fasád domů bez bordury.
- místa pro kontejnery zapuštěné v zemi budou zadlážděna jednobarevně v návaznosti na navazující dlažby chodníku.
- budou použity klasické uliční vpusti obdélníkového tvaru (ne čtvercový tvar).
- pokud budou při odstraňování asfaltových povrchů chodníků zastiženy historické anglické dvorky, bude jejich půdorys vyznačen v dlažbě

Mobiliář

Prvky mobiliáře a technické prvky parteru jsou navrženy soudobé, bez historizujícího formálního tvarosloví. Jedná se o lavice, odpadkové koše, stojany na kola, stromové mříže, zahrazovací sloupky, stožáry a svítidla veřejného osvětlení.

Všechny kovové prvky a jejich části budou barevně sjednoceny nátěrem v odstínu RAL 7021 (černošedá).

Vybrané prvky mobiliáře jsou dokumentovány v grafické příloze.

Vybraná významnější místa a prostory

Kromě řešení standardního uličního profilu byla vytipována významnější místa s potenciálem pro vytvoření kvalitního uličního parteru – zde je navrženo umístění nových stromových výsadeb a mobiliáře (lavičky, stojany na kola apod.). Vybraná místa jsou dokumentována vizualizacemi v grafické části studie.

Návrh výsadeb

Konkrétní druhy stromových výsadeb jsou navrženy v závislosti na konkrétním prostoru, kde budou umístěny. Ve stísněnějších prostorech a v blízkosti obytných domů je navržen jilm (Ulmus resista), kultivar s užší korunou (jedná se o jilm, který je na rozdíl od domácích druhů odolný vůči trachoemykózám). Alternativně je uvažován jasan (Fraxinus ornus Fastigiata) kultivar s užší korunou, nebo ambroň (Liquidambar styraciflua).

Do míst, kde je k dispozici větší prostor a stromy nejsou v bezprostředním kontaktu s bytovými domy (křižovatka s ulicí Rokycanova, křižovatka Ohrada) je navržen břestovec (Celtis occidentalis), který má rozložitější korunu a je velmi vhodný do městského prostředí. Alternativně je uvažován jinan (Ginkgo biloba), který má řidší korunu.

Dokladová část – připomínky veřejnosti, občanských sdružení a DOSS, uplatněné v průběhu zpracování studie

A. Postoj iniciativy Auto*Mat k rekonstrukci Husitské a Koněvovy ze dne 18.3.2016

V navrhované studii revitalizace ulic Husitská a Koněvova vnímáme tyto zásadní nedostatky. Jsou jimi:

1. Nedostatek vysázených stromů

Jakkoliv je situace kolem polohy inženýrských sítí a šířky ulice komplikovaná, zřízení alespoň segmentů stromořadí nelze apriori odmítnout bez důkladnějšího prověření možností dílčích přeložek inženýrských sítí. Pohled do technické mapy města ukazuje, že například před domy Husitské č. 28 - 32 jsou v potenciálním výsadbovém pásu umístěny pouze rozvody elektrické energie, které nemusí být obtížné přeložit.

Stanovisko zpracovatele studie (dále v textu psáno tučně kurzívou)

Možnosti výsadeb uličních stromořadí byly při zpracování studie podrobně prověřovány z hlediska:

- **prostorového uspořádání uličního prostoru (šířka ulice, šířka chodníků)**
- **kolize se stávajícími inženýrskými sítěmi**
- **kolize s umístěním parkovacích stání**

Záměrem návrhu je vytvořit vhodný funkční kompromis všech uvedených hledisek. Navíc vycházíme z historické skutečnosti, že v řešených ulicích stromové aleje nebyly (doloženo historickými snímky). Navrhujeme proto nové výsadby pouze na místech, která jsou k tomu skutečně vhodná (podle výše uvedených hledisek) a poskytují záruku dlouhodobého perspektivního vývoje kvalitních zdravých stromů. Za zcela nevhodné považujeme vysazovat stromy v prostorově nevhodných stísněných prostorech, stejně jako zakládat stromořadí formou segmentů „kde zbylo místo“.

2. neřešení problému zbytné tranzitní dopravy

Je žádoucí specifikovat v rámci studie požadavek na vymístění tranzitní autobusové dopravy, tedy ponechání průjezdu pouze linkám městské hromadné dopravy. Dále nejsou specifikovány intenzity pro dopravní režim v této ulici. Navržený základní profil je jednoznačně - a správně - funkční při výrazně nižších intenzitách provozu, než jsou ty stávající. Tomu ale není přizpůsobeno řazení v křižovatkách s ulicemi Trocnovská a Prokopovou, kde je ponechán stávající počet jízdních pruhů.

Navrhujeme proto:

- Specifikovat požadavek na vymístění tranzitní autobusové dopravy z rekonstruované ulice.
- Upravit řazení v některých křižovatkách tak, aby se snížila kapacita a tím omezil stávající tranzit IAD:
- Před ulicí Trocnovskou vedením pravého řadícího pruhu od zastávky U památníku jako vyhrazeného pro autobusy veřejné dopravy, pro IAD ponechat pouze levý pruh.
- Před ulicí Prokopovou z centra ponechání pouze jednoho řadícího pruhu a jiné využití prostoru (lze využít i pro parkování) o Před křížením s ulicí Jana Želivského jednoznačně preferovat variantu se sníženým počtem řadících jízdních pruhů.
- Prověřit řazení a cykly světelné signalizace v navazujících křižovatkách tak, aby se ulice nezahlcovala.

Stávající intenzity dopravy jsou převzaty ze sčítání TSK-ÚDI a jsou součástí textové části dokumentace (intenzity za roky 2013 a 2014). Do budoucnosti nepředpokládáme razantní nárůst, ale ani pokles intenzit dopravy. Řešená komunikace resp. světelně řízené křižovatky jsou již ve stávajícím stavu na hranici kapacity a není vhodné tuto kapacitu snižovat, neboť v podstatě neexistuje náhradní trasa za ulice Koněvova a Husitská.

Problematika meziměstské autobusové dopravy není v rámci studie řešena. Důvodem je šíře problému, který zasahuje mimo zadáním studie vymezené území. Souhlasíme, že vymístění meziměstské autobusové dopravy z řešeného území, by bylo vhodné a pro zlepšení průjezdnosti a životního prostředí žádoucí. Na druhou stranu je nutné podporovat cesty hromadnou dopravou z okolí města na kapacitní městskou dopravu, což zajišťuje od východu i Autobusové nádraží Florenc. Vymístění těchto spojů na vhodné přestupní terminály mimo centrum města musí být předmětem celoměstské dopravní politiky a koncepce a není možné tento problém řešit v rámci studie jedné z městských radiál.

Počet řadících pruhů v křižovatkách vychází z kapacitních výpočtů světelných signalizací, které jsou provedeny na základě sčítání dopravy, případně modelových výpočtů. Navrhované úpravy by pouze

zhoršily dopravní situaci na ulicích Husitská, Koněvova. V rámci zadání studie nebylo kapacitní posouzení světelných signalizací požadováno, a tedy není ani provedeno. V prostoru světelně řízených křižovatek byl tedy víceméně zachován stávající stav, či stav navrhovaný v rámci projektové dokumentace. Úprava křižovatky Ohrada (snížení počtu řadících pruhů) byla provedena na základě připomínek IPR. Takto navržená úprava nebyla v rámci studie kapacitně posouzena a není tedy možné ji v rámci studie prezentovat jako dopravně funkční řešení.

Prověření okolních světelně signalizačních zařízení na okolních křižovatkách nebylo předmětem této studie.

3. z hlediska cyklistické dopravy nebezpečné řešení uličního profilu

Realizovat rekonstrukci podle navrženého záměru by nejen zhoršilo již nyní tristní podmínky pro jízdu na kole v koridoru ulice, ale v důsledku i jednoznačně ohrozilo bezpečnosti cyklistů, motoristů, chodců i cestujících ve veřejné dopravě.

Řešení uličního profilu prezentované v předložené studii je problémové z následujících důvodů:

- Husitská ulice je pro cyklo dopravu nenahraditelná nástupní trasa na Žižkov. Je to jediná ulice na Žižkově s mírným stoupáním, kterou současně (alespoň dnes) nevede tramvajová trať. **Uliční prostor ulic Husitská a Koněvova je značně omezen a není možné uspokojit nároky pro všechny druhy dopravy. Na rozdíl od stávajícího stavu, předpokládá návrh preferenci pěší dopravy, pro kterou navrhuje dostatečně široké chodníky. Rovněž je nutné zachovat kapacity pro dopravu v klidu, byť ve značně redukované míře. Dále je nutné zachovat vyhovující prostor pro automobilovou dopravu, neboť ulice Husitská a Koněvova jsou a budou významnou pražskou radiálou, která je významná i pro provoz městské hromadné dopravy. Nelze v pevně stanoveném prostoru navrhnout samostatný jízdní pruh pro cyklisty. Řešení pomocí cyklopietogramů bylo zrušeno v rámci předchozí dokumentace.**
- Vítkovská stezka není pro Husitskou ulici náhradou a není s ní ani v souběhu. Cyklostezka A25 vede sice v podobném koridoru, ale s ulicí Husitskou je až po Tachovské náměstí zcela bez kontaktu a pro dopravní obsluhu Husitské ulice je prakticky nepoužitelná - a nebude komfortně použitelná ani v případě vybudování plánovaných napojení na stezku na úrovni Jeronýmovy a Prokopovy. Kdo by kvůli cestě údolím nejprve vyjel na kopec a pak z něj zase sjížděl nebo dokonce scházel po schodech? Od Lukášovy ulice dál pak vede tunelem na druhou stranu kopce a nemá tedy s obsluhou ulic Žižkova nic společného. **Jsou navržena další propojení na ulici Husitskou a Koněvovu. Tato propojení jsou mimo rozsah této studie, nicméně studie se na ně odkazuje. V rámci návrhu řešených komunikací jsou uvažovány přejezdy pro pěší tam, kde je návaznost na cyklostezky a kde je to technicky a prostorově možné.**
- Navrhované řešení je dále v celém úseku v rozporu s platným usnesením Rady HMP 55/2016, podle kterého se mají opatření pro bezpečnou jízdu na kole se zřizují na všech komunikacích, které mají pro jízdu na kole dopravní význam, nebo jej zřízením cykloopatření mohou získat.

Je otázkou, zda návrh opatření pro bezpečnou jízdu na kole je v daném prostoru realizovatelný a bude v důsledku bezpečný. Uliční prostor obou ulic je v některých úsecích natolik stísněný, že není možné uspokojit všechny účastníky silničního provozu. V kombinaci s intenzivní dopravou by bylo nejvhodnějším řešením zřízení samostatných jízdních pruhů pro cyklisty na což, ovšem není dostatečný prostor.

- Od Tachovského náměstí dále vede Koněvovou ulicí hlavní trasa celoměstského systému A240, což znamená, že zde musí být realizována cykloopatření umožňující bezpečnou jízdu všem skupinám cyklistů. **Je otázkou, zda po takto dopravně zatížené komunikaci je vhodné vést hlavní trasu celoměstského systému A240. Vzhledem k tomu, že prostorové uspořádání komunikace je značně omezené, je omezený i počet možností návrhu pro cyklo dopravu.**
- Navrhované řešení s jízdními pruhy v šířce 3,25 metru podél parkujících aut uvádí při očekávaných intenzitách provozu1 do nebezpečné situace jak cyklisty, tak motoristy a zejména řidiče autobusů MHD. Řidiči budou cyklisty buď těsně předjíždět nebo si budou na cyklistech průjezd vynucovat formou najíždění, protrubování a jiného nebezpečného chování. **Zúžení jízdních pruhů na možné minimum (z hlediska normových a technických hledisek) bylo požadavkem IPRu.**
- Navrhované řešení tudíž povede k tomu, že zde cyklisté budou vytlačeni z vozovky na chodník, což je

snad ještě přijatelné ve stoupání, rozhodně ale ne v klesání. Bude tím docházet k apriorní kriminalizaci cyklistů, kteří nemají dost odvahy pouštět se do vozovky, upravené do podoby pro jízdu na kole jednoznačně nebezpečné.

Viz. předchozí bod.

- Dojde-li ke srážce cyklisty s chodcem nebo sražení cyklisty automobilem, bude takto nevhodný návrh profilu ulice jednoznačným spoluviníkem společně se všemi, kdo jej v navrhované podobě schválili.
Tato dokumentace je podkladovou studií, která měla za úkol co nejvíce vyhovět požadavkům IPR. Pokud se v dalším projednání stavebního povolení prokáže, že je nutné jízdní pruhy opět rozšířit, bude úprava možná. Samozřejmě na úkor dopravy v klidu a ploch chodníků.
- Realizace navrhovaného řešení situací pro jízdu na kole oproti současnému ubohému stavu ještě zhorší.
Viz. předchozí body – požadavek IPR.
- Takto zhoršený stav bude zafixován na další desítky let bez možnosti jej levně napravit. Z tohoto důvodu požadujeme na Husitské ulici zřídit následující dopravní opatření:
 - a. V celém délce rekonstruované ulice je nezbytné zřídit ve stoupání i v klesání vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty. Ten může pro úsporu místa plynule procházet zastávkovými zálivky.
Zřízení vyhrazených jízdních pruhů není možné z daného uličního prostoru – šířky komunikace. Jedná se o 2 x 1 m + bezpečnostní odstupy. Pokud bychom chtěli vložit do uličního prostoru jízdní pásy pro cyklisty, je nutné provést redukci dalších parkovacích míst (nepřípustné, už tak je redukce značná) anebo zúžit chodníky (to je proti zadání – preference pěší dopravy – oživení ulice).
 - b. Od Tachovského náměstí výše (trasa A240) je ve stoupání nezbytné doplnit vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty povolením jízdy po chodníku.
Doplnění pruhu pro cyklisty znamená zrušení dalších parkovacích míst, což je neprůchodné a vzhledem k možnostem parkování na Žižkově nežádoucí.
 - c. Dále požadujeme doplnění příčných vazeb zobousměrněním ulic.
 - o Chlumovy (až po Prokopovu), o Lukášovy a Blahoslavovy, o Domažlické, o Hájkovy
 - o a Zelenky-Hajského.Jedině tak lze docílit zpřístupnění celého dolního Žižkova a maximálního využití potenciálu rekonstruované ulice

Mimo rozsah studie – nutné prověření šířkových možností těchto místních komunikací.

Méně bezpečné řešení považujeme za nevyhovující. Revitalizace veřejného prostoru nesmí být činěna na úkor promarnění příležitosti k bezpečnému řešení pro cyklistickou dopravu. Cyklisté mají právo na stejně bezpečné dopravní řešení jako ostatní účastníci provozu.

Je pravděpodobné, že bezpečné řešení pro jízdu na kole sníží počet parkovacích míst v ulici. Na městské třídě, kterou Husitská a Koněvova je, nicméně patří pouze vysokoobrátková parkovací stání k obchodům, kterých může být omezený počet. Komfort při parkování nelze upřednostňovat před bezpečností pohybu v ulici.

Pokud při hledání parkovacích míst myslíme na automobily a motocykly, není důvod nebrat v potaz i realizaci kvalitních stání pro kola. Už jenom z toho důvodu, že nároky (prostorové i finanční) jsou oproti zřízení automobilového stání zlomkové a kupní síla jednoho cyklisty a jednoho automobilisty je stejná nebo velmi podobná. Úbytek automobilů v ulici a nárůst pěších a cyklistů - díky zlepšení podmínek pro bezpečný pohyb - je velkou příležitostí pro rozvoj obchodu v ulici a v důsledku i vytlačení různých heren a nonstopů.

Značná část parkovacích míst je určena pro místní obyvatele. Oproti stávajícímu stavu bude kapacita parkovacích míst snížena, což předpokládáme jako problém při projednání. Další snížení počtu parkovacích míst není žádoucí, neboť neexistují náhradní plochy pro parkování místních obyvatel. Cyklotrasa má náhradní řešení. Úbytek komfortu je na obou stranách – snižuje se počet parkovacích míst oproti stávajícímu stavu, cyklisté jsou vedeni mimo řešené ulice – bezpečná trasa.

4. malý důraz na odstranění bariér pohybu v prostoru ulice (sloupy, značky, reklamy, apod.)

Ulice Husitská je ulicí relativně úzkou a je velmi obtížné uspokojit všechny funkce, které na ní jsou kladeny. Není proto důvod, aby se v jejím prostoru nacházely bariéry pohybu, které lze vhodným návrhem odstranit.

- Sloupy veřejného osvětlení lze zcela zrušit a světla zavěsit na převěsy mezi budovami, a kotvené do jejich fasád. Řešení, které je běžné v německých městech a dříve bývalo běžné i v Praze.
Toto řešení bylo při zpracování studie prověřováno – technicky by toto řešení mohlo být použito, ale je zcela nereálné z hlediska majetkoprávního projednání.
- Počet dopravních značek zmenšit na úplné minimum (zbytné zrušit a ostatní sdružovat) a používat zmenšené velikosti samotného značení.
Počet dopravních značek není předmětem této studie – dopravní značení bude řešeno až v dalším stupni PD.

- Nedovolit zřízení reklamy jakéhokoliv druhu, která zabírá plochu veřejného prostranství.
Tento požadavek přesahuje praktické možnosti této studie.

B. Připomínky TANEC PRAHA / PONEC (ze dne 21.3.2016)

1. Nájezd na cyklostezku, zprovoznění stezky vedoucí kolem divadla PONEC a napojení na již stávající hlavní cyklotrasu
Toto není předmětem řešeného území v rámci studie (rozsah studie je definován vydaným územním rozhodnutím). Doporučujeme zpracovat samostatným projektem.
2. Vysazení stromu v okolí divadla.
Bylo do studie doplněno.
3. Zastávka autobusu č. 135 naproti divadlu v Husitské ulici směr křižovatka Bulhar
Nad rámec řešení této studie, není v souladu s vydaným územním rozhodnutím.
4. Přejezd pro chodce vedoucí od divadla PONEC přes Husitskou ulici směr Bulhar
Nad rámec řešení této studie, není v souladu s vydaným územním rozhodnutím.

C. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy – IPR požadavky a doporučení (ze dne 28.4.2016)

1. Požadujeme doplnit a respektovat navržené propojení nájezdů na cyklostezku na Vítkově, ve formě nových cyklopřejezdů. Kromě navržených cyklopřejezdů, požadujeme ještě doplnit návaznost u Divadla Ponec (před křižovatkou Trocnovská), kde má být vytvořen nový nástup na cyklostezku. Veškerá napojení by měla být realizována co nejdříve, aby stezka na Vítkově mohla sloužit tak, jak byla navržena.
Přejezd byl do studie zapracován, přestože se jedná o zásah do světelné signalizace křižovatky – v rámci dalších stupňů dokumentace nutno znovu posoudit
2. Vzhledem k rozsahu rekonstrukce požadujeme zahrnout k akci i obnovu veřejného osvětlení (VO). Nové stožáry jsou subtilnější a díky novým technologiím, může být i počet lamp snížen a rozšířen tak prostor na chodnících. Přisvětlovací lampy požadujeme maximálně sdružit se stožáry VO.
Návrh veřejného osvětlení je nutno posoudit sofistikovaným výpočtem, který v rámci studie nebyl proveden. Jsou navrženy pouze mírné úpravy poloh stožárů. Změnu koncepce je nutno prověřit v rámci dalších stupňů projektové dokumentace.
3. Požadujeme stavební koordinaci s úpravami Tachovského náměstí a dalšími přilehlými ulicemi řešenými samostatnými dokumentacemi, které by měly být jednotného charakteru (zejména mobiliář), v souladu s předloženou dokumentací Rekonstrukce ulice Husitská a Koněvova.
Proběhla koordinace se všemi akcemi rozpracovanými v době zpracování studie.
4. Veškeré povrchové úpravy požadujeme sladit s Manuálem tvorby veřejných prostranství dle RAL 7021, zahrnující lampy veřejného osvětlení, přisvětlovací lampy, lavičky, sloupky, koše a stojany na kola.
Studie je zpracována v souladu s Manuálem tvorby veřejných prostranství – řešení bylo v tomto smyslu kladně projednáno s IPR.

K záměru máme následující doporučení:

1. Vstup do Koněvovy ulice od Ohrady doporučujeme řešit variantou č.2. Intenzity dopravy s nejsilnějším levým odbočením jsou návrhem dvou řadicích pruhů (vlevo a přímo + vpravo) plně uspokojeny.
Změnu dopravního řešení vjezdu Koněvova do křižovatky Ohrada je nutné posoudit v rámci celé křižovatky – nelze samostatně izolovaně posoudit. Křižovatka Ohrada je velmi zatížena dopravou, je zde na třech křižovatkových ramenech vedena tramvajová trať, což klade značné nároky na řízení dopravy – výpočet kapacitního posouzení světelné signalizace křižovatky. Z tohoto důvodu je varianta 2 řešena jako námět, který je případně nutno kapacitně prověřit.
2. Doporučujeme akci realizovat společně s úpravami slepě zakončených ulic severně od ulice Husitská a Koněvova, aby byly zajištěny jednotné úpravy i těchto „ulíček“ a zejména jejich kultivace a odstranění zábradlí.
Toto je námět spíše pro Městskou část a vlastní realizaci projektu v koordinaci s TSK.
3. Doporučujeme vypustit parkovací stání, která v kritických místech výrazně zužují průchozí profil zbývajícího chodníku - před objektem č.p. 35 - stání a A stání v oblouku ulice Husitská ve směru DC.
Chodníky jsou navrženy s minimální šířkou 2 m, což je dostačující z hlediska komfortu pohybu pěších a pro průjezd úklidové techniky.

Navržených stromů v ulici je málo. Stávající stromořadí v jižní části ulice Koněvova nemá pokračování. Doporučujeme doplnit stromořadí na severní stranu ulice např. do prostoru parkovacího pásu.

D. Podněty od občanů

Ráda bych upozornila na současné nevhodné umístění parkovacích automatů v chodníku v dolní části Husitské ulice, kdy čistící stroj - auto Pražských služeb neprojde mezi domem a parkovacím automatem a tak celé úseky

chodníku zůstávají nevyčištěné, protože auto sjede do vozovky a kvůli parkujícím autům najede na chodník třeba až o několik desítek metrů dále. Bylo by možné tuto vzdálenost parkovacího automatu od domu upravit tak, aby tato auta měla možnost chodník vyčistit?

