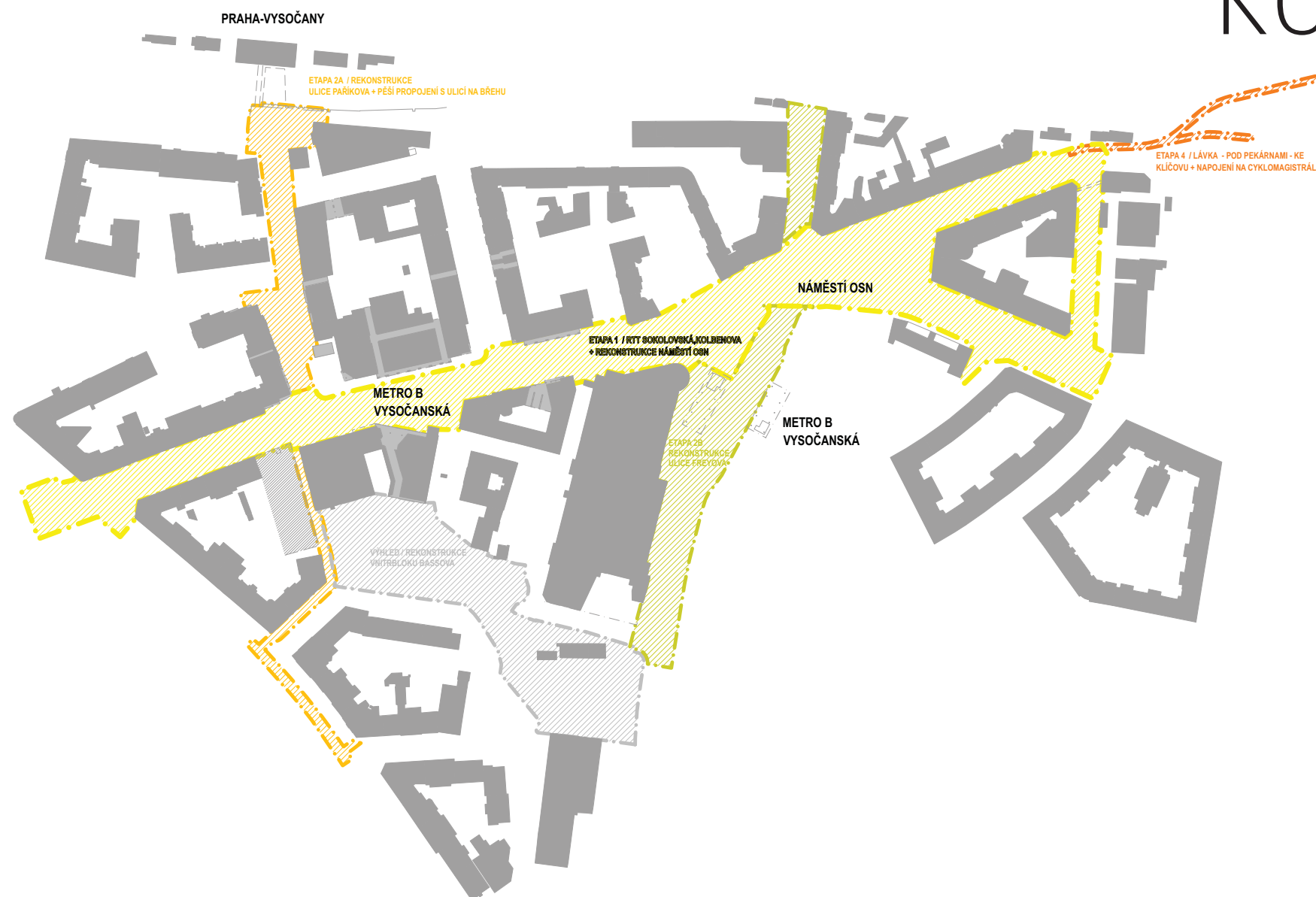


Rekonstrukce Náměstí OSN koncepční studie



Revize č.1
(po zapracování
připomínek)

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

KONCEPČNÍ STUDIE
REKONSTRUKCE
NÁMĚSTÍ OSN
OBSAH SLOŽKY

400
ZJIŠŤOVÁNÍ POTŘEB
A HODNOCENÍ UŽIVATELŮ

000, 100, 200
ODŮVODNĚNÍ NÁVRHU - TEXTOVÁ ČÁST

500
SOUBOR ANALYTICKÝCH DAT,
MAP A PRŮZKUMŮ

300
NÁVRH PROVOZNĚ-PROSTOROVÉHO
USPOŘÁDÁNÍ ULICE - VÝKRESOVÁ ČÁST

600
ZPRACOVÁNÍ PŘIPOMÍNEK VYBRANÝCH
ORGANIZACÍ A INSTITUCÍ VEŘEJNÉ SPRÁVY
ZPRACOVÁNÍ PŘIPOMÍNEK VEŘEJNOSTI

PODKLADOVÁ ČÁST

NÁVRHOVÁ ČÁST

DOKLADOVÁ ČÁST



Rekonstrukce Náměstí OSN koncepční studie



IPR ———
PRAHA °

000, 100, 200/

ODŮVODNĚNÍ - TEXTOVÁ ČÁST

koncepční studie
náměstí OSN

—
2016

—
Odůvodnění

ZADAVATEL

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

—
ZPRACOVATEL

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



Identifikační údaje

ZADAVATEL:

Hlavní město Praha
Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

ZPRACOVATEL:

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

VEDOUcí KONCEPCE:

Sekce detailu města
Ing. arch. Pavla Melková

VEDOUcí PROJEKTU:

Kancelář veřejného prostoru
Ing. arch. Jan Kadlas

ZPRACOVATELSKÝ TÝM:

Kancelář veřejného prostoru
Ing. arch. Jan Kadlas
Ing. arch. Martin Špičák

SPOLUPRÁCE

Kancelář veřejného prostoru
Nora Behová, BA (Hons)

Kancelář infrastruktury

Ing. Jan Fišer
Bc. Jan Zalabák

AUTOŘI PROCESU A VÝSTUPŮ PARTICIPACE VEŘEJNOSTI:

Pavla Pelčíková, MSc.
Bc. Lenka Otrusínová

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/namestiosn>



Vizualizace návrhu
pohled ze střechy OC Fénix



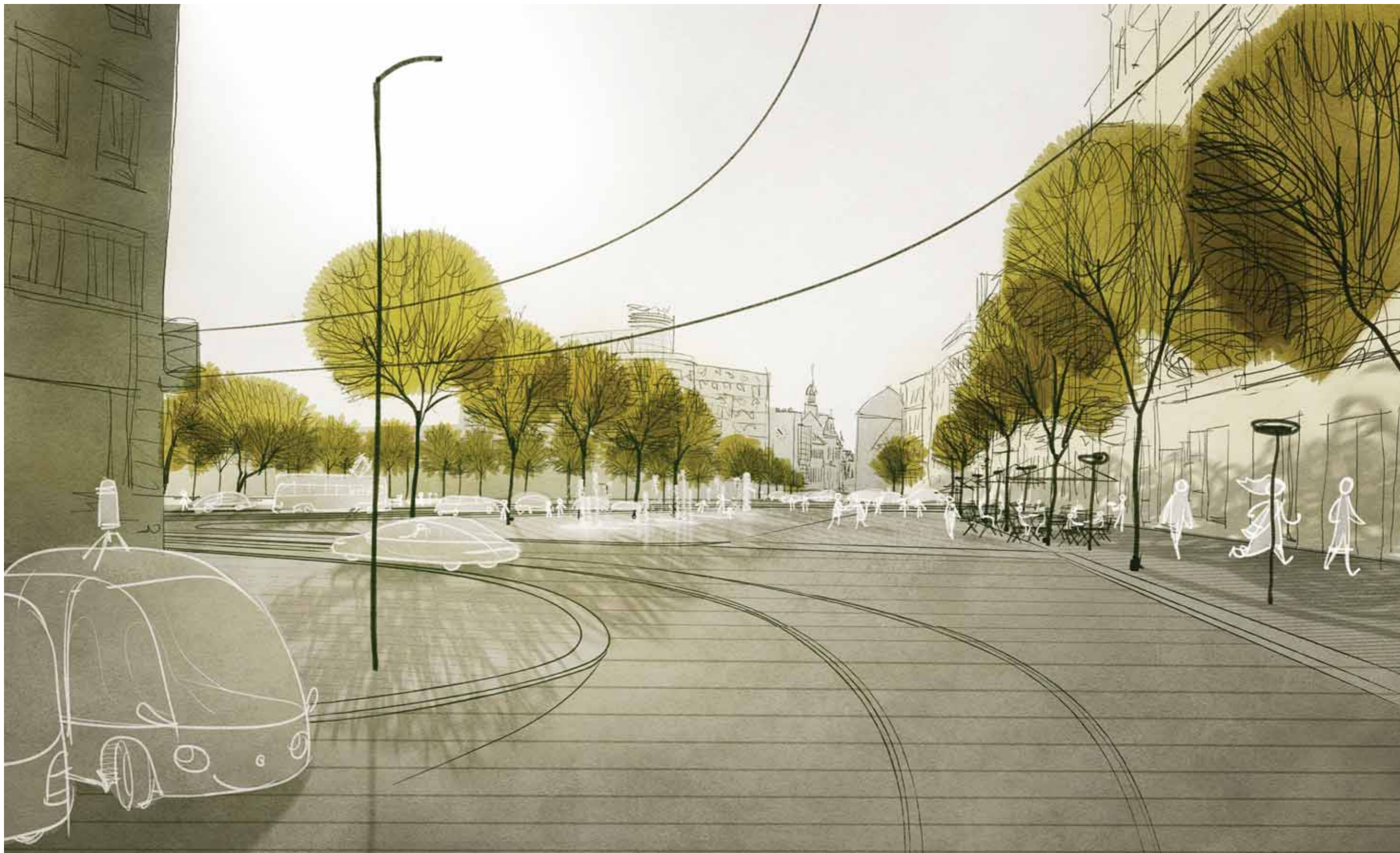
Vizualizace návrhu

Pohled východním směrem z nároží ulic Jandova a Sokolovská



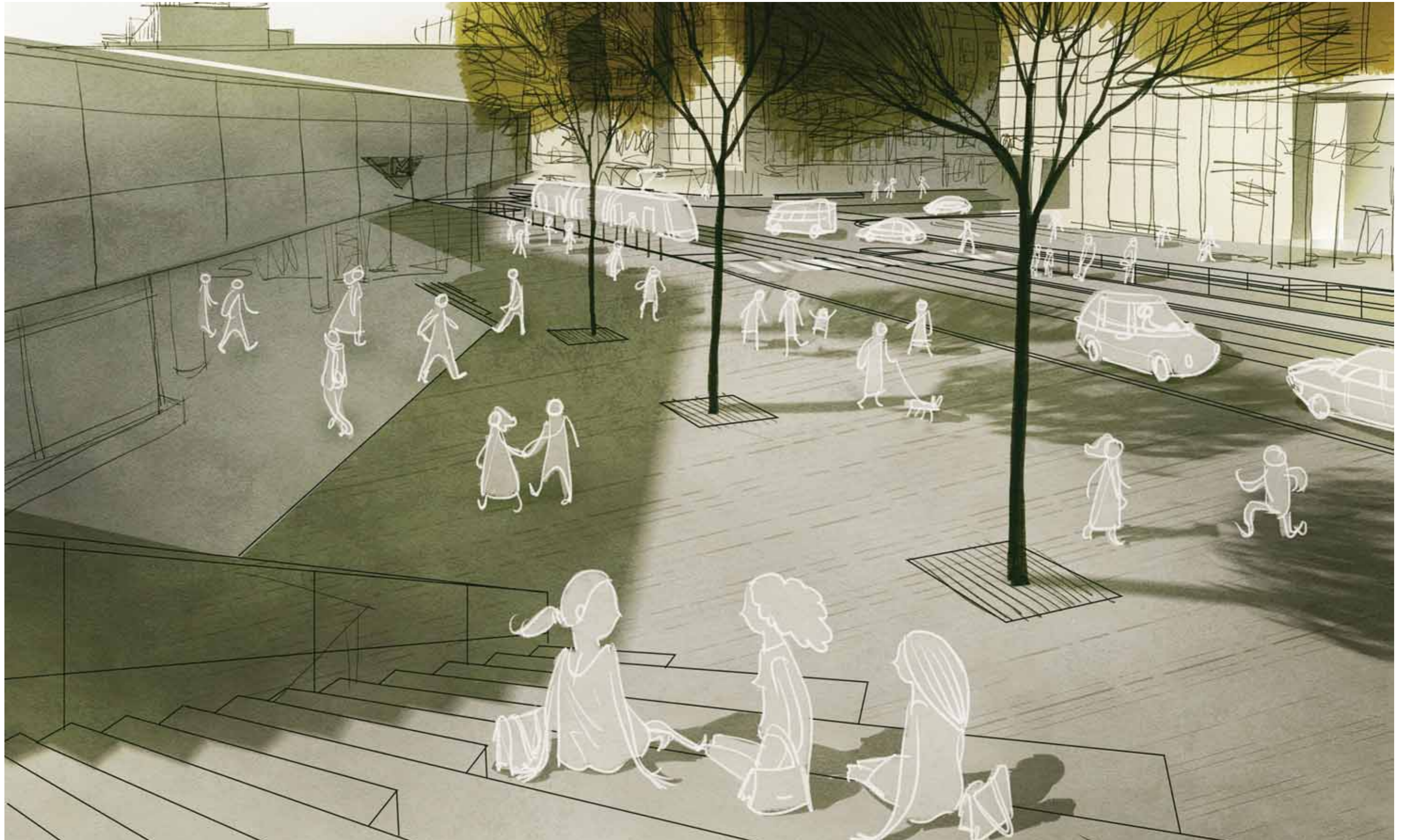
Vizualizace návrhu

Pohled jihozápadním směrem z ústí ulice Pod Pekárkami



Vizualizace návrhu

Pohled na prostor před vstupem do východního vestibulu stanice metra B Vysočanská



Vizualizace návrhu

Pohled vzhůru ulicí Pařkovou směrem k železniční stanici



Obsah

ZÁKLADNÍ ÚDAJE	000
Zadání	010
Důvody pro zpracování koncepční studie	020
Řešené území	030
Přesnost zpracování koncepční studie	040
Způsob zpracování koncepční studie (proces)	050
Harmonogram přípravy koncepční studie	060
OBECNÁ KONCEPCE	100
Východiska a cíle navrhovaného řešení	110
Urbanistická, prostorová a dějová charakteristika ulice	120
Kordinace s dalšími záměry a dílčí projekty	130
Doplňující požadavky na zpracování projektů navazujících na studii	140
Návrh etapizace	150
Rámcový odhad nákladů	160
KONCEPCE PRO JEDNOTLIVÁ TÉMATA	200
Pěší prostor	210
Veřejná doprava	220
Cyklistická doprava	230
Motorová doprava	240
Technická infrastruktura	250
Povrchy materiály a vybavení ulice	260
Stromy a vegetace	270
PŘÍLOHY	290

000 /
Základní údaje

A vertical table structure consisting of 15 horizontal lines. The top line is significantly thicker than the others. The lines are evenly spaced and extend across the right edge of the page.

Děkujeme městské části Praha 9 za spolupráci v celém procesu přípravy koncepční studie. Především děkujeme za aktivní součinnost při organizaci veřejných participačních akcí, tzn. za poskytnutí prostor a prostranství pro představení konceptu návrhu, a za prostor k inzerci akcí v radničních médiích.

Děkujeme zástupcům Dopravního podniku hl. města Prahy, a.s., za součinnost při zpracovávání koncepční studie, poskytování klíčových informací a při řešení otázek technicko-koncepčního rázu. Zejména děkujeme technickému řediteli DP Praha, a.s., Ing. Janu Šurovskému, PhD, Ing. Miroslavu Pencovi, vedoucímu jednotky dopravní cesty tramvaje, Ing. Jitce Brzoňové, Ing. Vlastimilu Vaňourkovi, projektantům tramvajové trati (Metrostav a.s.) za cennou zpětnou vazbu a aktivní spolupráci při společném překonávání dílčích úskalí.

010 Zadání

Úkol byl definován a zadán Radou hl. města Prahy schváleným usnesením č. 2538 ze dne 20.10.2015, které Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy ukládá zpracovat Koncepční studii náměstí OSN, která se stane základním podkladem pro další rozvoj a podrobnější dokumentace rekonstrukce tohoto území.

Praha 9 je městskou částí, která prostřednictvím konverzí původně průmyslových areálů skrývá jeden z největších rozvojových potenciálů v kontextu celé Prahy. Náměstí OSN patří díky své poloze na křižovatce celoměstsky významných ulic Sokolovská-Kolbenova x Freyova-Jandova-Vysočanská a centrální poloze v rámci hranic Prahy 9 k nejdůležitějším veřejným prostranstvím této části Prahy, které však vykazuje značné deficity v uspořádání a úpravě veřejných prostranství. V souvislosti s plánovanou investicí dopravního podniku hl. města Prahy do rekonstrukce tramvajové trati v ul. Kolbenova, která náměstí protíná, považuje IPR za nezbytné pořídit koncepční studii úprav veřejného prostranství, která by rekonstrukci tramvajové trati zasadila do celostního kontextu a obecnějšího rámce, který bude sledovat nejen maximální zhodnocení a zlepšení prostředí stávající již založené struktury zástavby, ale také vytvoří podmínky pro zhodnocení potenciálu plynoucího z plánované transformace bývalých průmyslových areálů v bezprostředním okolí tak, aby se náměstí v budoucnu mohlo stát celoměstsky významným uzlem (v mnoha ohledech podobným jako křižovatka na Andělu).

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

Koncepční studie se stane výchozím podkladem pro přípravu navazujících projektových dokumentací dílčích částí veřejného prostranství, které povedou k celkové rekonstrukci řešeného území.

0	Základní údaje
2	Důvody pro zpracování
0	

020 Důvody pro zpracování koncepční studie

Vysočany jsou v současnosti ve fázi transformace z převážně průmyslové čtvrti ve čtvrt' převážně rezidenční. Náměstí OSN tvoří přirozené těžiště Vysočan zejména díky své poloze na křižovatce historické staroboleslavské radiály - bývalé Královské třídy (dnešní Sokolovská - Pod Pekárnami) a novodobé významné tangenty (Vysočanská-Jandova-Freyova). Současná podoba veřejných prostranství však neodpovídá roli hlavního veřejného prostranství pražského místního centra, kterou náměstí OSN v současnosti zastává. Význam náměstí OSN jako hlavního veřejného prostranství Vysočan bude nadále vzrůstat s pokračující přestavbou průmyslových areálů na bydlení, se kterou souvisí předpokládaný vzrůst počtu obyvatel.

Konkrétním impulzem ke zpracování koncepční studie je plánovaná investice Dopravního podniku hl. města Prahy do rekonstrukce tramvajové trati v ul. Sokolovská (od zastávky Na

Břehu), na náměstí OSN a v ulici Kolbenova (až po odbočku k vozovně Hloubětín).

Účelem koncepční studie pak je stanovit širší rámec - koncepci veřejných prostranství, kterou pak jednotlivé dílčí investice (jako např. zmíněná rekonstrukce tramvajové trati) postupně naplní a nebudou v kolizi. Vzhledem k časovému harmonogramu vzniká projekt rekonstrukce tramvajové trati a koncepční studie současně a v úzké spolupráci DP hl. města Prahy a IPR Praha. Pro další investice například do povrchů, inženýrských sítí, stromořadí či mobiliáře pak bude koncepční studie sloužit jako podklad.

030 Řešené území

V rámci koncepční studie je řešena část ulice Sokolovská a Kolbenova v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Na Břehu a Špitálská.

Současně je koncepční studií vzhledem k přímé provozní vazbě řešena ulice Pod Pekárnami (včetně dnes uzavřeného úseku - bývalé ulice Ke Kolbence), ulice Paříkova a ulice Freyova (po úroveň cesty podél opěrné zdi).

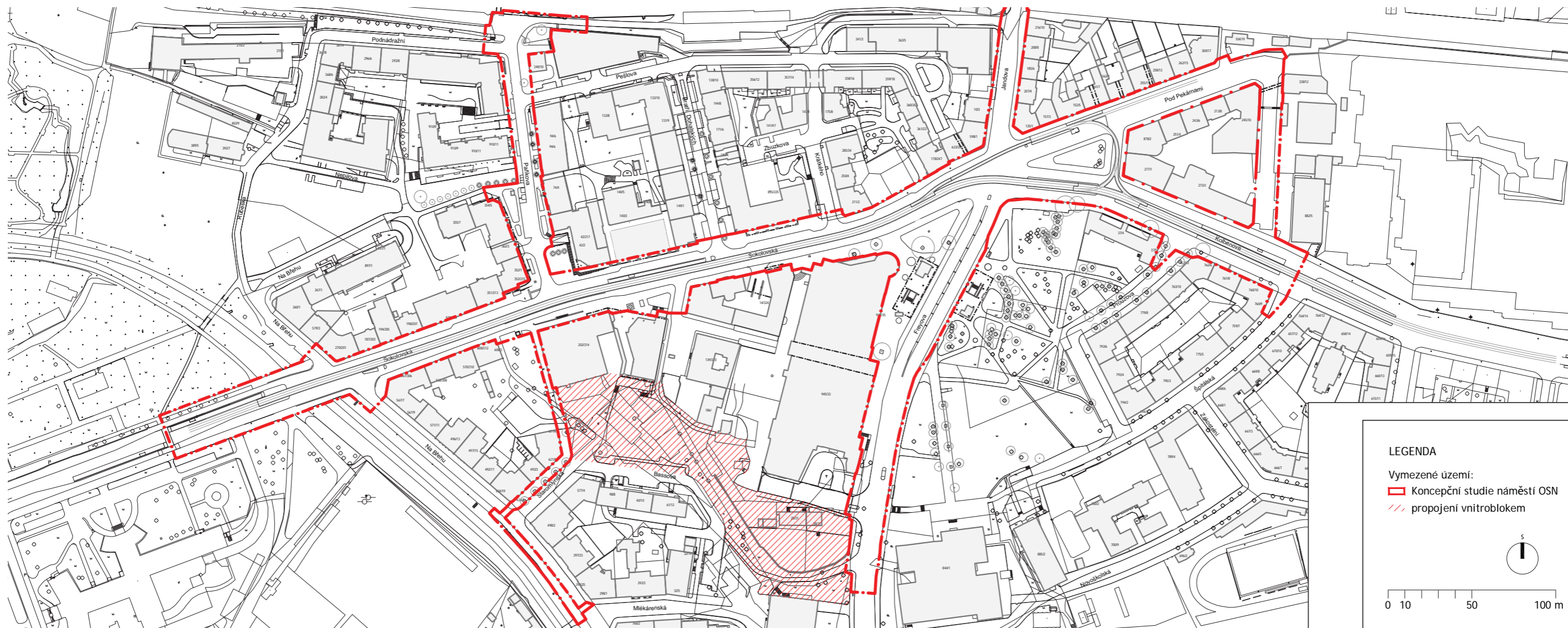
V menší míře podrobnosti jsou zpracovány také pěší vazby parkem ve vnitrobloku za prodejnou NORMA a západním vestibulem metra B a překonání železniční trati č. 231 na Lysou nad Labem lávkou pro pěší a cyklisty a napojení na větev plánované severovýchodní cyklomagistrály, jejichž řešení je více závislé na doplnění informací buď od soukromých investorů v území, nebo na detailnějším prověření konkrétních řešení úseků mimo území řešené v této studii a výběru jedné z možných variant. Koncepční studie se soustředí především na zásahy do komunikací. Předmětem řešení naopak není návrh podoby

plochy parku^{*)} v jihovýchodním segmentu mezi ulicemi Freyova a Kolbenova.

Konkrétní témata pro související projekty a potřebnou koordinaci jsou uvedeny v kapitole → 130 KOORDINACE S DALŠÍMI ZÁMĚRY.

Hrubá linie řešeného území byla zvolena na základě třístranných konzultací IPR Praha, DP Praha, a.s., městská část Praha 9 (VIZ DOKLADOVÁ ČÁST 600)

*) O ploše parku je zapotřebí vést diskusi na úrovni městské části Praha 9 s účastí majitelů pozemků a veřejnosti s cílem shromáždit požadavky jednotlivých stran na využívání území parku, které se pak mohou stát podkladem například pro architektonicko-krajinářskou soutěž jako vhodný nástroj na prověření celého spektra možných podob území. V rámci této studie byly jako podklad do této diskuse shromážděny některé podněty veřejnosti (podrobněji v kapitole 400 Zjišťování potřeb veřejnosti).



040 Přesnost zpracování koncepční studie

Plochy tramvajové trati a navazujícího prostranství jsou připravovány na podkladu geodetického zaměření – polohopisu a výškopisu. Části návrhu mimo rozsah geodetického zaměření jsou připraveny na podkladu technické mapy – IMIP.

V další přípravě musí dojít ke zpřesnění podkladů v podobě polohopisného a výškového doměření řešeného území. V další přípravě bude navržené řešení dále detailně prověřeno z technického a dopravního hlediska. Úpravy řešení v navazujících fázích budou prováděny pouze se souhlasem zpracovatele koncepční studie.

050 Struktura a způsob zpracování koncepční studie

STRUKTURA KONCEPČNÍ STUDIE

Koncepční studie je tvořena následujícími částmi:

- 000-100-200 TEXTOVÁ ČÁST, ODŮVODNĚNÍ NÁVRHU
- 300 VÝKRESOVÁ ČÁST, NÁVRH PROVOZNĚ PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ NÁVRHU
- 400 PODKLADOVÁ ČÁST, ZJIŠTĚNÍ POTŘEB AKTÉRŮ A VEŘEJNOSTI
- 500 PODKLADOVÁ ČÁST, SOUBOR ANALYTICKÝCH DAT, MAP A PRŮZKUMŮ
- 600 DOKLADOVÁ ČÁST, ZPRACOVÁNÍ PŘIPOMÍNEK INSTITUCÍ A ORGANIZACÍ VEŘEJNÉ SPRÁVY, ZPRACOVÁNÍ PŘIPOMÍNEK VEŘEJNOSTI

ZPŮSOB ZPRACOVÁNÍ

Kvalitní návrh veřejných prostranství nemůže vzniknout bez hlubšího pochopení kvalit místa, potřeb jednotlivých skupin uživatelů a komplexního vyhodnocení tvrdých kvantifikovatelných i měkkých aspektů území.

Studie proto vychází z dvou sad podkladů. První sada analyzuje způsob, jakým je náměstí OSN vnímáno a užíváno svými uživateli a soustředí se na nehmotnou složku prostředí a druhá sada se soustředí na průzkumy a mapování fyzického prostředí. První sadě je věnována kapitola 0400 Zjištění potřeb aktérů a veřejnosti, druhé sadě kapitola 0500 Soubor analytických dat, map a průzkumů.

ZJIŠTĚNÍ POTŘEB AKTÉRŮ A VEŘEJNOSTI

Abychom zajistili dostatek informačních vstupů, zapojili jsme do přípravy klíčové aktéry v území a také veřejnost. Tento postup umenšuje riziko opomenutí některých menšinových témat a obecně přispívá k lepšímu přijetí návrhu.

Použili jsme několik různých metod zjišťování potřeb veřejnosti, které umožnily získání kvalitativních i kvantitativních informací: uspořádali jsme setkání nad mapou, urbanistickou procházku, pozorování chování uživatelů metodou walk and watch, nejširší veřejnost měla možnost vyplnit internetový dotazník.

Získané poznatky a detailní informace o průběhu a vyhodnocení jednotlivých fází zapojení aktérů a veřejnosti do plánování je uvedeno v souhrnném materiálu v kapitole 400 Zjištění potřeb aktérů a veřejnosti

SOUBOR ANALYTICKÝCH DAT, MAP A PRŮZKUMŮ

Dalšími nezbytnými podklady jsou analytická, mapová data a poznatky z průzkumů, které jsou obsahem kapitoly 500 Soubor analytických dat, map a průzkumů. V této kapitole jsou souhrnně analyzovány urbanistické, fyzické, prostorové dopravní a další funkční parametry řešeného území. Výchozími podklady jsou vlastní terénní průzkumy a analytické mapové databáze spravované Sekcí prostorových informací IPR Praha.

Na základě těchto podkladů vznikla první verze návrhu prostorového uspořádání a materiálového řešení, která byla následně konzultována s různými partnery aktéry. Během konzultací pak byly získány další informace o limitech a možnostech budoucího řešení, které se pak staly informačním rámcem pro další práci, zejména pak zapojení veřejnosti do plánování.

PŘEDSTAVENÍ KONCEPTU NÁVRHU

V červnu 2016 proběhlo představení konceptu návrhu formou výstavy na panelech přímo na náměstí OSN u nároží OC Fénix. Zároveň byl návrh představen na webových stránkách IPR Praha na adrese www.iprpraha.cz/namestiosn Součástí představení byl i informační stánek, ve kterém bylo ve dvou termínech možné diskutovat přímo s autory koncepce. Smyslem představení konceptu návrhu veřejnosti bylo získat zpětnou vazbu buď přímo během setkání, nebo prostřednictvím webového formuláře, který byl pro tuto příležitost připraven.

PŘIPOMÍNKOVÁNÍ NÁVRHU VEŘEJNOSTÍ

Komentáře veřejnosti byly sesbírány – celkem bylo elektronicky obdrženo 29 komentářů od 17 respondentů. Všechny připomínky byly seskupeny do jednotlivých témat a autorský tým k nim vypracoval návrh jejich vypořádání.

Návrhy vypořádání připomínek byly následně diskutovány na setkání pracovní skupiny, která se skládala ze zástupců rady hl. města Prahy, rady městské části Praha 9, Dopravního podniku hl. města Prahy, dotčených organizací veřejné správy (sítě apod.) a IPR Praha. Pracovní skupina na základě diskuse rozhodla o potřebnosti připomínkování také vybranými organizacemi veřejné správy a klíčovými správci technické infrastruktury v řešeném území. Dokončení vypořádání připomínek veřejnosti proběhlo v rámci autorského týmu IPR Praha po ukončení připomínkovacího kola organizací.

PŘIPOMÍNKOVÁNÍ NÁVRHU VYBRANÝMI ORGANIZACEMI VEŘEJNÉ SPRÁVY A SPRÁVCI SÍTÍ TECH. INFRASTRUKTURY

V říjnu 2016 byly vybrané organizace veřejné správy (buď přímo součástí veřejné správy, nebo organizace veřejnou správou zřízené) obeslány žádostí o připomínky k plnému rozsahu studie tj. včetně textové, výkresové a podkladové části. Připomínkové kolo bylo uzavřeno na konci ledna 2017 (obdržení posledních připomínek klíčových organizací). Většina připomínek byla zapracována do aktualizované verze studie. Připomínky, které nebylo možno v podrobnosti této studie zapracovat a tak je vypořádat, byly začleněny do požadavků na navazující projektovou dokumentaci. Vypořádání vzájemně konfliktních připomínek popisuje protokol v dokladové části V KAPITOLE 640.



