

Letenský kříž

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

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

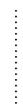
neo VISUAL
Ing. arch. Ondřej Semerák

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	Mobilita	Povrchy	Cyklo doprava	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 patrně 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 kolejkách a za zastávkou mohli odbočovat nanáměstí z prostoru mezi kolejkami.
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 uберou parkovací místa, kterých rozhodně není v okolí dostatek.		x									Finální verze studie ve východní části 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 zvyšuje. 2) Veletržní - Dřezovec trojtrnný (Gleditsia triacanthos 'Skyline'), Dukelských hrdinů - Trnovník 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 Čápal	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 "pobyťová 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 sebemršač. 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 neškodilo. 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 napul 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 vozičkáře. Jsem rezident (Dukelských hrdinů) a mám mezi kamarády vozičkáře. 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 rezidynty (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 rezidynty 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. Nebudte Ovčáčci.		x										Počet parkovacích stání se v řešeném území ve finální verzi návrhu zvyšuje.
Jiří Lžičar	Mám více připomínek: (1) Nekomplikuje 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 pojiždění 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 nástupišť (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 křižovatky 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 námestie 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 svojím smerom (=> oveľa vyšší komfort pre cestovanie MHD s prestupom na Strosse a lepšia dostupnosť Letenského námestia z centra mesta). Táto úprava by vyžadovala dobudovanie nástupištia 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 odjždět do stejného směru několik tramvajů 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 několikrát 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 popojždění 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 všichni!) 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, která v daném kontextu 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 kvitují, 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 rekonstrukcích 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 Čápal	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 "cyklopruhu všude" je pouze důsledek tlaku omezené skupiny agresivních propagátorů cyklo dopravy. Typickým příkladem jsou naprosto nevyužívané cyklopruhu v ulici Vletržní (nad křižovatkou s ulicí Dukelských hrdinů). Podotýkám, že po Praze cestují převážně MHD, případně pěšky, takže můj názor ohledně cyklo dopravy není zaujatý z pohledu řidiče automobilu. Na kole jezdím rád a často, ale jen tak kde jsou pro to vhodné podmínky, rozhodně do Prahy (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 vyklidických 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 uličních 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 vyklíštěných 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 uličních 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 vzniknout 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 lepších, 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 kolejkách 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 nevízít příklad z Německa nebo Dánska kde cyklisty jezdí ve svém pruhu na chodníku ?																				x	Návrh cyklistických opatření nemá negativní dopad na plynulost a bezpečnost 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 zastávky 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 věci 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, která v daném kontextu 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 tramvaj?																				x	Levé odbočení patrně na vizualizaci je určeno 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 cyklisty v místě zastávky jeli po kolejkách a za zastávkou mohli odbočovat nanáměstí z prostoru mezi kolejkami.
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 úroveň vozovky, takže do něj nenajíždí auta, ale zároveň pod úroveň 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 námítky 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 rychlosti 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 nežádoucím 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 Korunovačn). 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 považují 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 stoupačí 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. Provéřit návaznosti cyklistických opatření skrz Letenské náměstí až přes křižovatku s Korunovačn 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 nepřímá 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. zřídít 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 chodnicích a cyklistických pásech, má to následující nežádoucí dopady: a.Hladké cykopásky 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 cyklopásky podél chodníků či tramvajových tratí vedou k tomu, že část cyklistů pojedou 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 vydláždít 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 fázi (v souběhu s levými odbočeními tramvajů z Milady Horákové do Dukelských Hrdinů 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 "photoshop hrátky" např. Veletržní před Bubenskou - odstranění ošklivého sloupu, všude jsou na vizualizaci krásně dlážděné a ČISTÉ chodníky. Přípomínku 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 představit 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 neudrží a ten hrůzný mix cca 5 druhů košů na odpady (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 vídeňského 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																a) Bilance parkovacích stání se ve výsledné studii zvyšuje, částečně i díky optimalizování šířky chodníkových ploch, které jsou ve stávajícím stavu v některých místech nadměrně široké. b) Volba typu chodníkových ploch vychází z faktu, že se dané 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 používají 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 infrastruktury - trakční sloupy, veř. osvětlení, dopr. značení, atd.
David Goliáš	Stálo by zvážení, zda do povrchu chodníků neumístit velkoformátovou dlažbu, např. ve dvou prouzcích, 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 projížděný automobily preferují hladký, neboť jeho projížděním 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 sjízdna i na většině typů jízdních kol.																		x	Volba typu chodníkových ploch vychází z faktu, že se dané 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, nicméně z hlediska orgánů památkové péče toto řešení zatím není přijímáno pozitivně.