Přesné umístění automatů na parkování není ve studii řešeno, neboť není stanoveno, kde po redukcí parkovacích míst budou situovány rezidentská a návštěvnícká (placení v automatech) stání. Doporučujeme řešit v rámci dalších stupňů projektové dokumentace.

Kontejnery na tříděný odpad na křižovatce Husitská-Jeronymova. V současné době jsou zdrojem nepořádku v těchto ulicích. Jsou zde umístěné nevhodné typy kontejnerů s volným otevřením, které se zpět samy nezaklapnou a proto když je neukázněně občasné nezavřou, tak zůstávají otevřené. Lehké plasty a papír pak vylétají z kontejnerů vlivem větru a také vlivem tlakové vlny rychle jedoucích větších aut. Tento typ kontejnerů je pro toto umístění nevhodný, bylo by možné vybudovat zde při rekonstrukci podzemní kontejnery? Také by bylo dobré informovat místní podnikatele-obchodníky, že kontejnery nejsou určeny na odpad z podnikání např. obří kartony ale na tříděný odpad z domácností. Někteří občané také odkládají libovolný odpad vedle těchto kontejnerů - bylo by možné, aby MČ požádala městskou policii aby toto sledovala a pokutovala? Domnívám se, že odkládat odpad na ulici je přestupek?

Umístění kontejnerů bylo podrobně konzultováno se odborem životního prostředí, snahou studie bylo kontejnery přemístit do příhodnějších pozic, případně řešit jako podzemní. Výsledný návrh vychází z reálných možností stavu k dnešnímu dni.

Další můj dotaz směřuje k parkování na chodníku - bude zrušeno parkování na chodníku i v dolní části Husitské pod křižovatkou s Jeronymovou ulicí? Parkování na chodníku vypadá naprosto ošesně a navíc auta občas zabírají i mnohem více místa než je vyznačeno čarami a brání tak průchodu a případnému průjezdu čistících aut Pražských služeb.

Parkování v této části řešené komunikace je výrazně omezeno – princip zachování šířky chodníku min. 2 m.

Prosím uvažte ještě možnost zklidnění provozu. Ulice by si zasloužila např. jednosměrný provoz, případně výjimku pro MHD se zářivky kde by se mohla vyhýbat, nebo ještě lépe, povolení vjezdu pouze pro MHD (hlavně v dolní části kde je tak úzká). Ulice slouží v podstatě jen pro tranzit z Karlína na Jarov a k tomu by mělo sloužit Rohanské nábřeží. Mimochodem bude v dolní části dodržena normová šířka chodníku 1,5m po obou stranách ulice? nebo co zpomalovacími hrby odradit dopravu? Jako to udělali na v podstatě 4proudé Sokolovské v úseku Vysočany - Balabenka. Tomu říkám přínosné zklidnění ulice, toto nic nepřináší, jen nové kostky. (I to je dobré samozřejmě).

Ulice Koněvova a Husitská představují významnou pražskou radiálu, která měla být nahrazena zcela novou trasou tzv. Žižkovské radiály. Tento námět je již zcela minulostí. V případě, že by Žižkovská radiála byla zprovozněna, lze si představit výraznou redukcí provozu na ulicích Koněvova a Husitská. Stávající stav uliční sítě neumožňuje převést dopravu z řešené komunikace na jiné komunikace v okolí. Převedení dopravy na Rohanské nábřeží není vhodné, neboť vozidla by si prodloužila trasu a vzhledem k dopravní situaci ve stávajícím stavu by bylo Rohanské nábřeží zcela zahlceno – ztráta kapacity a řidiči by si hledali cestu uličkami Žižkova, které jsou víceméně zklidněné.

Instalace příčných prahů jako na ulici Sokolovská v úseku Balabenka – Poliklinika Vysočany není na řešených komunikacích vhodná. Je zde vysoká intenzita dopravy a jsou zde vedeny linky autobusové dopravy. Ulice Sokolovská ve výše uvedeném úseku mohla být zklidněna uvedeným opatřením, protože vozidla jsou vedena ulicí Poděbradská, která tvoří paralelní trasu. Ulice Koněvova a Husitská tuto alternativu nemají!

E: Prezentace studie a anketa – vyhodnocení a závěry

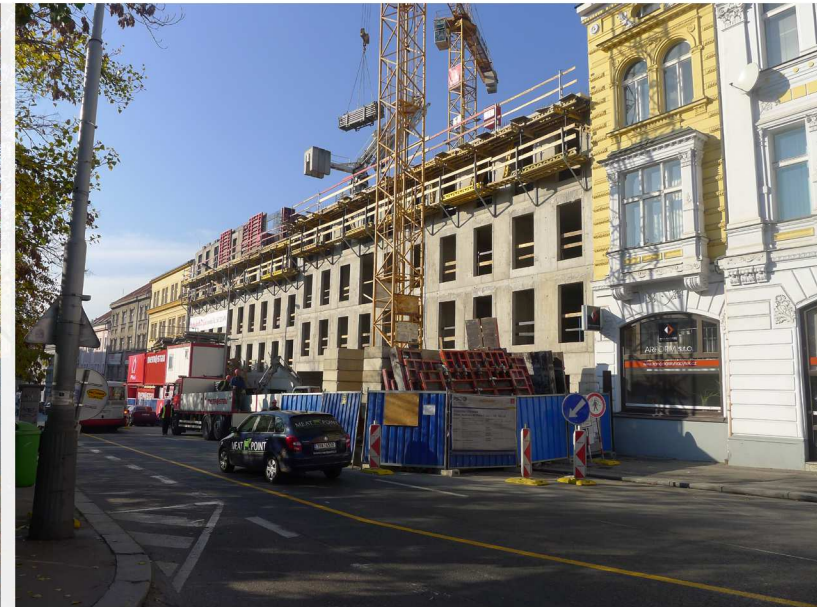
Převážná většina dotazů a námětů, obdržných v anketě, se týkala dvou témat: automobilové dopravy (včetně parkování) a zeleně. Prakticky ve srovnatelném počtu byly zastoupeny dva protichůdné názory, které lze stručně charakterizovat asi takto:

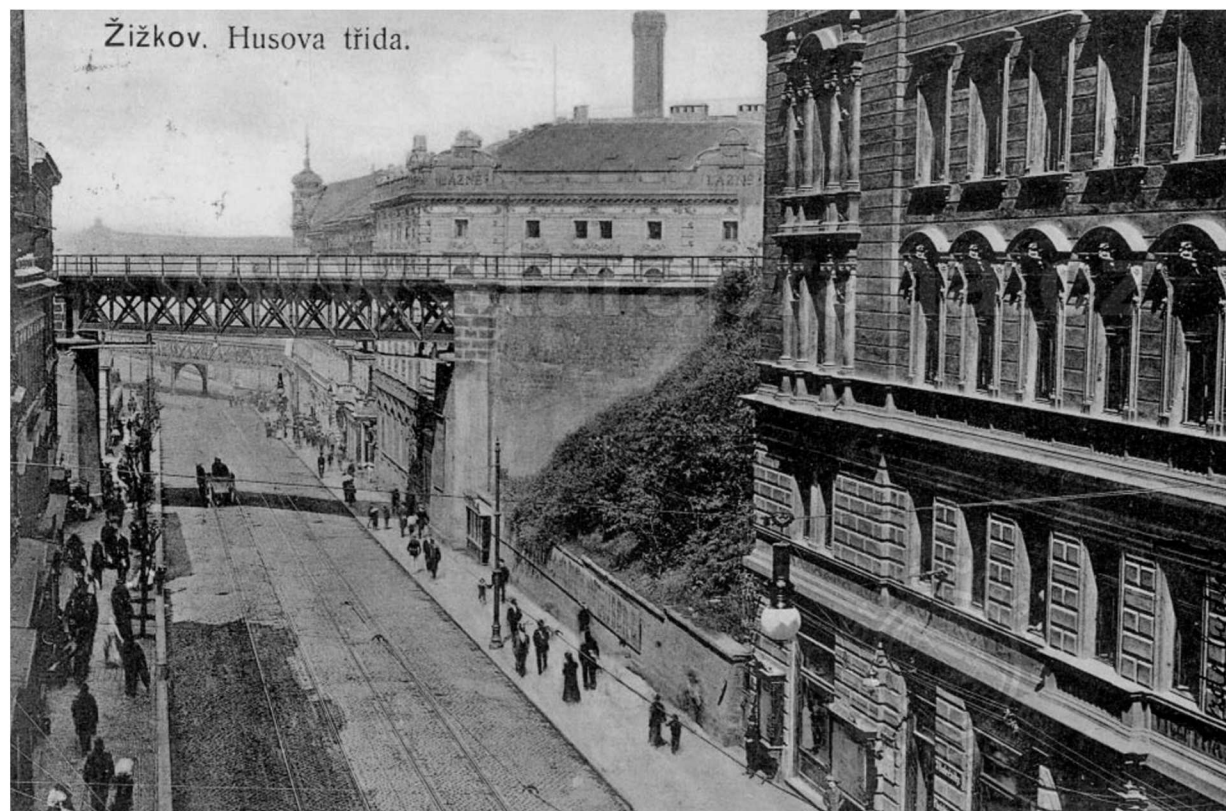
a/ Upřednostnit automobilovou dopravu: v zájmu plynulosti a kapacity průjezdu řešené ulice neupravovat, upřednostnit jejich funkci kapacitní dopravní tepny s maximálním počtem parkovacích míst. V podstatě rezignovat na prostor pro pěší, cyklisty, zeleň a další funkce. „Příjemné obytné prostředí“ rozvíjet v bočních, méně frekventovaných ulicích.

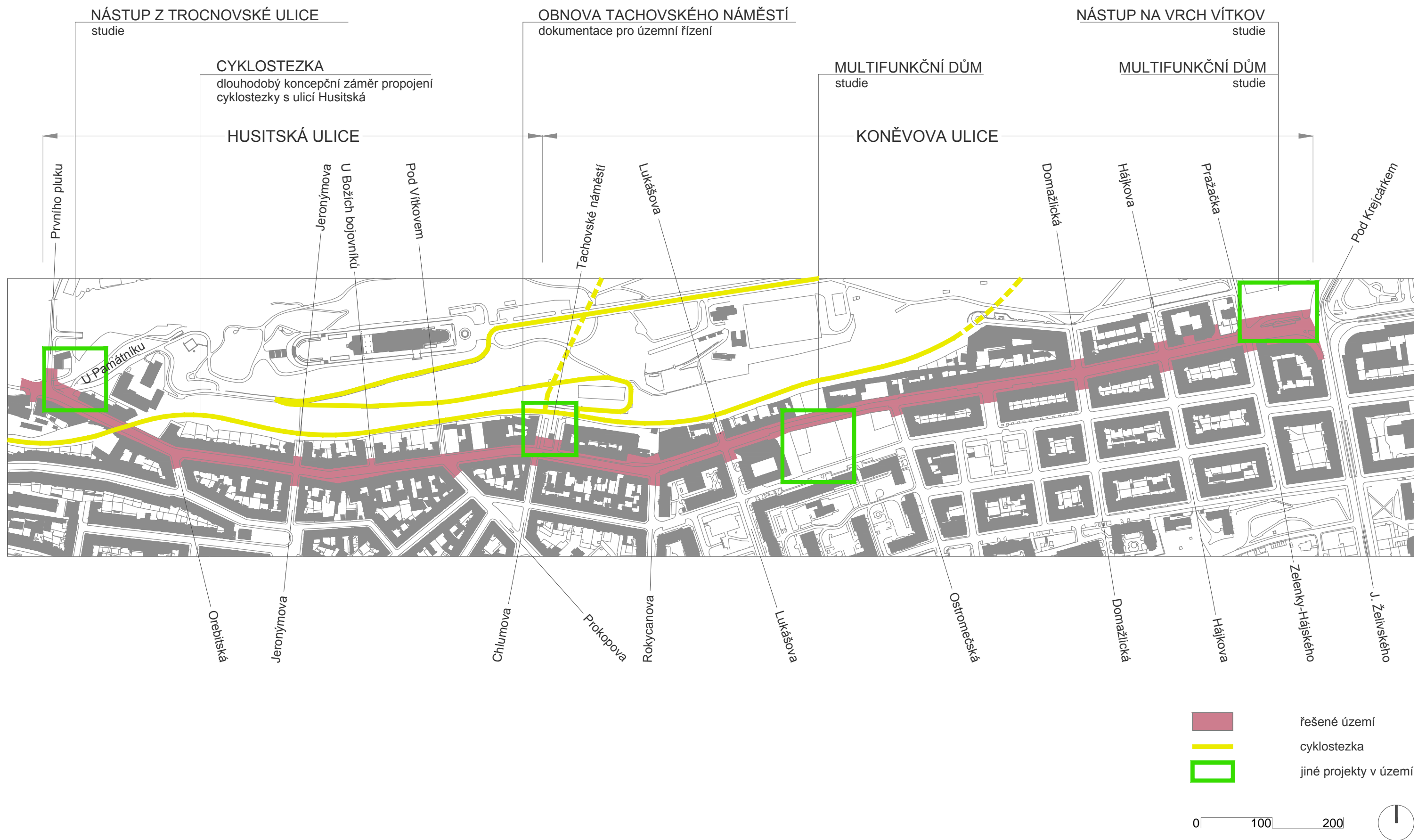
b/ Potlačit automobilovou dopravu: omezit průjezdnost území a výrazně ho zklidnit, věnovat maximum prostoru zeleni i za cenu omezení počtu parkovacích míst

Z popsaného je zřejmé, že bez výhrad nelze přijmout ani jeden z těchto názorů. Záměrem předloženého návrhu je vytvoření funkčního kompromisu v zastoupení všech funkcí městského parteru. Cílem je, aby Koněvova fungovala jako tradiční městská ulice, aby zde bylo kultivovanější a důstojnější prostředí, které odpovídá významu páteřní komunikace významné městské části. Zároveň dbáme na to, aby navržené úpravy výrazně nezhoršily průjezdnost komunikace.





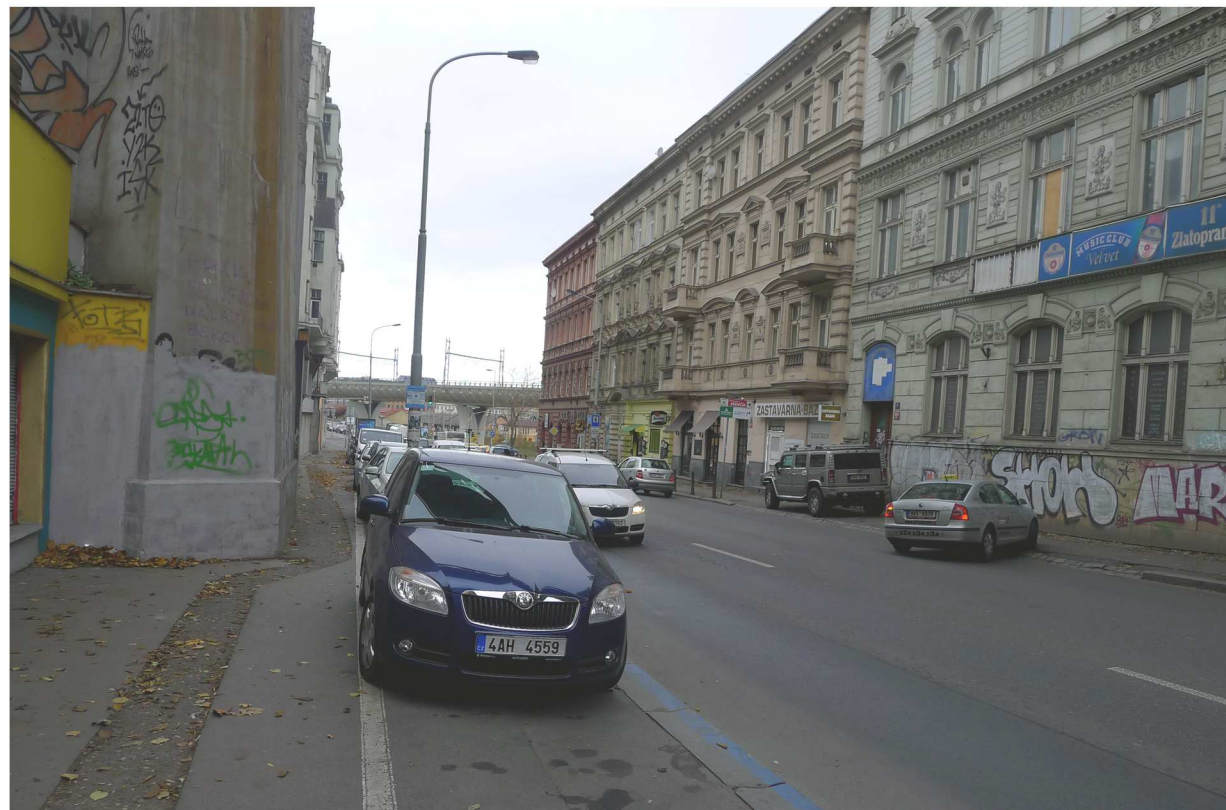




Řada prvků parteru má charakter dlouhodobých provizorií



Monotónní parter bez odlišení významných budov a prostorů

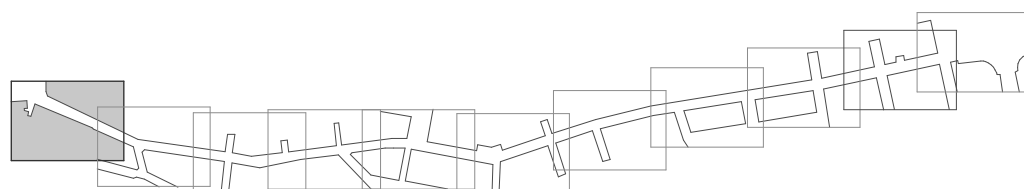
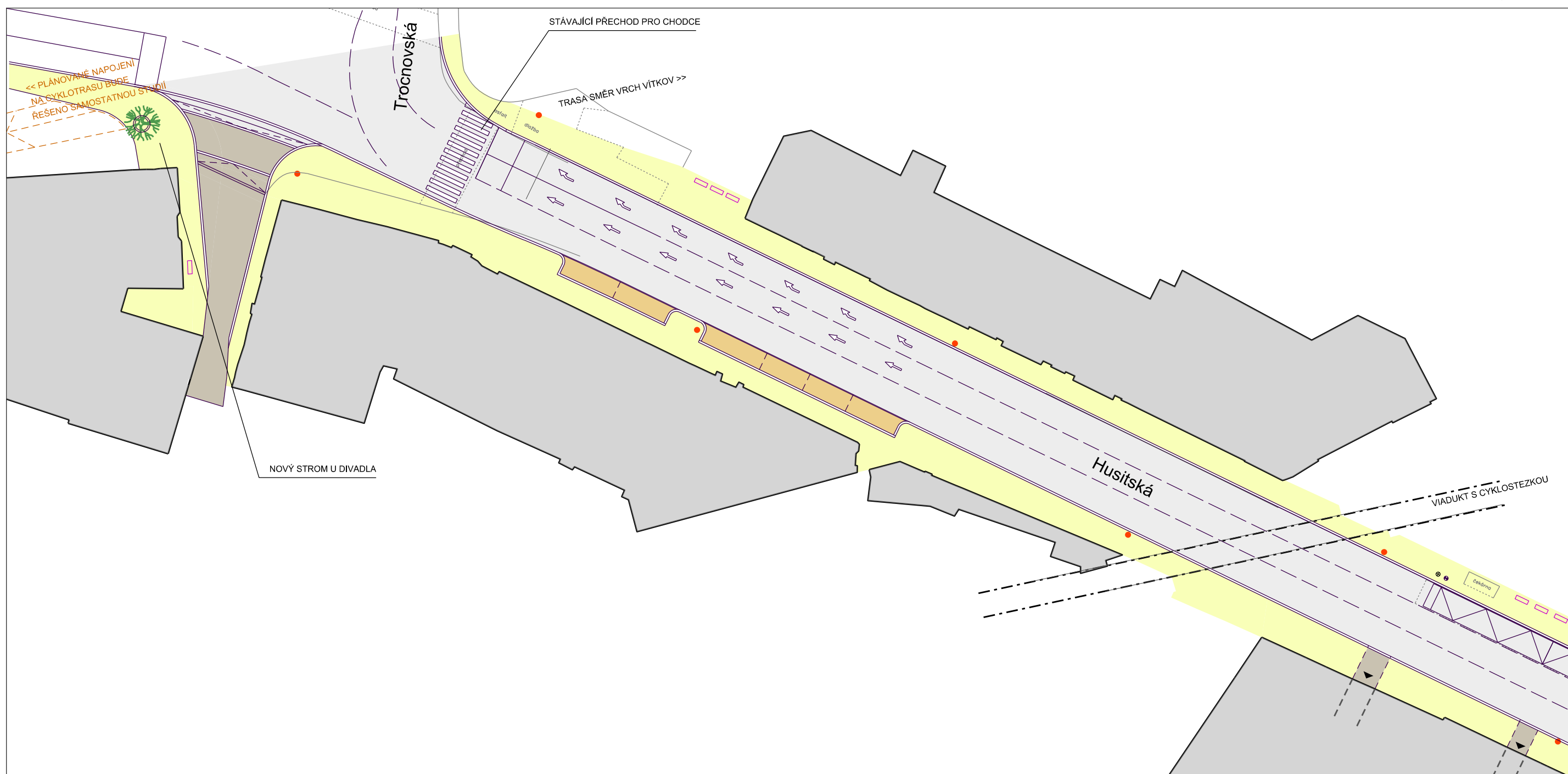