Veřejné projednání, Jizerka Prosek



Urbanistická procházka, Vysočanská - Náměstí OSN

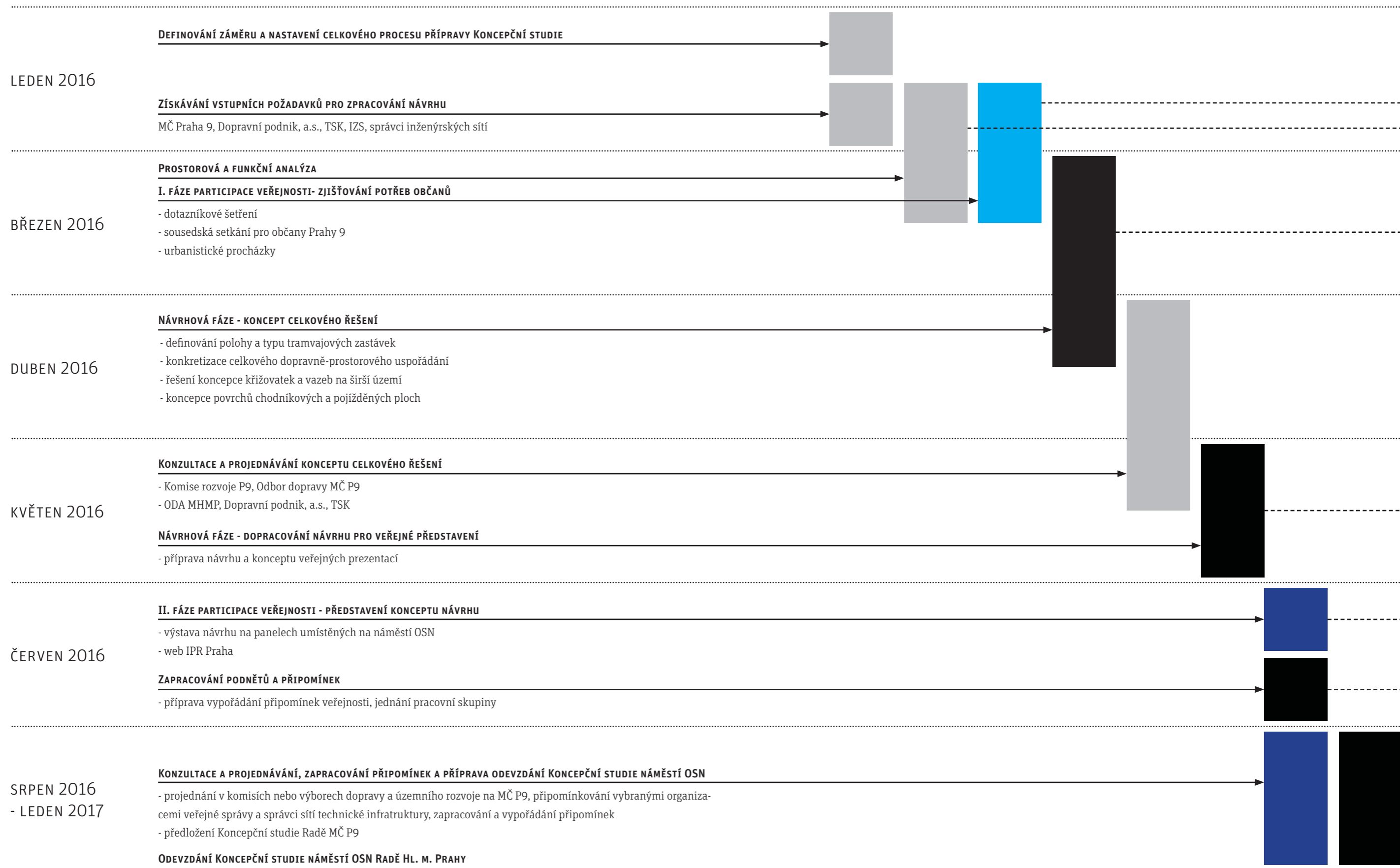


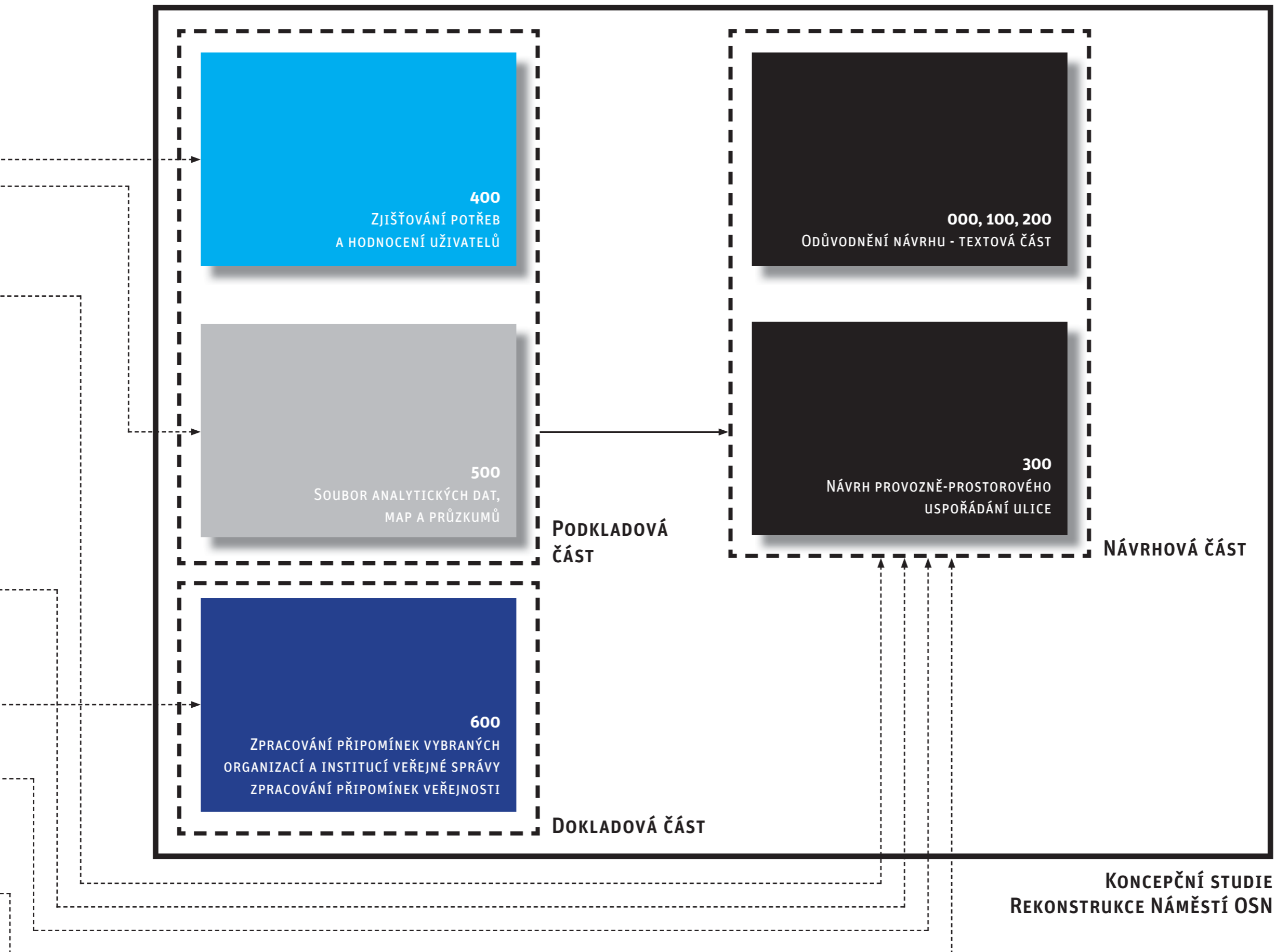
Urbanistická procházka, Vysočanská - Náměstí OSN



Sousedské setkání nad mapou, Gymnázium Špitálská

060 Harmonogram přípravy koncepční studie





100 /
Obecná koncepce

110 Východiska a cíle navrhovaného řešení

111 – HODNOTY A PROBLÉMY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Popis hodnot a deficitů je vždy do značné míry subjektivní. Vlastnost, která je pro jednoho člověka deficitem, představuje často pro druhého kladnou hodnotu. V následujících řádcích jsou vybrané vlastnosti nábřeží popsány podle způsobu, jak s nimi jako s východisky studie dále nakládá.

ŽIVÝ DOPRAVNÍ UZEL - NÁMĚSTÍ OSN (METRO VYSOČANSKÁ) JE JEDNO Z NEJLÉPE OBSLOUŽENÝCH MÍST MĚSTSKOU A PŘÍMĚSTSKOU HROMADNOU DOPRAVOU V PRAZE

Náměstí OSN a nejbližší okolí je území, kde se setkává hned několik důležitých tras a směrů hromadné dopravy: stávající linka metra B, tramvajová trať, páteřní autobusové linky a železnice. Je to uzel, který svým významem přesahuje území Prahy. Mnohé autobusy obsluhují blízká města a vesnice Středočeského kraje, obdobně jako železnice. Zároveň lze z těchto dopravních prostředků přestoupit na metro B, nebo na tramvajové linky.

Vysoký obrat cestujících je příležitostí pro zdejší služby a obchody. Pochopitelně to s sebou přináší také podstatnou zátěž, která se v současnosti projevuje například zahlcením prostranství parkujícími automobily mimopražských cestujících, kteří toto atraktivní území používají jako P+R parkoviště, na kterém není nutno za odstavení vozu platit. Potenciálem ke zlepšení je zkvalitnění přestupních vazeb, aby pohyb po území byl rychlý bezpečný, přehledný a logický.



Křižovatka u náměstí OSN, pohled do ulice Freyova a Sokolovská

KONCENTRACE OBCHODŮ A SLUŽEB

Centrum Vysočan je atraktivní i pro nákup zboží a služeb. Za posledních 20 let se nabídka rozšiřovala natolik, že v současnosti nabízí tak široké spektrum obchodů a služeb, že uspokojí prakticky všechny potřeby pro běžný život bez potřeby někam za nákupy vyjždět. To pochopitelně podporuje význam místa i jako dobré obchodní adresy.

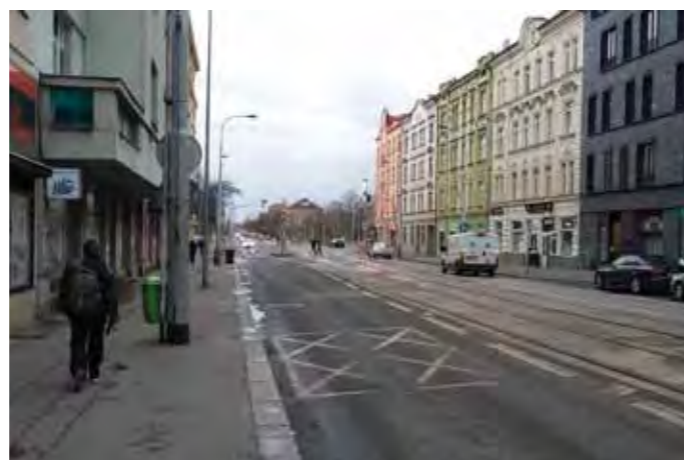
STRUKTURA ZÁSTAVBY

Vysočany byly formovány jako komponovaná radiální struktura, která však zůstala nedokončená. Náměstí OSN tvoří střed této struktury. Zástavbu kolem náměstí tvoří především bloková struktura. Drobnější původní bloky byly na přelomu 80. a 90. let postupně asanovány a nahrazeny většími bloky s průchody v místech původních ulic. Do vnitrobloků se tak dostaly některé části původních bloků (např. restaurace u Kapitána).

Struktura velkých bloků není dosud dokončena. Živý obchodní parter se nachází zejména v ul. Sokolovská a pak ve slepé ulici Pod Pekárnami (kde je hustota obchodních jednotek v celém průběhu bývalé Královské třídy nejhustší). Toto založení je dostatečně přehledné a flexibilní a struktura zástavby má již ve své stávající podobě potenciál dobře podporovat roli významného místního centra Prahy a zároveň nabízí dostatek ploch k přestavbám a dostavbám a doplnění o potřebné funkce.

PERSPEKTIVA BUDOUCÍHO ROZVOJE

Vysočany jsou velice perspektivní čtvrtí pro rozvoj zejména díky průmyslovým areálům určeným k přestavbě. Odhadovaný počet nových obyvatel po konverzi průmyslových brownfieldů je ca 50 000. Ulice Kolbenova je přirozenou osou nového rozvoje a má potenciál stát



Obchodní parter ulice Sokolovská

se živou obchodní třídou. Samotné přímé okolí náměstí OSN má ještě rezervy v podobě proluk, jejichž vhodné využití může dále podpořit roli centrálního veřejného prostranství Vysočan.

Jsou to například proluky na nároží ulic Zbuzkova a Sokolovské nebo proluka na nároží Sokolovské a chodníku z ul. Bassova. I samotné jednopodlažní budovy vestibulu metra a sousední prodejny Norma jistě představují potenciál k dalšímu rozvoji

PARK

Mnoho místních obyvatel si pod názvem Náměstí OSN vybaví park, který se nachází v jihovýchodním segmentu křižovatky mezi ulicemi Freyovou a Kolbenovou. Přestože je park vnímán celkem jednoznačně jako pozitivní hodnota, nejsou dotazovaní obyvatelé s jeho podobou spokojeni. Důsledkem toho je, že park není až na výjimky využíván k pobývání a trávení volných chvil a ve večerních hodinách se mu většina občanů snaží spíš vyhnout. Zmiňovanou výjimkou jsou například konzumenti levných alkoholických nápojů. Plocha parku má také poměrně složitou majetkoprávní strukturu. V jižní části podél Freyovy a v prodloužení Špitálské je plánována výstavba souboru budov s byty a kanceláři.

Plocha parku má jistě velký rozvojový potenciál a výsledek může v budoucnu mít mnoho podob, například vnitroblokový park sportovně herního zaměření, odstíněný od hluku křižovatky hmotou nových budov podél uliční čáry (čímž by se stavebně ukotvila uliční fronta Freyovy ulice), nebo intenzivní městský park vybavený kvalitním mobiliářem a zajištěnou kvalitní a pravidelnou údržbou i další podoby. O podobě parku je zapotřebí vést diskusi na úrovni městské části a dospět k rozhodnutí, jakou roli v systému zelených ploch Vysočan má tento park zastávat a jaké prostředky na je adekvátní na zajištění žádané role vynaložit (včetně údržby).



Obchodní parter ulice Pod Pekárnami

ROKYTKA

Potok procházející vysočanskou kotlinou tvoří přírodní osu širšího okolí, doprovází ji vegetace, tvoří cestu zvířat, zpřijemňuje prostředí v letních dnech. Břehy Rokytka lemuje cesty pro pěší a cyklisty, které představují stěžejní rekreační osu širšího území. Je to koridor, který umožňuje bezpečnou jízdu či chůzi krásným prostředím z centra Prahy až úplně ven z města vhodnou pro volnočasový pohyb a sport. Podél Rokytka by měl být vytvářen krajinářsky hodnotný liniový park se zázemím pro rekreaci. Koryto by mělo být na vhodných místech vraceno do přírodní podoby se zlepšenými infrastrukturními funkcemi jako např. zadržování vody v krajině a zpomalování velkých vod.

JIŽNÍ SVAH - SEVERNÍ HRANA VYSOČANSKÉ KOTLINY

Centrum Vysočan má za zády rozlehlý jižní svah, terénní zlom, který odpradávná dává vysočanské kotlině její nezaměnitelný ráz. Jde o další potenciálně významné rekreační území spojující centrum s volnou krajinou, dříve tu byly vinice, sady, usedlosti, z nichž se dodnes dochovaly fragmenty. Potenciál není naplněn především díky velmi špatným vazbám přes čtyřkolejnou železnici a obecně zhoršenou prostupností a dostupností tohoto území, které je jinak svou rozlohou srovnatelné např. se Stromovkou.

SLOŽITOST A ROZLEHLOST KŘIŽOVATKY

Stávající křižovatka na náměstí OSN je velmi rozlehlá díky faktu, že má pět ramen, které se navíc neprotínají v jednom bodě. Právě rozlehlost respektive redukce rozlehlosti a celkové zjednodušení představuje potenciál do budoucna, jak křižovatku učinit přehlednější, bezpečnější a přívětivější, a navíc získat víc prostoru pro pěší, stromořadí a mobiliář.



Park u náměstí OSN

CHYBĚJÍCÍ INTEGRAČNÍ PRVKY PRO CYKLISTY

Možná právě proto, že řešené území leží nedaleko páteřní cyklistické trasy A26 podél Rokytky, je přívětivost ostatních ulic pro pohyb na kole obecně velmi nízká. V řešeném území i v širším okolí prakticky chybí jakákoliv integrační opatření pro cyklisty v plochách běžných ulic, a to i těch, po kterých jsou proznačeny cyklotrasy (A262 Kolbenova, A262 Kolbenova, A267 Ke Klíčovu). Je zapotřebí zajistit základní podmínky pro bezpečný pohyb na kole i v běžných ulicích.

ABSENCE URČITÝCH TYPŮ PLOCH

Citelným nedostatkem náměstí OSN a přilehlých prostranství je absence mnohoúčelové zpevněné plochy, která by mohla sloužit pro shromažďování, pořádání kulturních a společenských akcí, nebo například trhů. Dále také ploch a zákoutí vybavených kvalitním mobiliářem, která by lákala k pobývání. Náměstí OSN tak nyní nemůže plnit funkce náměstí.

STAV VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

Stávající stav veřejných prostranství ještě odráží časy, kdy byly Vysočany spíš tovární čtvrtí a v jistém smyslu periferií města. Veřejná prostranství v některých částech pořád jako periferie působí. Znaky periferie jsou například různá dočasná opatření a objekty typu betonových citybloků, nebo i to, že jsou ulice užívána především jako odkladiště vozidel, jakoby nemohla sloužit lépe a prospěšněji. S postupující emancipací Vysočan jako rezidenční čtvrti je podobné užívání čím dál více zastaralé.

POTENCIÁL PŘESTAVBY STAVEBNÍHO FONDU

Jednou z příležitostí pro budoucí rozvoje je jistě také stávající podoba některých budov, zejména však budova západního vestibulu metra a sousední prodejny Norma, které jsou jedno až dvoupodlažní. Při vhodné náplni s nabídkou obchodů a služeb, může přestavba těchto objektů znamenat velké plus pro celé Vysočany.



Prostor kolem budovy západního vestibulu metra

112 – CÍLE KONCEPČNÍ STUDIE

IPR Praha, z pozice koncepčního pracoviště hlavního města Prahy v oblasti územního rozvoje, usiluje prostřednictvím koncepční studie o naplnění strategických cílů, jak je uvádí například návrhová část Strategického plánu hl. města Prahy ve své poslední aktualizaci z února 2016 (IPR Praha 02/2016), nebo například Strategie rozvoje veřejných prostranství hl. města Prahy / návrh a další dokumenty

Jde například naplňování následujících cílů návrhu strategického plánu: 1.2. Občanská společnost, 1.3 Život ve městě, 1.4 Zdravé město, 1.5 Udržitelná mobilita, z nichž je zapotřebí zmínit například témata rozvoje veřejného prostoru zvyšováním pobytové kvality veřejných prostranství, zvyšování plošné prostupnosti města pro pěší a pro cyklisty realizací nových propojení a další. Podrobné informace o strategiích hl. města Prahy jsou k dispozici na webových stránkách IPR Praha v sekci strategické plánování.

Smyslem koncepční studie je definovat společnou vizi zkvalitnění veřejných prostranství centrálních veřejných prostranství na Náměstí OSN a vybraných úseků navazujících ulic. Cílem návrhu je tyto veřejná prostranství řádově zkvalitnit a nabídnout tak Vysočanům důstojný a funkční prostor, který vyhoví současným i budoucím požadavkům na centrální veřejné prostranství městské čtvrti, které je zároveň přestupním uzlem celoměstského významu.

Impulzem pořízení koncepční studie je zejména plánovaná rekonstrukce tramvajové trati, která je jedinečnou příležitostí, jak spolu s tímto výrazným zásahem do technické infrastruktury ulice rehabilitovat celý uliční prostor. Koncepční studie bude společným podkladem pro navazující projektové dokumentace jednotlivých záměrů závazným pro městské organizace a poslouží pro koordinaci probíhajících a budoucích investic do dalšího rozvoje nábřeží a bezprostředně navazujících veřejných prostranství.

Proto je obsahem studie především řešení následujících témat:



Nároží bývalé ul. Ke Kolbence a Pod Pekárnami

PŘESUNUTÍ TRAMVAJOVÉ SMYČKY DO PŘEDVÁLČENÉ POLOHY KOLEM BLOKU

Hlavní změnou proti stávajícímu stavu je přesun zastávky Špitálská a přeložení tramvajové smyčky do její předválečné polohy kolem bloku vymezeném ulicemi Kolbenova, Pod Pekárnami a bývalé ulice Ke Kolbence. Bývalá ulice Ke Kolbence, nyní slepá, je nově navržena jako znovu průjezdná, napojená do Kolbenovy ulice. Celá smyčka bude jednosměrná pro tramvaje i auta s vjezdem právě ústím bývalé ulice Ke Kolbence. Také dojde k celkové kultivaci prostoru obou ulic, včetně stávajícího divokého parkování automobilů.

ZŘÍZENÍ NOVÉ VÍCEÚČELOVÉ PLOCHY NÁMĚSTÍ

Novým vedením smyčky kolem bloku vzniká prostor pro využití plochy po stávající smyčce jako náměstí, například pro pořádání kulturních akcí či trhů, nebo pro různé účely spojené s potřebami městského lokálního centra. Tato plocha je navržena jako pěší zóna s povoleným vjezdem zásobování a cyklistů.

PŘESUN TRAMVAJOVÉ ZASTÁVKY A ZKRÁCENÍ PŘESTUPU Z METRA (AUTOBUSU) NA TRAMVAJ

Přesunutím tramvajové zastávky Špitálská přímo na náměstí OSN se významně zkrátí vzdálenost při přestupu z metra či autobusu na tramvaj a naopak. Navržené řešení také proti stávajícímu stavu umožňuje sjednocení nástupních a výstupních zastávek do jednoho místa (dnes jsou oddělené). Zároveň dojde k přejmenování zastávky na jednotný název „Vysočanská“ pro všechny druhy veřejné hromadné dopravy.

ZJEDNODUŠENÍ KŘÍŽOVATKY NÁMĚSTÍ OSN

Navržené uspořádání také otevírá možnost zjednodušení křižovatky Náměstí OSN o jedno rameno ulice Pod Pekárnami. Odebrání



Křižovatka na Náměstí OSN, pohled směrem k ústí ulice Pod Pekárnami

jedné větve z křižovatky by mělo zjednodušit fázování světelné signalizace a zlepšit intervaly pro přecházení a průjezd křižovatkou.

Odebraná severovýchodní větev křižovatky bude sice nadále sloužit pro pohyb na kole na sdílené ploše náměstí, cílem však je sladit pohyb cyklistů a chodců ve stejných signalizačních fázích.

ZAJIŠTĚNÍ POHODLNÉ CESTY K NÁDRAŽÍ V PAŘÍKOVĚ ULICI

Koncepční studie navrhuje částečně přeorganizovat profil Paříkovy ulice tak, aby vznikl rovný přímý a dostatečně široký chodník, který komfortně, přehledně a bezbariérově spojuje železniční zastávku s tramvajovou zastávkou a metrem. Navrženy jsou také další úpravy směřující ke zlepšení komfortu chodců. Například je zvýšena plocha křižovatky před železniční stanicí a plocha křížení s pěší trasou Zbuzkova-Podvíní (v tomto místě musí být vzhledem k šířkovým poměrům upravena přednost v jízdě svislým značením P7).

Zvýšené křižovatkové přejezdy slouží také ke zpomalení provozu a tím ke zvýšení bezpečnosti chodců. Proto jsou některé plochy v rámci ulice přemístěny (například záliv pro kolmé stání ve spodní části), aby mohl být narovnan chodník. Stávající podélná stání po pravé straně (směrem vzhůru) jsou stavebně potvrzena i obrubami, namísto stávajících dočasných betonových bloků. V horní části u trafostanice vzniká nový záliv pro kolmé parkování.

DOPLNĚNÍ BEZBARIÉROVÉHO PŘECHODU PŘES SOKOLOVSKOU ULICI NA KŘÍŽENÍ S PAŘÍKOVOU ULICÍ

Koncepční studie navrhuje zkrácení tramvajové zastávky vídeňského typu na délku pro jednu soupravu (nyní má délku na dvě soupravy). To umožní zřídit nový přechod pro chodce s ochranným ostrůvkem, který propojí chodník podél ulice Paříkova s chodníkem podél prodejny potravin NORMA. Tím vznikne souvislá a bezbariérová pěší vazba mezi železniční stanicí Praha-Vysočany, chodníky a cyklostezkami podél Rokytky a stanicí Praha-Libeň.



Paříková ulice, pohled od nádraží Praha-Vysočany

DOPLNĚNÍ INTEGRAČNÍCH OPATŘENÍ PRO CYKLISTY

Koncepční studie v návrhu doplňuje integrační opatření pro cyklisty. Významným kontextem navrženého řešení je záměr realizovat severovýchodní cyklomagistrálu, která by propojila severovýchodní části Prahy s centrem města (vedena prakticky v souběhu s železniční tratí č. 231 na Lysou nad Labem). Řešené území tak bude ležet mezi dvěma páteřními cyklistickými trasami (A26 podél Rokytky a A260 SV cyklomagistrála). Řešená veřejná prostranství ulice budou sloužit zejména pro cílovou a zdrojovou cyklistickou dopravu a jako propojení výše uvedených významných cyklistických tepen. Ulice Sokolovská (i Kolbenova) jako historická pražská radiála a významná městská třída by tak měla být upravena do náležitého standardu, aby byla přívětivá i pro pohyb na kole, i s ohledem na probíhající urbanizaci a přestavbu bývalých průmyslových areálů. Principiálně je pohyb na kole veden většinou v hlavním dopravním prostoru v nově zřízených jízdních pružích pro cyklisty (dříve víceúčelové pruhy). Dále jsou na křižovatkách navrženy vyčkávací prostory pro cyklisty a také v nejdůležitějších směrech cykloprejezdy. V převážně přidruženém prostoru jsou v plochách sdílených s chodci propojena důležitá místa jako např. železniční stanice Praha Vysočany s cyklostezkou podél Rokytky, nebo uvažované vyústění jedné z částí severovýchodní cyklomagistrály s křižovatkou na náměstí OSN.

ZAJIŠTĚNÍ BEZBARIÉROVOSTI PĚŠÍ SÍTĚ

Navržené úpravy směřují zpravidla k napřímení či rozšíření chodníků a odstranění výškových bariér. V rámci řešeného území je šířka chodníků na hlavních ulicích vždy nejméně 3 metry s výjimkou ulice Jandovy, kde šířkové poměry nedovolují naplnit požadavky na počet a parametry jízdních pružů a současně požadavky na uvedenou šířku chodníků. Oba chodníky podél Jandovy této šířky nedosahují jen těsně, mají šířku 2,9 m.



Vídeňská zastávka „Nádraží Vysočany“

ŘEŠENÍ DOPRAVY V KLIDU – PARKOVÁNÍ

Vzhledem k tomu, že řešené území je jedno z nejlépe obslužených míst hromadnou dopravou v rámci celého města a k identifikovaným funkčním deficitům daným stávajícím využitím, jsou navržené úpravy směřovány spíše k reorganizaci parkovacích stání (při zachování počtu stání) a v některých částech (býv. ulice Ke kolbence a uice Pod Pekárkami) i k redukcí ve prospěch nového využití, ke kterému stávající stav území nenabízí podmínky. Navržený počet stání se odvíjí od průzkumů a ternénních šetření a cílí primárně na uspokojení poptávky rezidentů, nikoliv však poptávky dojíždějících, kteří řešené území využívají jako neoficiální P+R právě díky vynikajícímu napojení veřejnou dopravou.

Koncepční studie vychází z předpokladu, že plánované zavedení zón placeného stání zredukuje počet mimopražských řidičů, kteří nyní využívají ulici Pod Pekárkami k odstavování svých vozů přes den.

Jako základní možnosti doplnění (i navýšení) celkové kapacity parkování v blízkém okolí přicházejí v úvahu plochy v sousedství železniční trati, ať už například dostavbou patra stávajícího dvoupatrového parkoviště na magistrátních pozemcích u nádraží, nebo přímo na plochách patřících SŽDC v sousedství stávajícího kolejiště. Uvažované možnosti jsou však závislé na strategii městské části Praha 9, od které se odvíjí dopravní zklidňování nebo naopak zatěžování jednotlivých ulic.



Ulice Pod Pekárkami

120 Urbanistická, prostorová a dějová charakteristika ulice

121 – PŘÍBĚH NÁMĚSTÍ OSN A OKOLÍ - PROMĚNY ULICE V PRŮBĚHU HISTORIE

Vysočany tvořily jednou z pražských historických radiál a zároveň i cestou poutní, jelikož byly první velkou obcí na cestě z Prahy do Staré Boleslavi. Ležela zde také důležitá křižovatka spojující hlavní silnici s Hrdlořezy a Prosekem a po zbourání pražských hradeb se staly oblíbenou výletní destinací obyvatel hlavního města. Dalším velkým impulsem pro Vysočany byla železnice, jež tudy procházela od roku 1845 (Severní státní dráha), a zbudování nádraží pro Turnovsko-kralupsko-pražskou dráhu v roce 1875.

Následný rozvoj Vysočan nepodléhal žádné regulaci, selské dvory, nacházející se hlavně podél Freyovy (tehdy Palackého) ulice, byly spíše náhodně seskupené a jen pozvolně ustupovaly novostavbám, které tedy také vznikaly bez jasnějšího plánu uspořádání. Jedinou pravidelnou blokovou zástavbou byla obestavěna Královská třída, dnešní Sokolovská ulice, která postupně začala růst až k železniční trati.

Byl to však hlavně průmysl, který nakonec proměnil Vysočany v město. Na volných prostranstvích začaly vznikat továrny. Nejvýraznější z nich je areál Kolbenky, kde se nacházely provozy závodu ČKD Elektrotechnika v západní a ČKD Slévárny ve východní části. K nim později přibyl i areál bývalé firmy AGA, zůstatky továrny Aero a objekty sloužící značce Praga. Dále k významným místním areálům patří parní mlýn či továrna na chléb František Odkolek, a.s.. Převážně pravouhlá struktura zástavby továrních areálů ovlivňuje podobu sítě veřejných prostranství dodnes.



Historické Vysočany
Královská třída a prostor před radnicí, 1910

Většina průmyslových podniků byla značně poškozena leteckým bombardováním 25. března 1945. V roce 1956 byla zdemolována část selských dvorů nacházejících se na místě dnešního náměstí OSN, kvůli rozšíření ulice pro plynulejší provoz trolejbusů. A v osmdesátých letech proběhla asanace, zaměřena hlavně na území mezi Sokolovskou ulicí a nádražím, v rámci které byl zbourán i statek s mlékárnou. Tak vzniklo i nejasně ohraničené náměstí OSN a první ústřední prostranství v těchto místech.

Doplnění nové vybavenosti a stanice metra výrazně toto místo oživilo a vytvořilo z něj jedno z nejdůležitějších ohnisek severovýchodní části Prahy. Tomuto významu však neodpovídá současný stav veřejných prostranství. Mezi vazby, jejichž význam se s postupem času neustále zvyšuje a jejichž současná podoba přestává dostačovat požadavkům, patří například vazba stanice metra „Vysočanská“ – nádraží „Praha-Vysočany“ tvořená ulicí Paříkovou, jako další příklad může sloužit stávající problematický přestup z autobusů na tramvaje, nebo absence víceúčelové zpevněné plochy pro shromažďování občanů či pořádání různých společenských akcí.

122 - CHARAKTERY JEDNOTLIVÝCH PROSTRANSTVÍ

PROMĚNLIVOST V ČASE

Charakter veřejných prostranství v řešeném území se poněkud proměňuje v čase podle způsobu převažujícího užívání a směrů proudů lidí. Během pracovních dnů jsou využívány především cesty mezi stanicemi různých typů hromadné dopravy, mezi kterými mnoho lidí přestupuje. Jiný charakter mají prostranství o svátcích a víkendech, kdy všednodenní pracovní shon nahrazují například nákupy nebo



Historické Vysočany
Pohled na Sokolovskou ul. a Náměstí OSN, 1960

také sport, který se nejčastěji pojí se stezkami kolem Rokytky a na přístupných trasách k nim.

SOKOLOVSKÁ

Okolí křižovatky na Náměstí OSN je velmi živé nejen kvůli přítomnosti důležitého dopravního uzlu, ale i obchodů a jiných služeb. Nejrušnější je v tomto ohledu ulice Sokolovská. Nachází se zde například radnice městské části Praha 9, úřad České správy sociálního zabezpečení, sídlo Dopravního podniku hl. města Prahy, ale také řada menších obchodů v parteru budov. Celkově si řešená část Sokolovské pořád drží charakter významné městské obchodní třídy.

POD PEKÁRNAMI

Potenciál živé obchodní ulice má také pokračování Sokolovské za křižovatkou na Náměstí OSN, ulice Pod Pekárnami, která má parter obsazený službami, restauracemi a obchody. Tento potenciál však nemůže být naplněn právě kvůli současnému využití ulice, která nyní slouží převážně k masovému odstavení automobilů, které se dokonce děje v takové míře, že velmi ztěžuje například krizový zásah hasičů nebo zdravotní záchranné služby. V současnosti má ulice Pod Pekárnami charakter poněkud ospalé periferie, ačkoliv založením, proporcemi a strukturou zástavby odpovídá Sokolovské na druhé straně křižovatky, čímž by se spíše řadila k městským třídám, jaké známe i z jiných pražských čtvrtí například z Vinohrad nebo Dejvic. Svůj podíl na tom má i fakt, že je nyní ulicí slepou, přestože byla založena jako pokračování významné pražské radiály – bývalé Královské třídy, která však byla přetata a zaslepena železniční tratí na Lysou.



Historické Vysočany
Poslední zbývající budova z komplexu Freyovy mlékárny pod hotelem Clarion

PARK

Poněkud rozporuplným prostranstvím je park na náměstí OSN (mimo řešené území), který slouží především jako zkratka pěších tras a je jen velmi zřídka využíván pro delší pobyt, zejména z důvodu nevyhovujícího stavu a pocitu sníženého bezpečí obzvláště z nedostatečného osvětlení ve večerních hodinách. Přesto je významnou částí obyvatel uváděn jako zásadní hodnota širšího území. Park určitě má potenciál být přínosem pro návštěvníky náměstí OSN. Stát se místem příjemného čekání u kávy na spoj, nebo jako místo kam se chodí s dětmi na hřiště. O konkrétní podobě dovybavení parku a zajištění jeho zázemí je zapotřebí vést ještě diskusi, protože zatím neexistuje (aspoň většinou přijímaný) konsensus. Park může být klidným vnitroblokovým parkem od hluku odstíněným nově vystavěnými budovami podél Freyovy tak, jak je ostatně typické pro centrální část Vysočan s blokovou zástavbou, nebo bohatě vybaveným parkem s dětským hřištěm s náležitým servisem, úklidem údržbou a zajištěním bezpečnosti, přístupný třeba v časovém režimu. Otázkou k řešení v tomto případě je optimální velikost plochy parku ve vztahu k nákladům na údržbu a účelu jeho zaměření i v kontextu blízkých vnitroblokových parků na východ od náměstí OSN, nebo parku u Rokytky a vedle mateřské školy.



Odpolední špička
Přestup na autobus na náměstí OSN

- 1 Obecná koncepce
- 3 Koordinace s dalšími záměry a dílčí projekty
- 0

130 Koordinace s dalšími záměry a dílčí projekty

V ploše řešeného území koncepční studie, jako na každém veřejném prostranství, jsou nezávisle na koncepční studii uvažovány i další dílčí investiční záměry. Záměry, které byly známy již v průběhu zpracování studie a jejichž projektová příprava právě probíhá, byly konzultovány a do studie začleněny a současně byly identifikovány požadavky, které bude nutné zohlednit v dalším průběhu projektových příprav tak, aby realizace takto koordinovaných záměrů proběhla hladce a ve vzájemné synergii.

Některé záměry jsou však koncepční studií přímo iniciovány. První skupinu iniciovaných záměrů tvoří běžné obnovy stávajících sítí v řešeném území, které je vhodné provést právě při příležitosti investic do rekonstrukce povrchů, a které by v každém případě ve střednědobém časovém horizontu realizovány být musely.

Druhá skupina iniciovaných záměrů zahrnuje záměry či projekty vyvolané, které bude zapotřebí teprve připravit, a které navržený stav uspořádání veřejných prostranství podmiňují.