Monica Powers	Dobrý den, Stromořadí, tak jak je navrženo 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 lži. Každý den je celá Veletržní zaplněná po celé délce. Co chcete jako zužovat? (kam Vám mohu poslat fotku?) Nežlobte 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															Konkrétní druhová skladba stromořadí byla volena s ohledem Počet parkovacích stání se v řešeném území ve finální verzi návrhu zvyšuje.
Pavel Riegger	Myslím, že by bylo dobře mít stromy na každé straně ulice. Dale cyklostezky by měly být u chodníku na obou stranách. (Příklad z Vidne).									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 obecně proklamace tak není možné aplikovat.
Pavel Riegger	Letenské náměstí by se mohlo rozšířit směrem k Letenskému tunelu. Mohly by se vysazet stromy a udelat prostor na sezení. Stoly s sachovnicí, atd.																	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.
Mírek 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 Nørrebro. 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.																	Předprostor Veletržního paláce bude řešen v rámci záměru rekonstrukce objektu, kterou připravuje Národní galerie.
Jitka Dušková	Rada bych navrhla jednu upravu k návrhu zmen trojúhelníku mezi ulicemi Strojnicka a Veletržní. V úseku mezi ulicemi U Studanky a Umelecka by měl být rozšířen chodník a zasazeny stromy. Myslím si, že v místech mezi stromy by bylo možné začlenit ještě další 4 parkovací místa, kterých je stále nedostatek. Bohužel k tomuto návrhu není možné přiložit přílohu, takže v případě zájmu mohu zaslat i grafické vysvětlení na email. Děkuji																	Výsledný návrh tohoto řešení obsahuje.
Marek Bělor	Přípomínky 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 páteří resp. hlavní cyklotrasou A16 a A310, zajištěna dostatečná míra ochrany cyklistů. Mezi závady z pohledu cykloprojezdu patří především: Snížení komfortu cyklistů ve Veletržní častým využíváním ochranných cyklopruhů tam, kde se "nevejdu" 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 hypotrasy 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																Veletržní: stoupání od Duk. hrdinů ke Strojnické řešeno mimo hlavní dopravní prostor za stromořadím, v klesání pak umožňuje 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 lepších. Cyklistická infrastruktura je tak kvalitní, jako její nejslabší články a budou-li na Veletržní lokální propady její kvality, bude degradována investice do cykloopatření ve zbylých úsecích, protože potenciál cykloprojezdu v oblasti zůstane nenaplněn. Je nutné připomenout, že skladbnost na stoupačím cyklopruhu 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 cyklopatrem 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. Korunovačnickou 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 oblast 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 hypotrasy pro povozy mezi centrem města a stájemí. Koně by pak MHD mohly zdržovat v delším úseku, než dnes. Zvážit možnost přesunutí 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 složitě křižovatce s ul. Veletržní je snížena míra ochrany cyklistů i oproti stávajícímu stavu, a nevhodným poměrům na kříž. s Dukelských hrdinů, jež by spíše potřebovala omezit intenzitu 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																Veletržní: stoupání od Duk. hrdinů ke Strojnické řešeno mimo hlavní dopravní prostor za stromořadím, v klesání pak umožňuje 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 poježdění kolejí nevznese výhrrady.

Hana Mastrini	Rada bych zpomalila dopravu na Veletržní , je možné resit tady také zónu 30 popřípadě rampy? S tím souvisí i přechod u Alberta.. proč tu nejsou světla 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 možné přidat do ulic osazení stromy a vytvořit tak příjemnější prostředí? Také do ulic v okolí? Příklad- Simackova? Podle čeho se vybírají ulice k osazování stromy? A kam se obrátit když stromek je uschly a potřebuje vymenit? Viz Simackova.								x										MČ Praha 7 si nechala vypracovat analýzu možných dosadění stromů v ulicích Prahy 7 s cílem
Hana Mastrini	Semaforey pro chodce na duk.hrdinu u policie a na křižovatce s veletržní(oba směry) svítí velmi krátce			x															Součástí další projektové přípravy bude snaha o úpravu délky signálů ve prospěch chodců na všech světelně řízených křižovatkách.