Extremně úzké chodníky – automobilová doprava a parkování zabírá prostor chodců








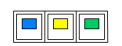















Ulice, která není přívětivá k chodcům – prostředí není příjemné pro pobyt





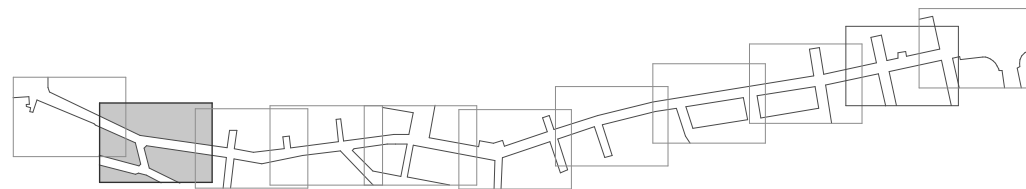
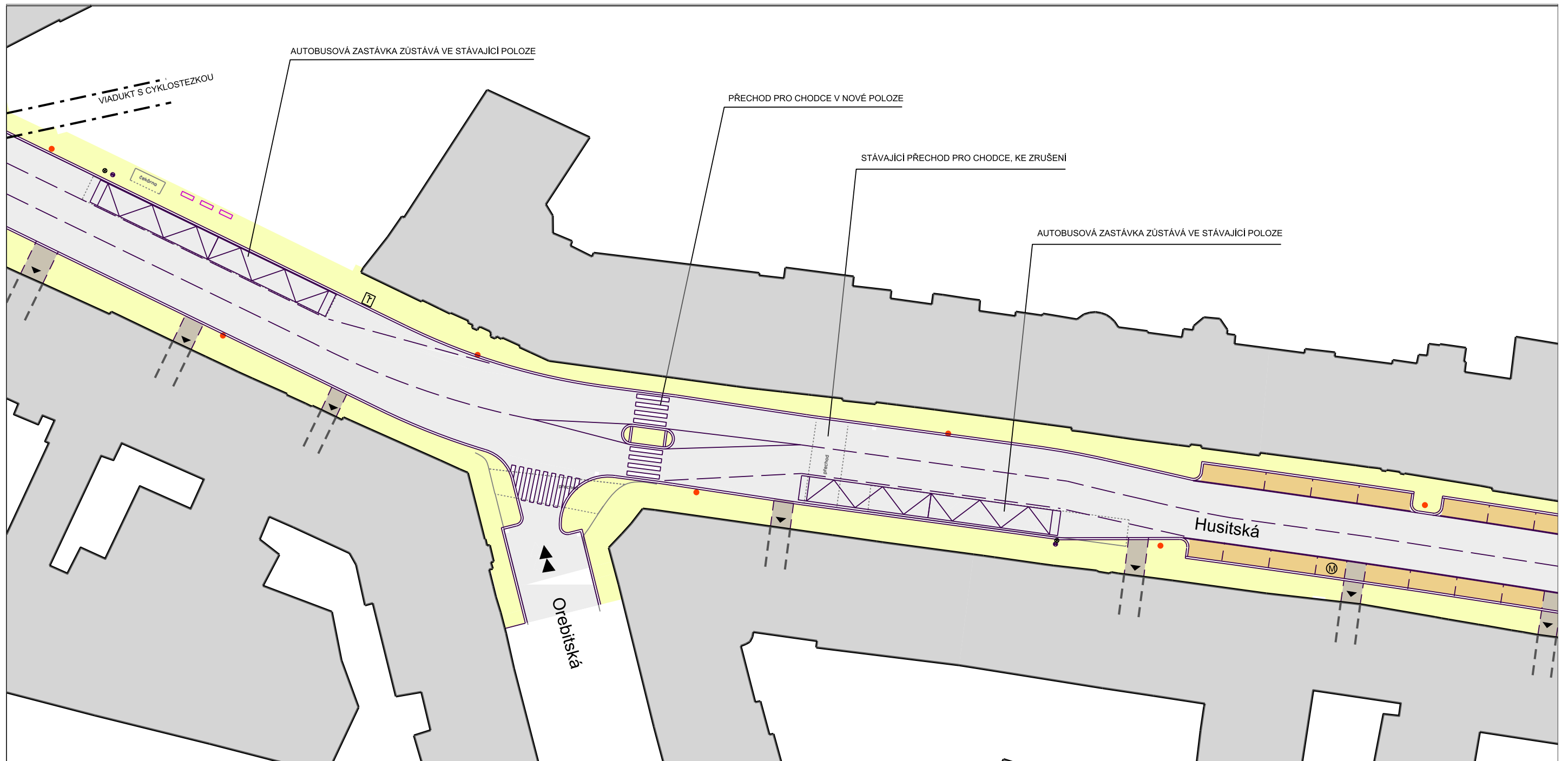
LEGENDA:

-  OBJEKTY
-  SILNICE (asfaltový povrch)
-  CHODNÍK (dlažba kámen - mozaika)
-  POJÍŽDĚNÉ PLOCHY CHODNÍKŮ (dlažba střední velikosti, kámen)
-  PARKOVACÍ MÍSTA (dlažba velká, kámen)
-  PARKOVACÍ MÍSTA (zámková dlažba, beton)
-  PŘÍČNÉ PRAHY - MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ
-  PODZEMNÍ KONTEJNERY NA TRÍDĚNÝ ODPAD
-  NAVAZUJÍCÍ PLOCHY ZPRACOVANÉ SAMOSTATNOU DOKUMENTACÍ










-  STROM - stav / STROM - návrh
-  LAMPA VEŘEJNÉHO OSVĚTELNÍ
-  PŘISVĚTLENÍ PŘECHODŮ PRO CHODCE
-  VJEZDY DO OBJEKTŮ (VNITROBLOKŮ)
-  SMĚR PROUDU JEDNOSMĚRNÉ DOPRAVY
-  PARKOVÁNÍ MOTOCYKLY
-  POLOHA INF. SLOUPKU MHD
-  LAVIČKA 160x50
-  KRUHOVÁ LAVIČKA
-  CYKLOSTOJAN
-  TELEFONNÍ BUDKA
-  REKLAMNÍ VITRÍNA













0 10 20





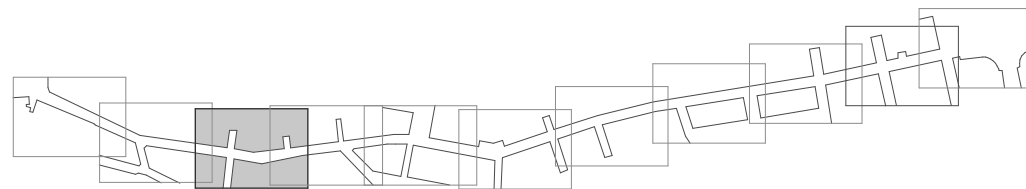
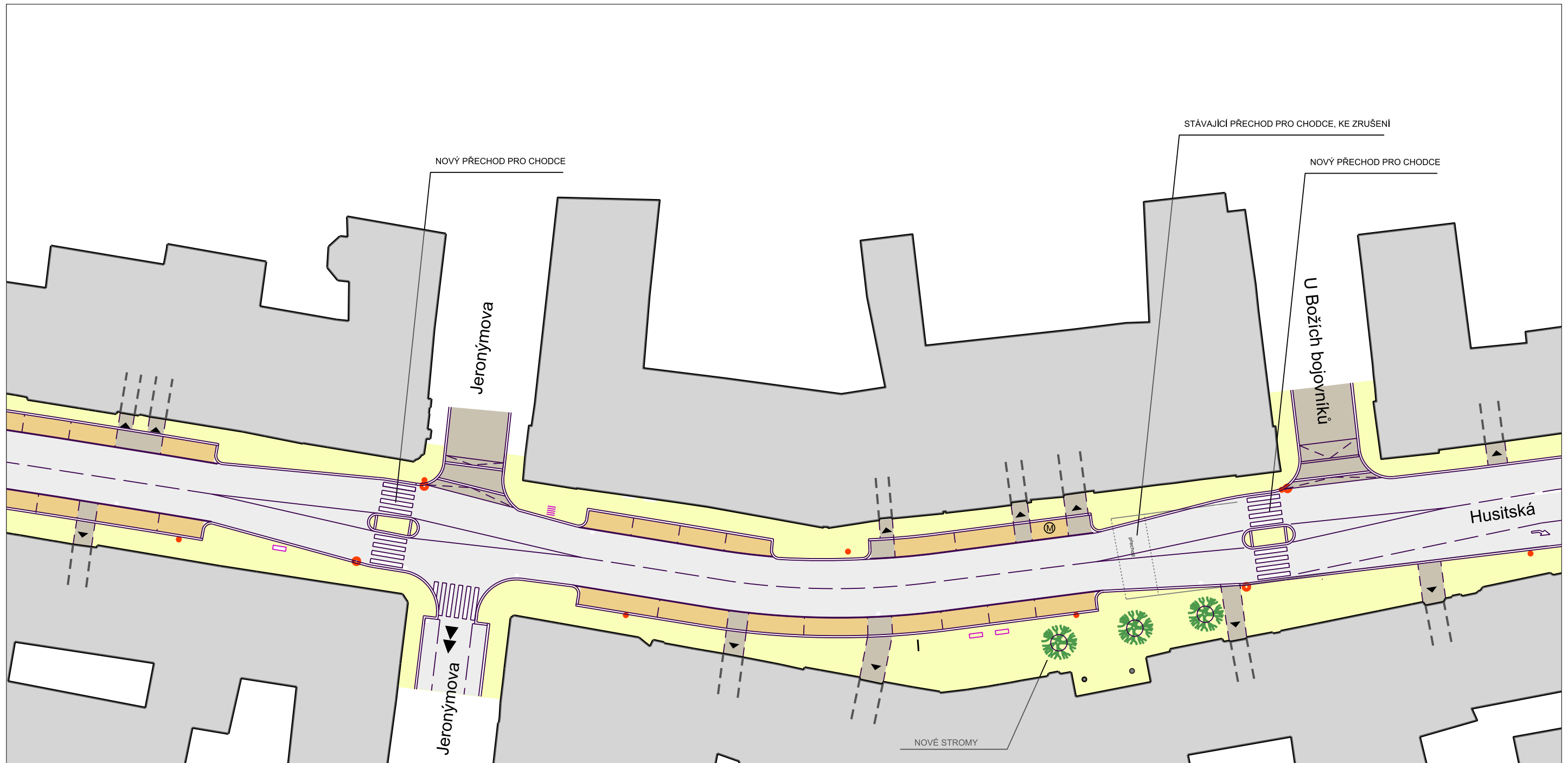
LEGENDA:

-  OBJEKTY
-  SILNICE (asfaltový povrch)
-  CHODNÍK (dlažba kámen - mozaika)
-  POJÍŽDĚNÉ PLOCHY CHODNÍKŮ (dlažba střední velikosti, kámen)
-  PARKOVACÍ MÍSTA (dlažba velká, kámen)
-  PARKOVACÍ MÍSTA (zámková dlažba, beton)
-  PŘÍČNÉ PRAHY - MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ
-  PODZEMNÍ KONTEJNERY NA TŘÍDĚNÝ ODPAD
-  NAVAZUJÍCÍ PLOCHY ZPRACOVANÉ SAMOSTATNOU DOKUMENTACÍ










-  STROM - stav / STROM - návrh
-  LAMPA VEŘEJNÉHO OSVĚTELNÍ
-  PŘISVĚTLENÍ PŘECHODŮ PRO CHODCE
-  VJEZDY DO OBJEKTŮ (VNITROBLOKŮ)
-  SMĚR PROUDU JEDNOSMĚRNÉ DOPRAVY
-  PARKOVÁNÍ MOTOCYKLY
-  POLOHA INF. SLOUPKU MHD
-  LAVIČKA 160x50
-  KRUHOVÁ LAVIČKA
-  CYKLOSTOJAN
-  TELEFONNÍ BUDKA
-  REKLAMNÍ VITRÍNA













0 10 20





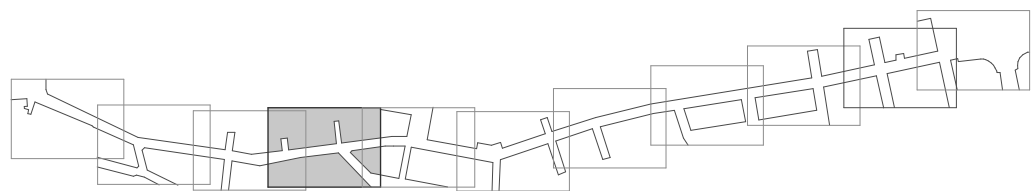
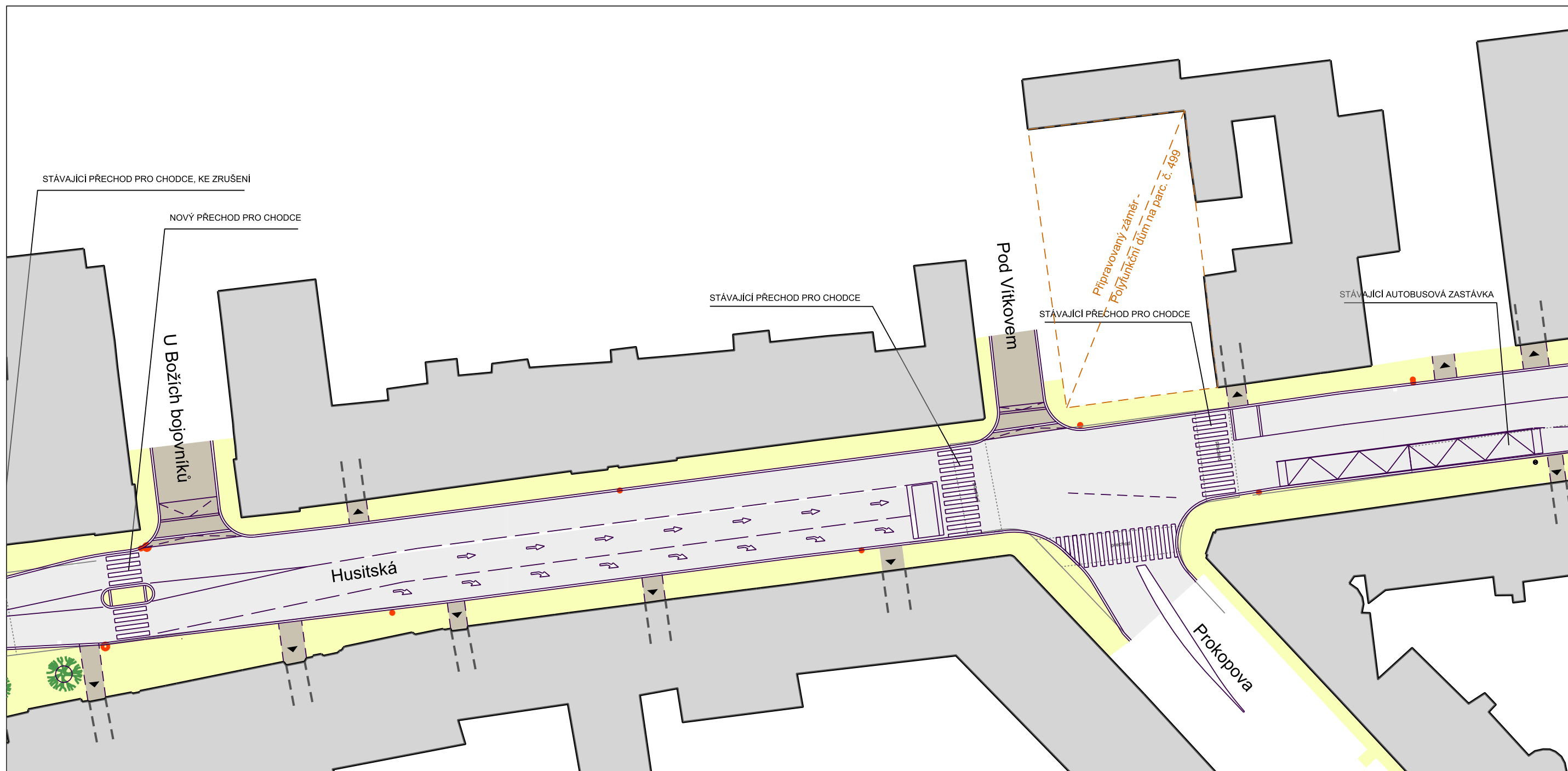
LEGENDA:

-  OBJEKTY
-  SILNICE (asfaltový povrch)
-  CHODNÍK (dlažba kámen - mozaika)
-  POJÍŽDĚNÉ PLOCHY CHODNÍKŮ (dlažba střední velikosti, kámen)
-  PARKOVACÍ MÍSTA (dlažba velká, kámen)
-  PARKOVACÍ MÍSTA (zámková dlažba, beton)
-  PŘÍČNÉ PRAHY - MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ
-  PODZEMNÍ KONTEJNERY NA TRÍDĚNÝ ODPAD
-  NAVAZUJÍCÍ PLOCHY ZPRACOVANÉ SAMOSTATNOU DOKUMENTACÍ







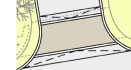


-  STROM - stav / STROM - návrh
-  LAMPA VEŘEJNÉHO OSVĚTELNÍ
-  PŘISVĚTLENÍ PŘECHODŮ PRO CHODCE
-  VJEZDY DO OBJEKTŮ (VNITROBLOKŮ)
-  SMĚR PROUDU JEDNOSMĚRNÉ DOPRAVY
-  PARKOVÁNÍ MOTOCYKLY
-  POLOHA INF. SLOUPKU MHD
-  LAVIČKA 160x50
-  KRUHOVÁ LAVIČKA
-  CYKLOSTOJAN
-  TELEFONNÍ BUDKA
-  REKLAMNÍ VITRÍNA













0 10 20





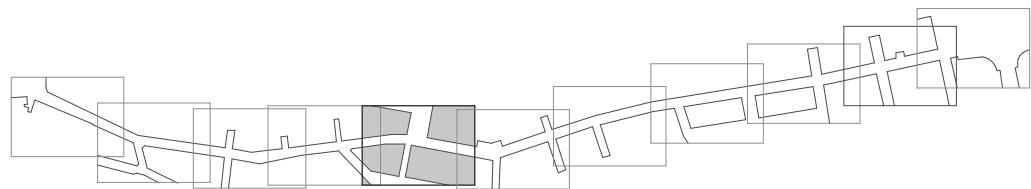
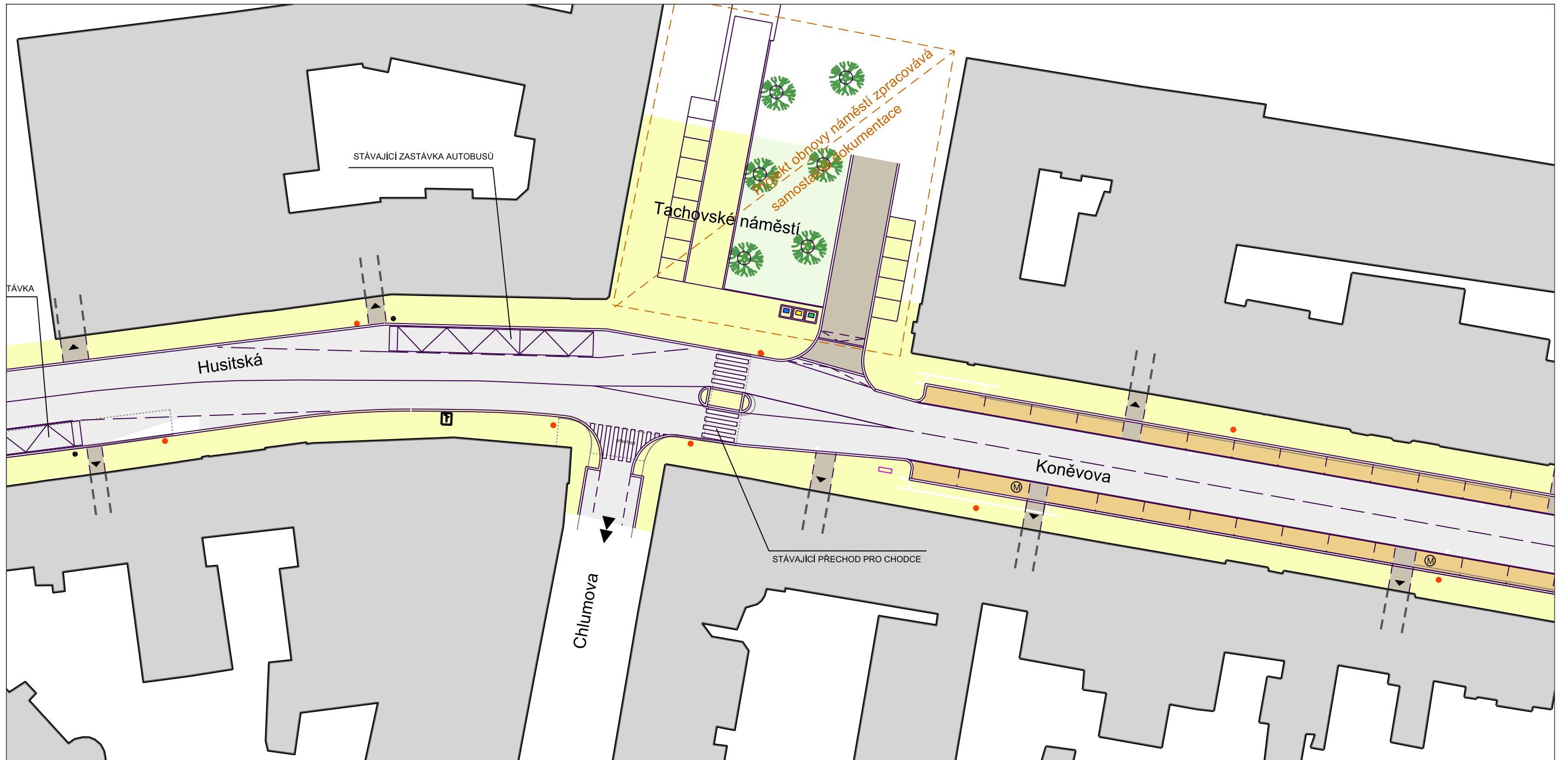
LEGENDA:

-  OBJEKTY
-  SILNICE (asfaltový povrch)
-  CHODNÍK (dlažba kámen - mozaika)
-  POJÍŽDĚNÉ PLOCHY CHODNÍKŮ (dlažba střední velikosti, kámen)
-  PARKOVACÍ MÍSTA (dlažba velká, kámen)
-  PARKOVACÍ MÍSTA (zámková dlažba, beton)
-  PŘÍČNÉ PRAHY - MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ
-  PODZEMNÍ KONTEJNERY NA TŘÍDĚNÝ ODPAD
-  NAVAZUJÍCÍ PLOCHY ZPRACOVANÉ SAMOSTATNOU DOKUMENTACÍ