PROBÍHAJÍCÍ ZÁMĚRY

- **Rekonstrukce tramvajové tratě Sokolovská - Kolbenova (RTT)**
 investor: Dopravní podnik hl. města Prahy, a.s.,
 projektant: Metroprojekt, a.s.
 plánovaná realizace: 2018-2019
 Klíčový iniciační záměr v řešeném území, jehož cílem je prodloužení životnosti a optimalizace tramvajové trati v úseku od zastávky Na Břehu k odbočce k vozově Hloubětín jako další úsek navazující na dříve rekonstruovaný úsek v Sokolovské ulici.
 Záměr byl iniciován z podnětu městské části Praha 9 a sám se stal jako významná investice do veřejného vybavení impulzem k pořízení této koncepční studie. Protože projekční práce na koncepční studii i na projektu rekonstrukce tramvajové trati probíhaly částečně v souběhu, bylo možné sdílet klíčové informace, společně koncepčně prověřovat a předjednat možnosti vedení tramvajové trati jak z pohledu technického, tak z pohledu vlivů na plochy veřejných prostranství vně tramvajového tělesa. Výsledné řešení tramvajové trati je tak plně koordinováno a proto plně převzato do návrhu koncepční studie.

Optimalizace železniční trati č. 231 na Lysou nad Labem

investor: SŽDC
 projektant: SUDOP Praha.
 rok: od 2019

Záměr rekonstrukce železniční trati se řešeného území dotýká plochami kolem vstupu do stanice Praha-Vysočany. Koncepční studie přebírá základní geometrii přestavby stanice a přizpůsobuje tomu návrh navazujících chodníkových ploch.

- **SSZ Na Břehu - Sokolovská**
 investor: TSK
 projektant: ELTODO a.s.
 rok: 2018 (v koordinaci s RTT)
 Záměr, který je součástí Projektu Praha (obnova nebo výstavba světelných signalizací na významných křižovatkách ulic v Praze). Koncepční studie společně s projektem RTT bude podkladem k finálnímu řešení.
- **Polyfunkční dům Bassova**
 investor: Central Group
 projektant: kolektiv architektů, hl. architekt P. Veverka
 realizace: 2018-2019
 Záměr soukromého investora na výstavbu sedmipatrového polyfunkčního objektu v návaznosti na uliční čáru ulice Sokolovská a Bassova s obchodním parterem, kancelářemi a byty. Projekt zahrnuje mimo řešení vlastního objektu i úpravu chodníku mezi prodejnou NORMA a vlastní stavební parcelou. Na společných jednáních byly koordinovány parametry chodníku (požadavek bezbariérovosti) a úprava fasády v parteru podél chodníku (fasáda by neměla být slepá). Koncepční studie by měla být referenčním podkladem pro investora.

- **Administrativní budova Freyova 27**
 investor:
 projektant: Studio ACHT s.r.o.
 realizace: 2017-2019
 Záměr soukromého investora na rekonstrukci stávající administrativní budovy (dříve) Hospodářské komory ČR na administrativní budovu. Součástí projektu je i úprava okolí - veřejně přístupného prostranství při fasádě do Freyovy ulice i úprava podél části Bassovy ulice u paty opěrné zdi pod poslední budovou zbyvajících z historického komplexu Freyovy mlékárny, kde by měl být podle současných úvah zřízen nový chodník a prostor parkově upraven až k otevřenému prostranství (louka) povlovného svahu stoupajícího k vestibulu metra. Úprava prostranství kolem rekonstruované administrativní budovy je hlavním předmětem koordinace s návrhem koncepční studie.

Úprava vnitrobloku v návrhu koncepční studie přinese plynulé a pěší pohodlné propojení jak výstupu vestibulu metra, tak cesty od nádraží Paříkovou přes nový přechod a chodník podél současné prodejny NORMA až právě k nově upravovanému okolí rekonstruované budovy Hospodářské komory ČR.

- **Administrativně - rezidenční komplex Freyova (náměstí OSN)**
 investor: CPI
 projektant: Studio ACHT s.r.o.

Záměr soukromého investora na výstavbu souboru staveb rezidenčního a administrativního využití podél ul. Freyova v ploše vymezené přibližně prodloužením ulic Prouzovy a Špitálské směrem k Freyově. Předmětem koordinace je především pěší prostupnost území a kontinuita a kvalita pěší sítě a vztah budov k veřejným prostranstvím. Řešeného území se záměr dotýká především úpravami podél Freyovy ulice v jižním cípu řešeného území koncepční studie. V tomto místě je v rámci souboru staveb navržena výstavba administrativní budovy s komerčním parterem. Budova má být přístupná z chodníku i z horní úrovně chodníku v parku (ke Komerční bance). V rámci koordinačních schůzek byl diskutován také vztah (a artikulace hranice) nové zástavby a parku a vztah / navázání nově upravených veřejných prostranství k uliční síti. Koncepční studie bude sloužit jako referenční podklad pro úpravy sousedících veřejných prostranství

- **Elektrická síť - zásobování elektrickou energií**
 správce: PRE Distribuce
 V řešeném území jsou plánovány dílčí přeložky kNN a kVN zejména v souvislosti s plánovanými investičními záměry (viz výše). Opravy kabelů a přeložky jsou plánovány v okolí nároží bytového domu Bassova (SAP-141079), v ul. Sokolovská v jižním chodníku (SAP-136501).

Správce rozvodné sítě byl informován o zpracování koncepční studie a o rozsahu řešeného území a byl vyzván ke zvážení a přípravě investic do rozvoje vlastní sítě při příležitosti rekonstrukce celého uličního profilu.

- **Plynovod**
 správce: Pražská plynárenská Distribuce, a.s.
 V řešeném území se nacházejí plynovodní potrubí nízkotlaká a středotlaká. Pražská plynárenská Distribuce, a.s., plánuje v řešeném území dokončit obnovy ocelových potrubí na nízkotlaké plynovodní síti v řešeném území výměnou za PE potrubí. Týká se to NTL plynovodu v Jandově ulici, NTL plynovodu ve Freyově ulici v jižní části řešeného území a krátkého úseku v Kolbenově při křižovatce náměstí OSN. Dále je předmětem zájmu PPD úprava propojení plynovodu v Sokolovské s odbočkou k Anglickému gymnáziu.

Správce rozvodné sítě byl informován o zpracování koncepční studie a o rozsahu řešeného území a byl vyzván ke zvážení a přípravě investic do rozvoje vlastní sítě při příležitosti rekonstrukce celého uličního profilu.

- **Sdělovací vedení - rozšiřování sítě, lokální přípojky**
 CETIN, a.s.
 V řešeném území se plánuje rozšiřování sítě sdělovacího vedení - jde zejména o HDPE trubky na optické kabely a přípojky do jednotlivých domů. Správce rozvodné sítě byl informován o zpracování koncepční studie a o rozsahu řešeného území a byl vyzván ke zvážení

a přípravě investic do rozvoje vlastní sítě při příležitosti rekonstrukce celého uličního profilu.

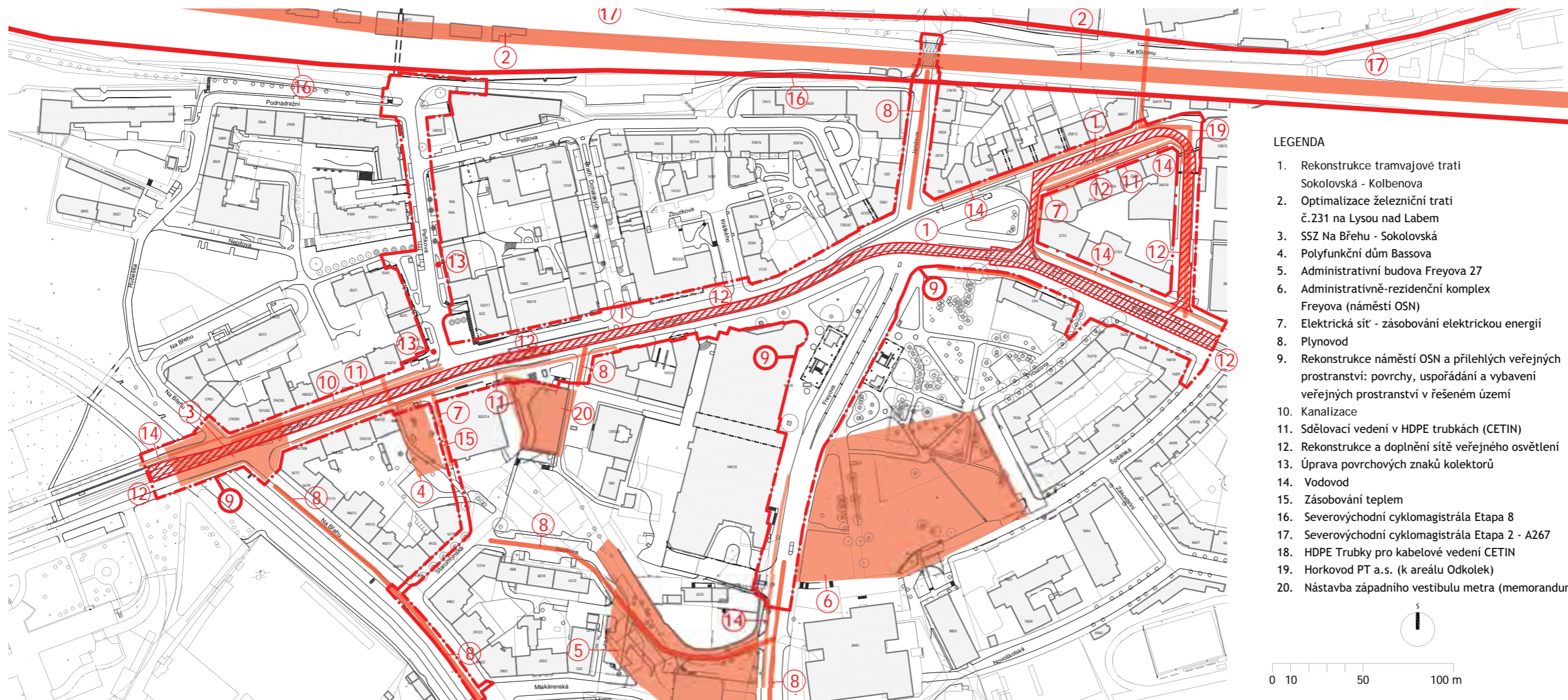
- **Severovýchodní cyklomagistrála**
 Zadavatel PD: ÚMČ P9, ÚMČ P14, ÚMČ P19, ÚMČ P20, ÚMČ P-Satalice
 V blízkosti řešeného území podél železniční trati je plánováno vedení severovýchodní cyklomagistrály. Projekt počítá s etapizací. Jako druhá etapa by měla být připravována úprava ulice Ke Klíčovu a U vinných sklepů a jako osmá etapa nové vedení stezky v blízkosti železnice (při jižní straně)
- **Horkovod**
 správce: Pražská teplárenská, a.s.
 V souvislosti s urbanizací bývalých průmyslových areálů se chystá i jejich dálkové zásobování teplem . V rámci řešeného území je plánována větev horkovodu 2xDN150 pro zásobování plánovaných budov v areálu Odkolek, která je vedena býv. ulicí Ke Kolbence a do prostupu pod železniční tratí.

INICIOVANÉ ZÁMĚRY - VYVOLANÉ

- **Rekonstrukce náměstí OSN a přilehlých veřejných prostranství: povrchy, uspořádání a vybavení veřejných prostranství v řešeném území**
 investor: Hl. m. Praha pravděpodobně prostřednictvím svých odborů a organizací (OSI, OTV, TSK Praha atd.)
 rok: 2018 (současně s RTT) - pokračování dle etapizace
 Zastřešující záměr, jehož předmětem řešení budou všechny ostatní potřebné úpravy v řešeném území s výjimkou tramvajové trati. Obsahem projektu by měla být řada dílčích částí včetně řešení povrchů, odvodnění, dopravního řešení, řešení úprav SSZ, začlenění do krajiny, projektu veřejného osvětlení, projektu vybavení prostranství městským mobiliářem, projekt vyvolaných přeložek sítí technické infrastruktury a úpravy povrchových znaků, technická koordinace dílčích projektů správců sítí. Koncepční studie bude tvořit přímý podklad a zadání pro přípravu tohoto projektu.

Podle předběžných úvah by projektovou přípravu zajišťoval některý z investičních odborů Magistrátu hl. města Prahy (OSI MHMP nebo OTV MHMP), realizaci a technickou koordinaci pak Technická správa komunikací hl. města Prahy.

- **Kanalizace**
 správce: Pražská vodohospodářská společnost, a.s.
 V řešeném území se nacházejí kanalizační stoky ze dvou období, z 50. a z 90. let 20. století. Jde o stoky buď zděné (1953) nebo z kameninových trubek (1992). V průběhu roku 2016 probíhaly havarijní sanační práce stoky v ul. Vysočanská (estakáda). Žádné další investice do kanalizační sítě obsahem střednědobého investičního plánu nejsou.



LEGENDA

1. Rekonstrukce tramvajové trati Sokolovská - Kolbenova
2. Optimalizace železniční trati č.231 na Lysou nad Labem
3. SSZ Na Břehu - Sokolovská
4. Polyfunkční dům Bassova
5. Administrativní budova Freyova 27
6. Administrativně-rezidenční komplex Freyova (náměstí OSN)
7. Elektrická síť - zásobování elektrickou energií
8. Plynovod
9. Rekonstrukce náměstí OSN a přilehlých veřejných prostranství: povrchy, uspořádání a vybavení veřejných prostranství v řešeném území
10. Kanalizace
11. Sdělovací vedení v HDPE trubkách (CETIN)
12. Rekonstrukce a doplnění sítě veřejného osvětlení
13. Úprava povrchových znaků kolektorů
14. Vodovod
15. Zásobování teplem
16. Severovýchodní cyklomagistrála Etapa 8
17. Severovýchodní cyklomagistrála Etapa 2 - A267
18. HDPE Trubky pro kabelové vedení CETIN
19. Horkovod PT a.s. (k areálu Odkolek)
20. Nástavba západního vestibulu metra (memorandum)

Správce rozvodné sítě byl informován o zpracování koncepční studie a o rozsahu řešeného území a byl vyzván ke zvážení a přípravě investic do rozvoje vlastní sítě při příležitosti rekonstrukce celého uličního profilu.

Navržené úpravy v uspořádání uličního profilu v Sokolovské ulici v úseku mezi ulicemi Na Břehu a Paříkova (úsek narovnaní oblouku kolejového vedení tramvajové trati) vyvolávají potřebu přeložky kanalizační stoky DN 600 v délce cca 120 - 130m (od kanalizačního oddělovače po šachtu před napojením do sběrače podél Rokytky v ul. Na Břehu.

V bývalé ulici Ke Kolbence se nachází kanalizační potrubí DN 200, které bude muset být vzhledem k novému vedení tramvajové trati rovněž přesunuto do nové polohy.

Projekt přeložek kanalizace by měl být součástí zastřešujícího projektu (viz výše).

Sdělovací vedení
 správce: CETIN a.s.

V řešeném území se nacházejí kabelovody, ve kterých jsou uloženy páteřní prvky sítě sdělovacího vedení

Správce sítě byl informován o zpracování koncepční studie a o rozsahu řešeného území a byl vyzván ke zvážení a přípravě investic do rozvoje vlastní sítě při příležitosti rekonstrukce celého uličního profilu.

Navržené úpravy v uspořádání uličního profilu v Sokolovské ulici v úseku mezi ulicemi Na Břehu a Paříkova (úsek narovnaní oblouku kolejového vedení tramvajové trati) vyvolávají potřebu úpravy prvků na vedení kabelovodů. Nové vedení kolejí se dostává do prostorového konfliktu se vstupní šachtou kabelové komory KK-5169

Z předběžných konzultací se správcem CETIN, a.s., vyplývají variantní možnosti řešení vzniklého prostorového konfliktu.

První varianta předběžně preferovaná správcem je přeložka celé kabelové komory včetně obou mezikomorových úseků. Tato varianta by podle předběžných odhadů vyžadovala investice ve výši přibližně 12 mil. Kč.

Druhá varianta předběžně preferovaná IPR Praha počítá s úpravou stropu a vstupu do KK-5169 tak, aby se poklop nacházel mezi kolejnicemi v pásmu přípustném z hlediska uchycení kolejnic. To by znamenalo přesunout zatahovací a vstupní otvor přibližně o 33cm k jihovýchodní stěně kabelové komory. Tento posun by měl stále umožňovat plynulé zatahování kabelů do kabelových kanálů do všech tří směrů (otvor by i v nové poloze byl stále nad průsečíkem os kabelových kanálů), které z upravené komory vedou a zároveň vstup servisního personálu (protože by měl standardní světlost). Náklady na úpravu komory byly předběžně odhadnuty na 0,5 - 2,5 mil. Kč.

Všechny uvažované varianty je nutné detailně prověřit na základě přesných zaměření v dalších stupních projektové přípravy.

Rekonstrukce a doplnění sítě veřejného osvětlení

Správce / investor: SVM MHMP, Eltodo a.s.

Součástí zastřešujícího projektu je také úprava sítě veřejného osvětlení s ohledem na nové uspořádání veřejných prostranství.

Zejména je zapotřebí doplnit osvětlení v ulici Pod Pekárkami a v bývalé ulici Ke Kolbence, která je v návrhu nově přístupná i z jihu

a průjezdná pro MHD i automobily. Dále budou prověřeny podmínky a možnosti sdružování stožárů veřejného osvětlení a trakčního vedení.

Během předběžných konzultací s odborem evidence, správy a využití majetku magistrátu hl. města Prahy a firmou Eltodo, a.s. bylo ze strany odboru přislíbeno zajištění zpracování světelné studie na řešeném území, pro kterou je koncepční studie jedním z výchozích podkladů

Úprava povrchových znaků kolektorů

správce: Kolektory Praha, a.s.

V řešeném území vede kolektor v ulici Paříkova. V rámci úprav veřejných prostranství se otvírá možnost některé povrchové znaky a objekty začlenit do prvků mobiliáře a vybavení veřejného prostranství.

Jde zejména o kapličky výdechů ventilace, které by mohly být integrovány do sedacích prvků a o úpravu poklopů šachet v plochách chodníků, jejichž výškové usazení by mohlo být v rámci úprav povrchů srovnáno s (novou) úrovní povrchů na místech, na kterých se budou úrovně rozcházet. Úprava povrchových znaků je uvažována nejdříve na rok 2018.

- 1 Obecná koncepce
- 4 Doplňující požadavky na zpracování projektů navazujících na studii
- 0

INICIOVANÉ ZÁMĚRY - OBNOVA SÍTÍ

Vodovod

správce: Pražská vodohospodářská společnost, a.s.

V řešeném území se nachází vodovodní vedení různého stáří.

Správce rozvodné sítě byl informován o zpracování koncepční studie a o rozsahu řešeného území a byl vyzván ke zvážení a přípravě investic do rozvoje vlastní sítě při příležitosti rekonstrukce celého uličního profilu.

Z předběžných konzultací vyplynulo, že rekonstrukce veřejných prostranství je vhodnou příležitostí k výměně litinového vodovodního potrubí z předválečných let. Jde o úseky v ul. Kolbenova a Pod Pekárnami, ve kterých je potrubí z let 1931 a 1938, dále v úseku ul Freyova, ve kterém je potrubí z roku 1929.

Obnova vodovodů by byla součástí koordinace zastřešujícího projektu.

OSTATNÍ SÍTĚ

Zásobování teplem

správce: Pražská teplotrenská, a.s.

V řešeném území se nachází horkovod, který je v Paříkově ulici uložen do kolektoru, z něhož samostatným kanálem přechází ul. Sokolovskou směrem k nároží prodejny NORMA a dále vede v chodníku mezi prodejnou a stavební parcelou polyfunkčního domu Bassova.

Plánovaná stavební aktivita je příležitostí k revizi a možné opravě dotčeného úseku.

140 Doplňující požadavky na zpracování projektů navazujících na studii

STUDIE VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ

Je zapotřebí zadat a zpracovat studii osvětlení. Požadavkem vyplývajícím z této studie je, aby byla zpracována ve spolupráci s architektem (tj. nejen technicky, ale musí se zaobírat i estetickou stránkou prostředí včetně vědomých scénických akcentů či potlačení vybraných částí veřejného prostranství). Technické požadavky na bezpečnost (osvětlení až přesvětlení přechodů pro chodce) však musejí být dodrženy. Zadání studie a koordinace s projektem musí proběhnout ve spolupráci s odborem hospodaření s majetkem MHMP.

KOLEKTORY

V rámci koordinace se správcem kolektorové sítě je zapotřebí v rámci porobnějšího zpracování detailů projednat dokumentaci úpravy výdechů vzduchotechniky (resp jejich integraci do sedacího mobiliáře) - základní představa je, že stěny sedáku tvoří prodyšná kovová plocha (např. tahokov, žaluzie apod.) a celková plocha pro prostup vzduch bu měla být plošně minimálně stejná jako u původních výdechů.

Se správcem kolektorové sítě je rovněž zapotřebí projednat konkrétní provedení sadových úprav v blízkosti kolektorového vedení (nad ním), respektovat nařízení č.10/2016 Sb. hl. města Prahy (Pražské stavební předpisy) - nadloží kolektoru je menší než 5m. Před realizací úprav veřejných prostranství bude požadován pasport kolektorů a po realizaci repasport.

PŘELOŽKA KANALIZACE (SOKOLOVSKÁ)

V souvislosti s navrženým posunem kolejového vedení tramvajové trati a nesouhlasem PVS a.s. s realizací nového vedení kanalizačního potrubí dle stejného principu jako současného (kdy se osa stoky a revizních šachet promítá do osy mezi oběma směry kolejí) je zapotřebí přednostně zjistit proveditelnost z hlediska kanalizační sítě a sítě sdělovacího vedení (viz níže).

PŘELOŽKA KABELOVODU CETIN (SOKOLOVSKÁ)

V souvislosti s navrženým posunem kolejového vedení tramvajové trati a nesouhlasem správce sítě CETIN, a.s., pouze s přestavbou stropu kabelové komory KK 5169, je zapotřebí ověřit proveditelnost nového vedení kabelovodu. V projektové dokumentaci je dále zapotřebí rozlišit vedení kolektorů a kabeleovodů CETIN.

ZATŘÍDĚNÍ KOMUNIKACE - BÝV. ULICE KE KOLBENCE, NOVÉ ZATŘÍDĚNÍ UL. POD PEKÁRNAMI, ZRUŠENÍ SV VĚTVE KŘÍŽOVATKY

Před kolaudací nových úprav v bývalé ulici Ke Kolbence, která není nyní zatříděna nijak, je zapotřebí zažádat o nové zatřídění této obnovené ulice, společně s novým zatříděním části ulice Pod Pekárnami na místní komunikaci II. třídy (analogicky k zatřídění části

ulice v oblasti stávající smyčky). Dále bude zapotřebí aktualizovat síť komunikací v souvislosti se zrušením jedné větve křižovatky na Náměstí OSN.

ZAJIŠTĚNÍ PROVEDITELNOSTI JEDNOTLIVÝCH ETAP

V souvislosti s navrženým posunem kolejového vedení tramvajové trati v Sokolovské a části trati v oblasti smyčky posuzované jako novostavba je zapotřebí v předstihu získat právní jistotu kolaudovatelnosti navrženého vedení tramvajové trati dostatečnou pro Dopravní podnik hl. města Prahy jako investora tramvajové trati. Právní jistotu, která bude rovna závaznému souhlasu klíčových DOSS, zejména však hygienické stanice hl. města Prahy s navrhovaným řešením. V rámci této koncepční studie byl konzultován postup a náležitosti k doložení v rámci dokumentace k územnímu řízení a byl konstatován předběžný souhlas s navrženým řešením a podmínky, za kterých je možná jeho realizace.

Na základě vyhodnocení rizik proveditelnosti mohou být zejména u etap I-A a I-B navržena ve spolupráci s IPR Praha alternativní řešení (pravděpodobně založená na stávající poloze vedení tramvajových kolejí; alternativy však nebyly pro svou zjevnou nevýhodnost v celé řadě aspektů v rámci této studie prověřovány a bude nutné je teprve zpracovat)

PROJEKT SADOVNICKÝCH ÚPRAV

Součástí projektu sadovnických úprav musí být i návrh péstebních opatření se zohledněním požadavků na funkčnost veřejného osvětlení a zásah složek integrovaného zásahového systému, zejména však hasičů v ul. Pod Pekárnami.

PROVĚŘENÍ DOČASNÉHO, ALE STAVEBNÍHO ŘEŠENÍ MÍSTO DOPRAVNÍCH STÍNŮ V UL. KOLBENOVA

Ulice Kolbenova je v návrhu ponechána ve stávajících obrubách, přestože je podél chodníků vyznačen pás pro parkování. Náběhy jsou navrženy řešit dopravními stány. Odbor rozvoje a financování dopravy MHMP požaduje stavební řešení . V rámci další projektové přípravy je zapotřebí prověřit sice provizorní, ale stavební řešení dočasného vysunutí obrub s vyřešením problematiky odvodnění, než si pokračující urbanizace bývalých průmyslových areálů vyžádá změnu uspořádání uličního profilu zpět na 2+2 se středovým tramvajovým pásem a návrat do stávajících (a navržených) obrub.

STÁVAJÍCÍ ZTVÁRNĚNÍ VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ A AUTORSKÁ PRÁVA

Stávající veřejná prostranství a prvky na nich v některých případech podléhají autorským právům (např. sousoší Emila Kolbena

od autorů Lukáše Velíška a Martina Suchánka, nebo úpravy prostranství před západním vestibulem metra apod.)

OBECNÁ OCHRANA PRVKŮ STÁVAJÍCÍ PLYNOVODNÍ SÍTĚ

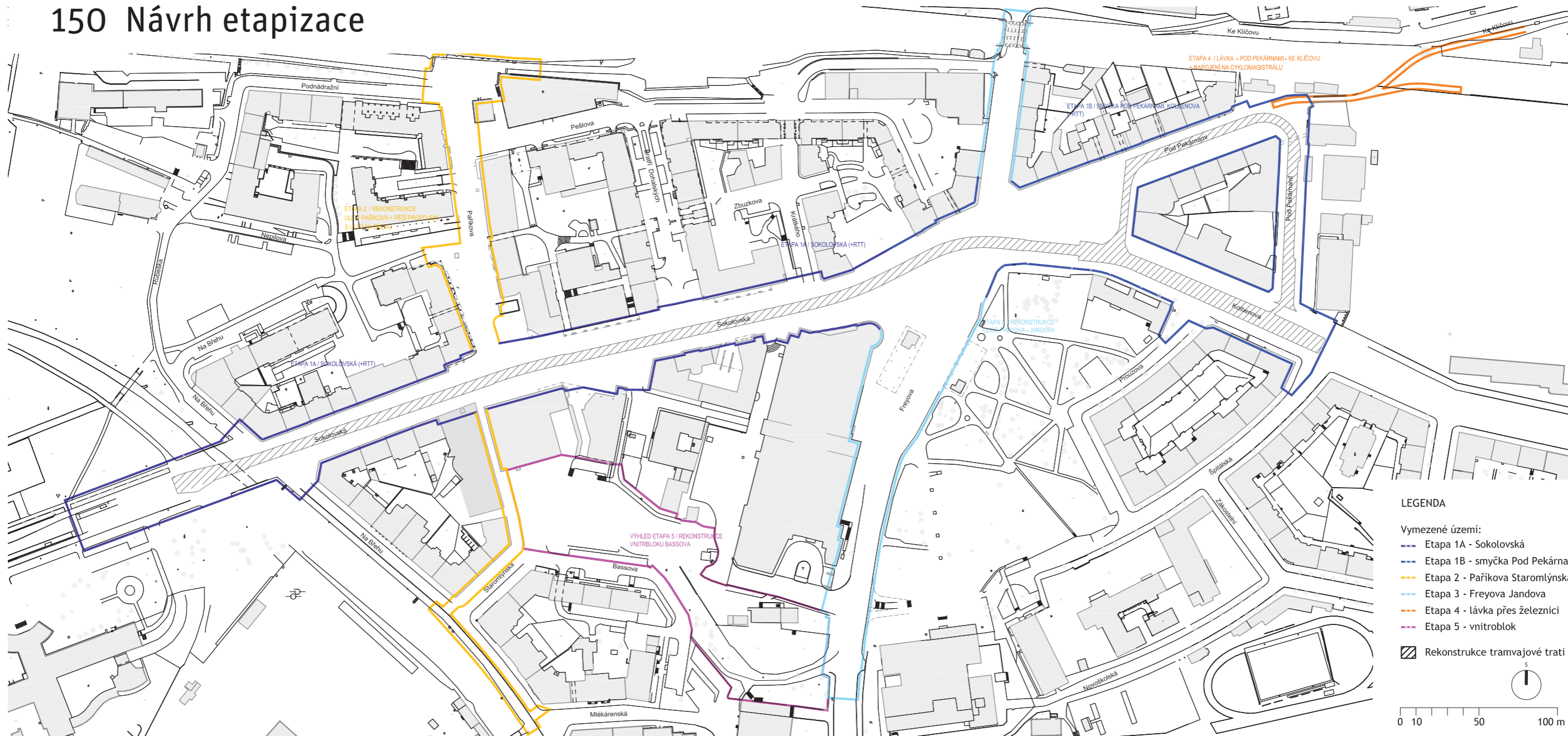
Obecný souhrn požadavků na umístění navrhovaných objektů , zejména stromů, schodů, zídek, případných přístřešků tramvajových zastávek, či mobiliářů , nebo případně přeložek stávajících sítí vůči plynárenskému zařízení :

- stromy umístit do vzdálenosti min. 2m od osy plynovodu nebo plynovodní přípojky

- na plynárenském zařízení nesmí být navrženo umístění schodů, přístřešků tramvajových zastávek či mobiliářů (pokud budou), nebo reklamních sloupů, apod. , nutné dodržet ochranné pásmo, 1m na každou stranu od půdorysu plynárenského zařízení

- u vyvolaných přeložek sítí , či úpravy povrchů dodržet vzdálenosti (křížení, souběh) a krytí vůči plynárenskému zařízení v souladu s ČSN 73 6005

150 Návrh etapizace



ETAPA I-A SOKOLOVSKÁ

Předmětem etapy I-A je část ul. Sokolovská. Součástí etapy I-A jsou úpravy sítě technické infrastruktury vyvolané navrženou úpravou vedení kolejí tramvajové trati, především přeložka části kanalizační stoky a vedení kabelovodu a kabelové komory sdělovacího vedení mimo půdorys nové polohy kolejí. Etapa I-A musí být realizována současně s rekonstrukcí tramvajové trati.

ETAPA I-B SMYČKA POD PEKÁRNAMI, KŘIŽOVATKA A NÁMĚSTÍ OSN

Etapa I-B zahrnuje křižovatku na náměstí OSN, část ulice Kolbenova, bývalou ulici Ke Kolbence a ulici Pod Pekárnami,

kam je navrženo přeložení smyčky a úpravu ploch po zrušené smyčce do podoby standardního náměstí.

ETAPA II PAŘÍKOVA, CHODNÍK BASSOVA, NA BŘEHU;

Předmětem etapy II jsou úpravy severojižního (zejména) pěšího propojení od nádraží Praha-Vysočany Paříkovou ulicí přes Sokolovskou ke stezkám a parkům podél Rokytky a dále k nádraží Praha-Libeň.

III ETAPA FREYOVA, JANDOVA

Předmětem třetí etapy jsou úpravy ulic Freyova a Jandova. V Jandově ulici jde zejména o povrchy a úpravu dopravního značení, ve Freyově úprava dělicího ostrůvku mezi pruhy, přechody pro chodce,

povrchy, vybavení a dopravní značení. V závislosti na realizaci záměru SŽDC rekonstruovat železniční trať a budoucímu přivedení severovýchodní cyklomagistrály v poloze přimknuté k tělesu železnice, by součástí této etapy mohla být i realizace cyklistického přemostění Jandovy (podél stávajícího železničního mostu).

IV ETAPA LÁVKA PŘES ŽELEZNICI PRO PĚŠÍ A CYKLISTY

Předmětem čtvrté etapy je překonání železniční trati lávkou v prodloužení ulice Pod Pekárnami a spojení obou železnicí přetátných konců bývalé královské staroboleslavské cesty. Součástí etapy by měla být i napojení na plánovanou severovýchodní cyklomagistrálu, jejíž větev by měla být přivedena podél železniční trati (stopa bývalé vlečky) k hranici řešeného území.

V ETAPA VNITROBLOK BASSOVA-STAROMLÝNSKÁ

Předmětem páté etapy je úprava vnitrobloku Bassova - Staromlýnská. Cílem je zajištění pohodlných pěších propojení mezi vestibulem metra a ulicí Freyovou a kultivace prostředí formou parkové úpravy a vybavení mobiliárem v návaznosti na plánované úpravy kolem budovy Hospodářské komory. Jedním z cílů by měla být i kultivace stávající plochy pro parkování za prodejnu Norma (zajištění větší bezpečnosti prostřednictvím dohody na novém uspořádání parkoviště).

1	Obecná koncepce
6	Rámcový odhad nákladů
0	

160 Rámcový odhad nákladů

Koncepční studie náměstí OSN

Základní propočet		HSV								
objekt	popis objektu	vozovka	chodník	ostatní	dopravní značení	přeložky sítí	výsadba stromů	uliční mobiliář	náklady a důsledky narovnání tram. trati	HSV + M
1	etapa 1A-B (tmavě modré) - Sokolovská	28 167 441	39 525 603	135 032	278 265	4 640 000	705 000	2 690 000	24 000 000	100 141 341
2	etapa 2 (žlutá) - Paříkova	5 239 290	12 020 664	395 747	61 458	720 000	375 000	400 000		19 212 159
3	etapa 3 (světle modrá) - Freyova	11 722 933	5 643 475	0	154 863	720 000	15 000	600 000		18 856 271
4	etapa 4 (oranžová) - Lávka přes trať	0	0	76 500 000	0	0	0	0		76 500 000
5	etapa 5 (růžová) - Vnitroblok Bassova	0	0	16 006 755	0	0	0	0		16 006 755
6	RTT (rekonst. tram. trati)									92 028 100
7	Vedlejší rozpočtové náklady (5% z celkových nákladů vč. RTT)									15 442 230
8	Rezerva (10% z celkových nákladů vč. RTT)									30 884 460
Celkem bez DPH		45 129 664	57 189 742	93 037 534	494 586	6 080 000	1 095 000	3 690 000		369 071 316
DPH										74 585 976
Celkem s DPH										443 657 292

Legenda

investor: hl. město Praha
investor: Dopravní podnik hl. města Prahy, a.s.

Na základě celkového návrhu uličního prostoru v detailu architektonické koncepční studie byl externím dodavatelem zpracován propočet rámcových nákladů na realizaci celkové revitalizace Náměstí OSN a přilehlých veřejných prostranství Vinohradské třídy.

Dílním vstupem doplňujícím odhad celkových nákladů, je také nacenění rekonstrukce tramvajové trati, který byl zpracován na základě informací poskytnutých Dopravním podnikem hl. m. Prahy.

Pro přehlednost je rekapitulace propočtu rozčleněna na jednotlivé úseky podle navržené etapizace. Pro relevantní zhodnocení realizačních nákladů bude nutné zpracovat podrobnější dokumentaci. Cenový odhad etap I - III byl zpracován na základě výpočtu ceníkových cen a výměr jednotlivých ploch. Odhad realizačních nákladů etap IV (lávka) a V (vnitroblok) byl stanoven dle realizačních nákladů referenčních projektů (vztahených k měrné jednotce a násobených počtem měrných jednotek etap IV a V). Referenčním projektem etapy V byl nedávno založený berlínský park Am Gleisdreieck, který je příkladem nízkonákladového a úspěšného přístupu k zakládání parků uprostřed města na zbytkových a obtížně definovatelných plochách. Referenčním projektem k odhadu ceny lávky (Etapa IV) byla nedávno realizovaná lávka „Komenského most“ přes Labe v Jaroměři.

200 /
Koncepce
pro jednotlivá
témata

210 Pěší prostor

- 400 ZJIŠTĚNÍ POTŘEB A HODNOCENÍ UŽIVATELŮ
- 500 SOUBOR ANALYTICKÝCH DAT, MAP A PRŮZKUMŮ
- ↗ VYHLÁŠKA MINISTERSTVA PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR Č. 389/2009 Sb.

OBECNÝCH TECHNICKÝCH POŽADAVCÍCH ZABEZPEČUJÍCÍCH UŽÍVÁNÍ STAVEB („BEZBARIÉROVÁ VYHLÁŠKA“)

- ↗ ČSN 73 6110 PROJEKTOVÁNÍ MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ
- ↗ KONCEPCE ODSTRAŇOVÁNÍ BARIÉR VE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVĚ

V HLAVNÍM MĚSTĚ PRAZE (ROK 2025: BEZBARIÉROVÁ DOPRAVA / PŘÍSTUPNÁ VEŘEJNÁ SLUŽBA PRO KAŽDÉHO), 2014

Obecně dojde k optimalizaci pěšího prostoru z hlediska bezbariérovosti a bezpečnosti, přechody na světelných křižovatkách budou maximálně zkráceny či doplněny o ostrůvky. Pěší prostor je doplněn pobytovými prostory v místech velké koncentrace pohybu lidí (předprostor OC Fénix, Vstupy do Metra, tramvajová zastávka Vysočanská). Odstraněním bariér, vybudováním nových chodníků a doplněním přechodů by mělo být dosaženo většího zprostřednění oblasti centrálních Vysočan.

VYTVOŘENÍ POBYTOVÉHO PROSTRANSTVÍ NA NÁMĚSTÍ OSN

Novým vedením smyčky kolem bloku vzniká prostor pro využití plochy po stávající smyčce jako náměstí, například pro pořádání kulturních akcí či trhů, nebo pro různé účely spojené s potřebami městského lokálního centra. Tato plocha je navržena jako pěší zóna s povoleným vjezdem zásobování a cyklistů.

REVITALIZACE ULICE POD PEKÁRNAMI

Úpravou komunikace by mělo dojít ke zvýšení jejího významu z čistě slepé parkovací ulice na příjemnou klidnou ulici se stromořadím a s

pobytovými plácky, kam bude možné expandovat např. s restauračními předzahrádkami. Komunikace nově nebude slepá ale bude propojena s ulicí Kolbenova bývalou u lící Ke Kolbence.

V delším horizontu je pak uvažováno bezbariérové přemostění železniční trati v ose ulic Pod Pekárnami a Ke Klíčovu, které lépe naváže centrum Vysočan na krajinné a rekreační zázemí a na obytnou oblast Pod Krocínkou a Odkolek.

POSÍLENÍ PĚŠÍ VAZBY NÁDRAŽÍ VYSOČANY – TRAMVAJ A METRO VYSOČANSKÁ – ROKYTKA, UL. NA BŘEHU

Koncepční studie navrhuje částečně přeorganizovat profil Paříkovy ulice tak, aby vznikl rovný přímý a dostatečně široký chodník, který komfortně, přehledně a bezbariérově spojí železniční zastávku s tramvajovou zastávkou a metrem.

Navrženy jsou také další úpravy směřující ke zlepšení komfortu chodců. Například je zvýšena plocha křižovatky před železniční stanicí a plocha křížení s pěší trasou Zbuzkova-Podviní (v tomto místě musí být vzhledem k šířkovým poměrům upravena přednost v jízdě svislým značením P7). Zvýšené křižovatkové přejezdy slouží také ke zpomalení provozu a tím ke zvýšení bezpečnosti chodců.

Proto jsou některé plochy v rámci ulice přemístěny (například záliv pro kolmé stání ve spodní části), aby mohl být narovnan chodník. Stávající podélná stání po pravé straně (směrem vzhůru) jsou stavebně potvrzena i obrubami, namísto stávajících dočasných betonových bloků. V horní části u trafostanice vzniká nový záliv pro kolmé parkování.

ZŘÍZENÍ MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ PŘES FREYOVU ULICI V PRODLOUŽENÍ OSY ULICE PROUZOVA

Díky předpokládanému vývoji v území je navrženo přesunutí a doplnění přechodů pro chodce v křižovatce u výjezdu z garáží OC Fénix. V místě bočního hlavního vstupu do OC Fénix, přibližně proti prodloužení Proucovy ulice tak může vzniknout poptávka po pěší vabě

- zejména s ohledem na budoucí vývoj v území. Koncepční studie proto v tomto místě navrhuje zřídit místo pro přecházení, které v budoucnu v závislosti na dopravní situaci může být i plnohodnotným přechodem pro chodce.

ZŘÍZENÍ MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ PŘES SOKOLOVSKOU ULICI V PRODLOUŽENÍ ULICE KRÁTKÉHO

Z důvodu odstraňování bariér na přirozených pěších trasách je v prodloužení ul. Krátkého zřízeno bezbariérové místo pro přecházení se sníženými obrubami

ZŘÍZENÍ BEZPEČNOSTNÍHO OSTRŮVKU NA PŘECHODU PŘES ÚSTÍ SOKOLOVSKÉ

Světelně signalizovaný přechod pro chodce přes západní větev křižovatky náměstí OSN (Sokolovská) je doplněn o bezpečnostní ostrůvek přibližně uprostřed své délky (na jižní straně od tramvajových kolejí).

211 POHYB OSOB SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

- 400 ZJIŠTĚNÍ POTŘEB A HODNOCENÍ UŽIVATELŮ
 - 500 SOUBOR ANALYTICKÝCH DAT, MAP A PRŮZKUMŮ
 - ↗ VYHLÁŠKA MINISTERSTVA PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR Č. 389/2009 Sb.
- OBECNÝCH TECHNICKÝCH POŽADAVCÍCH ZABEZPEČUJÍCÍCH UŽÍVÁNÍ STAVEB („BEZBARIÉROVÁ VYHLÁŠKA“)
- ↗ ČSN 73 6110 PROJEKTOVÁNÍ MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ
 - ↗ KONCEPCE ODSTRAŇOVÁNÍ BARIÉR VE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVĚ
- V HLAVNÍM MĚSTĚ PRAZE (ROK 2025: BEZBARIÉROVÁ DOPRAVA / PŘÍSTUPNÁ VEŘEJNÁ SLUŽBA PRO KAŽDÉHO), 2014

OBECNÉ PODMÍNKY PRO POHYB OSOB SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Podmínky pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace jsou v řešeném území zajištěny návrhem sady opatření

Pojem veřejný prostor v sobě zahrnuje předpoklad rovnosti užívání. Veřejná prostranství by měla umožňovat nejen veřejnou přístupnost, ale také možnost komfortního užívání pro všechny bez rozdílu. Předpokladem zajištění bezbariérového užívání řešených veřejných prostranství je zohlednění potřeb jednotlivých skupin budoucích uživatelů, zejména osob s omezenou schopností pohybu a orientace včetně seniorů, rodičů s kočárky apod. Ulice bez bariér je však ve svém důsledku přirozeně přínosem pro všechny uživatele. Koncepční studie klade důraz na bezbariérové úpravy ulice, výchozím závazným podkladem k nastavení nového standardu pro řešení veřejná prostranství je prováděcí předpis stavebního zákona ↗ Bezbariérová vyhláška č. 389/2009 Sb.

ZÁKLADNÍ PRINCIPY JSOU:

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

Překážkou nejen pro osoby s omezenou schopností pohybu jsou zejména fyzické bariéry v podobě překonávání výškových rozdílů např. obrubníků u přechodů, které nejsou sníženy na úroveň vozovky, nevhodně řešených vodorovných spár v dlažbě, pohyb po nerovné, šikmé či zborcené ploše nebo nedostatečná šířka chodníku. Bariéry představují také chybějící úroňové přechody v místech poptávaných pěších vazeb, např. na křižovatce s ul. Paříkova, kde v současnosti nelze přecházet vůbec. Bezpečný samostatný pohyb a orientace v prostoru



Navržené pobytové prostranství u Náměstí OSN, vizualizace



Ulice Pod Pekárnami bude nově průchozí



Prostor před nádražím Praha-Vysočany bude kultivován a bezbariérově upraven



Napřímený a rozšířený chodník k nádraží v Paříkově ulici

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

POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DETAILŮ

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

NAVROVANÁ BEZBARIÉROVÁ OPATŘENÍ

KONTINUITA PĚŠÍHO PROSTORU

V rámci chodníků je v celé délce řešených ulic navržen průběžný pás, který respektuje přirozený pohyb chodců a umožňuje plynulý a pohodlný průchod.

Typicky je tento pás veden kolem fasád domů - přirozených vodících linií pro zrakově postižené.

Vzhledem k charakteru a uspořádání chodníků studie s důrazem na pobytovou kvalitu ulice deklaruje, že restaurační předzahrádky lze umísťovat, neměly by však překážet v průchodu (v ulici Pod Pekárnami jsou restaurační předzahrádky umístěny do pásu mezi rabátky stromů).

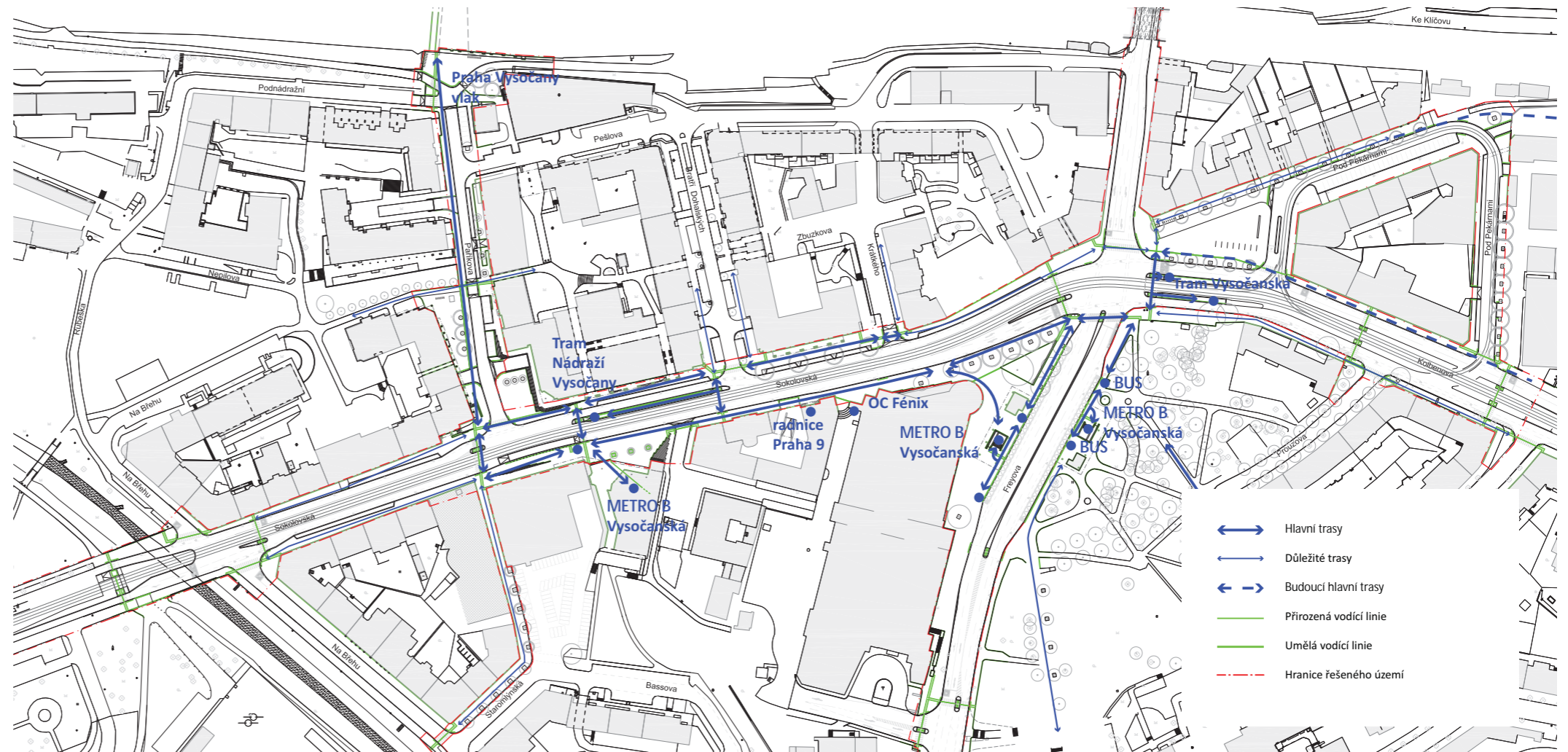
VODÍCÍ LINIE

Průběžný pás pro chůzi je v hlavních směrech drtivou většinou veden podél fasád domů, které tvoří přirozenou vodící linii. V proluce v sousedství prodejny Norma v Sokolovské ulici tvoří přirozenou vodící linii v současnosti vyvýšená obruba a do budoucna se počítá s výstavbou domu a zaplnění proluky. Na nároží před OC Fénix tvoří přirozenou vodící linii obruba nezpevněná, která musí být vyvýšená nad úroveň horního líce dlažby o 6 cm. Stejný princip se uplatňuje na opačné straně Freyovy ulice v parku.

Kontinuita vodících linií na otevřených prostranstvích je v hlavních směrech chůze zajištěna umělými vodícími liniemi v dlažbě (drážky). Jde zejména o plochu nového náměstí v místě původní smyčky, nebo v Paříkově ulici (jde zpravidla o situace, ve kterých sice existuje možnost využít přirozené vodící linie, ale znamená to na trase příliš velkou okliku).

PŘECHODY PRO CHODCE, MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ

Přechody pro chodce na křižovatkách, včetně koridoru přes tramvajovou trať, budou v ploše chodníku opatřeny signálním a varovným pásem s přesahem 80 cm na každou stranu přechodu a vodící linií v trase přes vozovku (např. plastové pásy lepené na asfalt). Veškerá snížení obrub u chodníků jsou opatřena varovnými pásy. Stejný princip se uplatňuje před železniční stanicí Praha-Vysočany, kde je však zvýšena plocha vozovky na úroveň chodníků.



Schema hlavních pěších tras s bezbariérovou úpravou

Místa pro přecházení na méně používaných trasách nejsou opatřena signálními naváděcími pásy. Jde o místo pro přecházení přes Sokolovskou v prodloužení ulice Krátkého a přes Freyovu bočního vstupu do obchodní pasáže OC Fénix.

Délka většiny stávajících přechodů přes Sokolovskou neodpovídá bezbariérové vyhlášce, tedy délce max. 7,00 m u změny dokončených staveb. V rámci Koncepční studie bylo vyhodnoceno, že je z hlediska pěšího provozu bezpečnější, aby v těchto místech přechody zůstaly i přesto, že neodpovídají této délce, než aby zde žádná možnost přejít z jedné strany ulice na druhou neexistovala. Koncepční studie tak navrhuje řešení vycházející z ČSN 73 6110. Délka všech přechodů je tak snížena, a to jak uplatněním rozšířených chodníkových ploch v nárožích, tak v případě nutnosti vložením dělicího ostrůvku aspoň po jedné straně tramvajového pásu odděleného prostorovými tvarovkami vyššími než 7 cm (pak je pás považován za vyvýšený dle ČSN 73 6110 - čl. 6.1 Tabulka 3 - index g), což norma ve stíněných podmínkách které v řešeném území panují umožňuje (viz ČSN 73 6110/Z1 - čl. 10.1.3.3.9).

TRAMVAJOVÉ ZASTÁVKY

Návrh v obecné rovině vychází z Koncepce odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě, 2014 a zastávky jsou navrženy a budou řešeny jako bezbariérové dle vyhlášky.

V návrhu koncepční studie se nacházejí dvě tramvajové zastávky - Nádraží Vysočany a nově také zastávka Vysočanská, která vznikla přesunutím zastávky Špitálská do polohy přímo na náměstí OSN. Zastávka Vysočanská je v obou směrech řešena ostrůvkem. Zastávka nádraží Vysočany je ve směru do centra řešena ostrůvkem a ve směru z centra vídeňskou zastávkou, která je však oproti současnému stavu zkrácena na polovinu. Všechny tramvajové zastávky mají zvýšenou nástupní hranu ve výšce 24 cm nad úroveň kolejí (mimo výluk se neuvažuje s pravidelným využíváním zastávek autobusy) a zajištěn bezbariérový přístup k nástupní hraně. Ostrůvkové zastávky budou opatřené vodícími liniemi - buď zábradlím se zarážkou pro vodící hůl, ideálně však jiným prvkem, který by adekvátně zajistil bezpečné a komfortní užití pro osoby se sníženou schopností orientace, ale zároveň nebránil snadnému přístupu k tramvaji.

K zajištění bezpečnosti vídeňské zastávky je navržena řada sloupků podél linie chodníkové obruby a rozhraní je doplněno varovným pásem. Zároveň je pojižděná plocha zastávky zřetelně materiálově oddělena (strukturou povrchu, kontrastní barvou). Samotné zvýšení jízdního pásu v místě zastávky má zpomalující efekt na projíždějící dopravu. Z důvodu obavy z kolize nevidomých a projíždějící dopravy s řešením nesouhlasí zástupci SONS (Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých).

Označnick zastávky by měl být ve všech případech umístěn tak, aby se vozíčkář plnohodnotně dostal ke všem informacím.

POVRCHY CHODNÍKŮ

Povrchy chodníků a tramvajových zastávek jsou navrženy v pražské mozaice formátu 60x60 mm. Mozaiková dlažba je z hlediska požadavků Pražské organizace vozíčkářů (POV) akceptována jako adekvátní materiál pro povrchy v kompaktním blokovém městě. Stejně tak i vozíčkáři, kteří se zúčastnili komunitní vycházky, hodnotili tento materiál jako přijatelný pro pohyb na vozíku. Výška obruby je standardně 12–15 cm. Zvýšená část vozovky, a chodníkové přejezdy u vjezdů do objektů jsou navrženy v žulové dlažbě formátu 10 x 10 cm, která je komfortnější z hlediska pohybu vozíčkářů než tzv. kočičí hlavy.

HMATOVÉ PRVKY PRO NEVIDOMÉ A SLABOZRÁKÉ

Navržené hmatové prvky pro nevidomé a slabozraké budou provedeny v souladu s požadavky zákona 22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky. Standardně používané hmatové prvky, tzv. "stanovené výrobky", se s navrhovaným řešením povrchů nevyklučují. Rekonstrukce Náměstí OSN a přilehlých veřejných prostranství však může být i díky svému rozsahu příležitostí k otestování nových materiálů, např. k certifikaci výrobků provedených v kameni apod.

220 Veřejná doprava

- 400 ZJIŠTĚNÍ POTŘEB A HODNOCENÍ UŽIVATELŮ
- 500 SOUBOR ANALYTICKÝCH DAT, MAP A PRŮZKUMŮ
- ↗ GENEREL SILNIČNÍ DOPRAVY MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 9

Veřejná hromadná doprava (VHD) bude s pokračující urbanizací zdejších průmyslových areálů neustále vzrůstat na důležitosti a díky vyšší efektivitě dopravních výkonů bude její funkčnost a dostupnost základní podmínkou dopravní obslužnosti území. Východozápadní páteř VHD (radiální) tvoří linka metra B a tramvajová trať Sokolovská-Kolbenova severojižní (tangenciální) páteř VHD tvoří linky městských a příměstských autobusů vedených ulicemi Freyova-Jandova-Vysočanská. Navržené změny se dotýkají převážně tramvajové trati. V rámci místních možností byl zachován oddělený provoz tramvajů a automobilů v rámci uličních profilů, který bude důležitý zejména do budoucna. Návrh změn na tramvajové trati vychází ze společných

jednání projektanta Dopravního podniku hl. města Prahy a autorského týmu studie.

PŘESUN TRAMVAJOVÉ SMYČKY

Namísto dnešní zastávky Špitálská, která je poněkud vzdálená náměstí OSN a vstupům do metra, vznikne nová zastávka na náměstí OSN před křižovatkou s ulicemi Jandova a Freyova, v přímé návaznosti na vstup do metra. Tím bude vytvořeno jednotné místo nástupu a výstupu všech tramvajů (těch co pokračují do ulice Kolbenova a těch co jsou ukončeny ve smyčce).

Dále bude umožněno bezpečné stání dvou souprav bez omezení dopravy, bude omezen hluk ze stojících souprav přímo pod obytnými domy v ulici Pod Pekárkami, bude zjednodušena světelná křižovatka ulic Freyova - Sokolovská - Jandova - Kolbenova a nakonec bude vyšetřeno veřejné prostranství umožňující pořádání farmářských trhů, kulturních akcí či pouze posezení pod stromy.

PŘESUN ZASTÁVKY ŠPITÁLSKÁ

Přesunutím tramvajové zastávky Špitálská přímo na náměstí OSN se významně zkrátí vzdálenost při přestupu z metra či autobusu na tramvaj a naopak. Navržené řešení také proti stávajícímu stavu umožňuje sjednocení nástupních a výstupních zastávek do jednoho místa. Zároveň dojde k přejmenování zastávky na jednotný název „Vysočanská“ pro všechny druhy veřejné hromadné dopravy.

ZKRÁCENÍ TRAMVAJOVÉ ZASTÁVKY NÁDRAŽÍ VYSOČANY

Tramvajová zastávka bude zkrácena na délku jedné soupravy, aby mola být vytvořena nová pěší příčná vazba v ose ulice Paříkova.

NOVÁ MANIPULAČNÍ /VÝSTUPNÍ ZASTÁVKA

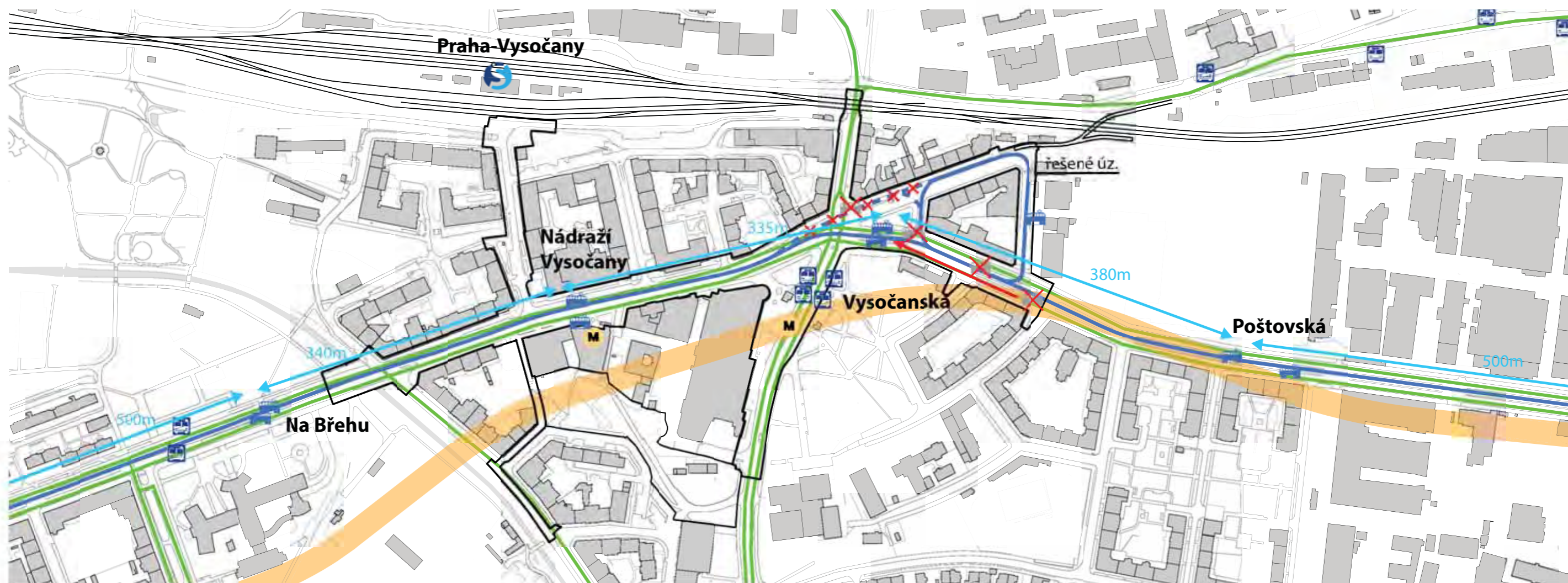
V nové smyčce v místě dnes nepřístupné části bývalé ulice Ke Kolbence bude zrealizována nová manipulační zastávka, která může v závislosti na budoucích požadavcích případně sloužit i pro veřejnost.

NAPŘÍMENÍ OBLOKU TRAMVAJOVÉ TRATI V SOKOLOVSKÉ UL

V současnosti je tramvajová trať v Sokolovské ulici v úseku mezi křížením s ulicemi Na Břehu a Paříkova vedena mírným obloukem. Tato skutečnost komplikuje dopravní obslužnost obchodů v parteru jižní fronty domů (zejména zásobování - automobil doručující zboží musí stát napůl na chodníku a napůl v jízdním pruhu, ostatní vozidla jsou nucena jej objíždět přes tramvajový pás, což je nekomfortní situace pro chodce, pro řidiče, pro zásobovače i pro tramvaje).

Koncepční studie navrhuje tento oblouk napřímít. Tím vznikne více místa mezi vedením trati a jižní frontou domů tak, že bude možné podél chodníku umístit pás parkovacího stání, který vyřeší problém při zásobování. Předpokladem je přeložení a úprava podzemního vedení inženýrských sítí.

Je otázkou politického rozhodnutí, jestli zisk z napřímění oblouku vyváží náklady s tím spojené (více informací viz kapitola 250 technická infrastruktura)



Stávající síť MHD v okolí náměstí OSN a znázornění hlavních změn

230 Cyklistická doprava

- 400 ZJIŠTĚNÍ POTŘEB A HODNOCENÍ UŽIVATELŮ
- 500 SOUBOR ANALYTICKÝCH DAT, MAP A PRŮZKUMŮ
- ↗ GENEREL SILNIČNÍ DOPRAVY MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 9
- ↗ MANUÁL TVORBY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ HL. M. PRAHY. IPR PRAHA, 2014.
- ↗ KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY A REKREAČNÍ CYKLISTIKY V HL. M. PRAZE DO ROKU 2020.
- ↗ METODICKÁ POMŮCKA PRO VYZNAČOVÁNÍ POHYBU CYKLISTŮ V HDP 05/2009 A 07/2010.

Ulice Sokolovská (Kolbenova) je historickou pražskou radiálou a městskou třídou, jejíž společenský význam bude s postupující urbanizací dožilých průmyslových areálů podél Kolbenovy neustále stoupat. Ulice Freyova (Jandova) je významnou východní tangentou o které nadto městská část Praha 9 také referuje jako o budoucí živé obchodní ulici.

Je zcela přirozené, že městské třídy tohoto významu musí nabízet bezpečné podmínky pro pohyb pro cyklistů (nejen automobilů a chodců) obecně jako standard.

Koncepční studie navrhuje doplnění řady integračních opatření k zajištění plošné prostupnosti území také pro cyklisty.

JÍZDNÍ PRUHY PRO CYKLISTY

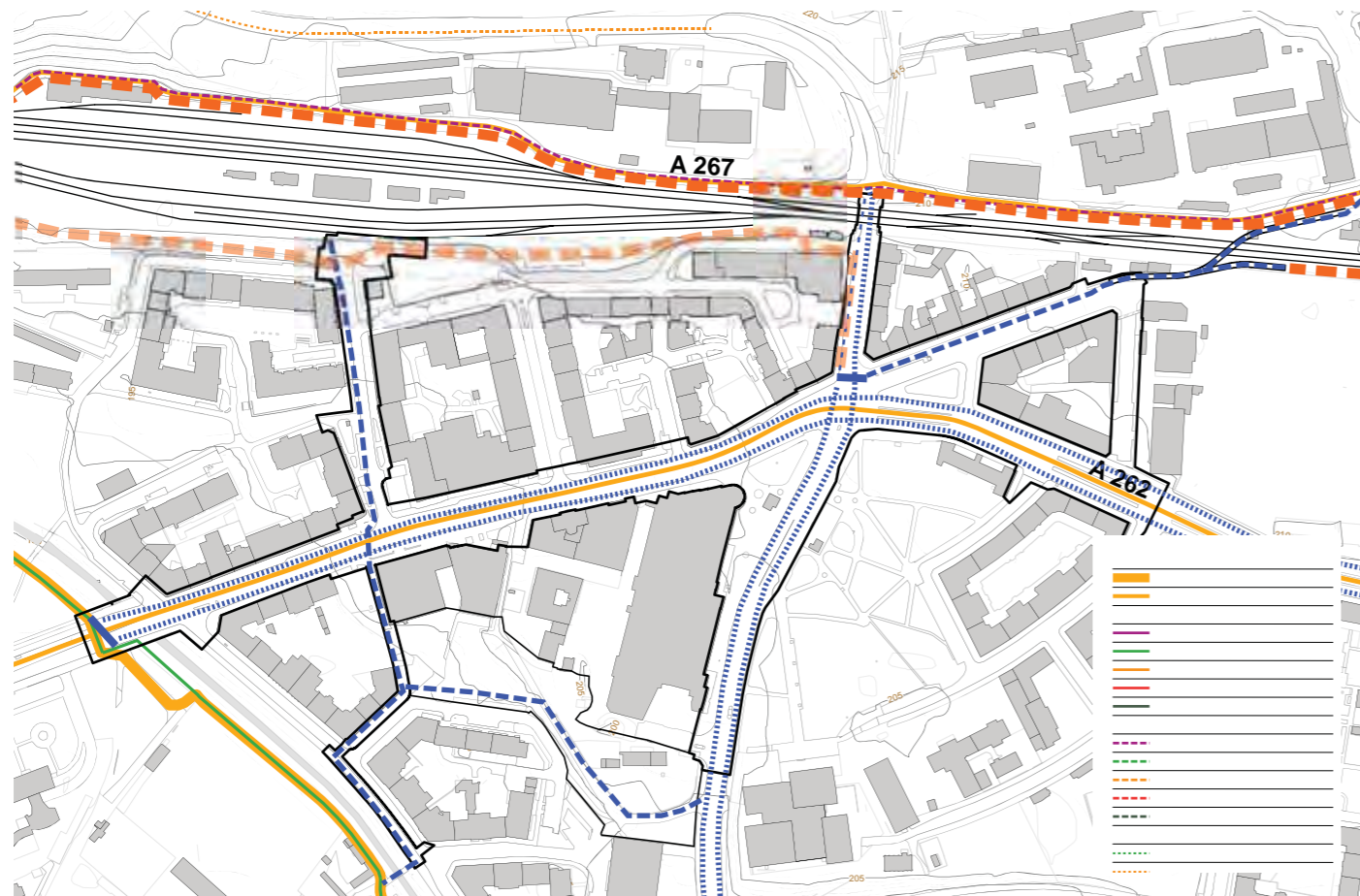
V uličních profilech Sokolovské a Kolbenovy a částečně i Freyovy a Jandovy (směr vzhůru)* ulice jsou navrženy jízdní pruhy pro cyklisty (dříve tzv. víceúčelové pruhy), které zajišťují plošnou prostupnost územím pro cyklistickou dopravu. Šíře jízdních pruhů pro cyklisty se odvíjí od šíře hlavního dopravního prostoru, vždy jsou však minimálně 1,25 m široké.

VYVÝŠENÉ PARKOVACÍ PRUHY PODÉLNÉHO STÁNÍ SE SKLOPENÝMI OBRUBAMI

Parkovací zálivy budou v místech vedení jízdních pruhů pro cyklisty proti úrovni vozovky vyvýšené a budou osazeny šikmými/sklopenými obrubníky. Tím budou řidiči motivováni využívat plnou šířku parkovacího pruhu a odstavovat vozidla těsně podél chodníkové obruby, což sníží riziko kolizí cyklistů a otevřených dveří automobilů a tím i celkovou větší bezpečnost provozu.