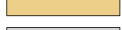




-  STROM - stav / STROM - návrh
-  LAMPA VEŘEJNÉHO OSVĚTELNÍ
-  PŘISVĚTLENÍ PŘECHODŮ PRO CHODCE
-  VJEZDY DO OBJEKTŮ (VNITROBLOKŮ)
-  SMĚR PROUDU JEDNOSMĚRNÉ DOPRAVY
-  PARKOVÁNÍ MOTOCYKLY
-  POLOHA INF. SLOUPKU MHD
-  LAVIČKA 160x50
-  KRUHOVÁ LAVIČKA
-  CYKLOSTOJAN
-  TELEFONNÍ BUDKA
-  REKLAMNÍ VITRÍNA













0 10 20





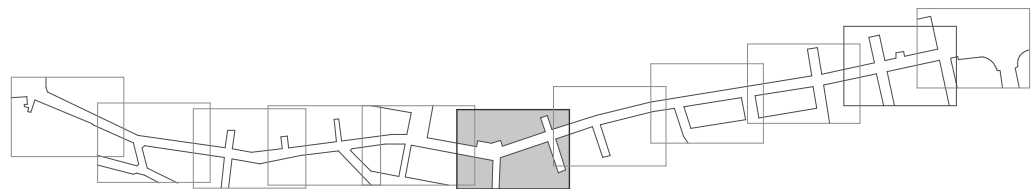
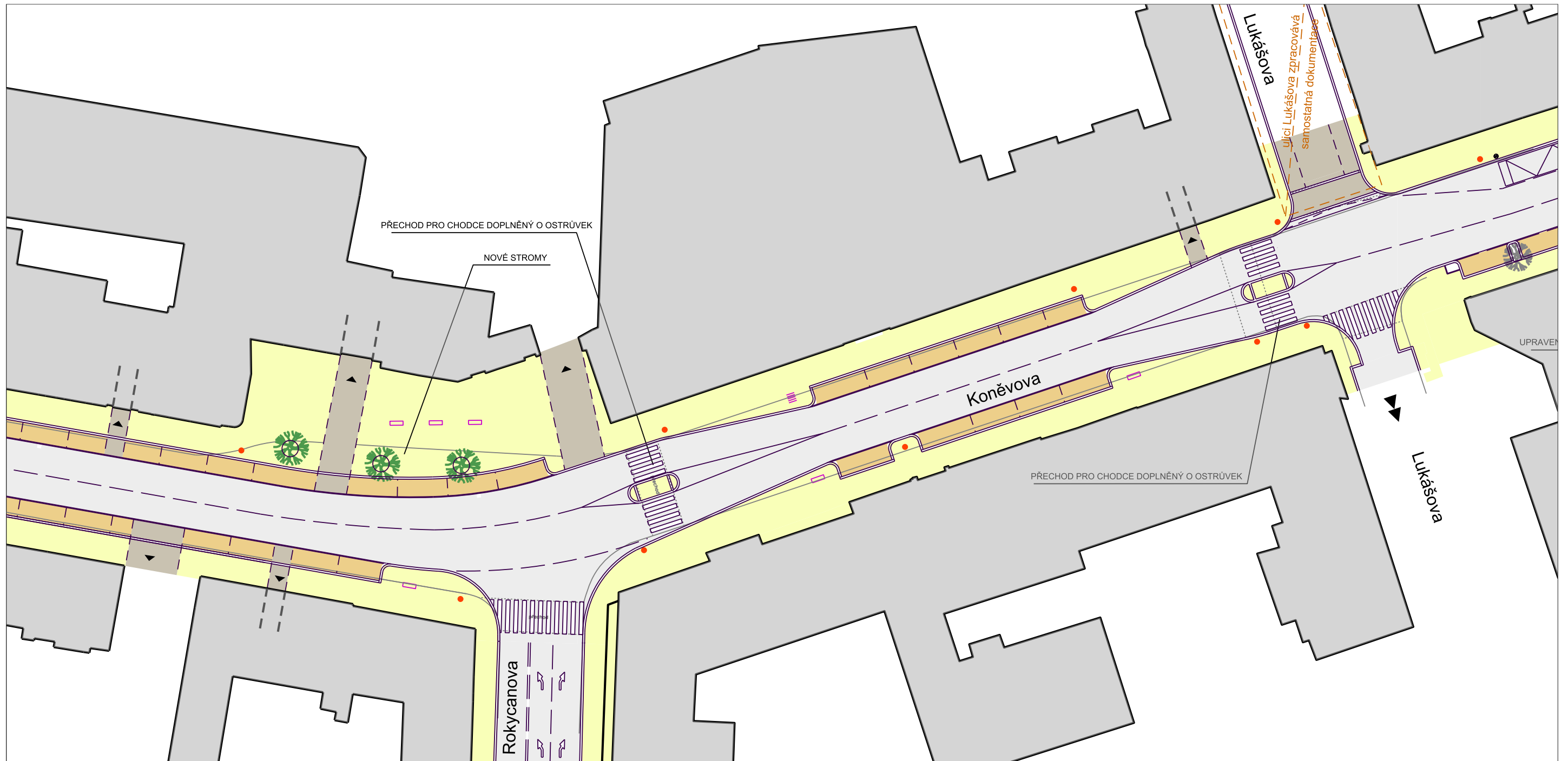
LEGENDA:

-  OBJEKTY
-  SILNICE (asfaltový povrch)
-  CHODNÍK (dlažba kámen - mozaika)
-  POJÍŽDĚNÉ PLOCHY CHODNÍKŮ (dlažba střední velikosti, kámen)
-  PARKOVACÍ MÍSTA (dlažba velká, kámen)
-  PARKOVACÍ MÍSTA (zámková dlažba, beton)
-  PŘÍČNÉ PRAHY - MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ
-  PODZEMNÍ KONTEJNERY NA TŘÍDĚNÝ ODPAD
-  NAVAZUJÍCÍ PLOCHY ZPRACOVANÉ SAMOSTATNOU DOKUMENTACÍ










-  STROM - stav / STROM - návrh
-  LAMPA VEŘEJNÉHO OSVĚTELNÍ
-  PŘISVĚTLENÍ PŘECHODŮ PRO CHODCE
-  VJEZDY DO OBJEKTŮ (VNITROBLOKŮ)
-  SMĚR PROUDU JEDNOSMĚRNÉ DOPRAVY
-  PARKOVÁNÍ MOTOCYKLY
-  POLOHA INF. SLOUPKU MHD
-  LAVIČKA 160x50
-  KRUHOVÁ LAVIČKA
-  CYKLOSTOJAN
-  TELEFONNÍ BUDKA
-  REKLAMNÍ VITRÍNA













0 10 20

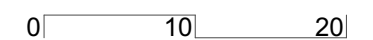


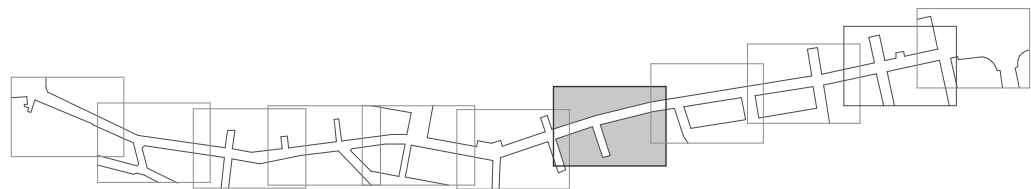
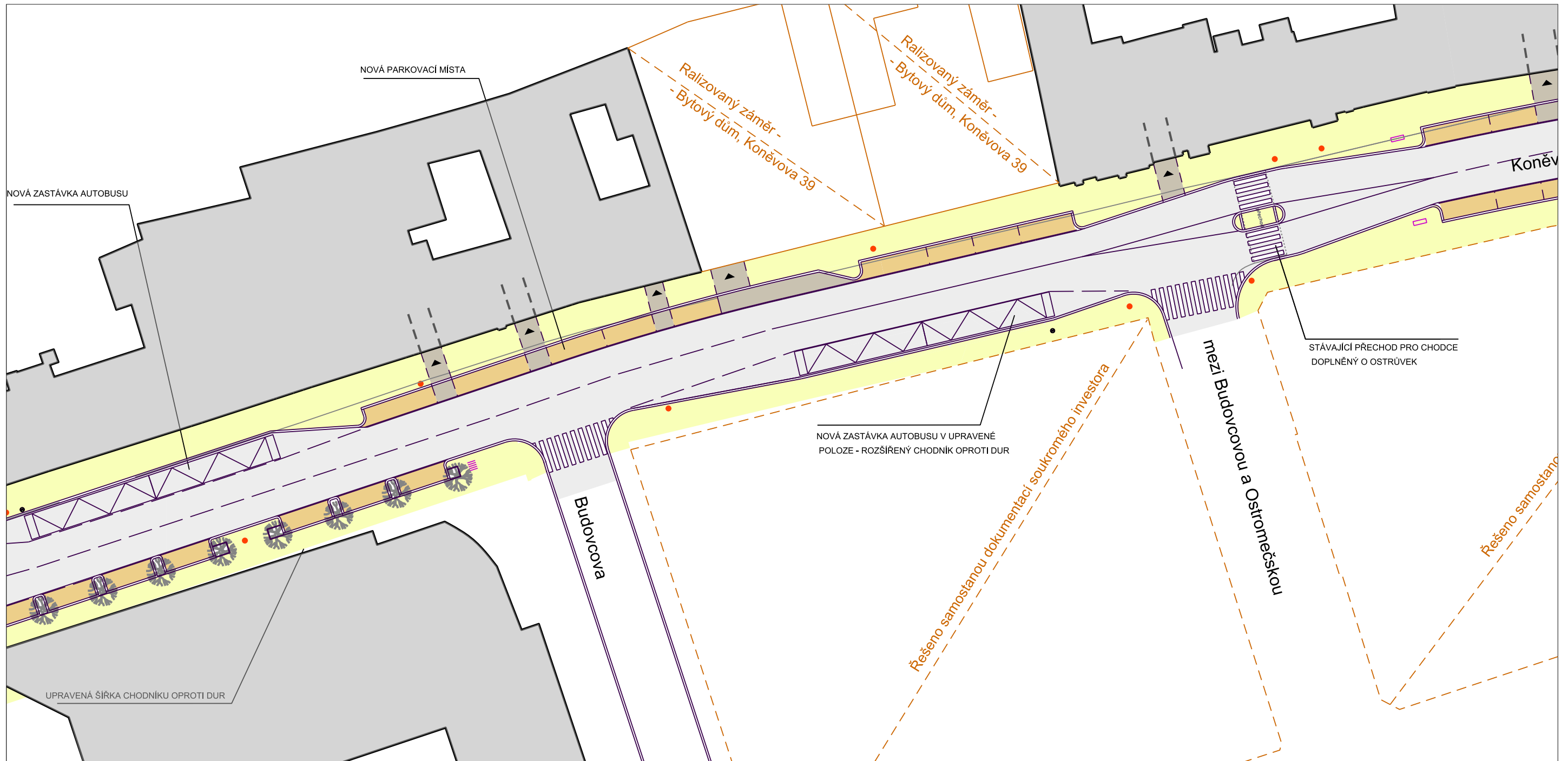


LEGENDA:










-  OBJEKTY
-  SILNICE (asfaltový povrch)
-  CHODNÍK (dlažba kámen - mozaika)
-  POJÍŽDĚNÉ PLOCHY CHODNÍKŮ (dlažba střední velikosti, kámen)
-  PARKOVACÍ MÍSTA (dlažba velká, kámen)
-  PARKOVACÍ MÍSTA (zámková dlažba, beton)
-  PŘÍČNÉ PRAHY - MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ
-  PODZEMNÍ KONTEJNERY NA TŘÍDĚNÝ ODPAD
-  NAVAZUJÍCÍ PLOCHY ZPRACOVANÉ SAMOSTATNOU DOKUMENTACÍ













-  STROM - stav / STROM - návrh
-  LAMPA VEŘEJNÉHO OSVĚTELNÍ
-  PŘISVĚTLENÍ PŘECHODŮ PRO CHODCE
-  VJEZDY DO OBJEKTŮ (VNITROBLOKŮ)
-  SMĚR PROUDU JEDNOSMĚRNÉ DOPRAVY
-  PARKOVÁNÍ MOTOCYKLY
-  POLOHA INF. SLOUPKU MHD
-  LAVIČKA 160x50
-  KRUHOVÁ LAVIČKA
-  CYKLOSTOJAN
-  TELEFONNÍ BUDKA
-  REKLAMNÍ VITRÍNA





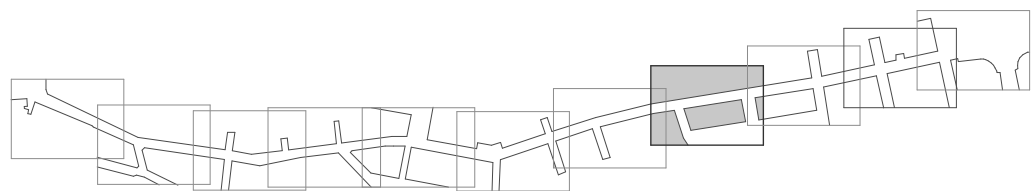
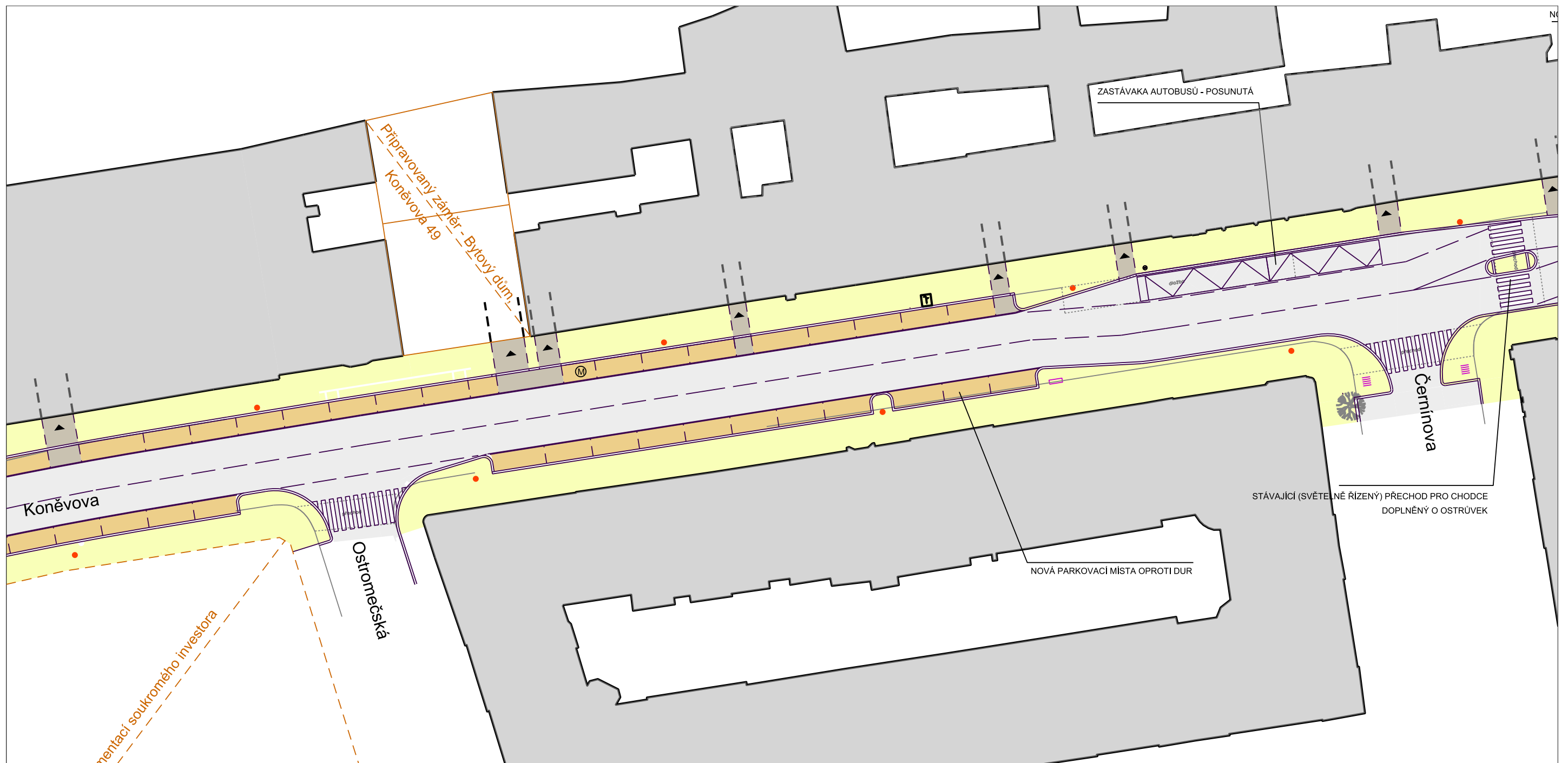
LEGENDA:

-  OBJEKTY
-  SILNICE (asfaltový povrch)
-  CHODNÍK (dlažba kámen - mozaika)
-  POJÍŽDĚNÉ PLOCHY CHODNÍKŮ (dlažba střední velikosti, kámen)
-  PARKOVACÍ MÍSTA (dlažba velká, kámen)
-  PARKOVACÍ MÍSTA (zámková dlažba, beton)
-  PŘÍČNÉ PRAHY - MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ
-  PODZEMNÍ KONTEJNERY NA TRÍDĚNÝ ODPAD
-  NAVAZUJÍCÍ PLOCHY ZPRACOVANÉ SAMOSTATNOU DOKUMENTACÍ










-  STROM - stav / STROM - návrh
-  LAMPA VEŘEJNÉHO OSVĚTELNÍ
-  PŘISVĚTLENÍ PŘECHODŮ PRO CHODCE
-  VJEZDY DO OBJEKTŮ (VNITROBLOKŮ)
-  SMĚR PROUDU JEDNOSMĚRNÉ DOPRAVY
-  PARKOVÁNÍ MOTOCYKLY
-  POLOHA INF. SLOUPKU MHD
-  LAVIČKA 160x50
-  KRUHOVÁ LAVIČKA
-  CYKLOSTOJAN
-  TELEFONNÍ BUDKA
-  REKLAMNÍ VITRÍNA













0 10 20

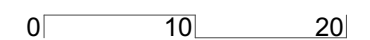


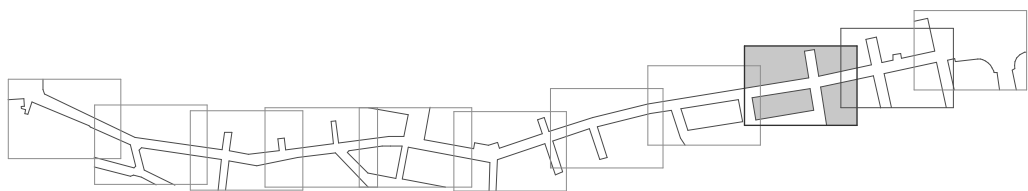
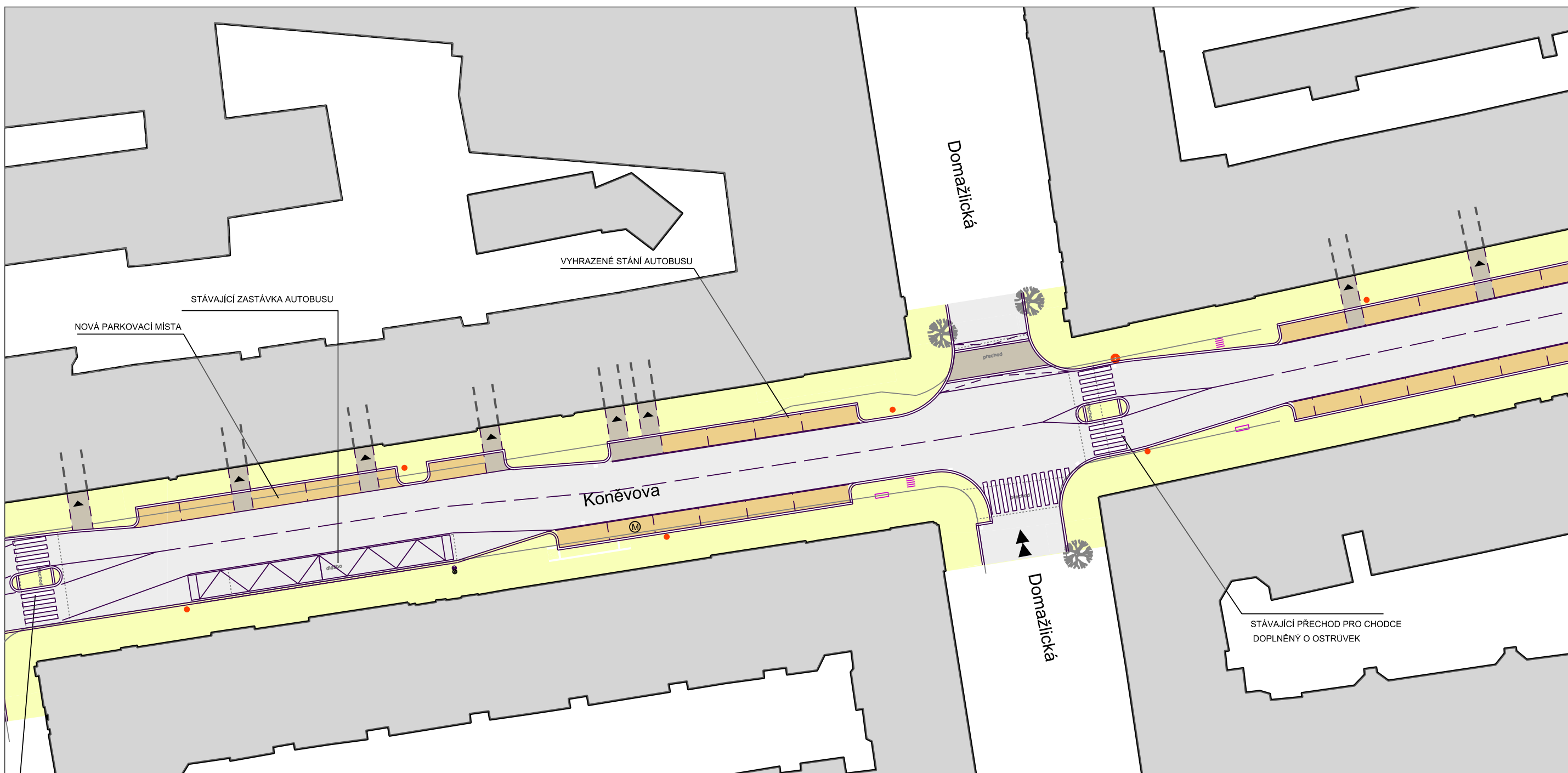