PŘEDSAZENÉ VYČKÁVACÍ PROSTORY A CYKLOPŘEJEZDY

Na světelně řízených křižovatkách jsou navrženy vyčkávací prostory pro cyklisty a v nejdůležitějších směrech cyklopřejezdy.



Koncepce vedení cyklotras po kompletní realizaci všech etap I-V (včetně lávky)

Cyklopřejezd je navržen v blízkosti křižovatky Sokolovská – Na Břehu, který spojí oba konce páteřní cyklostezky podél Rokytky, nově tak nebude nutné sestupovat z kola a přecházet pěšky spolu s chodci (obnova SSZ této křižovatky je součástí Projektu Praha a je připravována v samostatném projektu firmou Eltodo). Další cyklopřejezdy jsou navrženy na křižovatce Náměstí OSN.

LÁVKA PŘES ŽELEZNIČNÍ TRÁŤ MEZI ULICEMI POD PEKÁRNAMI A KE KLÍČOVU

V samostatné etapě (Etapa IV) koncepce je navržena lávka propojující ulici Pod Pekárnami s ulicí Ke Klíčovu nacházející se na druhé straně železniční tratě, která znovuoobnoví původní staroboleslavskou cestu a zároveň umožní cyklistům plynulé napojení na plánovanou cyklistickou magistrálu.

VZTAH K PROJEKTU SEVEROVÝCHODNÍ CYKLOMAGISTRÁLY

Jedním z klíčových projektů cyklistické infrastruktury je také tzv. severovýchodní cyklomagistrála, která má propojit severovýchodní část Prahy (Satalice, Kbely, Horní Počernice, Vysočany atd.) s centrem města a ostatními páteřními trasami např. podél Vltavy.

Etapa 2 počítá se zvýšením standardu stávající trasy A267 v ul. Ke Klíčovu a u Vinných sklepů a napojení na těleso bývalé železniční trati v železničního podjezdu u parku Podviní, kde naváže na Etapu 1 vedenou po železničním náspu. Etapa 8 pak počítá s využitím trasy

bývalé vlečky oddělující se od železniční trati východně od ulice Pod Pekárnami a měla by napojit nové bytové projekty v bývalých průmyslových areálech a také se po býv. železničním tělese propojit s trasou A26 u lávky přes Poděbradskou ulici.

Koncept vedení cyklotrasy podél železnice se však ukazuje jako komplikovaný zejména mezi ul. Jandova a východním koncem ul. Pod Pekárnami s paralelní lávkou k železničnímu mostu, zejména z prostorových důvodů (koliduje s železnicí a funkční vlečkou). Tam počítá projekt s vedením ulice Pod Pekárnami cyklopřejezdem přes Jandovu po a po západním chodníku Jandovy rozšířeném na úkor zrušení jednoho jízdního pruhu do Pešlavy a zpět nahoru na úroveň železnice, dolů k podchodu pod nádražím a do ul. Podvinný mlýn.

Koncepční studie počítá s vedením trasy v ul. Pod Pekárnami i s cyklopřejezdem přes Jandovu, který má však v navrženém řešení spíše sloužit pro nepřímé levé odbočení cyklistů jedoucích Jandovou dolů a směrem do Kolbenovy/Pod pekárnami. Vedení cyklotrasy trasy po jižní straně železnice v úseku Jandova / podjezd u parku Podviní však považujeme v kontextu paralelní trasy severně od železnice za diskutabilní a koncepční studie jej v návrhu nepřejímá (i s ohledem na možnosti řešení případného deficitu parkování). Návrh koncepční studie však řešení navržené v projektu severovýchodní cyklomagistrály v budoucnu umožňuje bez významných komplikací.

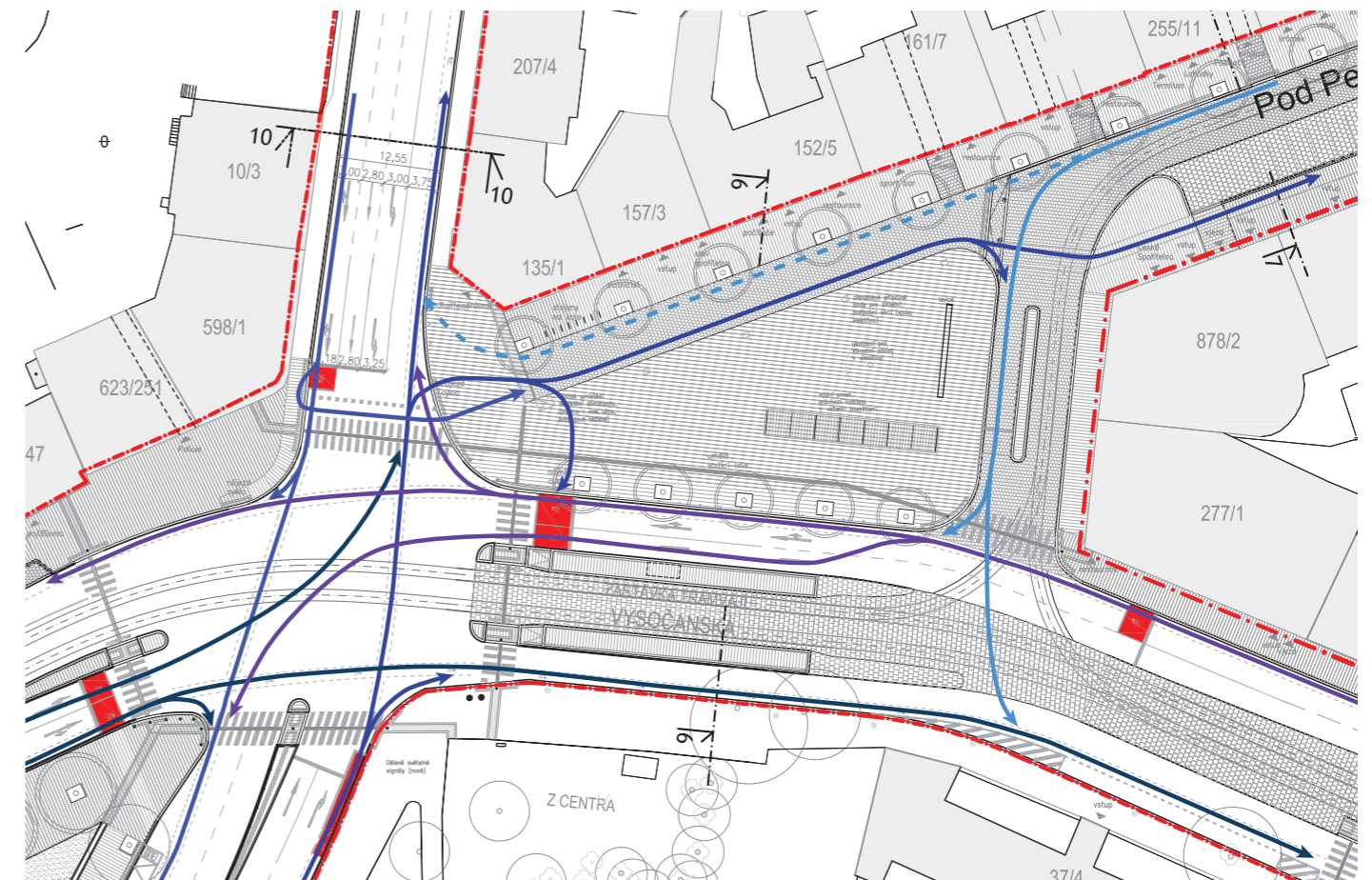


Schéma převedení cyklistů přes křižovatku náměstí OSN

240 Motorová doprava

- 400 ZJIŠTĚNÍ POTŘEB A HODNOCENÍ UŽIVATELŮ
- 500 SOUBOR ANALYTICKÝCH DAT, MAP A PRŮZKUMŮ
- ↗ GENEREL SILNIČNÍ DOPRAVY MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 9
- ↗ MANUÁL TVORBY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ HL. M. PRAHY. IPR PRAHA, 2014.
- ↗ ČSN 73 6110

ROLE V KOMUNIKAČNÍ SÍTI

Na náměstí OSN se kříží dopravní směry severo-jihní od Poděbradské na Prosek (a obráceně) a východo-západní z centra na východní okraj Prahy. Z hlediska automobilové dopravy jde o trasy především lokálního významu. Kapacitní doprava je totiž svedena na Vysočanskou radiálu a ulici Průmyslová. Západní ulice Sokolovská prošla v nedávné době výrazným zklidněním. Do budoucna je zapotřebí zajistit kapacitu komunikací Sokolovská, Kolbenova, Jandova a Freyova především pro koncovou dopravu, obsluhu nových čtvrtí na územích dnešních brownfieldů.

Stávající zatížení dopravou se dle údajů TSK pohybuje od 8000 – do 10 000 vozidel v každém směru denně. S výjimkou ulice Jandova kde ve směru náměstí OSN projede kolem 12 000 aut denně. Jedním ze strategických cílů Prahy je snižovat (nenavyšovat) intenzity individuální automobilové dopravy nebo je přesouvat co nejvíce na jiné, k veřejným prostranstvím přátelštější, módy dopravy, zejména však na MHD a také motivovat, aby co nejvíce pohybů na krátké vzdálenosti bylo činěno pěšky bez využití dopravních prostředků. Koncepční studie proto vychází ze současných kapacit i pro výhledový stav.



Křižovatka u náměstí OSN - stávající stav

...

ZJEDNODUŠENÍ KŘÍŽOVATKY NA NÁMĚSTÍ OSN A ÚPRAVA SVĚTELNÉ SIGNALIZACE

Navržené uspořádání otevírá možnost zjednodušení křižovatky Náměstí OSN o jedno rameno ulice Pod Pekárnami. Odebrání jedné větve z křižovatky by mělo zjednodušit fázování světelné signalizace a zlepšit intervaly pro přecházení a průjezd křižovatkou. Dále je v kontextu navržených integračních opatření pro cyklisty navržena změna světelné signalizace na vjezdu do křižovatky z ramene Freyova, kde jsou nově původní plné signály a doplňková šipka vpravo nahrazena dělenými signály pro každý směr (cyklisté projíždí křižovatkou vyznačeným prostorem vesměs na stejné signály jako ostatní provoz)

ÚPRAVY SIGNALIZACE V ULICI KOLBENOVA

Přesunutím tramvajové smyčky do nové polohy bude nově umístěna signalizace na přechodu pro chodce v ulici Kolbenova (ze směru od východu) před odbočkou do smyčky pro směr do centra, která by měla kromě signalizace chodců také umožnit plynulé najetí tramvaje do býv. ul. Ke Kolbence (při sepnutí výhybky).

Dále bude na ulici Kolbenova v místě křížení s ulicí Pod Pekárnami upravena signalizace ve směru do centra z důvodu najíždění tramvaje z ulice Pod Pekárnami. Předpokladem plynulosti provozu je vzhledem k tomu, že zde budou ve směru do centra umístěny 3 světelné křižovatky za sebou, synchronizace těchto signalizací do zelených vln.

ÚPRAVA KŘÍŽOVATKY U VÝJEZDU Z GARÁŽÍ OC FÉNIX

Stávající přechod před vstupem do hotelu Clarion je v návrhu přesunut blíže ke křižovatce s výjezdem z podzemních parkovišť OC Fénix. Všechna ramena křižovatky jsou pak dále doplněna o přechody pro chodce. Koncepčně se řešení této křižovatky příliš nemění, navrženy jsou jen tvarové úpravy některých obrub. Toto opatření vychází z předpokladu budoucí podoby křižovatky po realizaci



Křižovatka u náměstí OSN - vizualizace navrhované podoby

...



Možnosti řešení případných deficitů parkovacích stání po zavedení park. zón

administrativně rezidenčního souboru na jižním okraji parkové plochy. Změny v křižovatce (přechody) reflektují také předpoklad realizace záměru rekonstrukce administrativní budovy Hospodářské komory ČR a přilehlých veřejných prostranství, které budou směřovat k atraktivnější pěších tras vnitroblokem a podél Freyovy.

ŘEŠENÍ DOPRAVY V KLIDU V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

Navržené úpravy vedou k reorganizaci parkovacích stání se zachováním stávající kapacity. V úseku ulic Na Břehu a Paříkova přibude na ulici Sokolovská v rámci reorganizace uličního profilu cca 10 parkovacích stání v místech, kde je živý obchodní parter a kde dnes musí zásobující vozidla zastavovat na úzkém chodníku.

V ulici Paříkova dojde k přesunu parkovacích stání pouze na východní stranu komunikace, aby byl zajištěn bezpečný a komfortní prostor pro pěší v rámci vazby žel. Stanice Vysočany – stanice metra a tramvajová zastávka Vysočanská.

Jedinou výjimkou je oblast smyčky, ulice Pod Pekárnami a bývalé ulice Ke Kolbence, kde se v řešeném území v současnosti nachází přibližně 165 stání, z toho ca 55 neveřejných za vraty v býv. ul. Ke Kolbence. K běžnému odstavení auta je tedy k dispozici ca 110 veřejných stání (z toho je část z pohledu předpisů nelegálních). V koncepční studii je v této části řešeného území v návrhu zajištěno celkem 60 stání. Dochází tak redukci počtu veřejných stání na veřejných pozemcích (legálních i nelegálních) o přibližně 50 míst v oblasti přeložky smyčky. Na základě terénních průzkumů by však 60 zajištěných stání v oblasti smyčky mělo dostačovat pro průměrnou poptávku řidičů s pražskou značkou (uvažování jako rezidenti). Ostatní

stání jsou zpravidla využívána vozidly s mimopražskými značkami a lze se tedy domnívat, že patří řidičům využívajícím zdejší plochy jako bezplatné neoficiální parkoviště P+R a dále pokračují MHD.

V současnosti je v řešeném území plánováno zavedení zón placeného stání, které by měly poptávku po parkování přespolních řidičů v oblasti smyčky redukovat.

POTENCIÁLNÍ ROZVOJ PARKOVACÍCH KAPACIT V BLÍZKÉM OKOLÍ - SOUHRN MOŽNOSTÍ PRO PŘÍPAD ZJIŠTĚNÝCH DEFICITŮ I PO ZAVEDENÍ ZÓN PLACENÉHO STÁNÍ

Jedinými plochami v blízkém okolí, které mohou připadat v úvahu pro náhradu parkovacích kapacit, jsou plochy podél železniční trati (na horní úrovni kolejí) a rozšíření (nastavení patra či dvou) stávajícího dvoupodlažního parkoviště u nádraží.

Při velmi malé / levné úpravě stávajících ploch (např. zhutněná šterková směs) lze na ploše podél kolejí získat ca 28 stání navíc oproti stávajícímu stavu.

Jedno patro stávajícího parkoviště pojme ca 70 stání. Díky terénní konfiguraci lze v případě nastavení jednoho a možná i dvou pater najíždět na nové parkovací úroveň prakticky pořád z terénu. V případě nastavení dvou pater lze uvažovat o ca 130-140 nových parkovacích stáních. Pro ten případ je možné zajistit přímý vjezd z ulice Jandova v ose stávajícího chodníku, který by bylo nutné adekvátně rozšířit (viz schematický obr. výše). V případě realizace výše uvedeného by bilance parkovacích stání byla celkem ca +65 stání (úbytek 105, příbytek 170).

250 Technická infrastruktura

V rámci shromažďování podkladů byli osloveni jejich správci a byli informováni o záměru rekonstrukce náběžní komunikace, aby mohly být investice do obnov inženýrských sítí koordinovány s rekonstrukcí povrchů.

Někteří správci sítí technické infrastruktury využijí výměny povrchů k rekonstrukci vlastních sítí. Na druhé straně směrové přeložky tamvajové trati a další úpravy na povrchu vyvolají potřebu do některých sítí zasáhnout. To se týká zejména přeložky tramvajové smyčky v ulici Pod Pekárnami a narovnání tramvajové trati v ulici Kolbenova.

KOLEKTORY

Kolektory Praha a.s. provedou úpravy a snížení počtu poklopů v rámci řešeného území v ulici Paříkova v roce 2017. V rámci těchto úprav bude možné některé povrchové prvky kolektoru (ventilátory, poklopy) lépe integrovat do okolí, či je přizpůsobit požadované zátěži.

VODOVOD A KANALIZACE

V části ulice Sokolovská, Kolbenova a v ulici Pod Pekárnami dojde k rekonstrukci kanalizace a vodovodního řadu.

V ulici Sokolovská dojde z důvodu přeložky (narovnání) tramvajové trati k rekonstrukci vstupní šachty do oddělovací komory kanalizace PVS.

Koncepční studie počítá s úpravou povrchových znaků kanalizace. Z důvodu posunu obruby chodníku zejména v ulici Sokolovská v úseku ulic Na Břehu a Paříkova, v ulici Pod Pekárnami a bývalé ulici Ke Kolbence.

ELEKTRICKÉ VEDENÍ

V ulici Sokolovská poblíž křížení s ulicí Paříkova dojde k drobnějším přeložkám a úpravám sítí VN a NN.

V ulici Pod Pekárnami dojde z důvodu přeložky tramvajové smyčky, k úpravám průchodů a chrániček sítí VN a NN PRE.

V bývalé ulici Ke Kolbence dojde z důvodu přeložky tramvajové smyčky, k úpravám průchodů a chrániček sítí VN a NN PRE.

ELEKTRONICKÁ KOMUNIKACE

V ulici Sokolovská dojde z důvodu přeložky (narovnání) tramvajové trati k rekonstrukci šachty kabelovodu CETIN v ulici Sokolovská. Z hlediska parametrů nového vedení trati postačí pouze

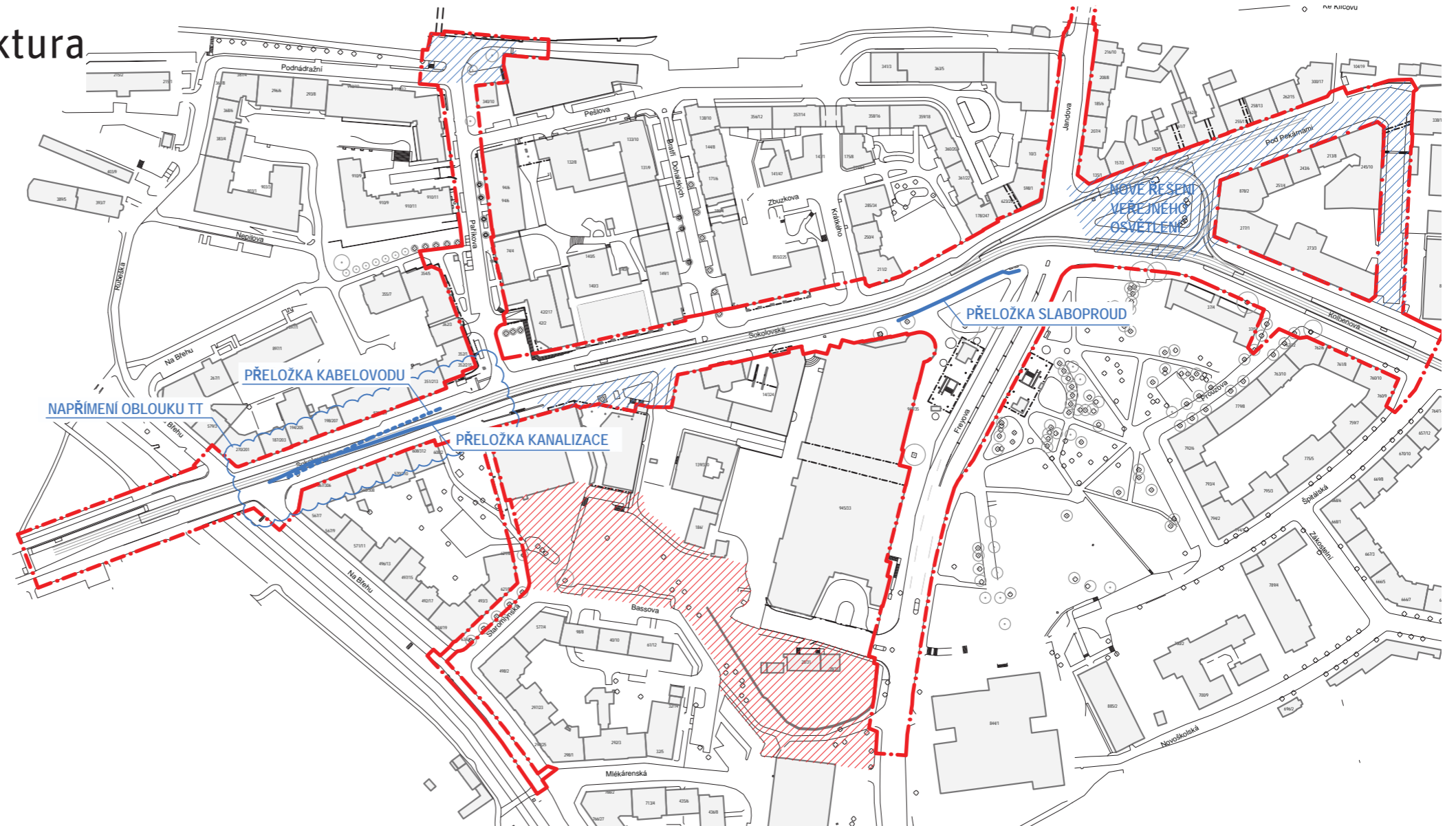


Schéma oblastí přeložek sítí TI, vyvolaných změnou obrub dle návrhu
 Veřejné osvětlení a trakční vedení je zapotřebí řešit v celém průběhu

úprava šachty, posun šachty nebo její zúžení namísto nákladné přeložky kabelovodu.

PLYNOVOD

V rozsahu řešeného území nedojde k rekonstrukci plynovodu, z důvodu jeho nedávné rekonstrukce.

VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

V koordinaci s odborem SVM MHMP a společností Eltodo citelum bude zpracována podrobná studie osvětlení. Koncepční studie v tomto ohledu nenavrhuje žádné výrazné změny. Především jde o přemístění zbývajících lamp za samostatných sloupů na sloupy trakčního vedení (tam kde je to možné). Pobytová prostranství – náměstí a plácky by měly být doplněny nízkými lampami (výšky cca 5 m) z důvodů vyšší bezpečnosti a komfortu pěších. Nové samostatné sloupy veřejného osvětlení budou umístěny s ohledem na nový průběh obrub.

Navazující projekt k územnímu a stavebnímu řízení prověří a upřesní nutná opatření, aby jednotlivé prvky sítě veřejného osvětlení vyhověly pro budoucí možná využití lamp veřejného osvětlení například pro vysílání wi-fi signálu, pro dálkové ovládání intenzity osvětlení při zásahu policie proti páchání trestné činnosti (jednorázové zvýšení svítivosti lamp), nebo pro možnost nabíjení elektromobilů (dvou i jednostopých) a dalších „smart“ způsobů využití sítě veřejného osvětlení. Je zřejmé, že v této souvislosti může dojít k výměně systémových prvků (řadičů, světelných zdrojů, ovládání lamp apod.)

OBCENÉ PRINCIPY ÚPRAVY SÍTÍ TI SOUVISEJÍCÍ S NAPŘÍMENÍM OBLOKU VEDENÍ TRAMVAJOVÉ TRATI

Koncepční studie upřednostňuje ze škály možných řešení vyvolaných úprav sítí dotčených vlivy napřímení oblouku tramvajové trati ty poud možno nejjednodušší a nejrychlejší. Po konzultacích s PVS, a.s. a s CETIN a.s. jsou z pohledu IPR preferovány tyto možnosti:

Kanalizační stoka bude přeložena celá od kanalizačního oddělovače až po vyústění do sběrače v ul. Na Břehu. Principiálně by byla vedena stejným způsobem - na ose prostoru mezi kolejemi mezi oběma směry tramvajové trati. V tomto prostoru by byly vyústěny také revizní šachty. Dle PVS jsou orientační náklady na přeložku ve výši ca 70 000,- Kč za běžný metr.

Správce sdělovací sítě CETIN, a.s., požaduje přeložit také kabelovou komoru KK5169 a navazující mezikomorové úseky na obě strany kabelovodu mimo půdorys tramvajové trati. Odhadovaná cena dle CETIN je přibližně podobná jako v případě kanalizace, tj. celkem asi 11-12 mil. Kč za přeložku. Je nutné prověřit, za jakých podmínek mohou práce na přeložce probíhat.

260 Povrchy, materiály a vybavení ulice

PRINCIPY ŘEŠENÍ POVRCHŮ

- 400 ZJISTĚNÍ POTŘEB A HODNOCENÍ UŽIVATELŮ
- 500 SOUBOR ANALYTICKÝCH DAT, MAP A PRŮZKUMŮ
- ↗ MANUÁL TVORBY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ HL. M. PRAHY. IPR PRAHA, 2014.

Stav povrchů je v řešeném území v současnosti velmi různorodý. Vzhledem k tomu že oblast není památkově chráněná, zůstávají zde pouze fragmenty historické kamenné dlažby a během zásahů v průběhu posledních dekád jsou původní povrchy nahrazovány betonovou dlažbou. Přístup k výměně povrchů není koncepční a výsledkem je velmi nehomogenní charakter prostředí. Koncepční studie navrhuje vyšší míru sjednocení materiálů povrchů a především koncepční přístup.

Cílem je použít takové materiály a barevnost povrchům, aby došlo k vizuálnímu sjednocení ulice jako celku. Existující kamenná mozaika na chodnících a křemencová dlažba v ulici Pod Pekárnami budou znovu využity. Rovněž je cílem znovuvyužít existující kamenné obrubníky. Povrchy pobytových pláček a předprostorů bude tvořit kvalitnější materiál, v dalších fázích dokumentace bude podrobně řešena jejich skladebnost, detaily, návaznost na povrchové znaky technické infrastruktury a další drobné objekty ve veřejném prostor.

Štípaný dlážděný povrch pojižděný i cyklisty (např. v ul. Pod Pekárnami a obnovené bývalé ul. Ke Kolbence) je pro zajištění základního komfortu jízdy navržen z kostek s rovným (nevybouleným) horním lícem (při pokládce je nutno dbát na co nejmenší spáry mezi kostkami).



Princip odlišení vjezdů do objektů
štípaná žulová dlažba 10x10cm - 12x12cm

PRINCIPY ŘEŠENÍ MOBILIÁŘE

Koncepční studie neřeší v potřebném detailu umístění a typ použitého mobiliáře. Zde jsou uvedeny pouze obecné principy návrhu mobiliáře a dalšího vybavení ulice. V rámci úprav řešeného území bude vyšetřeno několik veřejných prostranství určených pro pobyt či rekreaci.

Tyto prostory jsou navrženy tak, aby pojmuly větší množství sedacích prvků a zároveň poskytl příjemné prostředí (mikroklima) pro pobyt. Jde v hierarchickém sledu o nové prostranství na severní straně náměstí OSN, předprostor Galerie Fénix, předprostor západního vstupu do stanice metra Vysočanská, předprostor vstupu do železniční stanice Praha – Vysočany a ulice Pod Pekárnami.



Ukázka oživení náměstí - fontána před Central St Martins, Londýn



Standard řešení hmatných prvků pro nevidomé a slabozraké
odlišení pojižděných a nepojižděných ploch pro pěší v případě nízké obruby je řešeno pásy hladké žulové dlažby a pásem taktílní dlažby podobného odstínu



Tramvajový pás oddělený
štípaná žulová dlažba 16x16cm

Vozovka
asfaltocementový kryt

Parkovací zálivky, chodníkové
přejezdy, zvýšené křižovatkové
přejezdy
štípaná žulová dlažba
10x10cm - 12x12cm

Pěší prostor, chodníky pojižděné, placky
jednobarevná štípaná kamenná mozaika
10x10 – 12x12 cm, případné doplnění
exponovaných ploch velkoformátovou
kamennou dlažbou

Tramvajový pás smyčky v ulici
Pod Pekárnami
recyklovaná stávající křemencová
dlažba

Tramvajový pás v úrovni
asfaltocementový kryt

Chodníky nepojižděné, tramvajové zastávky
jednobarevná štípaná kamenná mozaika
6x6 – 8x8 cm



Zvýšené křižovatkové přejezdy
vodorovná i šikmá plocha bude provedena ze štípané nebo řezané žulové
dlažby formátu 12x12cm



Tramvajové zastávky vídeňského typu
pojižděná část tramvajové zastávky bude provedena ze štípané nebo řezané
žulové dlažby formátu 16x16cm

270 Stromy a vegetace

V řešeném úseku Sokolovské ulice veřejná zeleň téměř chybí, na ulici Kolbenova se nacházejí zbytky uličního stromořadí z břestovce západního (*Celtis occidentalis*). V bočních ulicích severně od Sokolovské je v návaznosti na nové objekty založena nová výsadba uličních stromořadí i bohatých a intenzivně udržovaných ploch keřů, tvořících „předzahrádky“ těchto objektů. Jižně od Sokolovské se v prostoru okolo budovy metra nachází nepříliš kvalitní zeleň v podobě několika skupin jehličnanů a rozptýlených skupinek akátů. Ulice Staromlýnská je obdobně jako ostatní okolní boční ulice v starší blokové zástavbě doplněna stromořadím – v tomto případě tureckých lísek (*Corylus colurna*), v případě ulice Prouzova směsí lip (*Tilia tomentosa*, *Tilia platyphyllos*).

Dřeviny v řešené části náměstí OSN jsou částečně zbytky dřevin, které zde rostly před stavbou nákupního centra (obzvláště v případě jasanu stavbou výrazně poškozené), částečně nové dosadby. Boční obytné ulice lemované stromořadím navazují na větší celky zeleně (Podvinní, Rokytka, park na náměstí OSN, Jetelka). Významným prvkem zeleně (veřejné, poloveřejné i soukromé) jsou také vnitrobloky domů. Cílem koncepční studie je především zvýšení počtu a kvality vegetačních prvků na hlavních komunikacích Sokolovská a Kolbenova. Zásadním limitem pro umístění stromů v ulici je podzemní technická infrastruktura. Prostor ulice je pro růst stromů velmi extrémním stanovištěm, především kvůli omezeným možnostem prokořenění, teplotním extrémům, nedostatku vody a vzduchu v půdě a narušení chemismu půdy použitím posypových solí v zimě. Vegetační složka je však v tomto prostředí významná nejen svou estetikou, ale především

ekologickou funkcí - jako nástroj k vyrovnávání teplotních extrémů, hospodaření s dešťovou vodou či nástroj snižování prašnosti.

Zásahy do vegetačních prvků mimo řešené území jsou v koncepční studii zmíněny pouze v podrobnosti širších vztahů a je zapotřebí zpracovat jejich podrobný koncept včetně potřebných analýz a dendrologického průzkumu.

JÍROVCOVÁ ALEJ V ULICI POD PEKÁRNAMI

V návaznosti na historickou jírovcovou alej (*Aesculus hippocastanum*), která je součástí původní hlavní trasy z Prahy do Staré Boleslavi, je navrženo její symbolické (samotná trasa je dnes přerušena železniční tratí) pokračování v ose této historické trasy ulicí Pod Pekárnami až na náměstí OSN. V ulici Pod Pekárnami je na severní straně komunikace navržena výsadba stromů odrůdy Jírovec maďal (*Aesculus hippocastanum* „Baumani“) v osové vzdálenosti 10 m. Na toto stromořadí naváže solitérní strom stejné odrůdy v rozšíření chodníkového prostoru na západní straně ulice Jandova. Doporučuje se vysadit vzrostlé stromy s obvodem kmínku min 40 cm. Pro každý strom je počítáno s rabátkem o ploše 4 m².

STROMOŘADÍ V ULICI SOKOLOVSKÁ

Část ulice Sokolovská východně od ulice Na Břehu je sevřená v blocích. Ačkoliv šířka ulice 20 m by umožnila výsadbu alespoň jednostranného stromořadí, není tak možné učinit v celé délce komunikace z důvodu husté sítě podzemního vedení TI. Dle zpracovatele však má význam stromořadí na severní straně komunikace založit

alespoň v místech, kde to podzemní prostor umožňuje a při budoucích rekonstrukcích na ně navázat.

V úseku ulic Bratří Dohanských – Krátkého je navržena výsadba stromů odrůdy Lípa srdčitá (*Tilia cordata*) v osové vzdálenosti 18,55 m. V prostoru mezi jednotlivými stromy budou umístěna parkovací stání. Doporučuje se vysadit vzrostlé stromy s obvodem kmínku min 40 cm. Pro každý strom je počítáno s rabátkem o ploše 3 m².

VEGETAČNÍ PRVKY NA NÁMĚSTÍ OSN PŘEDPROSTOR OC GALERIE FÉNIX

Prostor mezi jižní a západní větví křižovatky Sokolovská, Freyova, Kolbenova, Jandova navazující na OC Galerie Fénix a východní vstup do metra Vysočanská se teší velmi velké koncentraci a pohybu pěších, přesto však vzhledem k poměrně velké expozici vůči projíždějící automobilové dopravě nejde o příjemné pobytové místo.

V rámci Koncepční studie je navrženo zjednodušení stávajících ploch zeleně a doplnění stromořadí odrůdy Lípa srdčitá v osové vzdálenosti 10 m na jižní stranu ulice Sokolovská a západní stranu ulice Freyova. Tím dojde k definování a zacelení prostoru. V travní ploše bude ponechán vzrostlý trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*)

VEGETAČNÍ PRVKY NA SEVERNÍ STRANĚ NÁMĚSTÍ OSN

Nově vzniklý prostor mezi východní a severní větví křižovatky Sokolovská, Freyova, Kolbenova, Jandova bude vedle výsadby stromořadí odrůdy Jírovec maďal na severní straně doplněn o výsadbu stromořadí odrůdy Lípa srdčitá (*Tilia cordata*) v osové vzdálenosti 10 m v jižní části na severní straně ulice Kolbenova. Tím dojde k psychologickému oddělení prostoru od rušné komunikace a nadefinování vnitřního prostoru náměstí.

VEGETAČNÍ PRVKY V PŘEDPROSTORU ZÁPADNÍHO VÝSTUPU ZE STANICE VYSOČANSKÁ

Stávající zeleň a celkové pojetí předprostoru vestibulu metra není zcela vyhovující. Prostor je nekonceptně osázen méně hodnotnými vegetačními prvky. Koncepční studie navrhuje tento prostor výrazně zjednodušit, tj. zrušit keřové a trvalkové záhony, které jsou jen obtížně udržovatelné a kde se hromadí nepořádek.

Naopak bude ponechán solitérní strom odrůdy lyriovník tulipánokvětý (*Liriodendron tulipifera*), který bude doplněn do řady dalšími dvěma stromy této odrůdy v osové vzdálenosti 9m.

VEGETAČNÍ PRVKY V ULICI PAŘÍKOVA

Paříkova ulice je dnes poměrně bohatá na vegetační prvky. Výsadba je v těchto místech velmi mladá a lze očekávat že zejména nadávno vysazené stromy odrůdy Lípa srdčitá (*Tilia cordata* „Rancho“) zajistí v budoucnu příjemné mikroklima této komunikace. V souvislosti s tím koncepční studie navrhuje mírnou redukci některých keřových skupin s ohledem na jejich náročnou údržbu a nepořádek, který se v jejich okolí hromadí.

Dále je navrženo doplnění trojice stromů na západní straně ulice stejné odrůdy v osové vzdálenosti 8m. V severní části komunikace vznikne důstojnější předprostor vstupu do železniční stanice Praha – Vysočany. To vyvolá další zásahy do zeleně s tím, že dojde k přesazení či odstranění a nahrazení jednoho stromu odrůdy Jírovec maďal (*Aesculus hippocastanum*).



Vizualizace návrhu zobrazující jírovcovou alej v ulici Pod Pekárnami



Vegetační prvky v předprostoru OC Galerie Fénix



Ukázka - stávající dlažba v okolí autobusového nádraží



Stromořadí lípy srdčité v Paříkové ulici

Rekonstrukce Náměstí OSN koncepční studie

300/

VÝKRESOVÁ ČÁST

NÁVRH PROVOZNĚ - PROSTOROVÉHO

USPOŘÁDÁNÍ ULICE



IPR
PRAHA

koncepční studie
náměstí OSN

—
2016

—
Návrh provozně - prostorového uspořádání ulice

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

VEDOUcí KONCEPCE:

Sekce detailu města
Ing. arch. Pavla Melková

VEDOUcí PROJEKTU:

Kancelář veřejného prostoru
Ing. arch. Jan Kadlas

ZPRACOVATELSKÝ TÝM:

Kancelář veřejného prostoru
Ing. arch. Jan Kadlas
Ing. arch. Martin Špičák

SPOLUPRÁCE

Kancelář veřejného prostoru
Nora Behová, BA .

Kancelář infrastruktury

Ing. Jan Fišer
Bc. Jan Zalabák

AUTOŘI PROCESU A VÝSTUPŮ PARTICIPACE VEŘEJNOSTI:

Pavla Pelčíková, MSc.
Bc. Lenka Otrusínová

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/namestiosn>

Obsah

ETAPY	301
ARCHITEKTONICKÁ SITUACE	302
DOPRAVNÍ SÍŤ	303
IS	304
ARCHITEKTONICKÁ SITUACE - LÁVKA	305
ŘEZY PROFILY - NÁVRH	306
STÁVAJÍCÍ STAV - SITUACE	311
STÁVAJÍCÍ STAV - ŘEZY	312
SITUACE VODICÍCH PRVKŮ	333

LEGENDA:

Vymezení území:

-  Tramvajové těleso (investiční akce DP hl. města Prahy, a.s.)
-  ETAPA IA - Sokolovská
-  ETAPA IB - Smyčká, Náměstí OSN, Kolbenova
-  ETAPA II - Předprostor nádraží, Paříkova, Bassova, Na Břehu
-  ETAPA III - Freyova, Jandova
-  ETAPA IV - Vnitroblok Bassova
-  ETAPA V - Lávka přes železnici

ZADAVATEL

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

ZHOTOVITEL

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



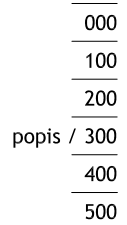
VĚCNÝ GARANT

Ing. arch. Pavla Melková

AUTORSKÝ TÝM

Ing. arch. Jan Kadlas, Ing. arch. Martin Špičák

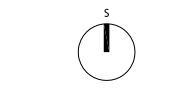
© IPR Praha 2015



NÁMĚSTÍ OSN

KONCEPČNÍ
STUDIE NÁVRH
Revize 1

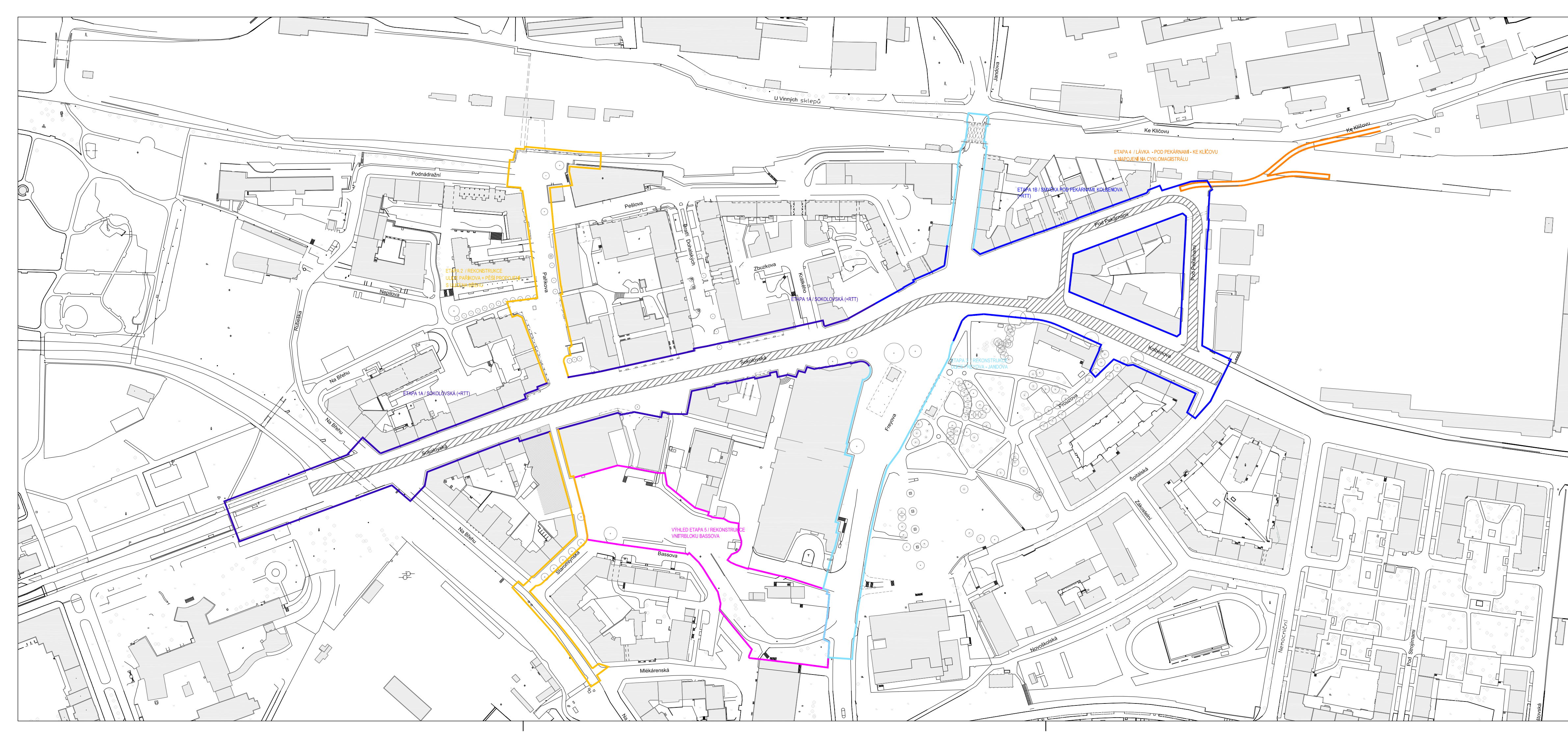
31.1.2017

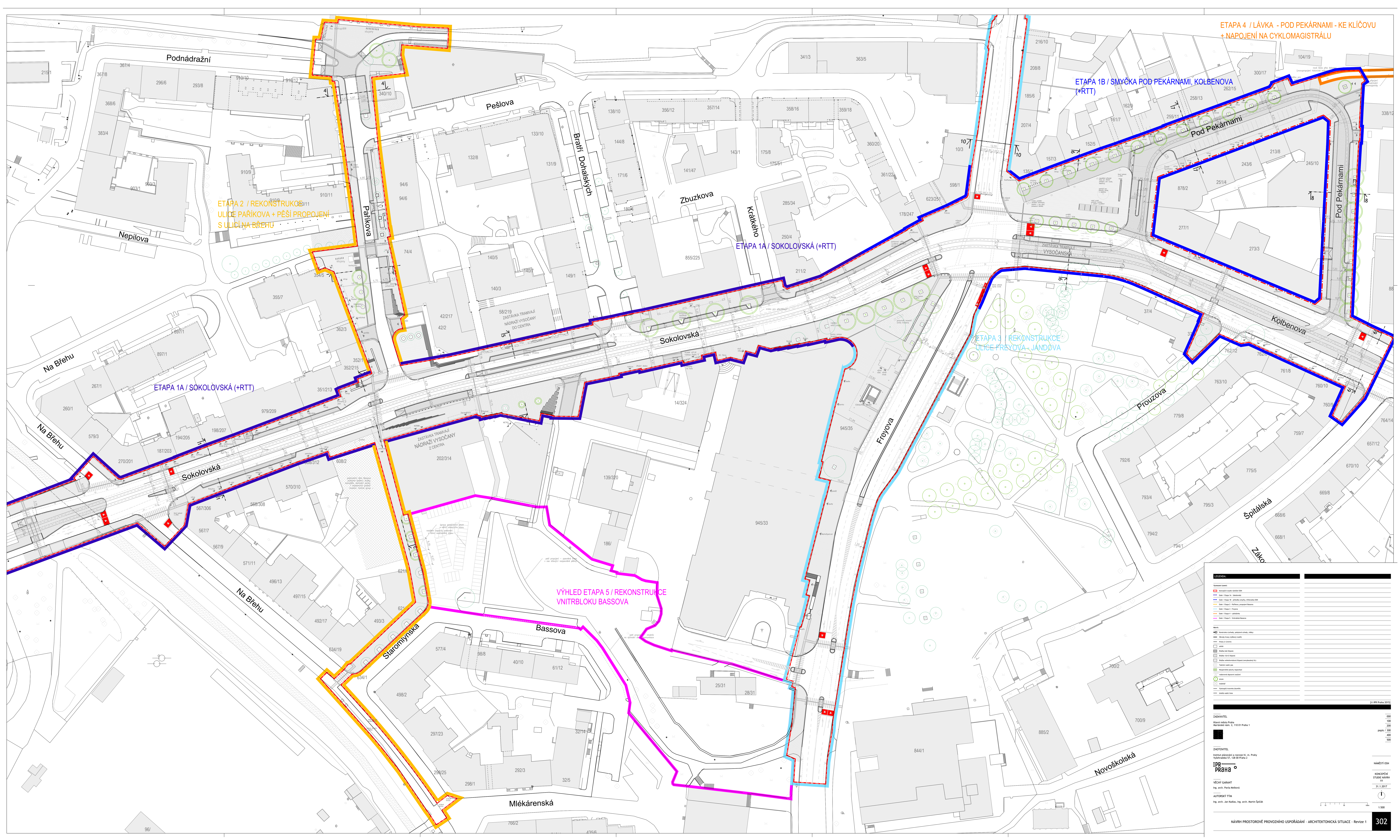


1:500

ROZSAH ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ, NÁVRH ETAPIZACE Revize 1

301





ETAPA 2 / REKONSTRUKCE
ULICE PARIKOVA + PEŠÍ PROPOJENÍ
S ULICÍ NA BŘEHU

ETAPA 1A / SOKOLOVSKÁ (+RTT)

ETAPA 1A / SOKOLOVSKÁ (+RTT)

ETAPA 1B / SMYČKA POD PEKÁRNAMI, KOLBENOVA
(+RTT)

ETAPA 3 / REKONSTRUKCE
ULICE FREYOVA - JANDOVA

VÝHLED ETAPA 5 / REKONSTRUKCE
VNITRBLOKU BASSOVA

LEGENDA

- Konec bloku
- Konec bloku (stavba 01)
- Území ETAPY 1 - Sokolovská
- Území ETAPY 2 - Paríková
- Území ETAPY 3 - Freyova, Jandova
- Území ETAPY 4 - Pod Pékárnami
- Území ETAPY 5 - Bassova
- Území ETAPY 1 - Sokolovská
- Území ETAPY 1 - Sokolovská

MARKY

- Konec bloku (stavba 01)
- Konec bloku (stavba 02)
- Konec bloku (stavba 03)
- Konec bloku (stavba 04)
- Konec bloku (stavba 05)
- Konec bloku (stavba 06)
- Konec bloku (stavba 07)
- Konec bloku (stavba 08)
- Konec bloku (stavba 09)
- Konec bloku (stavba 10)
- Konec bloku (stavba 11)
- Konec bloku (stavba 12)
- Konec bloku (stavba 13)
- Konec bloku (stavba 14)
- Konec bloku (stavba 15)
- Konec bloku (stavba 16)
- Konec bloku (stavba 17)
- Konec bloku (stavba 18)
- Konec bloku (stavba 19)
- Konec bloku (stavba 20)
- Konec bloku (stavba 21)
- Konec bloku (stavba 22)
- Konec bloku (stavba 23)
- Konec bloku (stavba 24)
- Konec bloku (stavba 25)
- Konec bloku (stavba 26)
- Konec bloku (stavba 27)
- Konec bloku (stavba 28)
- Konec bloku (stavba 29)
- Konec bloku (stavba 30)
- Konec bloku (stavba 31)
- Konec bloku (stavba 32)
- Konec bloku (stavba 33)
- Konec bloku (stavba 34)
- Konec bloku (stavba 35)
- Konec bloku (stavba 36)
- Konec bloku (stavba 37)
- Konec bloku (stavba 38)
- Konec bloku (stavba 39)
- Konec bloku (stavba 40)
- Konec bloku (stavba 41)
- Konec bloku (stavba 42)
- Konec bloku (stavba 43)
- Konec bloku (stavba 44)
- Konec bloku (stavba 45)
- Konec bloku (stavba 46)
- Konec bloku (stavba 47)
- Konec bloku (stavba 48)
- Konec bloku (stavba 49)
- Konec bloku (stavba 50)
- Konec bloku (stavba 51)
- Konec bloku (stavba 52)
- Konec bloku (stavba 53)
- Konec bloku (stavba 54)
- Konec bloku (stavba 55)
- Konec bloku (stavba 56)
- Konec bloku (stavba 57)
- Konec bloku (stavba 58)
- Konec bloku (stavba 59)
- Konec bloku (stavba 60)
- Konec bloku (stavba 61)
- Konec bloku (stavba 62)
- Konec bloku (stavba 63)
- Konec bloku (stavba 64)
- Konec bloku (stavba 65)
- Konec bloku (stavba 66)
- Konec bloku (stavba 67)
- Konec bloku (stavba 68)
- Konec bloku (stavba 69)
- Konec bloku (stavba 70)
- Konec bloku (stavba 71)
- Konec bloku (stavba 72)
- Konec bloku (stavba 73)
- Konec bloku (stavba 74)
- Konec bloku (stavba 75)
- Konec bloku (stavba 76)
- Konec bloku (stavba 77)
- Konec bloku (stavba 78)
- Konec bloku (stavba 79)
- Konec bloku (stavba 80)
- Konec bloku (stavba 81)
- Konec bloku (stavba 82)
- Konec bloku (stavba 83)
- Konec bloku (stavba 84)
- Konec bloku (stavba 85)
- Konec bloku (stavba 86)
- Konec bloku (stavba 87)
- Konec bloku (stavba 88)
- Konec bloku (stavba 89)
- Konec bloku (stavba 90)
- Konec bloku (stavba 91)
- Konec bloku (stavba 92)
- Konec bloku (stavba 93)
- Konec bloku (stavba 94)
- Konec bloku (stavba 95)
- Konec bloku (stavba 96)
- Konec bloku (stavba 97)
- Konec bloku (stavba 98)
- Konec bloku (stavba 99)
- Konec bloku (stavba 100)

ZADAVATEL
Městský úřad Praha
Městská část Praha 2, 110 01 Praha 2

ZHOTOVITEL
IIPR Praha
Ing. arch. Jan Kádlec
Ing. arch. Martin Špilák

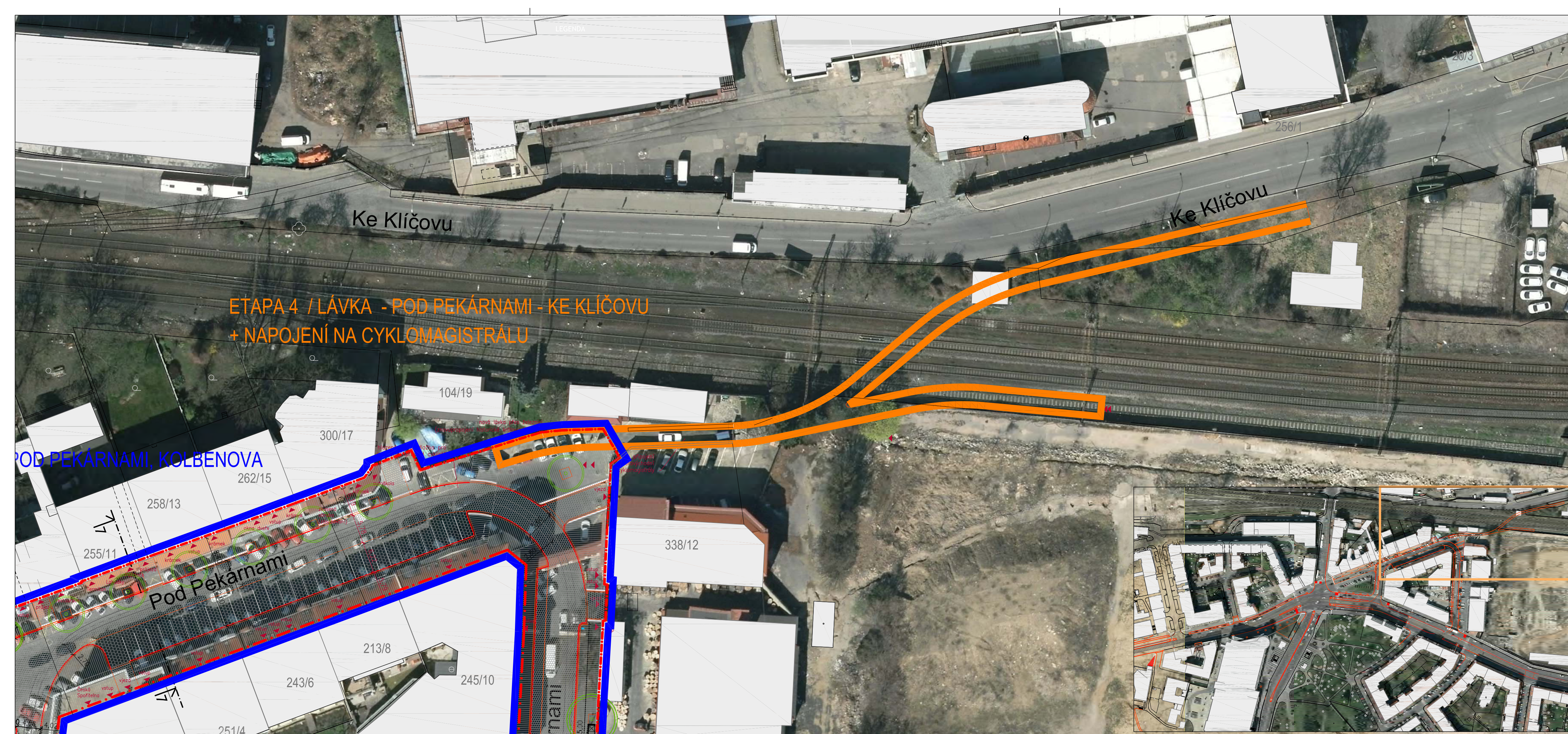
VĚCNÝ GARANT
Ing. arch. Pavla Melková

AUTORSKÝ TÝM
Ing. arch. Jan Kádlec, Ing. arch. Martin Špilák

NÁVRH PROSTOROVÉHO PROVEDNÍHO Uspořádání - ARCHITECTONICKÁ SITUACE - Revize 1

1:500

302



ETAPA 4 / LÁVKA - POD PEKÁRNAMI - KE KLÍČOVU
+ NAPOJENÍ NA CYKLOMAGISTRÁLU

POD PEKÁRNAMI, KOLBENOVA

LEGENDA:	
	koncepční studie náměstí OSN
	Úsek / Etapa 1A - Sokolovská
	Úsek / Etapa 1B - přeložka smyčky, křižovatka OSN
	Úsek / Etapa 2 - Paříkova, propojení Bassova
	Úsek / Etapa 3 - Freyova
	Úsek / Etapa 4 - cyklolávka
	Úsek / Etapa 5 - Vnitroblok Bassova
Návrh:	
	Nové konstrukce (schody, pobytové schody, zídky)
	Obrubry hrany (výškový rozdíl)
	Hrany (v úrovni)
	asfalt
	Dlažba 6x6 štípaná
	Dlažba 12x12 štípaná
	Dlažba velkoformátová štípaná (nevybroušený tic)
	Taktilní vodící pás
	Nezpevněné plochy nepochozí
	Nové vodorovné dopravní značení
	Nový strom
	Nový mobiltiář
	Vystouplá tvarovka (bumlík)
	Umělá vodící čára
Stávající stav:	
	konstrukce (zídky, schody)
	Obrubry hrany (výškový rozdíl)
	Hrany (v úrovni)
	Stávající strom (pozice)