LEGENDA:







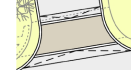
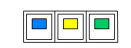

-  OBJEKTY
-  SILNICE (asfaltový povrch)
-  CHODNÍK (dlažba kámen - mozaika)
-  POJÍŽDĚNÉ PLOCHY CHODNÍKŮ (dlažba střední velikosti, kámen)
-  PARKOVACÍ MÍSTA (dlažba velká, kámen)
-  PARKOVACÍ MÍSTA (zámková dlažba, beton)
-  PŘÍČNÉ PRAHY - MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ
-  PODZEMNÍ KONTEJNERY NA TŘÍDĚNÝ ODPAD
-  NAVAZUJÍCÍ PLOCHY ZPRACOVANÉ SAMOSTATNOU DOKUMENTACÍ













-  STROM - stav / STROM - návrh
-  LAMPA VEŘEJNÉHO OSVĚTELNÍ
-  PŘISVĚTLENÍ PŘECHODŮ PRO CHODCE
-  VJEZDY DO OBJEKTŮ (VNITROBLOKŮ)
-  SMĚR PROUDU JEDNOSMĚRNÉ DOPRAVY
-  PARKOVÁNÍ MOTOCYKLY
-  POLOHA INF. SLOUPKU MHD
-  LAVIČKA 160x50
-  KRUHOVÁ LAVIČKA
-  CYKLOSTOJAN
-  TELEFONNÍ BUDKA
-  REKLAMNÍ VITRÍNA





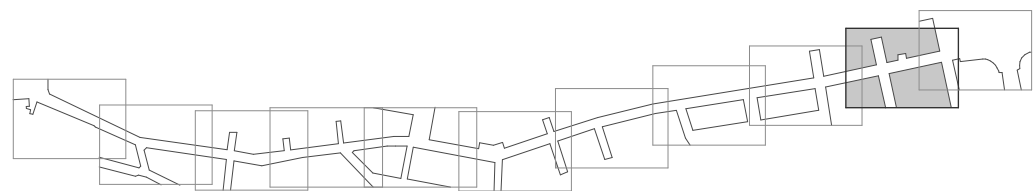
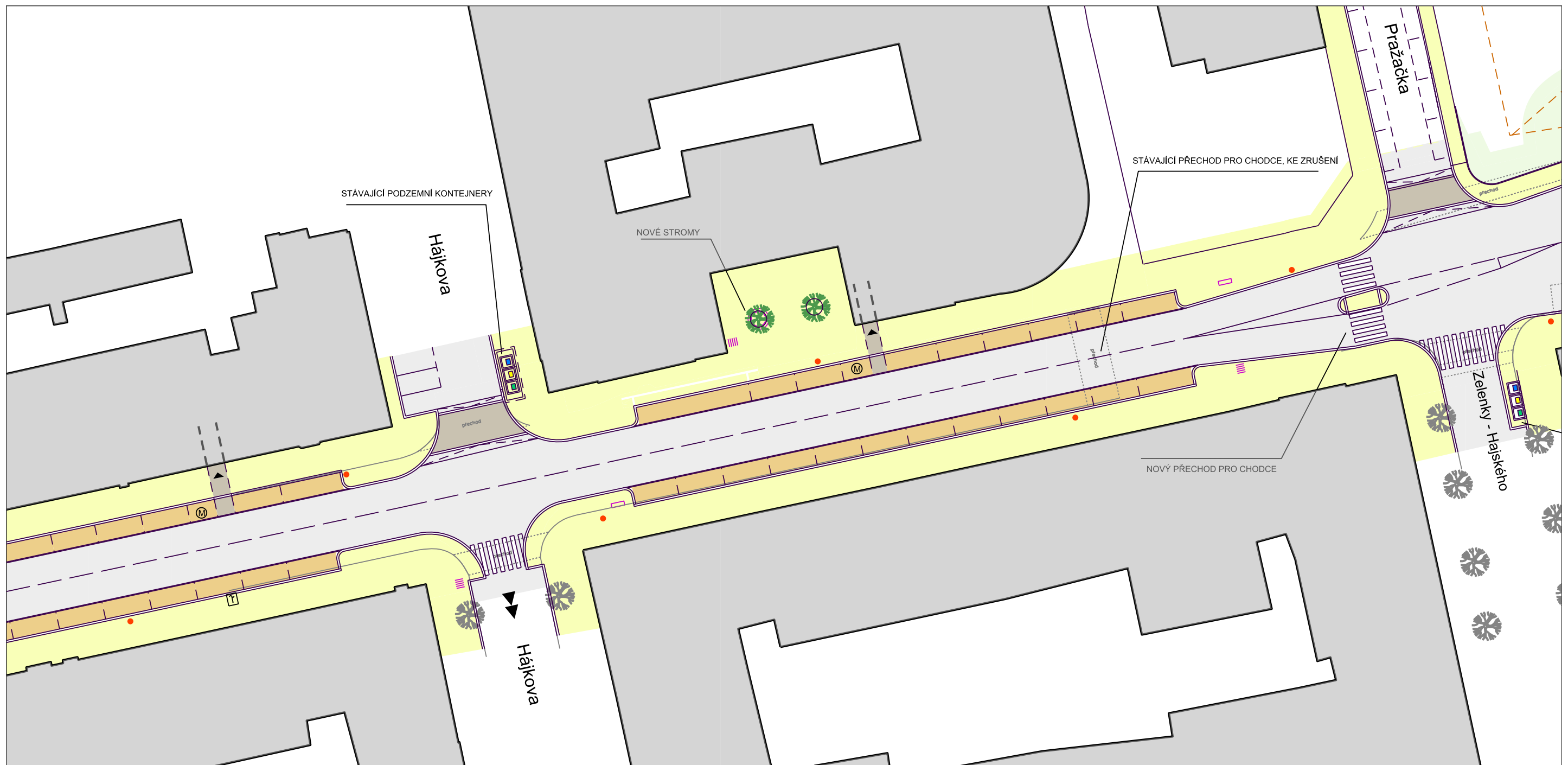
LEGENDA:

-  OBJEKTY
-  SILNICE (asfaltový povrch)
-  CHODNÍK (dlažba kámen - mozaika)
-  POJÍŽDĚNÉ PLOCHY CHODNÍKŮ (dlažba střední velikosti, kámen)
-  PARKOVACÍ MÍSTA (dlažba velká, kámen)
-  PARKOVACÍ MÍSTA (zámková dlažba, beton)
-  PŘÍČNÉ PRAHY - MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ
-  PODZEMNÍ KONTEJNERY NA TRÍDĚNÝ ODPAD
-  NAVAZUJÍCÍ PLOCHY ZPRACOVANÉ SAMOSTATNOU DOKUMENTACÍ










-  STROM - stav / STROM - návrh
-  LAMPA VEŘEJNÉHO OSVĚTELNÍ
-  PŘISVĚTLENÍ PŘECHODŮ PRO CHODCE
-  VJEZDY DO OBJEKTŮ (VNITROBLOKŮ)
-  SMĚR PROUDU JEDNOSMĚRNÉ DOPRAVY
-  PARKOVÁNÍ MOTOCYKLY
-  POLOHA INF. SLOUPKU MHD
-  LAVIČKA 160x50
-  KRUHOVÁ LAVIČKA
-  CYKLOSTOJAN
-  TELEFONNÍ BUDKA
-  REKLAMNÍ VITRÍNA











0 10 20





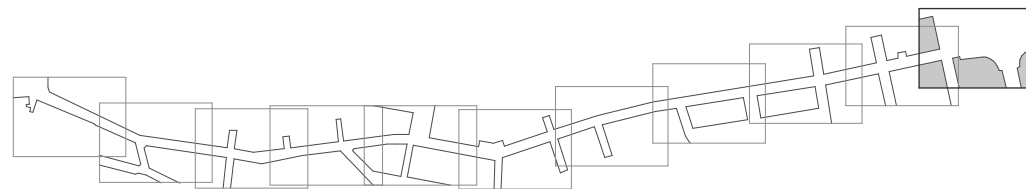
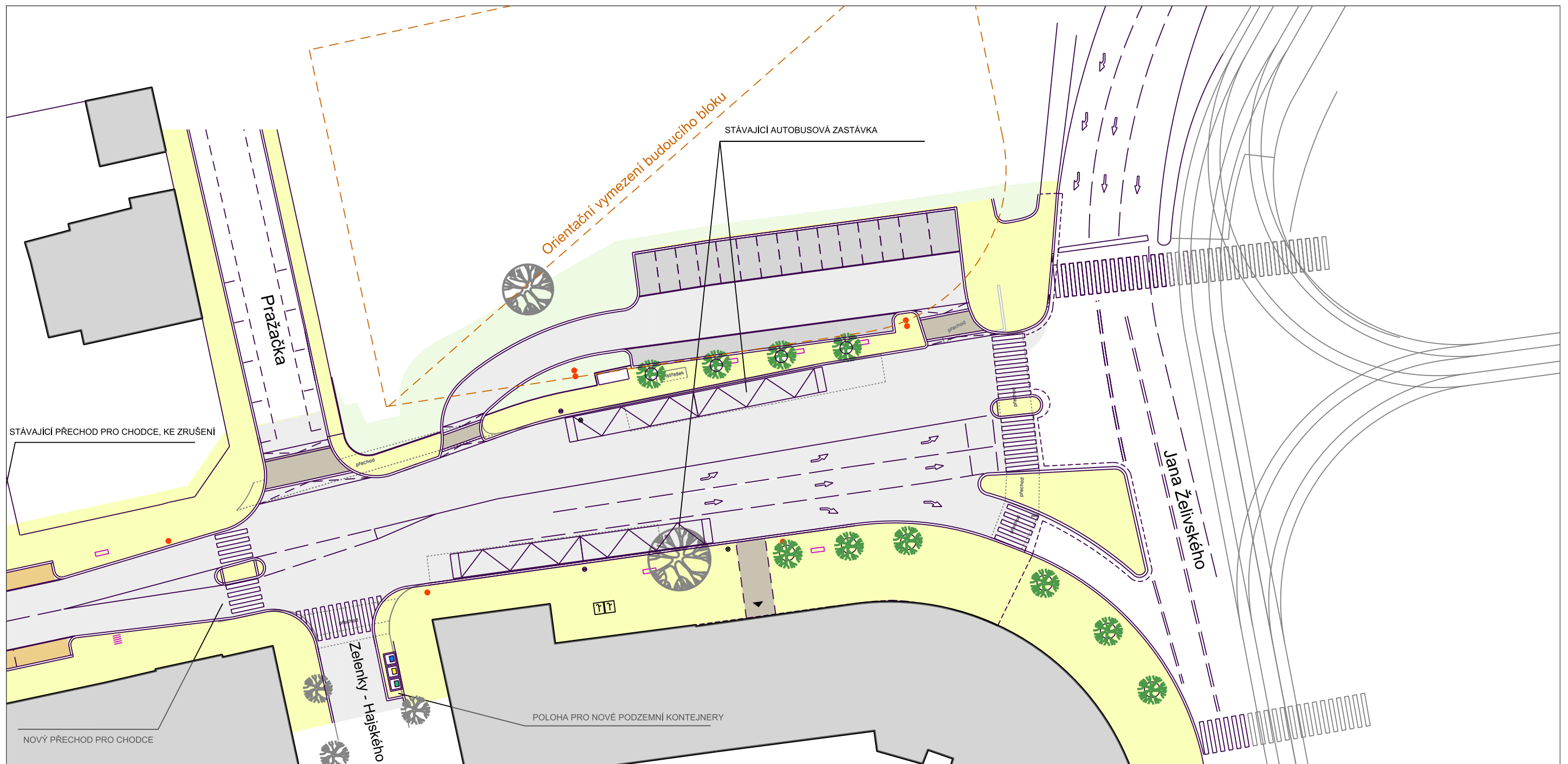
LEGENDA:

-  OBJEKTY
-  SILNICE (asfaltový povrch)
-  CHODNÍK (dlažba kámen - mozaika)
-  POJÍŽDĚNÉ PLOCHY CHODNÍKŮ (dlažba střední velikosti, kámen)
-  PARKOVACÍ MÍSTA (dlažba velká, kámen)
-  PARKOVACÍ MÍSTA (zámková dlažba, beton)
-  PŘÍČNÉ PRAHY - MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ
-  PODZEMNÍ KONTEJNERY NA TRÍDĚNÝ ODPAD
-  NAVAZUJÍCÍ PLOCHY ZPRACOVANÉ SAMOSTATNOU DOKUMENTACÍ










-  STROM - stav / STROM - návrh
-  LAMPA VEŘEJNÉHO OSVĚTELNÍ
-  PŘISVĚTLENÍ PŘECHODŮ PRO CHODCE
-  VJEZDY DO OBJEKTŮ (VNITROBLOKŮ)
-  SMĚR PROUDU JEDNOSMĚRNÉ DOPRAVY
-  PARKOVÁNÍ MOTOCYKLY
-  POLOHA INF. SLOUPKU MHD
-  LAVIČKA 160x50
-  KRUHOVÁ LAVIČKA
-  CYKLOSTOJAN
-  TELEFONNÍ BUDKA
-  REKLAMNÍ VITRÍNA













0 10 20





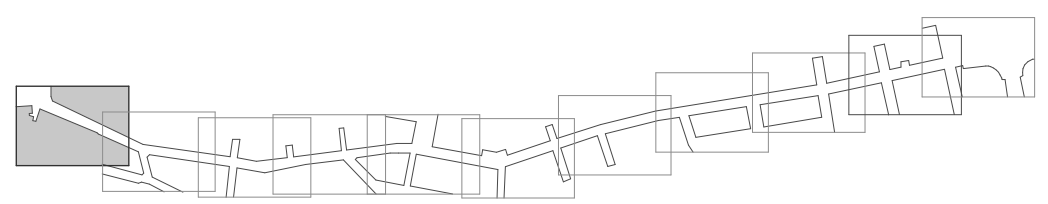
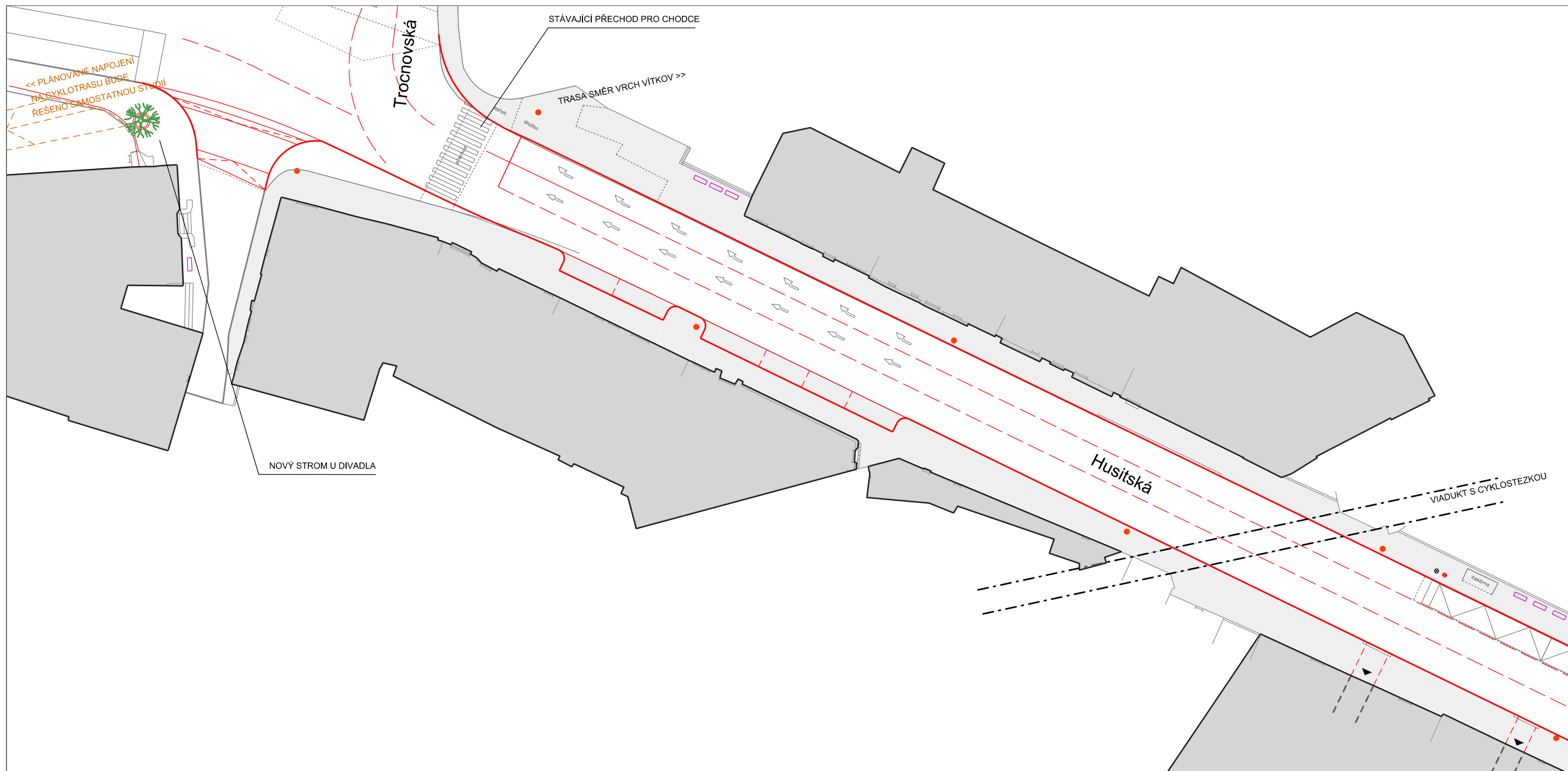
LEGENDA:

-  OBJEKTY
-  SILNICE (asfaltový povrch)
-  CHODNÍK (dlažba kámen - mozaika)
-  POJÍŽDĚNÉ PLOCHY CHODNÍKŮ (dlažba střední velikosti, kámen)
-  PARKOVACÍ MÍSTA (dlažba velká, kámen)
-  PARKOVACÍ MÍSTA (zámková dlažba, beton)
-  PŘÍČNÉ PRAHY - MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ
-  PODZEMNÍ KONTEJNERY NA TRÍDĚNÝ ODPAD
-  NAVAZUJÍCÍ PLOCHY ZPRACOVANÉ SAMOSTATNOU DOKUMENTACÍ

-  STROM - stav / STROM - návrh
-  LAMPA VEŘEJNÉHO OSVĚTELNÍ
-  PŘISVĚTLENÍ PŘECHODŮ PRO CHODCE
-  VJEZDY DO OBJEKTŮ (VNITROBLOKŮ)
-  SMĚR PROUDU JEDNOSMĚRNÉ DOPRAVY
-  PARKOVÁNÍ MOTOCYKLY
-  POLOHA INF. SLOUPKU MHD
-  LAVIČKA 160x50
-  KRUHOVÁ LAVIČKA
-  CYKLOSTOJAN
-  TELEFONNÍ BUDKA
-  REKLAMNÍ VITRÍNA

0 10 20

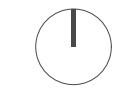
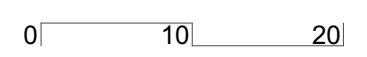


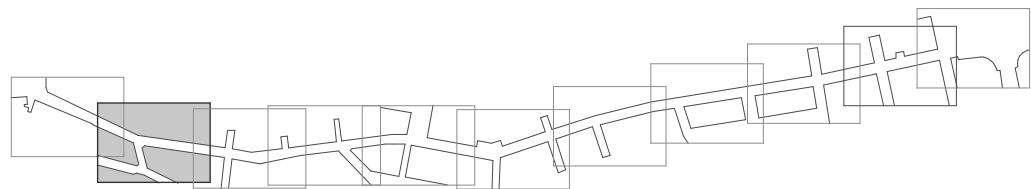
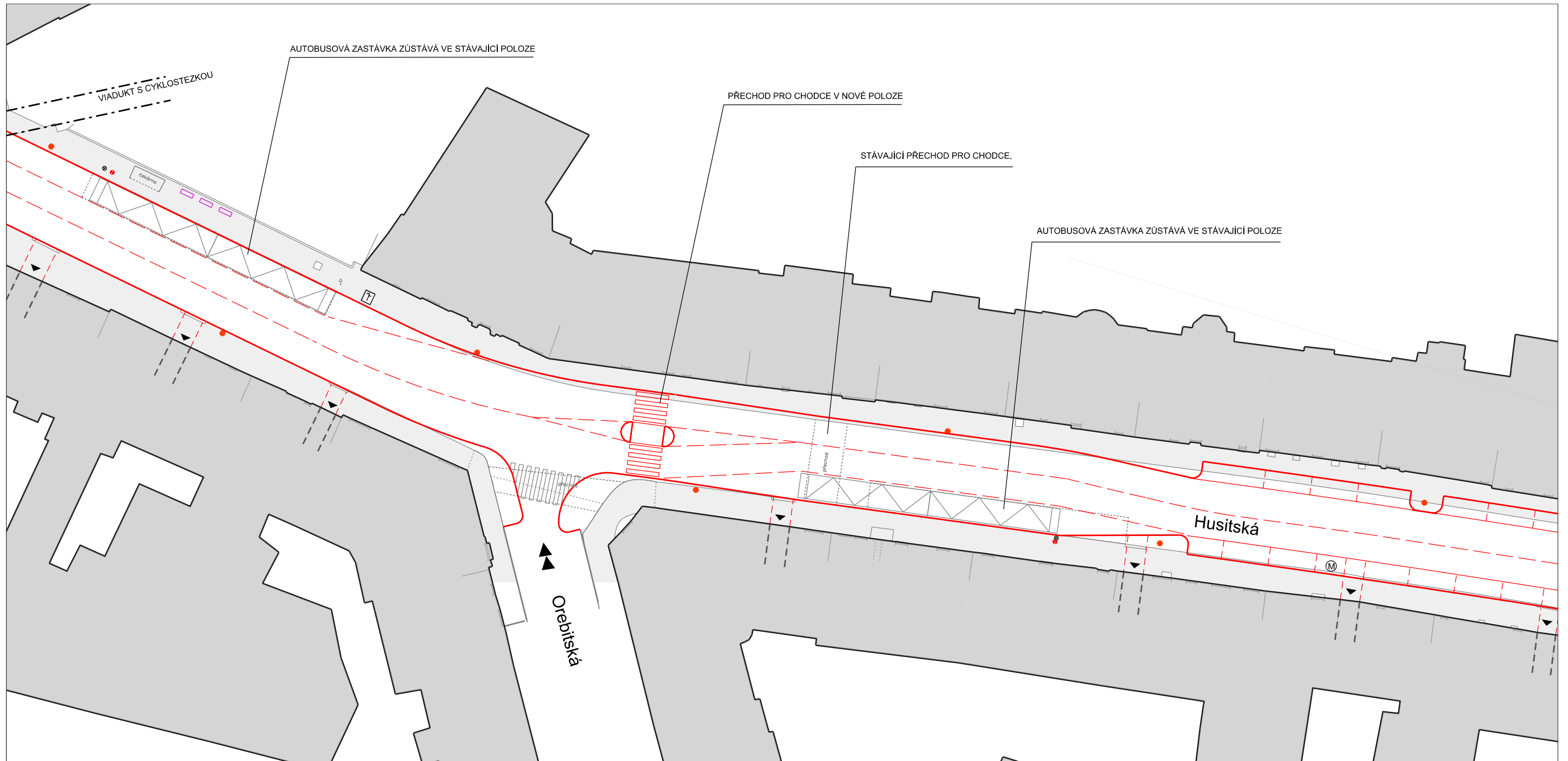


LEGENDA:

- OBJEKTY
- PLOCHY STÁVAJÍCÍCH CHODNÍKŮ
- HRANY MATERIÁLŮ
- HRANY STÁVAJÍCÍCH PLOCH
- PLOCHY ŘEŠENÉ SAMOSTATNOU DOKUMENTACÍ
- HRANY - OBRUBY KOMUNIKACÍ
- HRANY MATERIÁLŮ NEBO ZNAČENÍ
- VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- VODOROVNÉ ZNAČENÍ - HRANICE PROUDŮ DOPRAVY

- STROM - stav / STROM - návrh
- LAMPA VEŘEJNÉHO OSVĚTELNÍ
- PŘISVĚTLENÍ PŘECHODŮ PRO CHODCE
- VJEZDY DO OBJEKTŮ (VNITROBLOKŮ)
- SMĚR PROUDU JEDNOSMĚRNÉ DOPRAVY
- PARKOVÁNÍ MOTOCYKLY
- POLOHA INF. SLOUPKU MHD
- LAVIČKA 160x50
- KRUHOVÁ LAVIČKA
- CYKLOSTOJAN
- TELEFONNÍ BUDKA
- REKLAMNÍ VITRÍNA





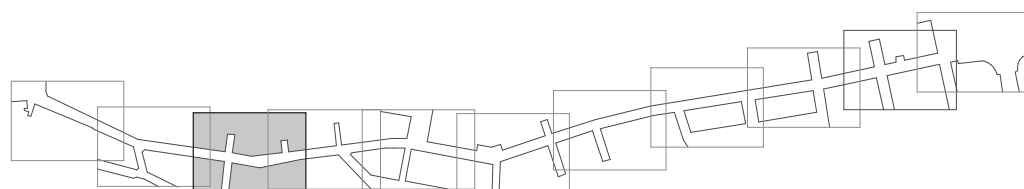
LEGENDA:

- OBJEKTY
- PLOCHY STÁVAJÍCÍCH CHODNÍKŮ
- HRANY MATERIÁLŮ
- HRANY STÁVAJÍCÍCH PLOCH
- PLOCHY ŘEŠENÉ SAMOSTATNOU DOKUMENTACÍ
- HRANY - OBRUBY KOMUNIKACÍ
- HRANY MATERIÁLŮ NEBO ZNAČENÍ
- VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- VODOROVNÉ ZNAČENÍ - HRANICE PROUDŮ DOPRAVY

- STROM - stav / STROM - návrh
- LAMPA VEŘEJNÉHO OSVĚTLNÍ
- PŘISVĚTLENÍ PŘECHODŮ PRO CHODCE
- VJEZDY DO OBJEKTŮ (VNITROBLOKŮ)
- SMĚR PROUDU JEDNOSMĚRNÉ DOPRAVY
- PARKOVÁNÍ MOTOCYKLY
- POLOHA INF. SLOUPKU MHD
- LAVIČKA 160x50
- KRUHOVÁ LAVIČKA
- CYKLOSTOJAN
- TELEFONNÍ BUDKA
- REKLAMNÍ VITRÍNA

0 | 10 | 20

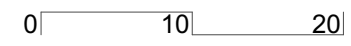


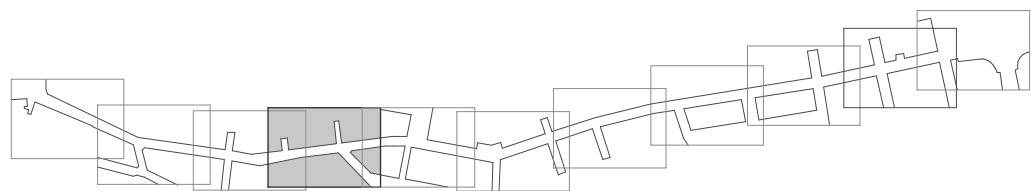
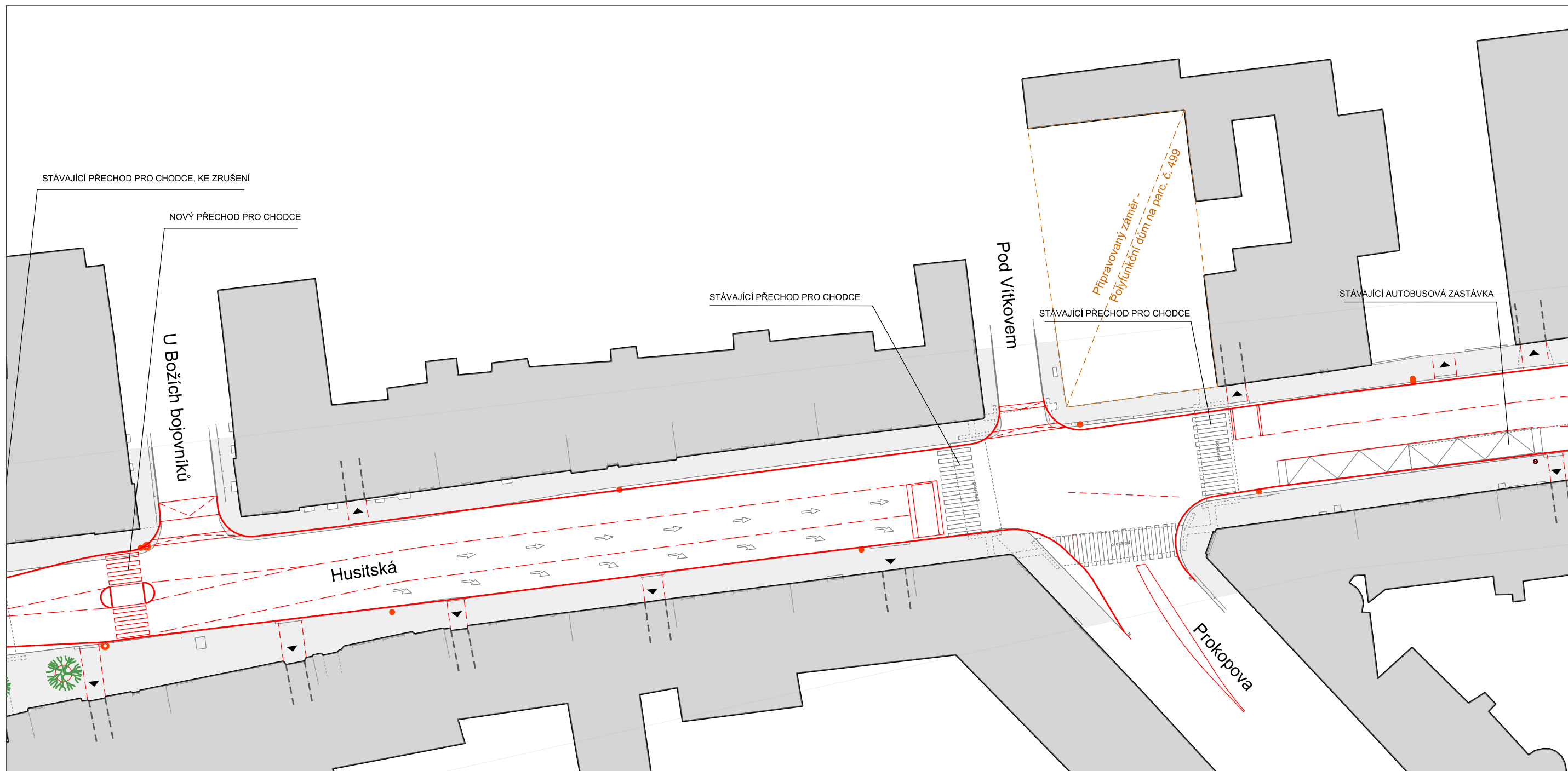


LEGENDA:

- OBJEKTY
- PLOCHY STÁVAJÍCÍCH CHODNÍKŮ
- HRANY MATERIÁLŮ
- HRANY STÁVAJÍCÍCH PLOCH
- PLOCHY ŘEŠENÉ SAMOSTATNOU DOKUMENTACÍ
- HRANY - OBRUBY KOMUNIKACÍ
- HRANY MATERIÁLŮ NEBO ZNAČENÍ
- VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- VODOROVNÉ ZNAČENÍ - HRANICE PROUDŮ DOPRAVY

- STROM - stav / STROM - návrh
- LAMPA VEŘEJNÉHO OSVĚTLNÍ
- PŘISVĚTLENÍ PŘECHODŮ PRO CHODCE
- VJEZDY DO OBJEKTŮ (VNITROBLOKŮ)
- SMĚR PROUDU JEDNOSMĚRNÉ DOPRAVY
- PARKOVÁNÍ MOTOCYKLY
- POLOHA INF. SLOUPKU MHD
- LAVIČKA 160x50
- KRUHOVÁ LAVIČKA
- CYKLOSTOJAN
- TELEFONNÍ BUDKA
- REKLAMNÍ VITRÍNA





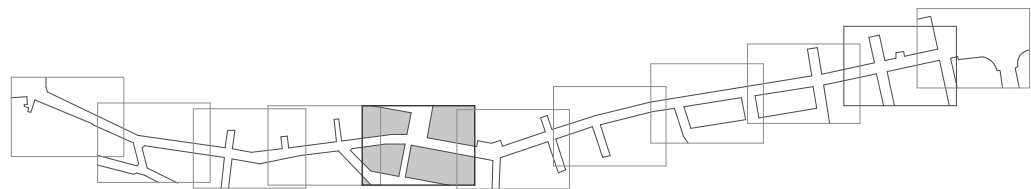
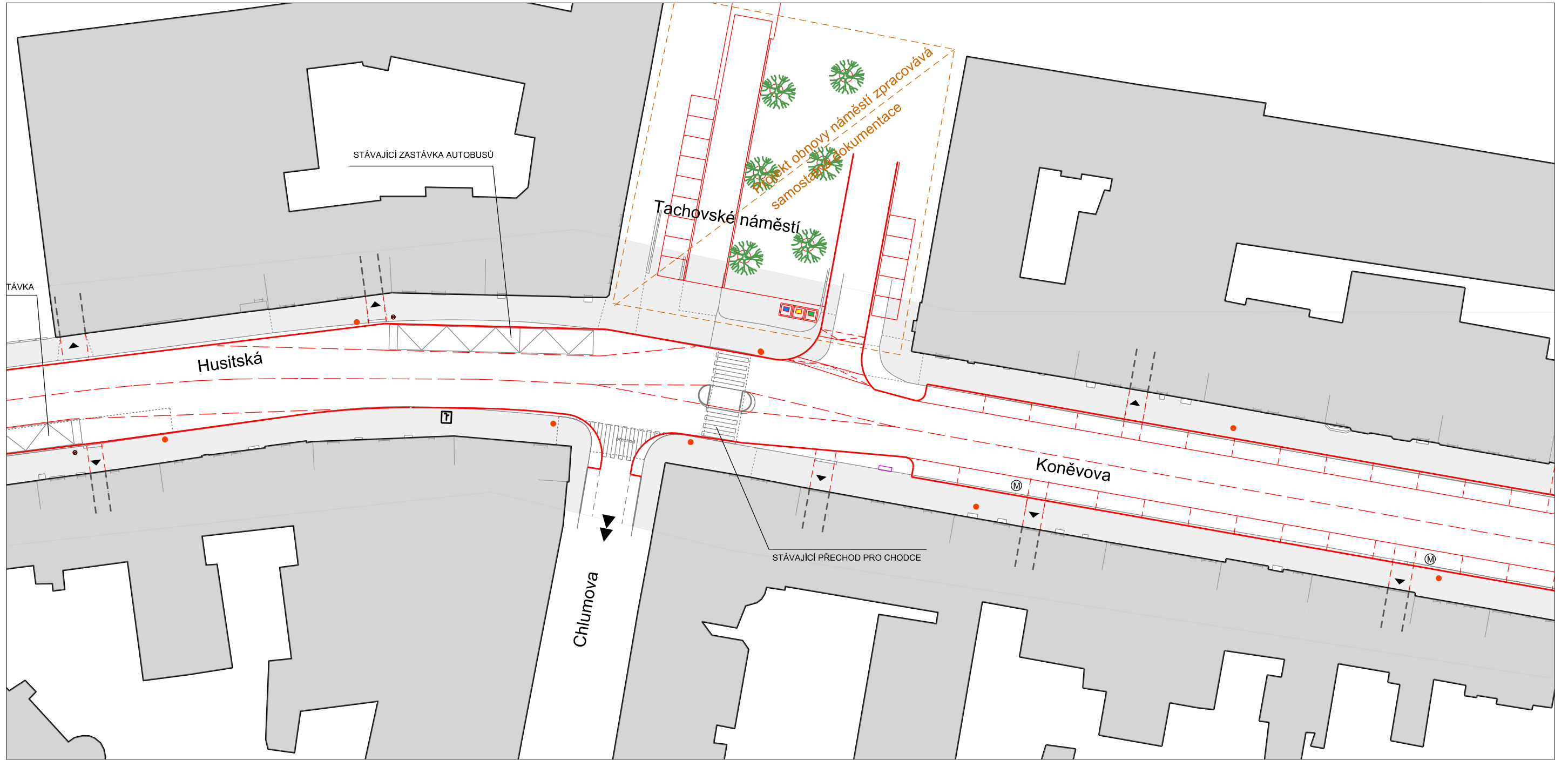
LEGENDA:

- OBJEKTY
- PLOCHY STÁVAJÍCÍCH CHODNÍKŮ
- HRANY MATERIÁLŮ
- HRANY STÁVAJÍCÍCH PLOCH
- PLOCHY ŘEŠENÉ SAMOSTATNOU DOKUMENTACÍ
- HRANY - OBRUBY KOMUNIKACÍ
- HRANY MATERIÁLŮ NEBO ZNAČENÍ
- VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- VODOROVNÉ ZNAČENÍ - HRANICE PROUDŮ DOPRAVY

- STROM - stav / STROM - návrh
- LAMPA VEŘEJNÉHO OSVĚTLNÍ
- PŘISVĚTLENÍ PŘECHODŮ PRO CHODCE
- VJEZDY DO OBJEKTŮ (VNITROBLOKŮ)
- SMĚR PROUDU JEDNOSMĚRNÉ DOPRAVY
- PARKOVÁNÍ MOTOCYKLY
- POLOHA INF. SLOUPKU MHD
- LAVIČKA 160x50
- KRUHOVÁ LAVIČKA
- CYKLOSTOJAN
- TELEFONNÍ BUDKA
- REKLAMNÍ VITRÍNA

0 10 20

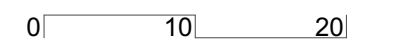


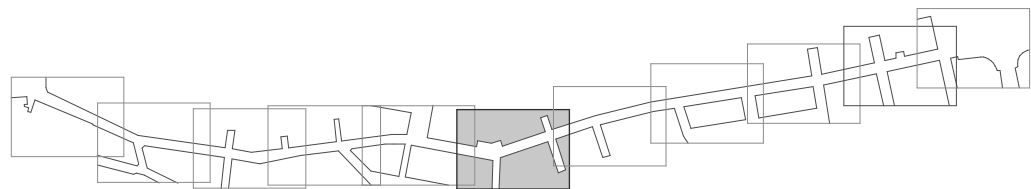
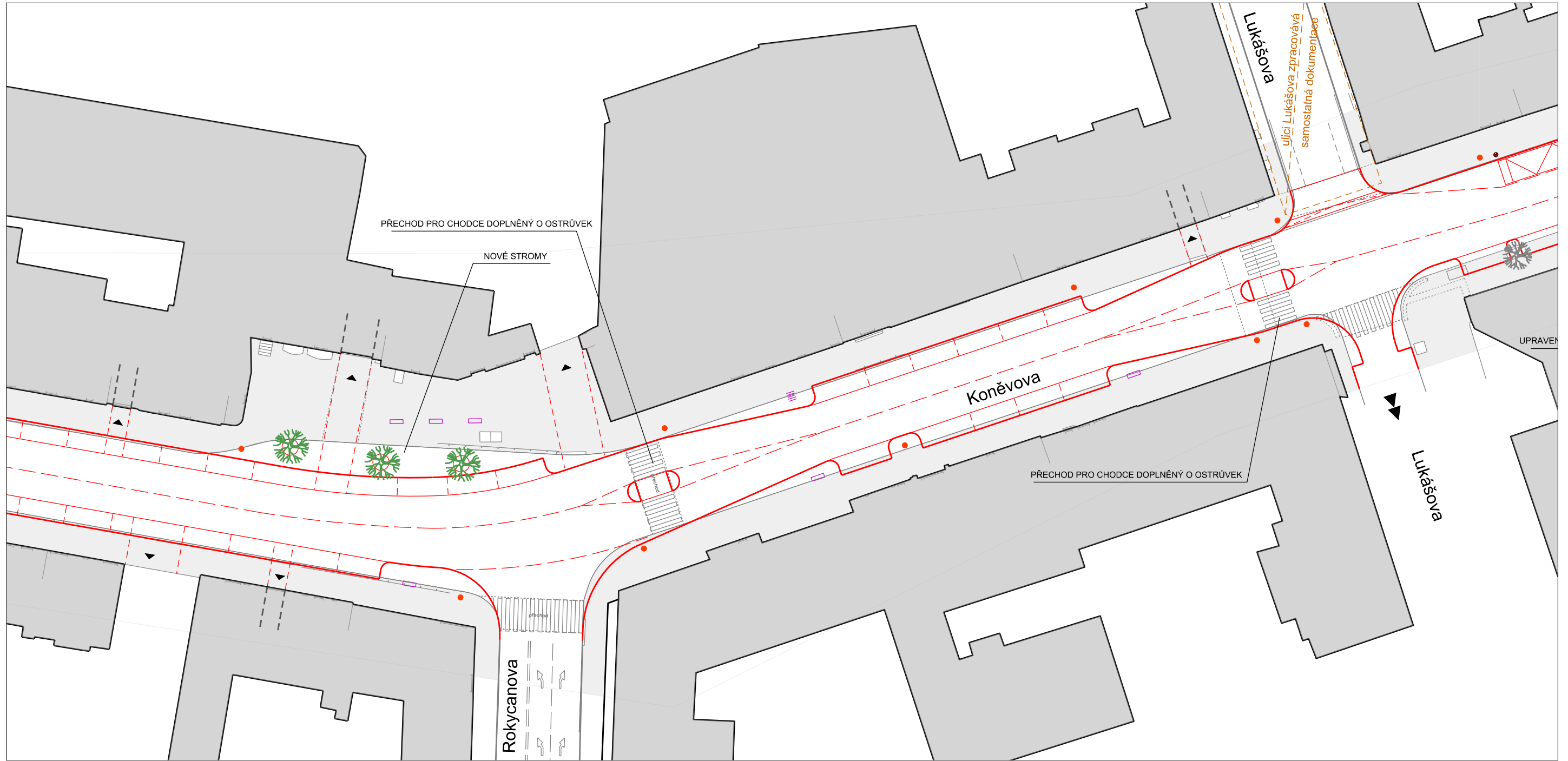


LEGENDA:

- OBJEKTY
- PLOCHY STÁVAJÍCÍCH CHODNÍKŮ
- HRANY MATERIÁLŮ
- HRANY STÁVAJÍCÍCH PLOCH
- PLOCHY ŘEŠENÉ SAMOSTATNOU DOKUMENTACÍ
- HRANY - OBRUBY KOMUNIKACÍ
- HRANY MATERIÁLŮ NEBO ZNAČENÍ
- VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- VODOROVNÉ ZNAČENÍ - HRANICE PROUDŮ DOPRAVY

- STROM - stav / STROM - návrh
- LAMPA VEŘEJNÉHO OSVĚTLNÍ
- PŘISVĚTLENÍ PŘECHODŮ PRO CHODCE
- VJEZDY DO OBJEKTŮ (VNITROBLOKŮ)
- SMĚR PROUDU JEDNOSMĚRNÉ DOPRAVY
- PARKOVÁNÍ MOTOCYKLY
- POLOHA INF. SLOUPKU MHD
- LAVIČKA 160x50
- KRUHOVÁ LAVIČKA
- CYKLOSTOJAN
- TELEFONNÍ BUDKA
- REKLAMNÍ VITRÍNA