© IPR Praha 2015

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

000
100
200
300
400
500

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

IPR PRAHA

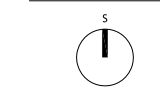
VĚCNÝ GARANT
Ing. arch. Pavla Melková

AUTORSKÝ TÝM
Ing. arch. Jan Kadlas, Ing. arch. Martin Špičák

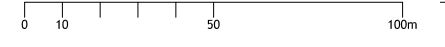
NÁMĚSTÍ OSN

KONCEPČNÍ
STUDIE NÁVRH
REVIZE 1

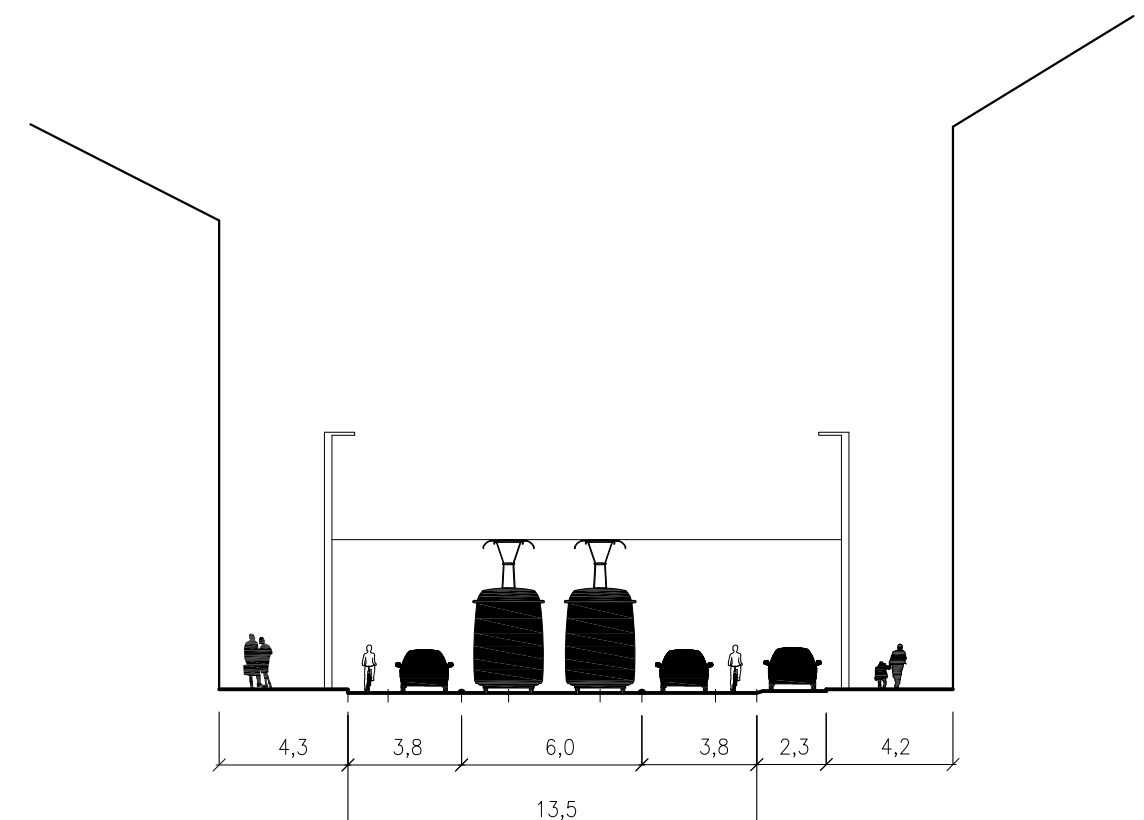
31.1.2017



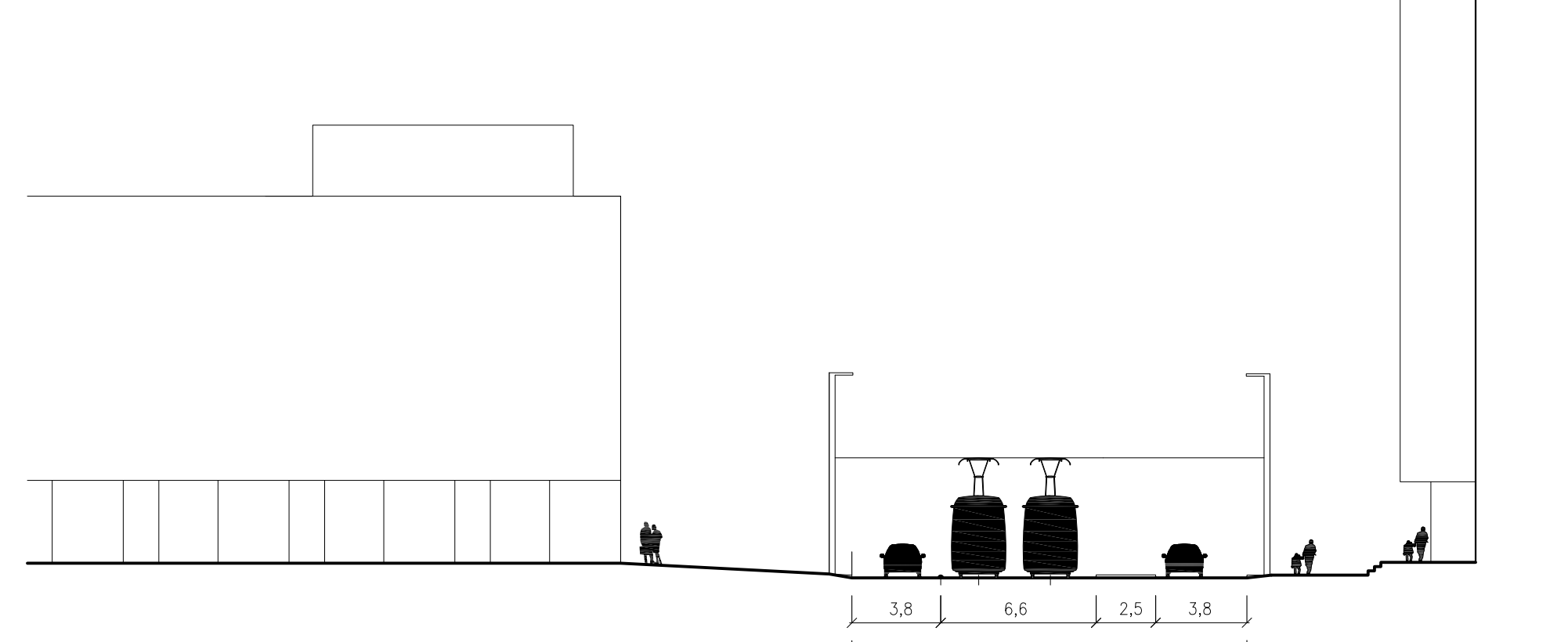
1:500



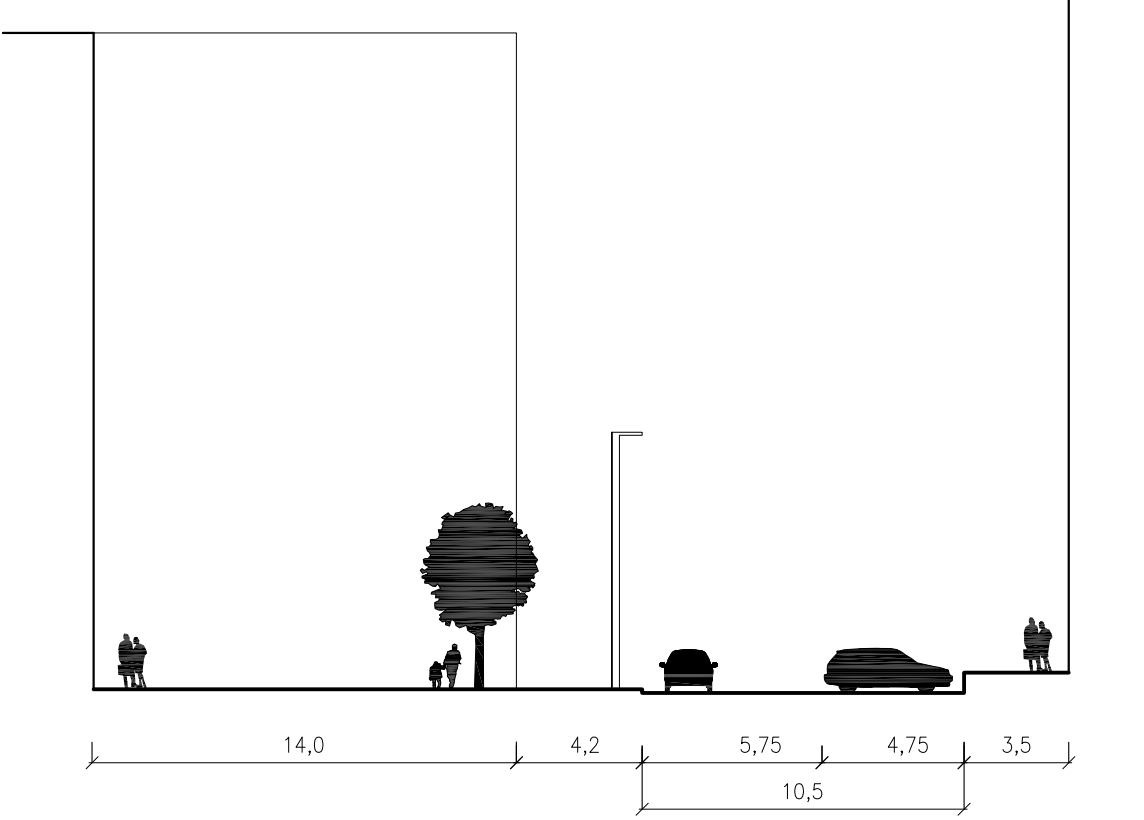
ETAPA 4 Lávka - SITUACE - Revize 1



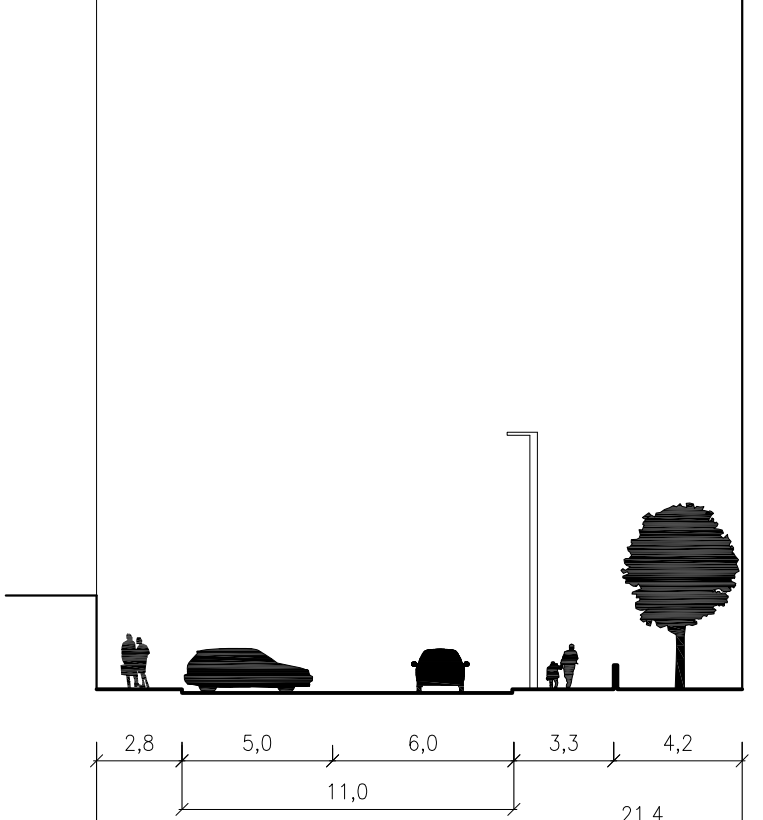
Řez 1, Sokolovská ulice, 1:250



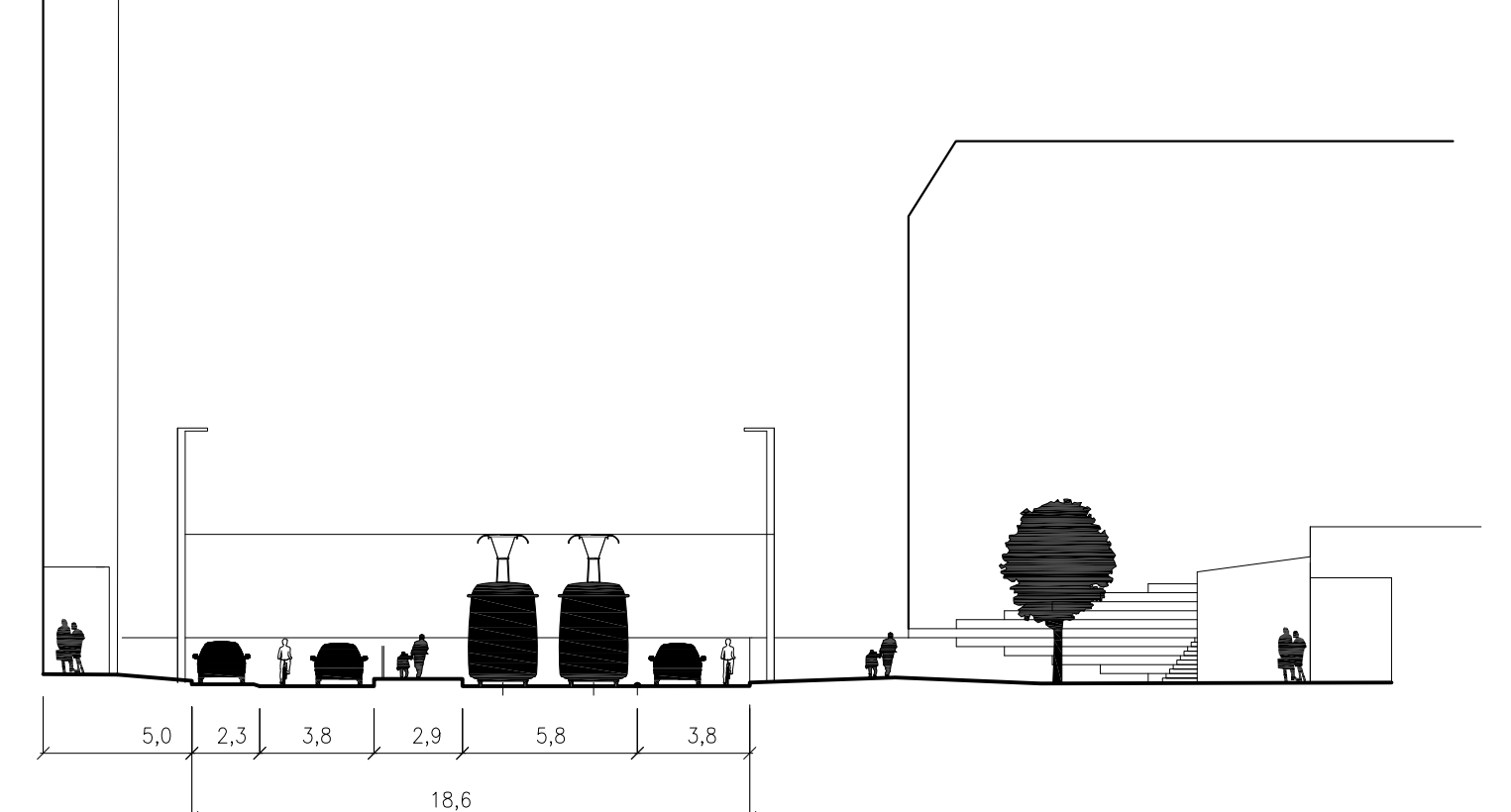
Řez 2, ulice Sokolovská, 1:250



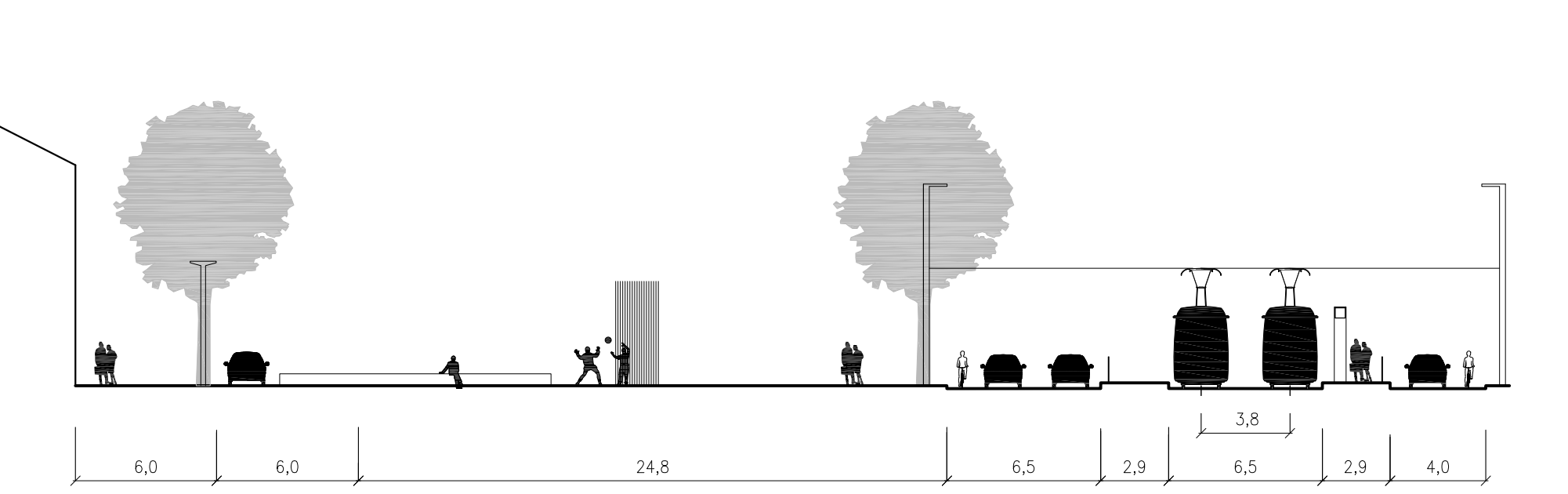
Řez 3, ulice Paříkova, 1:250



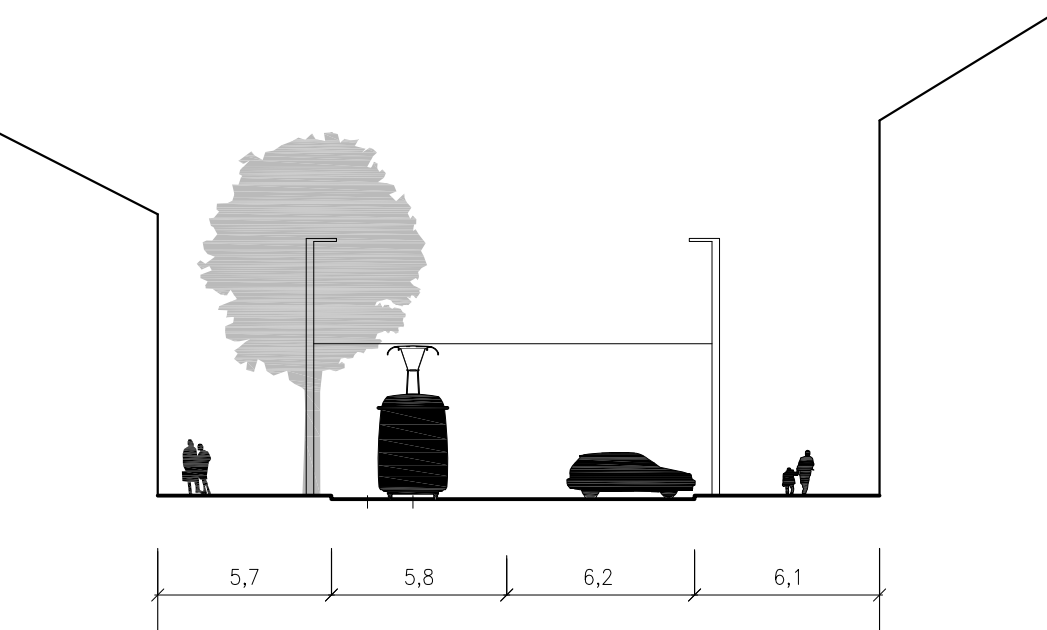
Řez 4, ulice Paříkova, 1:250



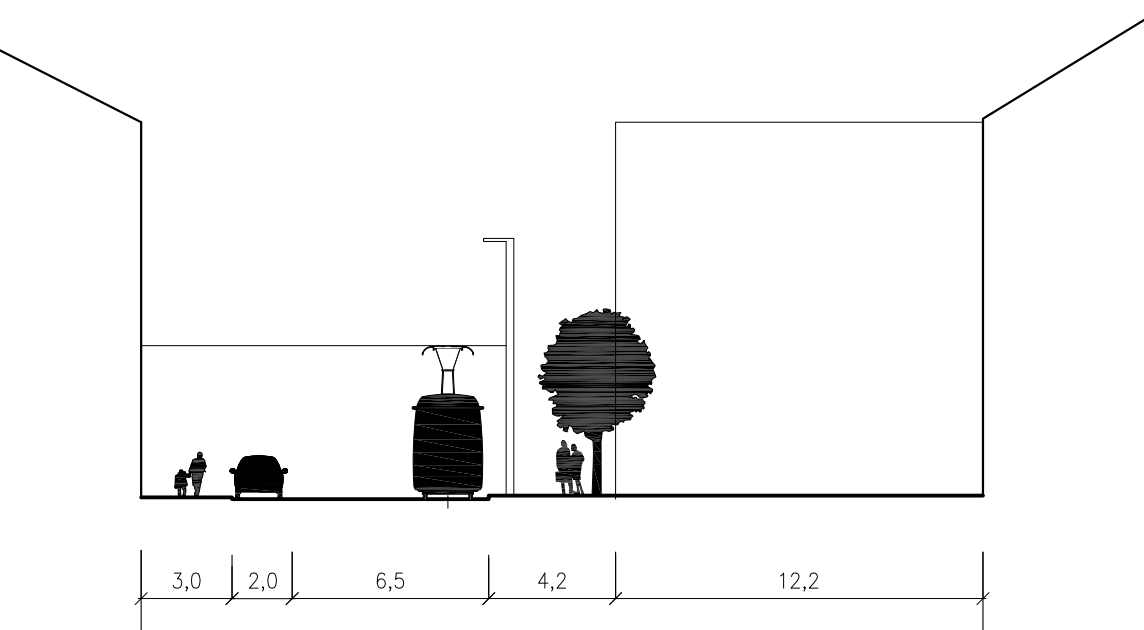
Řez 5, ulice Sokolovská, 1:250



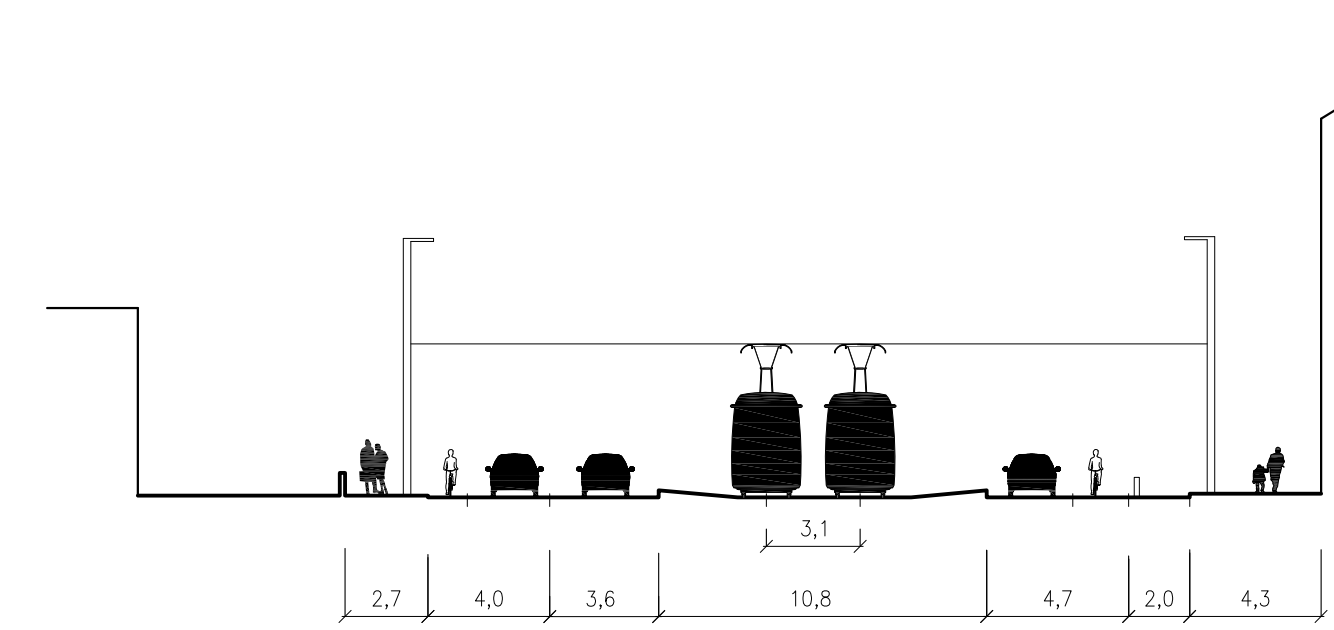
Řez 6, Náměstí OSN, 1:250



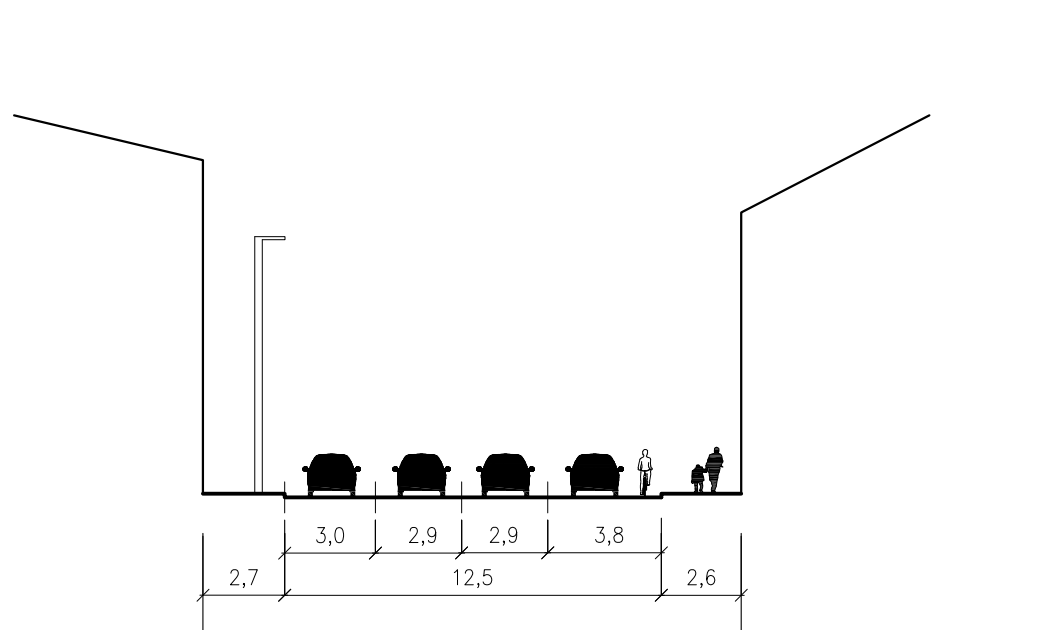
Řez 7, ulice Pod Pekárnami, 1:250



Řez 8, býv ulice Ke Kolbence, 1:250



Řez 9, Ulice Kolbenova, 1:250



Řez 10, ulice Jandova, 1:250



© IPR Praha 2015

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

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

IPR
Praha

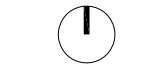
VĚCNÝ GARANT
Ing. arch. Pavla Melková

AUTORSKÝ TÝM
Ing. arch. Jan Kadlas / Ing. arch. Martin Špičák

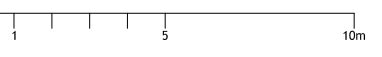
100
200
300
400
500
600

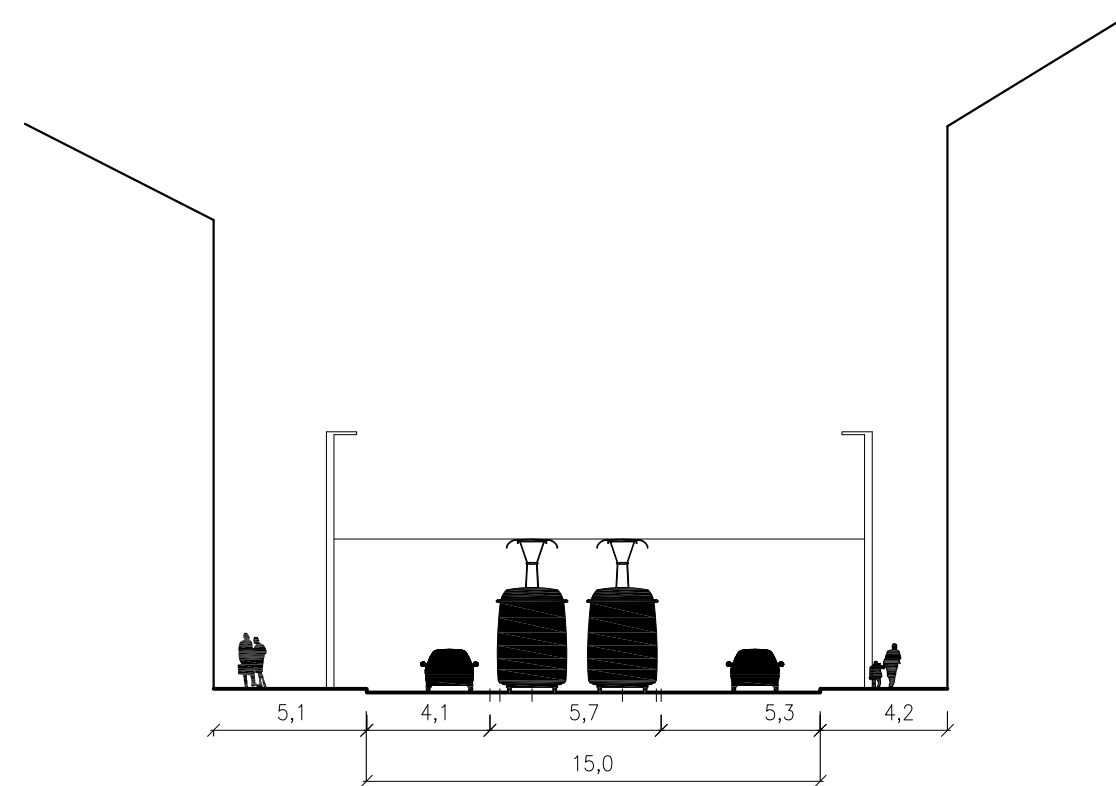
NÁMĚSTÍ OSN

KONCEPČNÍ
STUDIE NÁVRH
Revize 1
31.1.2017

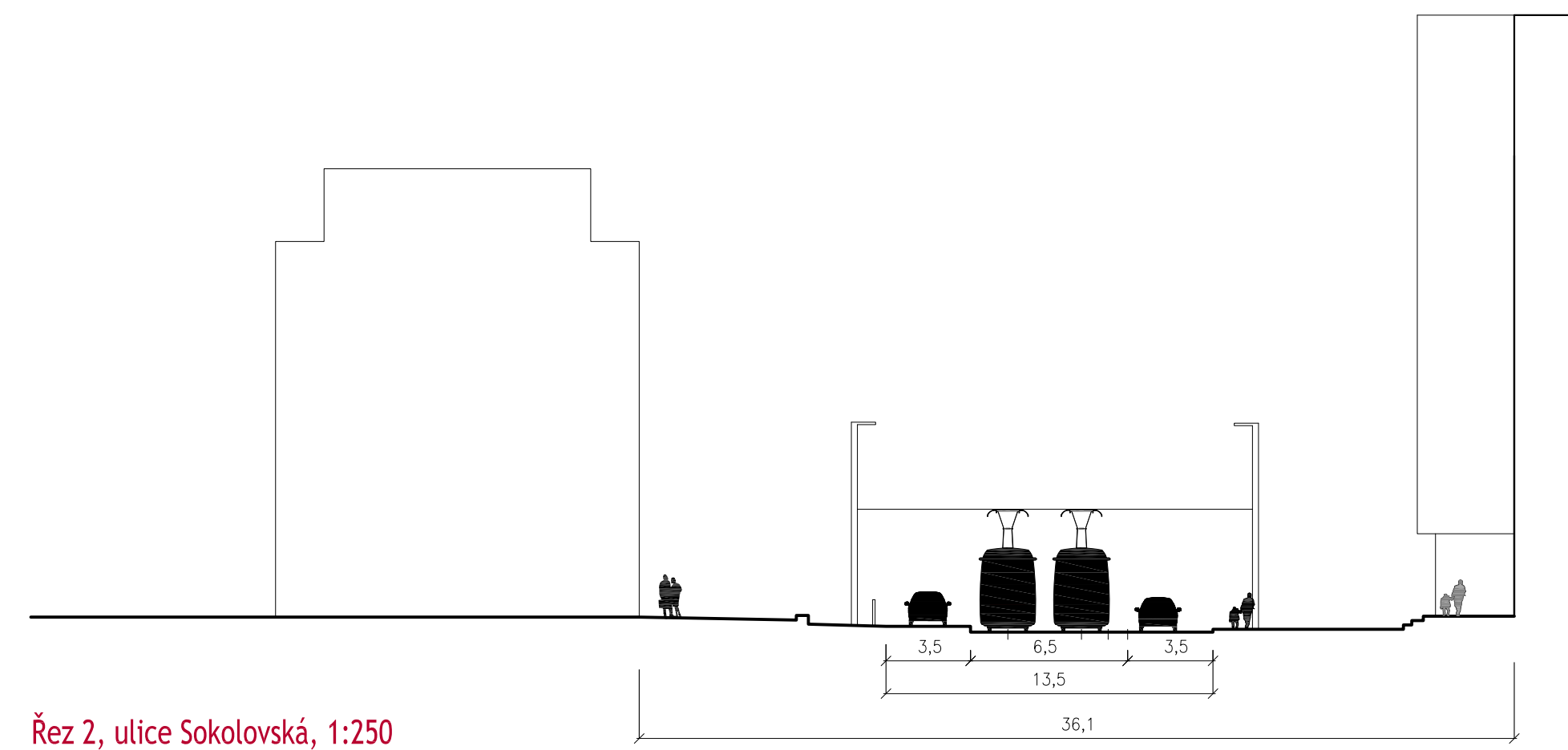


1:250

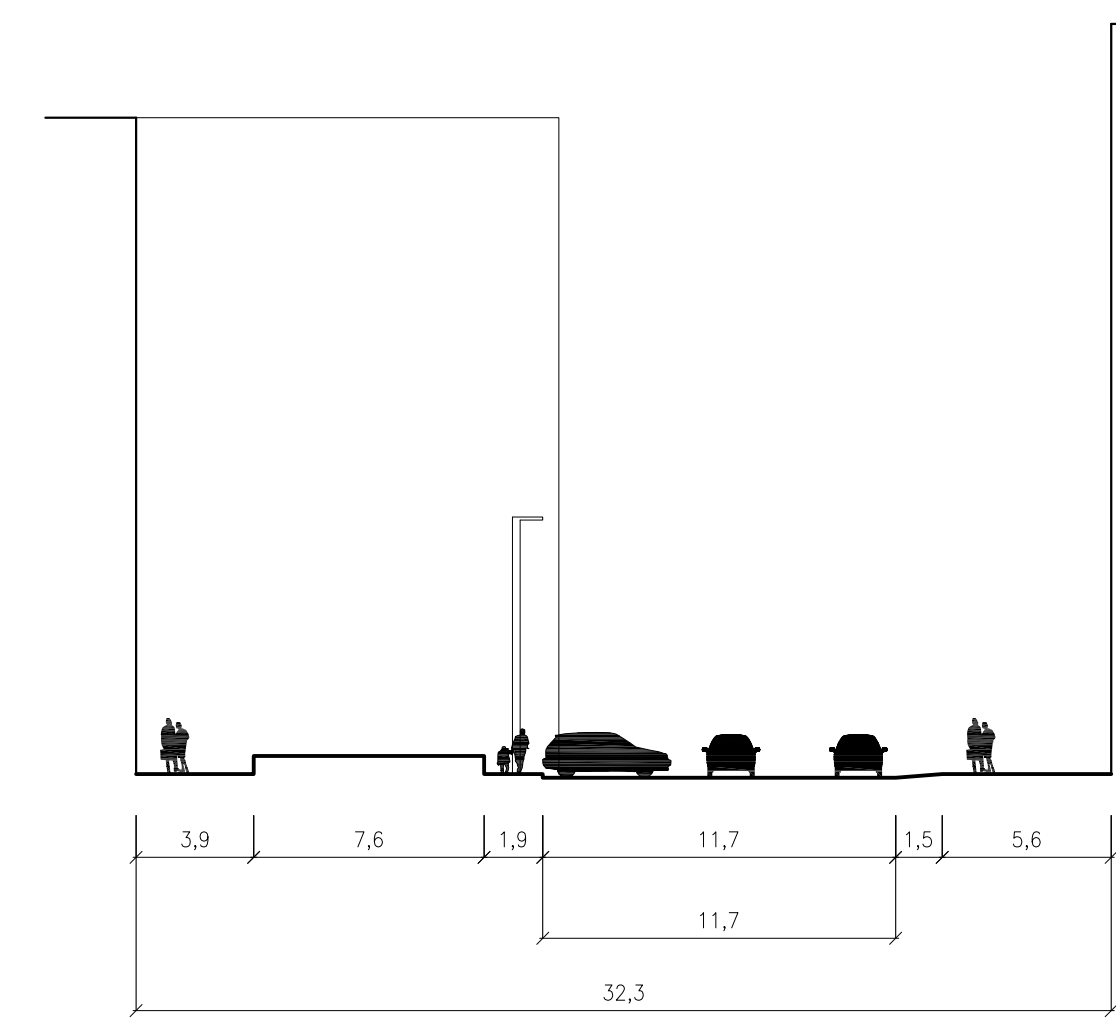




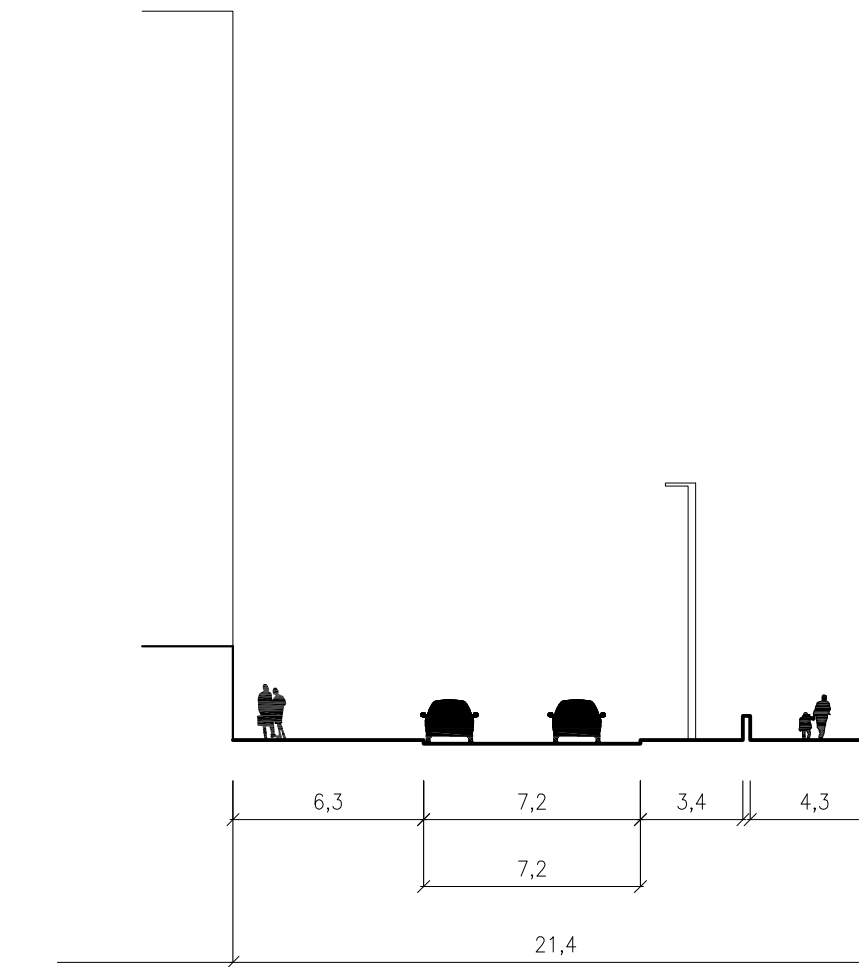
Řez 1, Sokolovská ulice, 1:500



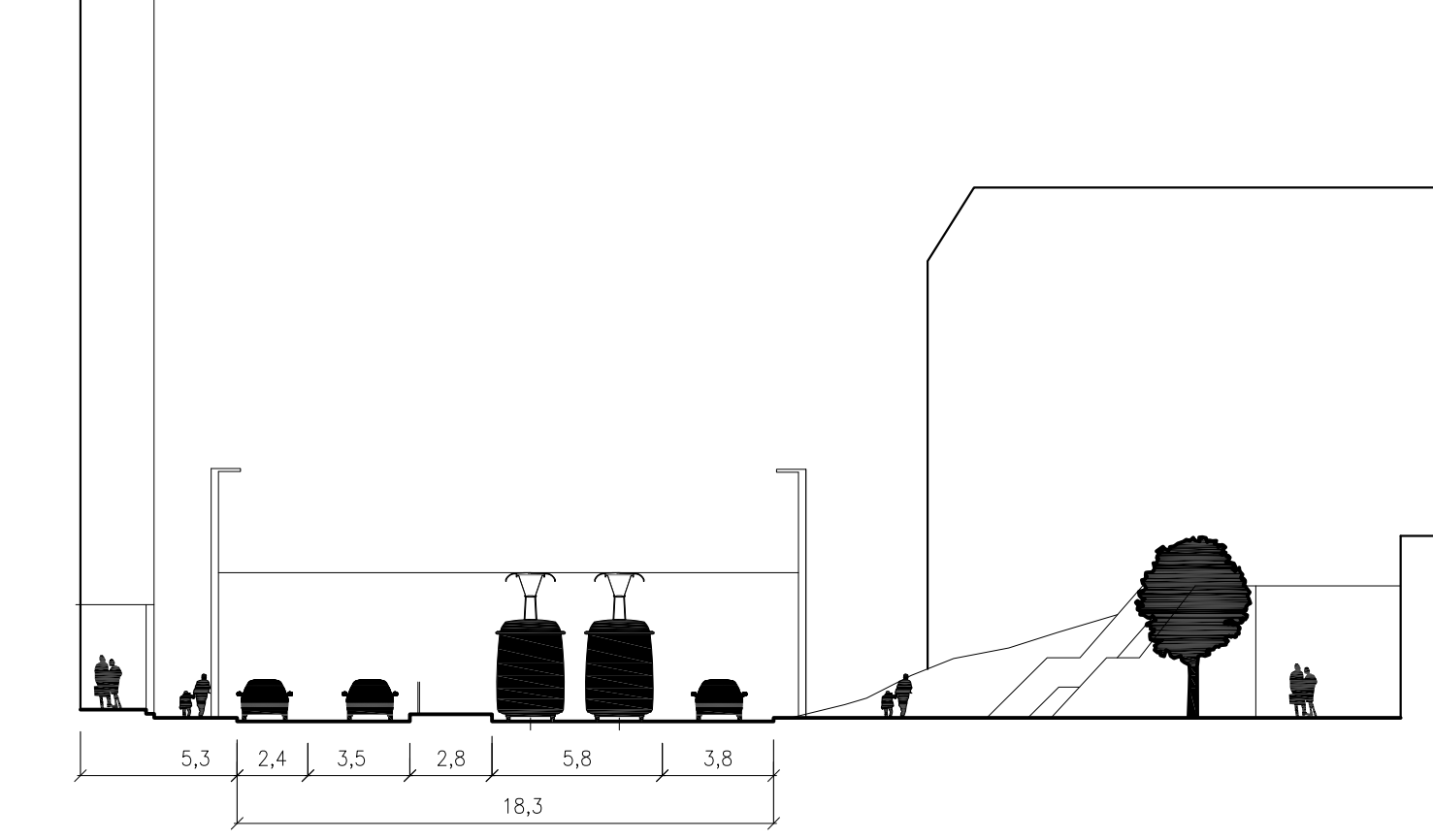
Řez 2, ulice Sokolovská, 1:250



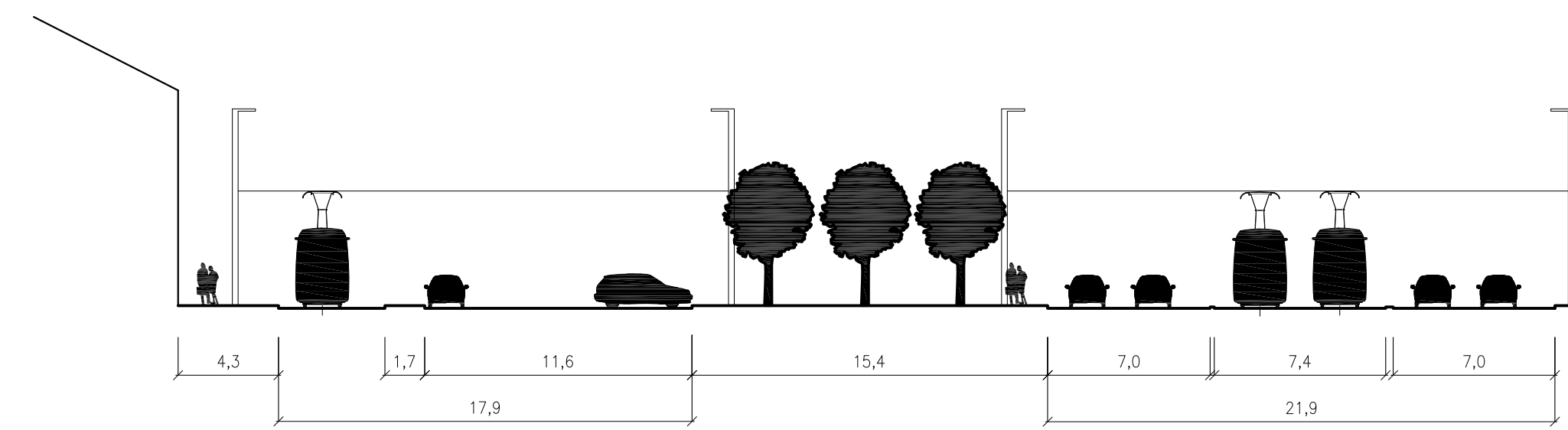
Řez 3, ulice Paříkova, 1:500



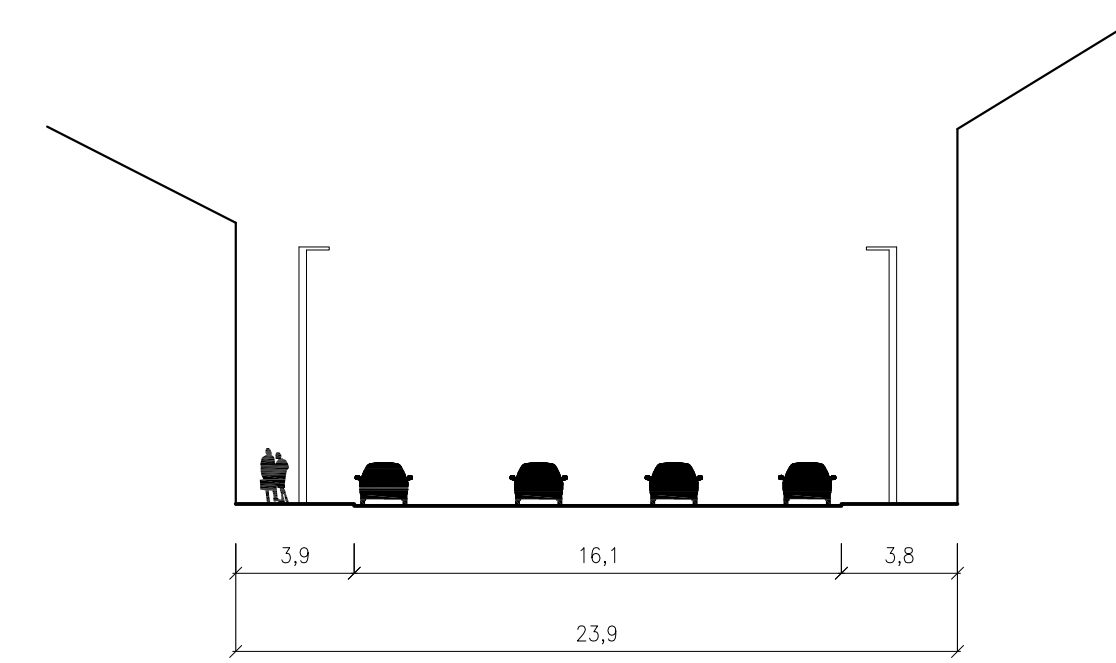
Řez 4, ulice Paříkova, 1:500



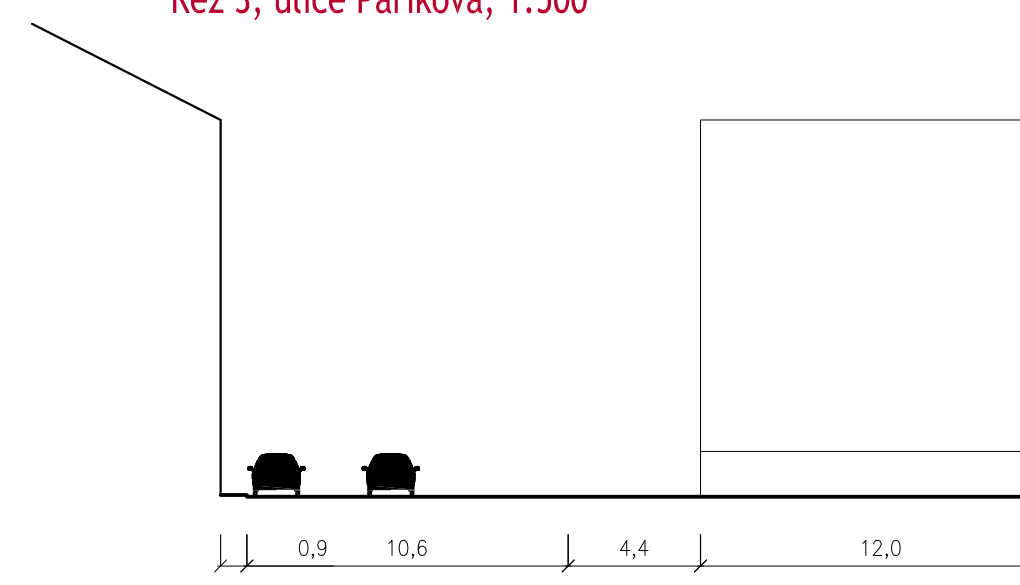
Řez 5, ulice Sokolovská, 1:500



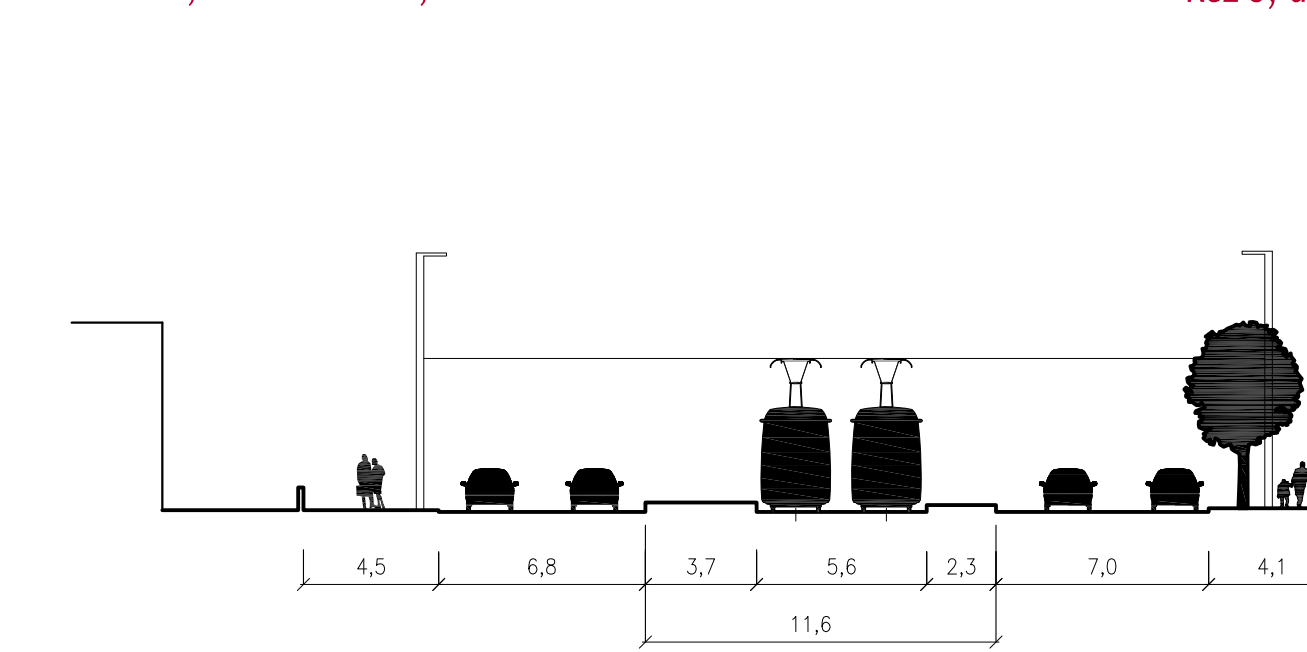
Řez 6, Náměstí OSN, 1:500



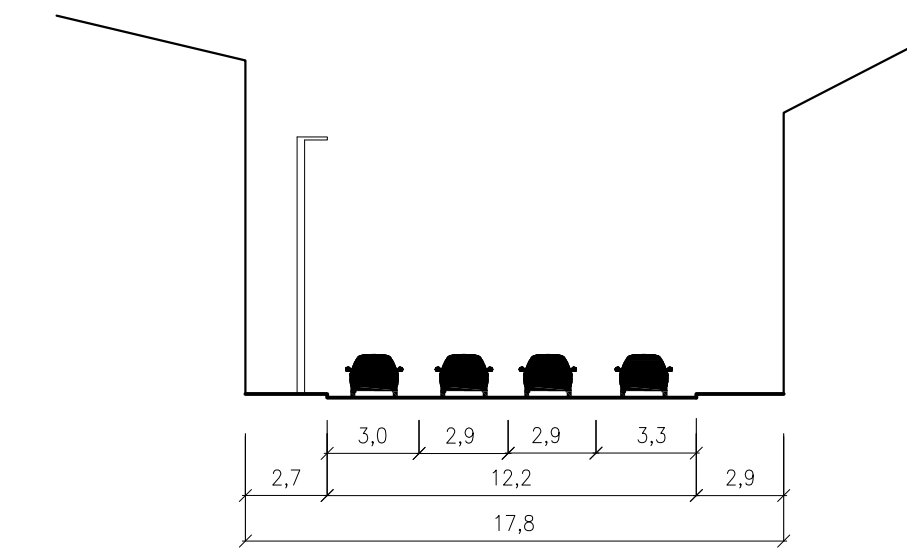
Řez 7, ulice Pod Pekárnami, 1:500



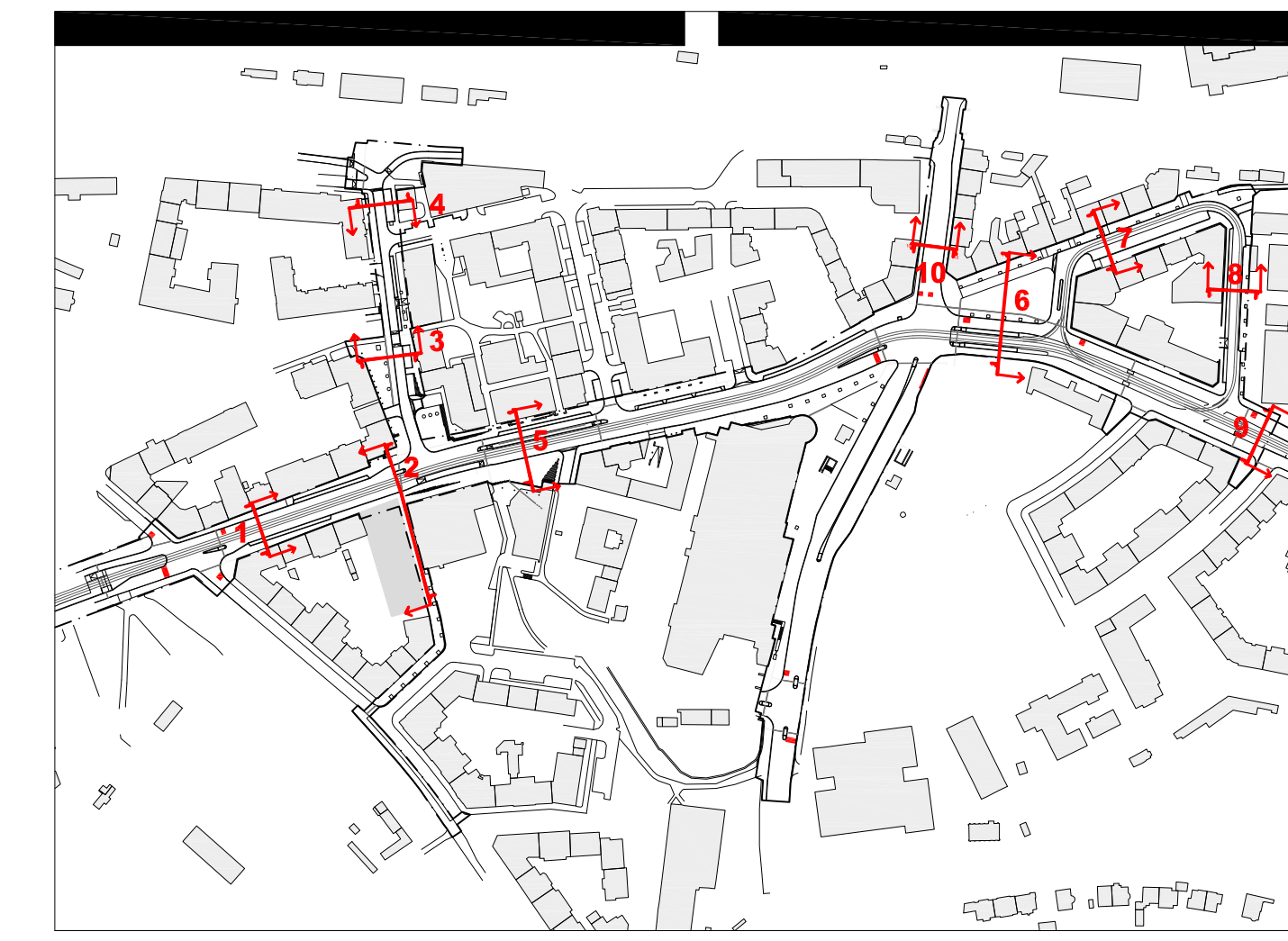
Řez 8, bý ulice Ke Kolbence, 1:250



Řez 9, ulice Kolbenova, 1:500



Řez 10, ulice Jandova, 1:500



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

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

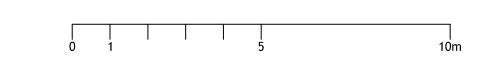
IPR
Praha

VĚCNÝ GARANT
Ing. arch. Pavla Melková

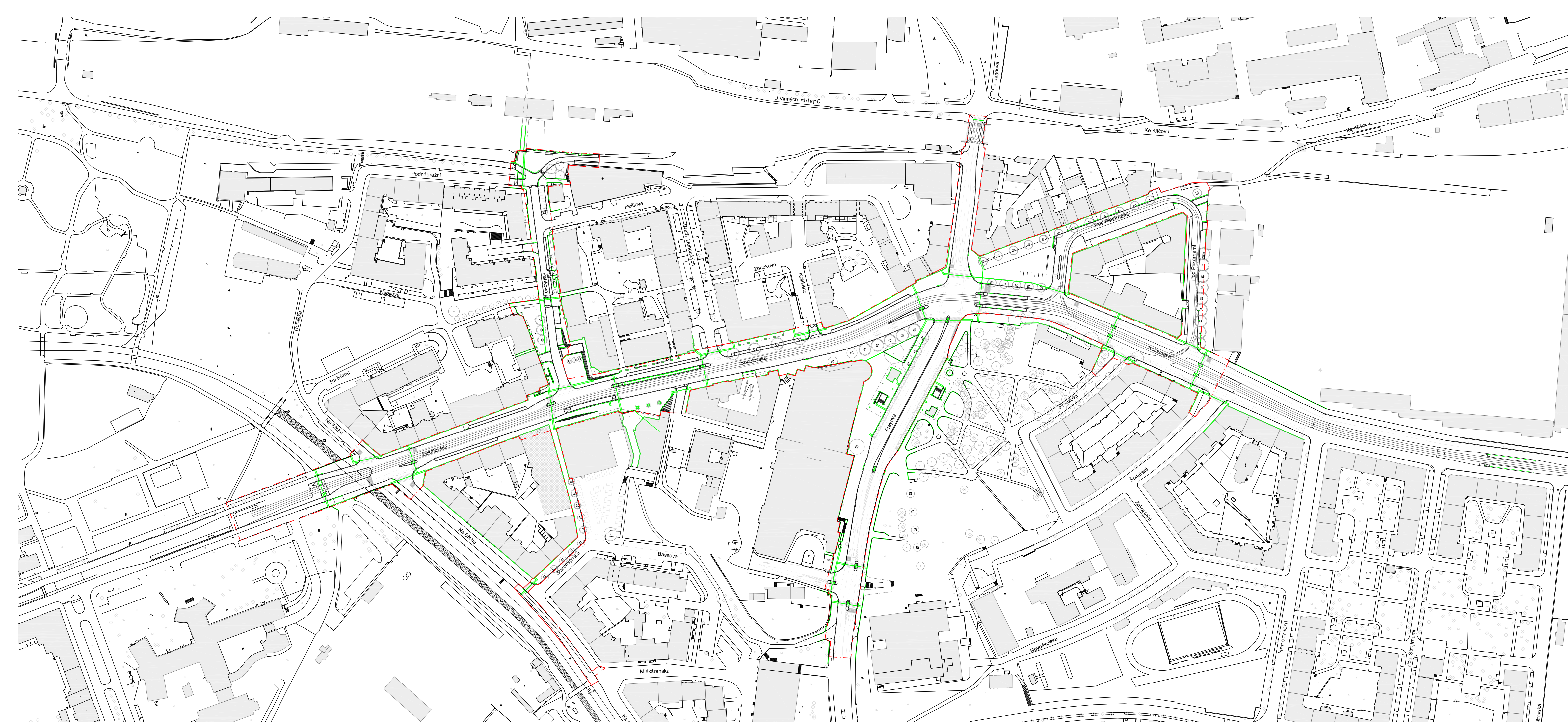
AUTORSKÝ TÝM
Ing. arch. Jan Kadlas / Ing. arch. Martin Špičák

100
200
300
400
500
600
výkresová část /

NÁMĚSTÍ OSN
KONCEPČNÍ
STUDIE NÁVRH
Revize 1
31.1.2017



1:250



LEGENDA:

- Rozsah řešeného území
- Přirozená vodicí linie
- varovný pás (hmatná dlažba)
- signální pás (hmatná dlažba)
- umělá vodicí linie (tlumě - drážky)

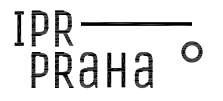
ZADAVATEL

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



ZHOTOVITEL

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



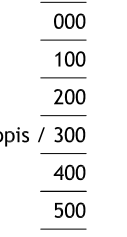
VĚCNÝ GARANT

Ing. arch. Pavla Melková

AUTORSKÝ TÝM

Ing. arch. Jan Kadlas, Ing. arch. Martin Špičák

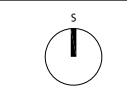
[© IPR Praha 2015]



NÁMĚSTÍ OSN

KONCEPČNÍ
 STUDIE NÁVRH
 Revize 1

31.1.2017



1:500



Rekonstrukce Náměstí OSN koncepční studie

400/

PODKLADOVÁ ČÁST - ZJIŠTĚNÍ POTŘEB
A HODNOCENÍ UŽIVATELŮ



IPR ———
PRAHA °

Dvořákovo nábřeží
/ Na Františku
koncepční studie

—
2016
—

Zjištění potřeb a hodnocení uživatelů

ZADAVATEL

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

ZPRACOVATEL

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

Identifikační údaje

ZADAVATEL:

Hlavní město Praha
Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

ZPRACOVATEL:

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

VEDOUcí KONCEPCE:

Sekce detailu města
Ing. arch. Pavla Melková

VEDOUcí PROJEKTU:

Kancelář veřejného prostoru
Ing. arch. Jan Kadlas

ZPRACOVATELSKÝ TÝM:

Kancelář veřejného prostoru
Ing. arch. Jan Kadlas
Ing. arch. Martin Špičák

SPOLUPRÁCE

Kancelář veřejného prostoru
Nora Behová, BA.

Kancelář infrastruktury

Ing. Jan Fišer
Bc. Jan Zalabák

AUTOŘI PROCESU A VÝSTUPŮ PARTICIPACE VEŘEJNOSTI:

Pavla Pelčíková, MSc.
Bc. Lenka Otrusínová

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/namestiosn>

Obsah

SOUHRNNÁ ZPRÁVA - OBECNÁ ČÁST	410
Úvod	411
Identita místa a současné hodnoty	412
Pěší pohyb	413
Aktivity ve veřejném prostoru	414
Stromy a vegetační prvky	415
Automobilový provoz a parkování	416
Veřejná doprava	417
SOUHRNNÁ ZPRÁVA - SPECIFICKÁ ČÁST	420
Úvod	421
Náměstí OSN - ulice Jandova, Kolbenova, Freyova, Pod Pekárnami	422
Náměstí OSN – Ulice Sokolovská, Paříkova, Bassova	423

410 Souhrnná zpráva - obecná část

SHRnutí HLAVNÍCH ZJIŠTĚNÍ

412 ÚVOD

CÍLE ZAPOJENÍ VEŘEJNOSTI

Účelem zapojení veřejnosti do analytické fáze přípravy návrhu koncepční studie bylo zhodnocení současného stavu ulice jejími uživateli a zjištění jejich potřeb týkajících se dopravního řešení a pobytové kvality veřejného prostoru náměstí OSN a jeho okolí.

PRŮBĚH ZAPOJENÍ VEŘEJNOSTI

Metody zapojení občanů byly vybrány tak, aby umožnily poznat potřeby širokého spektra uživatelů daného území. Pro tento účel byla vybrána metoda urbanistické vycházky a sousedského setkání nad mapou.

STRUKTURA ZPRÁVY

Obecná část souhrnné zprávy zahrnuje hlavní výstupy z obou participačních aktivit, které byly součástí přípravy Koncepční studie náměstí OSN. Je strukturována tematicky podle hlavních témat, na která se koncepční studie zaměřuje – identita místa a současné hodnoty, pěší pohyb, aktivity ve veřejném prostoru, stromy a vegetační prvky, automobilový provoz a parkování, veřejná doprava a cyklistická doprava.

Specifická část zprávy prezentuje hodnocení a potřeby uživatelů vztahující se k jednotlivým prvkům ulice nebo jejím částem. Jde o kvalitativní popis, který vystihuje subjektivní charakteristiku tak, jak je vnímána různými typy uživatelů. Skládá se z části textové a části mapové, které jsou provázány číselným indexem.

413 IDENTITA MÍSTA A SOUČASNÉ HODNOTY

Identita místa je to, co místu dodává jeho „jedinečnost, odlišnost od jiných míst, (...) ono opodstatnění pro to, abychom jej chápali jako oddělitelnou část“. (Lynch, 1960)

„Identita místa vzniká průnikem jeho tří aspektů: hmotného prostředí místa, aktivit, které v něm probíhají, a významu jeho obrazu pro jedince a společnost.“ (Relph, 1967)