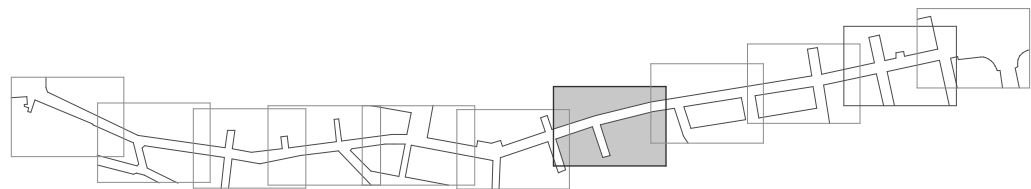
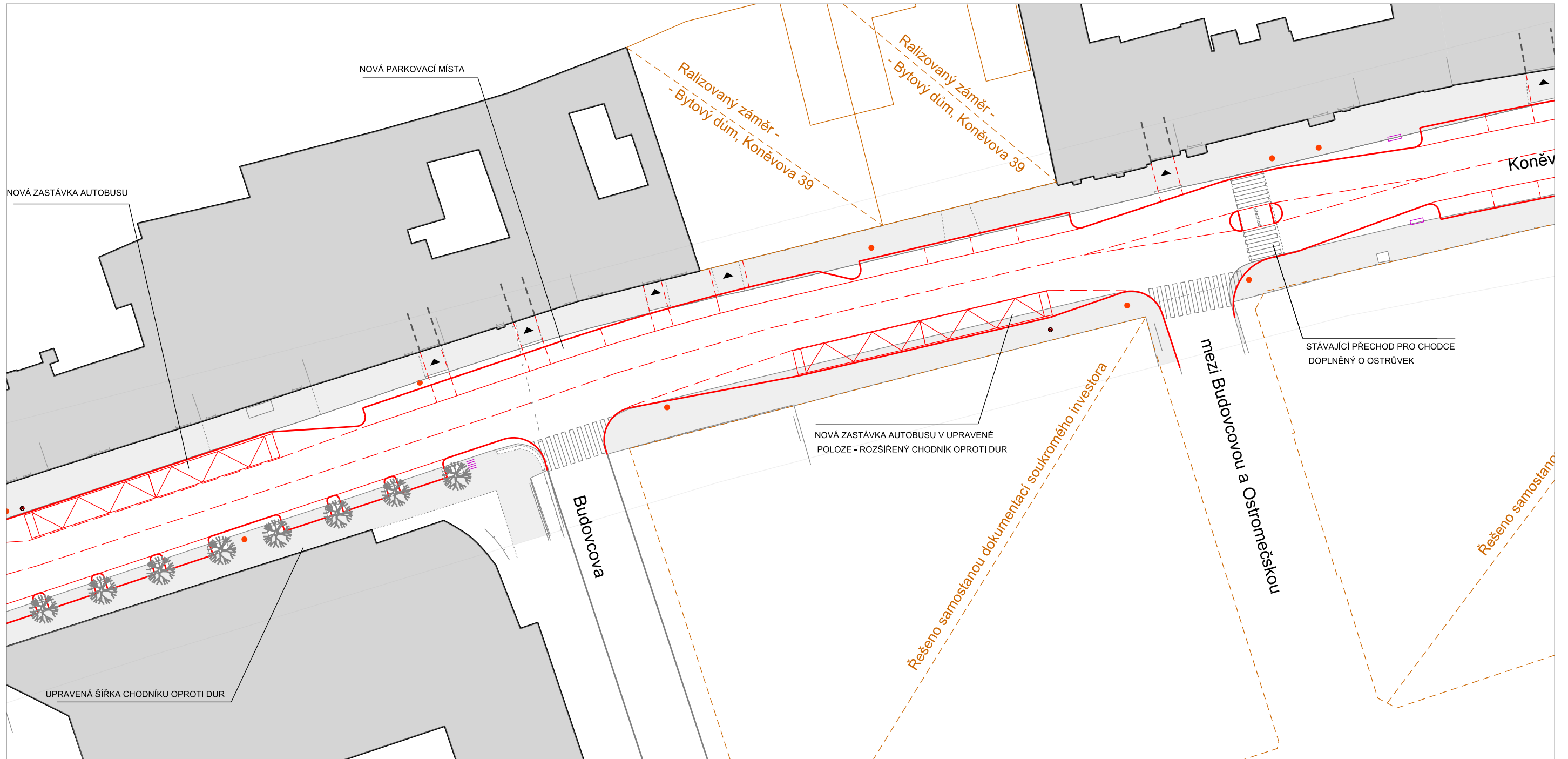
LEGENDA:

- OBJEKTY
- PLOCHY STÁVAJÍCÍCH CHODNÍKŮ
- HRANY MATERIÁLŮ
- HRANY STÁVAJÍCÍCH PLOCH
- PLOCHY ŘEŠENÉ SAMOSTATNOU DOKUMENTACÍ
- HRANY - OBRUBY KOMUNIKACÍ
- HRANY MATERIÁLŮ NEBO ZNAČENÍ
- VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- VODOROVNÉ ZNAČENÍ - HRANICE PROUDŮ DOPRAVY

- STROM - stav / STROM - návrh
- LAMPA VEŘEJNÉHO OSVĚTLNÍ
- PŘISVĚTLENÍ PŘECHODŮ PRO CHODCE
- VJEZDY DO OBJEKTŮ (VNITROBLOKŮ)
- SMĚR PROUDU JEDNOSMĚRNÉ DOPRAVY
- PARKOVÁNÍ MOTOCYKLY
- POLOHA INF. SLOUPKU MHD
- LAVIČKA 160x50
- KRUHOVÁ LAVIČKA
- CYKLOSTOJAN
- TELEFONNÍ BUDKA
- REKLAMNÍ VITRÍNA

0 10 20





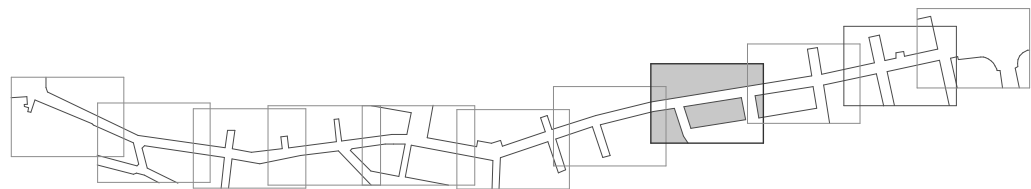
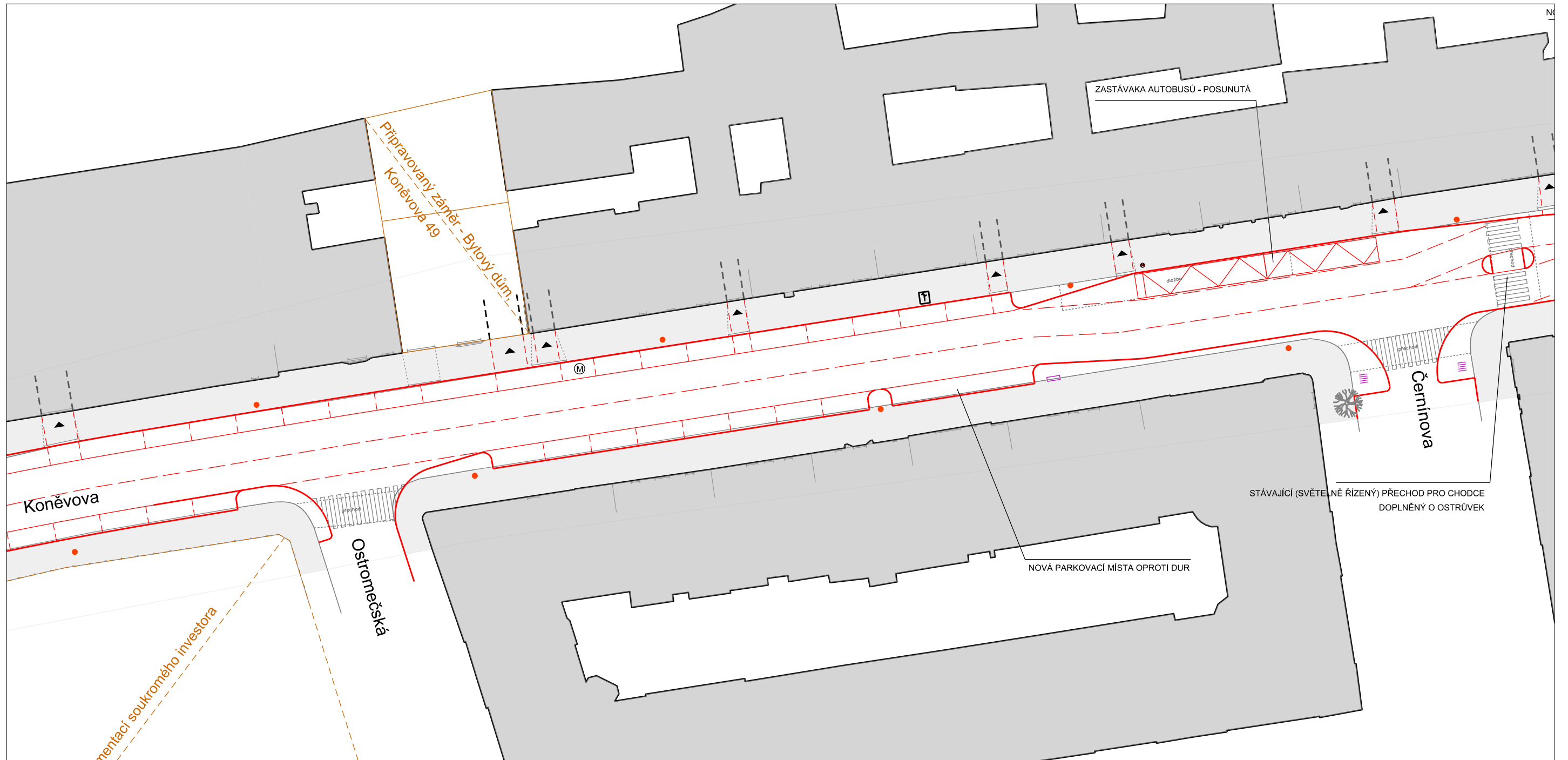
LEGENDA:

- OBJEKTY
- PLOCHY STÁVAJÍCÍCH CHODNÍKŮ
- HRANY MATERIÁLŮ
- HRANY STÁVAJÍCÍCH PLOCH
- PLOCHY ŘEŠENÉ SAMOSTATNOU DOKUMENTACÍ
- HRANY - OBRUBY KOMUNIKACÍ
- HRANY MATERIÁLŮ NEBO ZNAČENÍ
- VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- VODOROVNÉ ZNAČENÍ - HRANICE PROUDŮ DOPRAVY

- STROM - stav / STROM - návrh
- LAMPA VEŘEJNÉHO OSVĚTLNÍ
- PŘISVĚTLENÍ PŘECHODŮ PRO CHODCE
- VJEZDY DO OBJEKTŮ (VNITROBLOKŮ)
- SMĚR PROUDU JEDNOSMĚRNÉ DOPRAVY
- PARKOVÁNÍ MOTOCYKLY
- POLOHA INF. SLOUPKU MHD
- LAVIČKA 160x50
- KRUHOVÁ LAVIČKA
- CYKLOSTOJAN
- TELEFONNÍ BUDKA
- REKLAMNÍ VITRINA

0 10 20





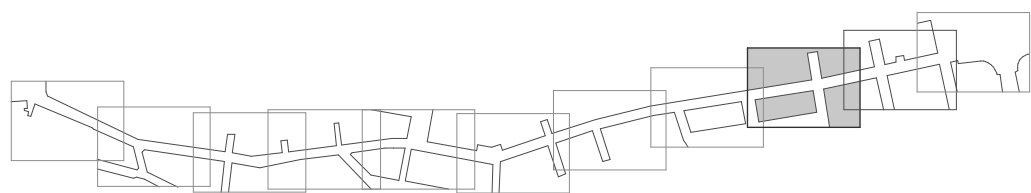
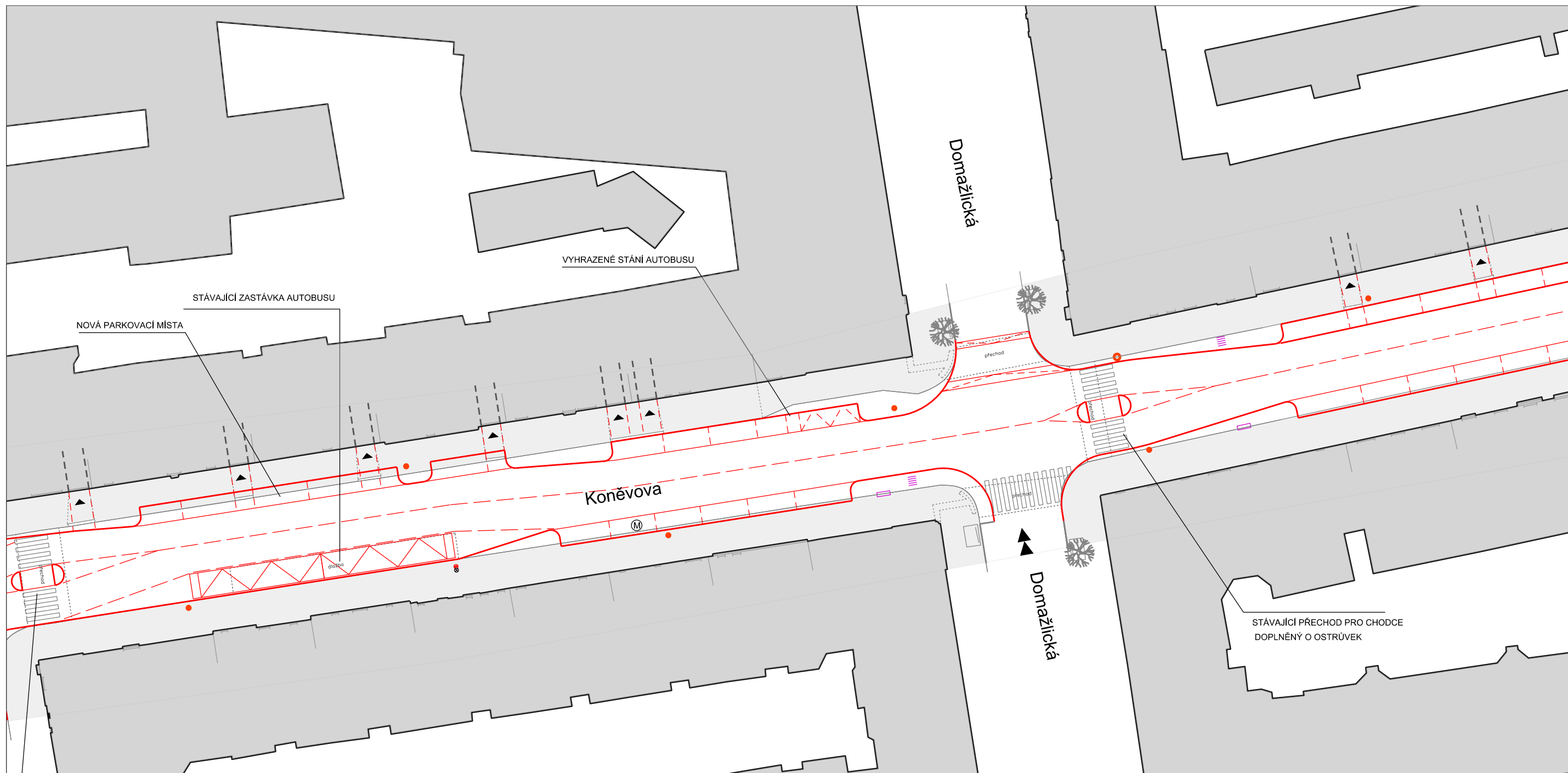
LEGENDA:

	OBJEKTY
	PLOCHY STÁVAJÍCÍCH CHODNÍKŮ
	HRANY MATERIÁLŮ
	HRANY STÁVAJÍCÍCH PLOCH
	PLOCHY ŘEŠENÉ SAMOSTATNOU DOKUMENTACÍ
	HRANY - OBRUBY KOMUNIKACÍ
	HRANY MATERIÁLŮ NEBO ZNAČENÍ
	VODOROVNÉ ZNAČENÍ
	VODOROVNÉ ZNAČENÍ - HRANICE PROUDŮ DOPRAVY

	STROM - stav / STROM - návrh
	LAMPA VEŘEJNÉHO OSVĚTLNÍ
	PŘISVĚTLENÍ PŘECHODŮ PRO CHODCE
	VJEZDY DO OBJEKTŮ (VNITROBLOKŮ)
	SMĚR PROUDU JEDNOSMĚRNÉ DOPRAVY
	PARKOVÁNÍ MOTOCYKLY
	POLOHA INF. SLOUPKU MHD
	LAVIČKA 160x50
	KRUHOVÁ LAVIČKA
	CYKLOSTOJAN
	TELEFONNÍ BUDKA
	REKLAMNÍ VITRÍNA

0 10 20

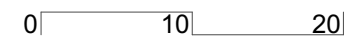


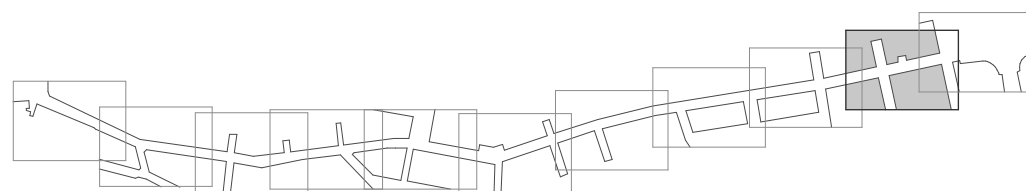
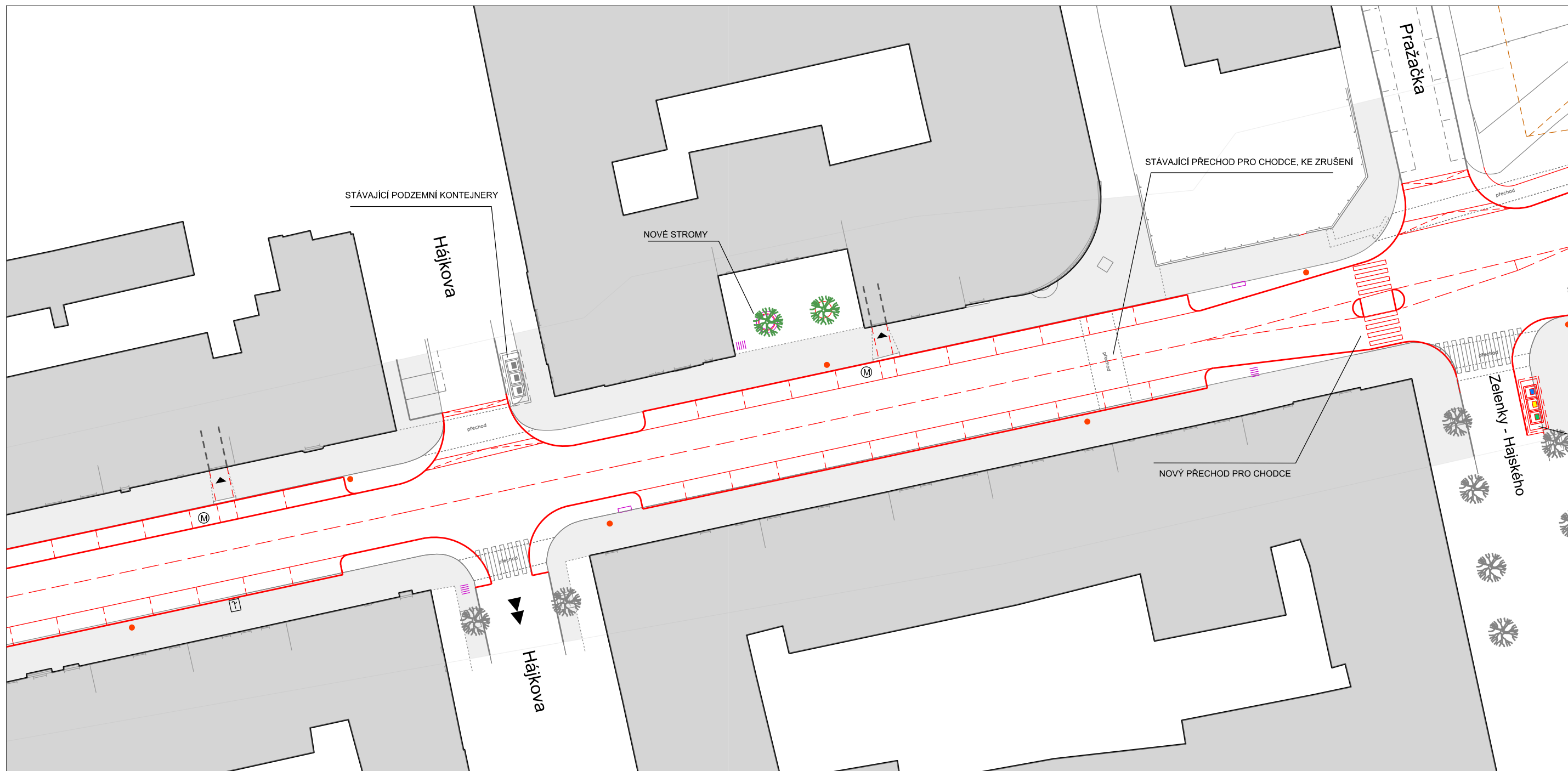


LEGENDA:

- OBJEKTY
- PLOCHY STÁVAJÍCÍCH CHODNÍKŮ
- HRANY MATERIÁLŮ
- HRANY STÁVAJÍCÍCH PLOCH
- PLOCHY ŘEŠENÉ SAMOSTATNOU DOKUMENTACÍ
- HRANY - OBRUBY KOMUNIKACÍ
- HRANY MATERIÁLŮ NEBO ZNAČENÍ
- VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- VODOROVNÉ ZNAČENÍ - HRANICE PROUDŮ DOPRAVY

- STROM - stav / STROM - návrh
- LAMPA VEŘEJNÉHO OSVĚTLNÍ
- PŘISVĚTLENÍ PŘECHODŮ PRO CHODCE
- VJEZDY DO OBJEKTŮ (VNITROBLOKŮ)
- SMĚR PROUDU JEDNOSMĚRNÉ DOPRAVY
- PARKOVÁNÍ MOTOCYKLY
- POLOHA INF. SLOUPKU MHD
- LAVIČKA 160x50
- KRUHOVÁ LAVIČKA
- CYKLOSTOJAN
- TELEFONNÍ BUDKA
- REKLAMNÍ VITRÍNA





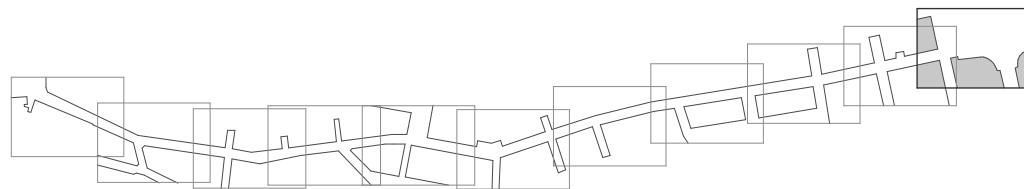
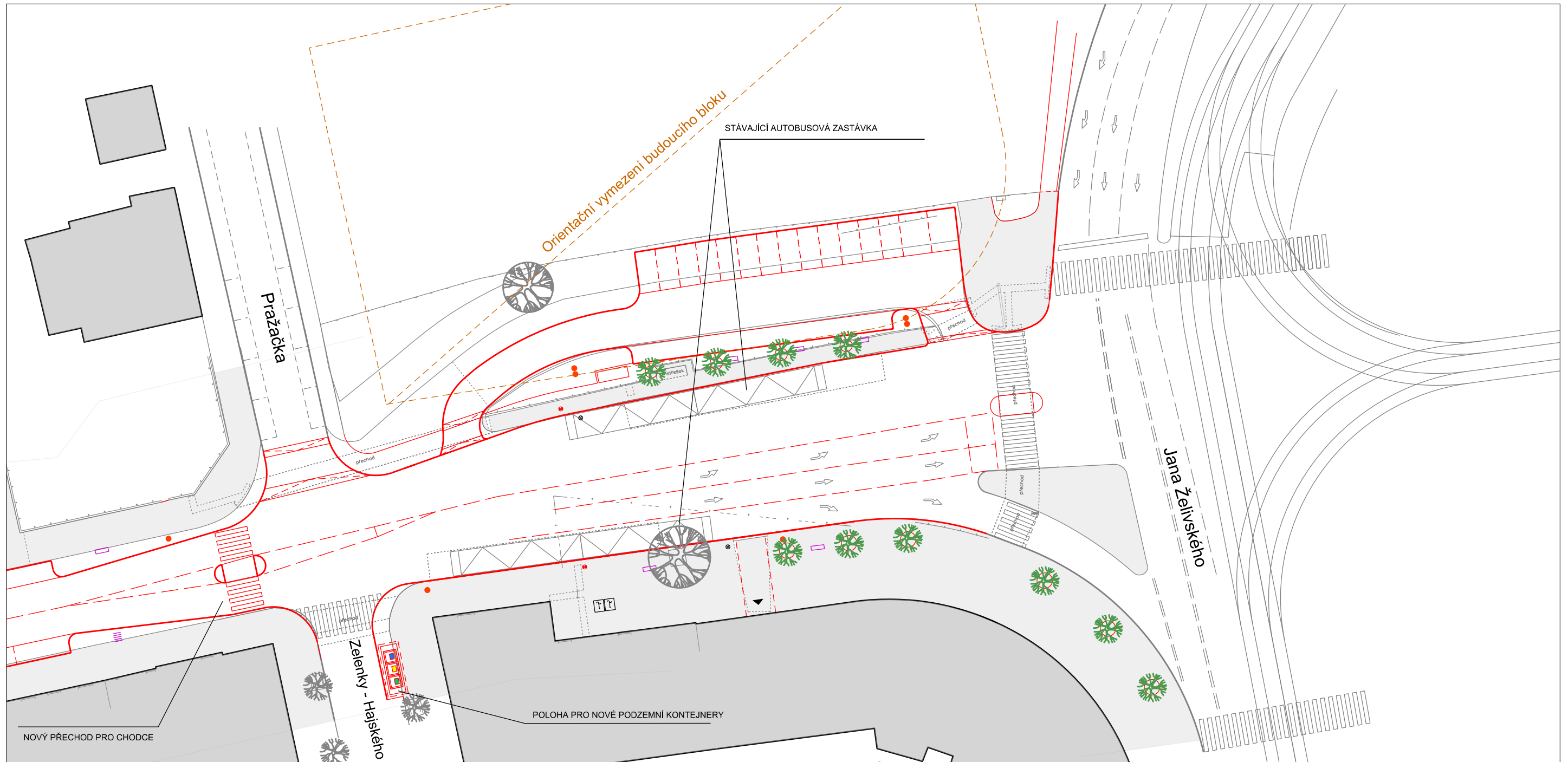
LEGENDA:

- OBJEKTY
- PLOCHY STÁVAJÍCÍCH CHODNÍKŮ
- HRANY MATERIÁLŮ
- HRANY STÁVAJÍCÍCH PLOCH
- PLOCHY ŘEŠENÉ SAMOSTATNOU DOKUMENTACÍ
- HRANY - OBRUBY KOMUNIKACÍ
- HRANY MATERIÁLŮ NEBO ZNAČENÍ
- VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- VODOROVNÉ ZNAČENÍ - HRANICE PROUDŮ DOPRAVY

- STROM - stav / STROM - návrh
- LAMPA VEŘEJNÉHO OSVĚTLNÍ
- PŘISVĚTLENÍ PŘECHODŮ PRO CHODCE
- VJEZDY DO OBJEKTŮ (VNITROBLOKŮ)
- SMĚR PROUDU JEDNOSMĚRNÉ DOPRAVY
- PARKOVÁNÍ MOTOCYKLY
- POLOHA INF. SLOUPKU MHD
- LAVIČKA 160x50
- KRUHOVÁ LAVIČKA
- CYKLOSTOJAN
- TELEFONNÍ BUDKA
- REKLAMNÍ VITRÍNA

0 | 10 | 20





LEGENDA:

- OBJEKTY
- PLOCHY STÁVAJÍCÍCH CHODNÍKŮ
- HRANY MATERIÁLŮ
- HRANY STÁVAJÍCÍCH PLOCH
- PLOCHY ŘEŠENÉ SAMOSTATNOU DOKUMENTACÍ
- HRANY - OBRUBY KOMUNIKACÍ
- HRANY MATERIÁLŮ NEBO ZNAČENÍ
- VODOROVNÉ ZNAČENÍ
- VODOROVNÉ ZNAČENÍ - HRANICE PROUDŮ DOPRAVY

- STROM - stav / STROM - návrh
- LAMPA VEŘEJNÉHO OSVĚTELNÍ
- PŘISVĚTLENÍ PŘECHODŮ PRO CHODCE
- VJEZDY DO OBJEKTŮ (VNITROBLOKŮ)
- SMĚR PROUDU JEDNOSMĚRNÉ DOPRAVY
- PARKOVÁNÍ MOTOCYKLY
- POLOHA INF. SLOUPKU MHD
- LAVIČKA 160x50
- KRUHOVÁ LAVIČKA
- CYKLOSTOJAN
- TELEFONNÍ BUDKA
- REKLAMNÍ VITRÍNA

0 10 20





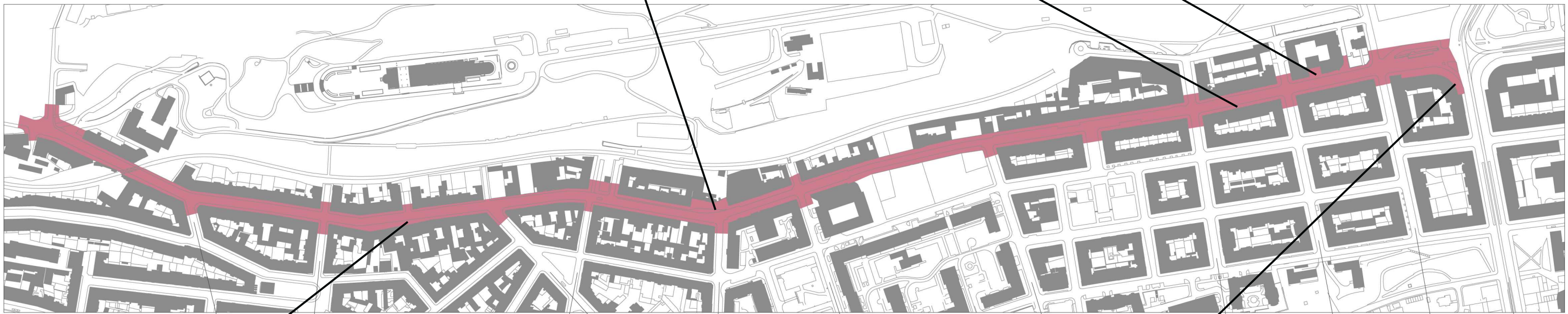
Křižovatka Rokycanova



Typický úsek parteru



Koněvova 95



Husitská čp. 60 – 70



Křižovatka Ohrada



Husitská čp. 60 – 70

Rozšířený úsek chodníku ve spodní části řešeného území – jedno z míst vhodných pro umístění stromových výsadeb a pro vytvoření většího prostoru pro chodce. Dnes se zde parkuje na chodníku, protože vozovka zabírá zbytečně velký prostor.

Husitská čp. 60 – 70

V návrhu je šířka vozovky upravena tak, aby automobilové dopravě byl věnován jen nezbytně nutný prostor. Tím zbyde prostor nejen pro plnohodnotné podélné parkování, ale i pro rozšířený chodník. Ten bude vydlážděn vápencovou chodníkovou mozaikou a doplněn trojicí stromů, které místo zvýrazní a zpříjemní.



**Křižovatka ulic Koněvova – Rokycanova
(pohled z ulice Rokycanova)**

Rozšířený prostor s obchody v místě křížení ulic Koněvova a Rokycanova – jeden z výrazných orientačních bodů na řešené trase.

Rozšířený chodník v severní části křižovatky je typickým místem vhodným pro umístění stromových výsadeb a pro vytvoření pohodlného prostoru pro chodce a pro obchody v přiléhajících domech. V současné době je podél severního chodníku umístěna plocha pro parkování automobilů se šikmým stáním.



**Křižovatka ulic Koněvova – Rokycanova
(pohled z ulice Rokycanovy)**

Návrh nahrazuje šikmé parkování podélným, čímž dojde k výraznému rozšíření chodníku a zpřehlednění křižovatky. Vzniklá plocha před obchody bude doplněna trojicí stromů, které prostor zvýrazní a významově odliší od jiných částí ulice. Vznikne zde příjemné místo pro setkávání a pro aktivity přiléhajících obchodů a služeb.



Křižovatka Rokycanova - rozšířený chodník

Rozšířený prostor s obchody v místě křížení ulic Koněvova a Rokycanova – jeden z výrazných orientačních bodů v řešeném území. Typické místo vhodné pro umístění stromových výsadeb a pro vytvoření pohodlného prostoru pro chodce a pro přiléhající obchody. V současné době je chodník zúžen plochou pro parkování automobilů se šikmým stáním.



Křižovatka Rokycanova - rozšířený chodník

Návrh nahrazuje šikmé parkování podélným, čímž dojde k výraznému rozšíření chodníku. Ten bude dlážděn vápencovou chodníkovou mozaikou, vzniklá plocha bude doplněna trojicí stromů, které prostor zvýrazní a významově odliší od jiných částí ulice. Vznikne zde příjemné místo pro setkávání, rozšířený parter budou moci využívat nejen chodci, ale také přiléhající obchody a služby pro svoje aktivity.





Koněvova 95

Rozšířený prostor před domem ustoupeným za uliční čáru sousedních objektů – vhodné místo pro příjemné posezení a pobyt. Navíc toto místo přináší další možnost umístění stromových výsadeb.



Koněvova 95

Plocha bude vydlážděna chodníkovou mozaikou, doplněna dvojicí stromů, lavičkou, případně i stojanem na kola. Jsou navrženy stromy s menší transparentní korunou, které nebudou zastiňovat okna domu. Vznikne zde místo pro krátké posezení, setkání, příležitost pro využití pro malý obchod nebo kavárnu v sousedství.



Křižovatka Ohrada

Vstupní prostor do ulice Koněvova, lemovaný významnými budovami – důležité místo s výrazným architektonickým řešením. Současná podoba parteru nekoresponduje s významem místa a s charakterem přiléhající zástavby. Rozšířené chodníky jsou vhodné pro umístění stromových výsadeb.

Křižovatka Ohrada

Návrh doplňuje širokou plochu chodníku na nároží pravidelným stromořadím, které řešený prostor zvýrazní a zpříjemní pro pobyt chodců. Chodník bude dlážděn vápencovou mozaikou, budou tvarově a barevně sjednoceny technické prvky mobiliáře – nová svítidla veřejného osvětlení, původní zábradlí bude nahrazeno sloupky. Navržené úpravy pozvednou estetickou úroveň prostředí tak, aby odpovídalo jeho skutečnému významu.



Typický úsek parteru

Uliční parter působí z technického i estetického hlediska zanedbaným, degradovaným dojmem, řada prvků má charakter problematických provizorií, která činí uliční prostor nepřehledný a nebezpečný.

Intenzivní doprava spolu s množstvím parkujících automobilů výrazně převažují nad ostatními funkcemi ulice.

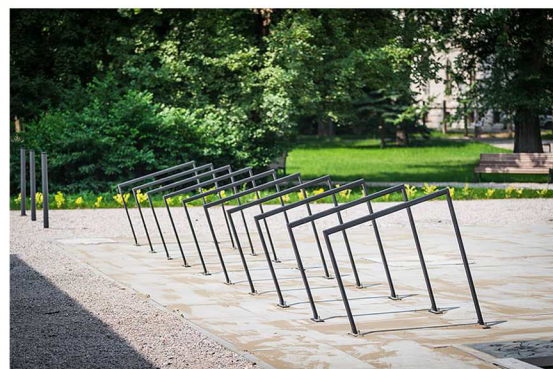
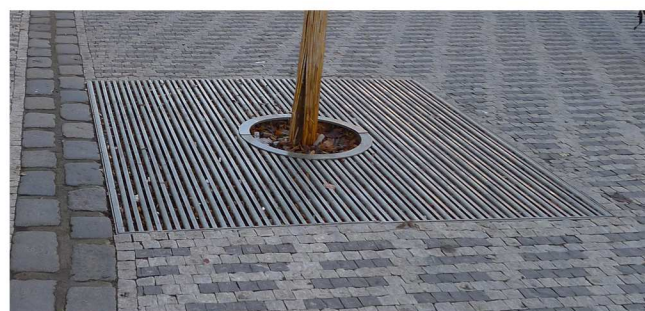
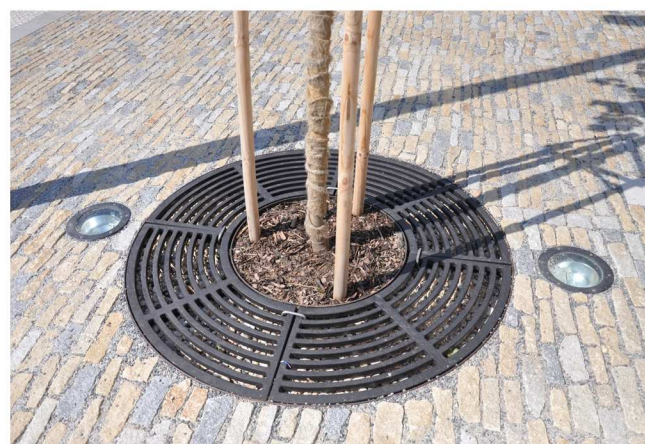
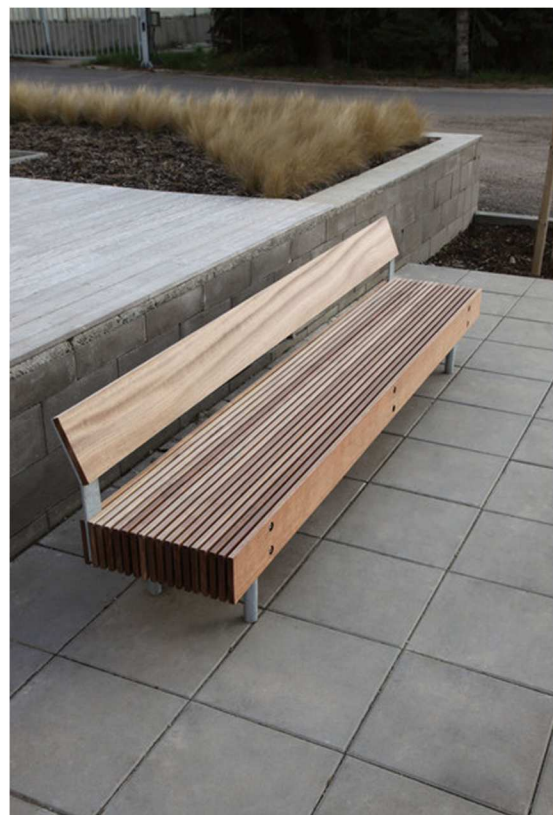
Prostor pro chodce je omezen na pouhé nezbytné místo pro průchod - ulice postrádá vstřícný, přívětivý a bezpečný parter s příležitostmi pro pobývání na ulici spojené s využitím nebo provozováním obchodů a služeb.



Typický úsek parteru

Všechny chodníky v řešeném území budou nově dlážděny vápencovou chodníkovou mozaikou – budou použity klasické vzory a tradiční způsob kladení dlažby. Budou sjednoceny prvky mobiliáře – jsou navrženy nové odpadkové koše, zahrazovací sloupky, svítidla veřejného osvětlení. Cílem návrhu je zvýšení technické a estetické úrovně parteru tak, aby poskytoval příjemné prostředí pro chodce a příležitosti pro obchody a služby.







Sokolovská

Budečská

Sokolovská

Dlažby na chodnících: vápencová mozaika - historické motivy



Moskevská

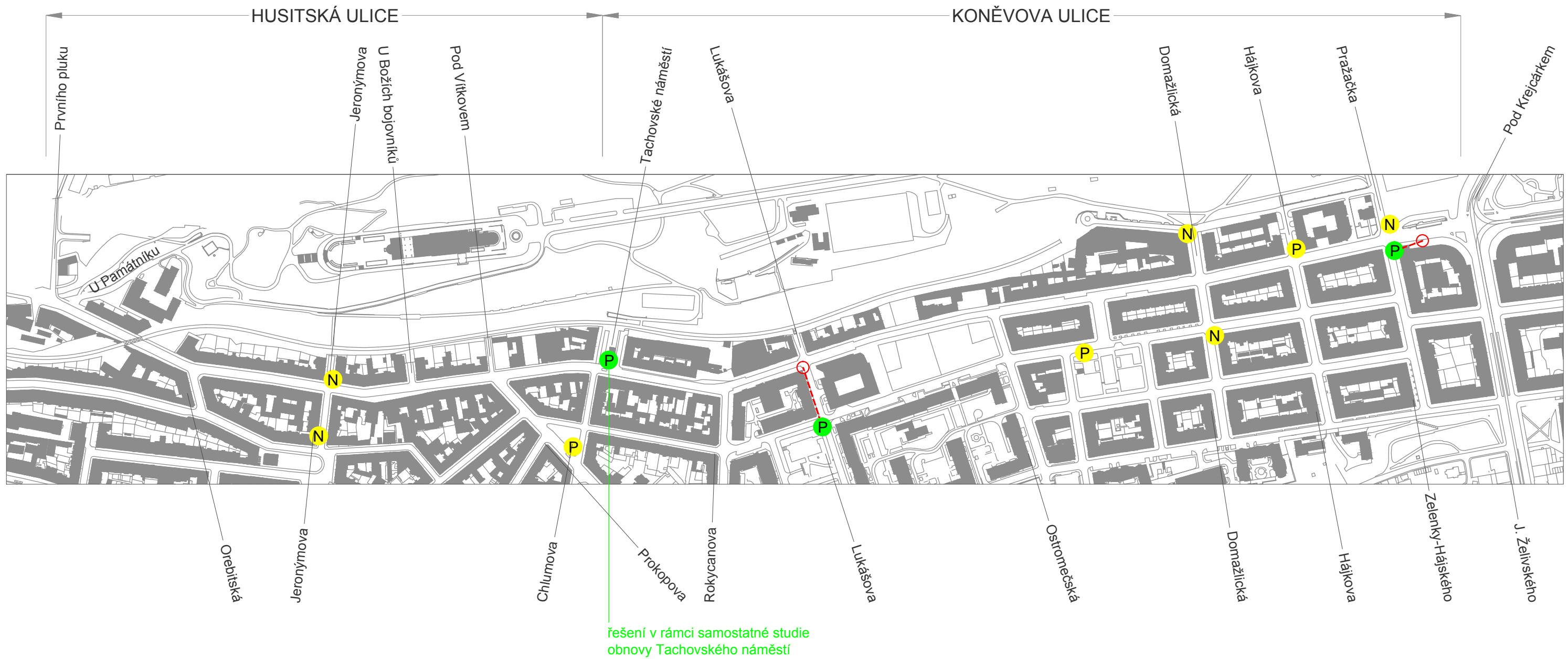
Moskevská

Moskevská

Chodníkový přejezd - rampa. Sloupky místo zábradlí

Detail stání pro auta a tvar obrubníku

Příklad mozaikové dlažby pro nové veřejné prostory



řešení v rámci samostatné studie
obnovy Tachovského náměstí

STANOVIŠTĚ KONTEJNERŮ NA TŘÍDĚNÝ ODPAD

- N** stávající pozice kontejnerů (nadzemní)
- P** stávající pozice kontejnerů (podzemní)
- ⊘** rušená pozice kontejnerů
- Ⓟ** nová pozice kontejnerů (podzemní)