Propojení těchto tří esencí pak vytváří onen genius loci, tedy prožitek, který jde za vněmy vnímané vlastnosti místa, prožitek, během něhož si uživatel vytváří citové pouto s duchem místa.

IDENTITA NA ZÁKLADĚ Hmotného PROSTŘEDÍ

Hmotné prostředí místa, struktura zástavby, její forma a materiály jsou svědectvím o plynutí času, ztělesňují veřejnou paměť a představují tak významný příspěvek k současné identitě místa, i když společná minulost, na kterou odkazují, již dávno není přítomna.

Uživatelé náměstí OSN a jeho okolí často zmiňují historický název ulice Sokolovská, tedy Královská třída, a její původní podobu, kdy byla propojena s ulicí Pod Pekárnami. Pro identitu území je svoji historickou hodnotou velmi významná budova nádraží a podchod k nádraží. Historickou stopu nese také budova bývalého statku. Zásadní je pro identitu náměstí OSN a jeho okolí také industriální odkaz, budova továrny Odkolek a nově také socha Kolbena.

Ulice Krátkého a Zbuzkova představují Vysočany před změnou, kterou území prošlo v 90. letech. Význam nese nejen architektura, ale také vzpomínka na to, že ulice bývala díky přítomnosti oblíbených podniků velmi živá.

Lidé vnímají pozitivně architekturu budov ulice Pod Pekárnami. Velmi ceněná je také bloková zástavba okolí náměstí OSN – zvláště ulic Prouzova, Špitálská, Nemocniční a Pod Strojírny, která poskytuje klidné vnitrobloky.

IDENTITA NA ZÁKLADĚ AKTIVIT

Ulice Sokolovská nabízí dobrou občanskou vybavenost a rekreační funkce, především díky přítomnosti zelených ploch. V okolí náměstí OSN se nalézá několik parků a také ceněná stezka podél Rokytky. Stezka podél Rokytky je součástí naučné stezky, jejíž další zastávka je u zvonice a křížku na náměstí OSN. Přítomnost parků nabízí vytvoření propojené zelené infrastruktury.

IDENTITA NA ZÁKLADĚ VÝZNAMU MÍSTA

Pro účastníky setkání a vycházek představuje náměstí OSN hlavní náměstí Prahy 9, jehož význam se dále zvýší s plánovanou výstavbou obytných domů. Náměstí OSN je důležitým dopravním uzlem, jak z hlediska automobilové dopravy, tak z hlediska veřejné dopravy. Nádraží Praha-Vysočany je důležité z hlediska příměstské dopravy. Autobusovou zastávkou náměstí OSN projíždí klíčové spoje na Prosek. Náměstí OSN je přestupním místem mezi autobusem, tramvají a metrem B.

414 PĚŠÍ POHYB

BEZPEČNOST CHODCŮ

Nedostatečné možnosti přecházení představují problém v určitých místech území. Přecházení je problematické na křižovatce náměstí OSN kvůli špatnému seřízení signalizace. Je zde krátká doba trvání zelené, což představuje problém především pro starší osoby, osoby se sníženou pohyblivostí a rodiče s kočárky. Problematický je také nedostatek přechodů na několika místech v ulici Freyova.

BARIÉRY

Přítomnost bariér na chodníku znepříjemňující pohyb pěších představuje na náměstí OSN a jeho okolí problém především na dvou místech, a to před zastávkami autobusů zastávky Vysočanská a také v ulici Paříkova. V obou místech nevhodně umístěný městský mobiliář představují problém při pohybu s kočárkem nebo se zavazadly.

415 AKTIVITY VE VEŘEJNÉM PROSTORU

Veřejný prostor a aktivity s ním spojené jsou naprosto klíčové pro celkové vnímání ulice a života v ní. Sami uživatelé zmiňují, že vhodný parter a dostatečné aktivity ve veřejném prostoru ulici pro každodenní život přizpůsobují, zútulňují ji a dodávají ji příjemný pocit, který je pro uživatele ale i pro procházející nedocenitelný. Uživatelé zmiňují, že veřejný prostor je pro ně velmi důležitý jako celek a každá část veřejného prostoru, která nefunguje, velmi narušuje jeho celkové pozitivní vnímání.

AKTIVITY V PARTERU

Náměstí OSN a jeho okolí má dobrou občanskou vybavenost – především ulice Sokolovská a ulice Pod Pekárnami. Na druhou stranu není podle uživatelů území v území dostatek kulturních institucí.

NEVYUŽITÝ POTENCIÁL VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ

Na náměstí OSN a jeho okolí je několik míst, jejichž veřejné prostranství má nevyužitý potenciál. Především je to ulice Pod Pekárnami, ve které je několik oblíbených podniků a ceněná architektura. Pobytová kvalita veřejného prostranství v ulici je omezená, protože slouží převážně k hromadnému odstavení automobilů.

Nevyužitý potenciál má kvůli svému prostorovému řešení také předprostor před vstupem do metra Vysočanská, umístěný na ulici Sokolovská.

Nevyužitý potenciál má také park v jihovýchodním segmentu náměstí OSN. V parku nejsou funkce, kvůli kterým by se zde lidé zdržovali.

MOBILIÁŘ

V území se nachází nevhodný a málo užívaný městský mobiliář, především reklamní lavičky.

416 STROMY A VEGETAČNÍ PRVKY

V okolí náměstí OSN se nalézá několik parků a také ceněná stezka podél Rokytky. Stezka podél Rokytky je součástí naučné stezky, jejíž další zastávka je u zvonice a křížku na náměstí OSN. Přítomnost parků nabízí možnost vytvoření propojené zelené infrastruktury.

Uživatelé náměstí OSN a jeho okolí zmiňují v určitých místech nedostatek stromů, například v ulici Freyova, především v okolí zastávek MHD, a v ulici Pod Pekárnami.

417 AUTOMOBILOVÝ PROVOZ A PARKOVÁNÍ

AUTOMOBILOVÝ PROVOZ

Co se týče dopravního řešení křižovatky náměstí OSN, účastníci setkání a vycházky poukázali na její nepřehlednost při jízdě směrem z Proseku.

PARKOVÁNÍ

Občané v celém řešeném území vnímají velký deficit parkovacích stání, mimo jiné kvůli parkování mimopražských řidičů. Cena parkování v soukromých hromadných garážích je podle obyvatel náměstí OSN a jeho okolí vysoká a v případě garáží Pešlova je do parkovacího domu je také obtížný nájezd. Živnostníkům na Sokolovské ulici vadí především nedostatek míst pro zásobování.

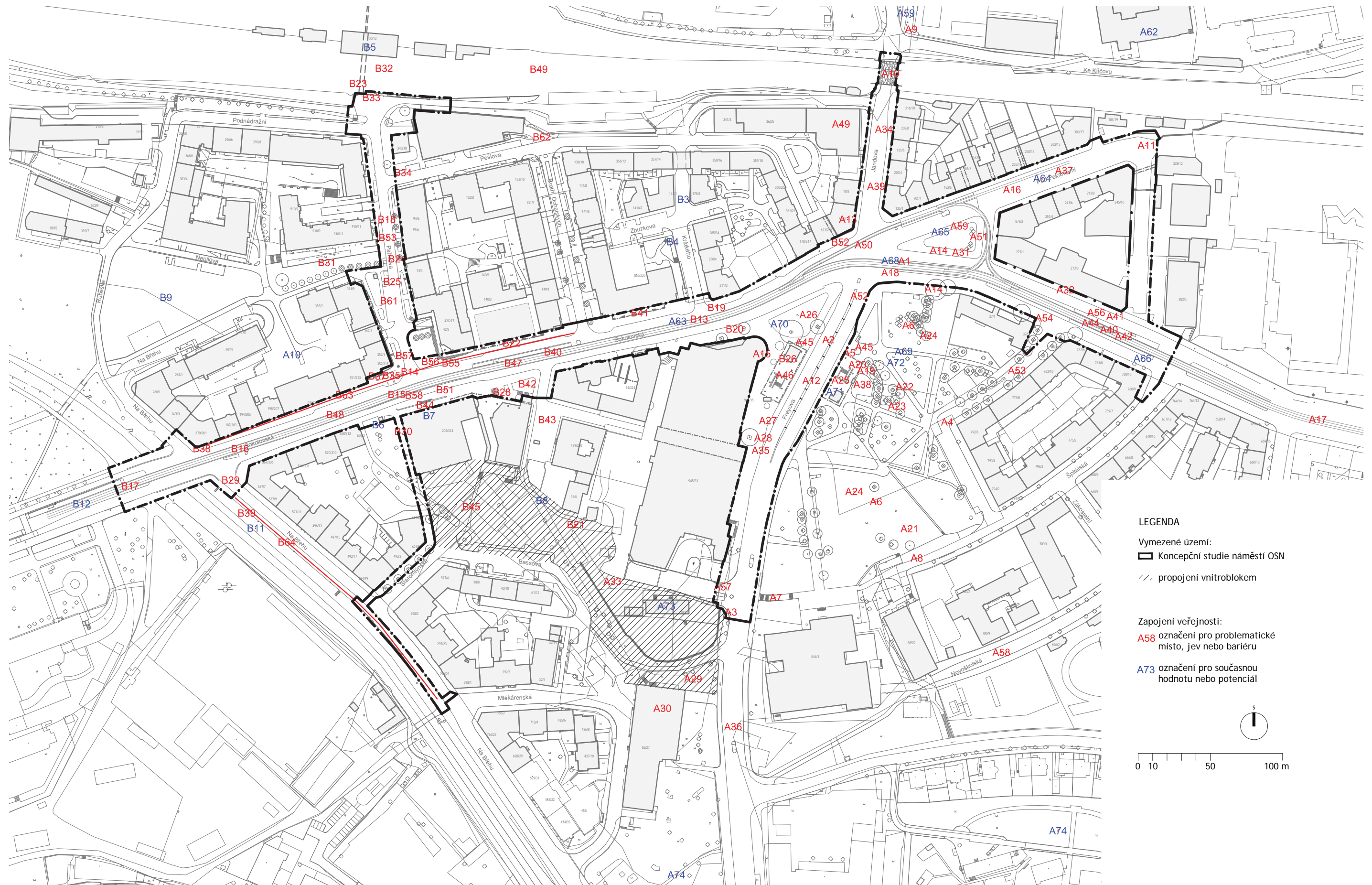
Problémem představuje parkování na křižovatkách, které způsobuje, že přecházející nemají dobrý rozhled na příjíždějící auta.

418 VEŘEJNÁ DOPRAVA

Náměstí OSN je důležitým dopravním uzlem veřejné dopravy. Nádraží Praha -Vysočany je důležité z hlediska příměstské dopravy. Autobusovou zastávkou náměstí OSN projíždí klíčové spoje na Prosek. Náměstí OSN je přestupním místem mezi autobusem, tramvají a metrem B.

Nedostatečně řešená je v současné době pěší vazba mezi jednotlivými druhy dopravy, a to především orientace k nádraží Praha – Vysočany ze zastávky autobusů a metra Vysočanská. Přestup mezi tramvají a zastávkou metra Vysočanská také není vyhovující, protože zastávka tramvaje je umístěná až v ulici Kolbenova.

Řešení zastávek autobusů není vyhovující z hlediska designu.



Přehled míst zmiňovaných občany během první fáze zapojení veřejnosti

420 Souhrnná zpráva specifická část

421 Úvod

Specifická část této zprávy prezentuje hodnocení a potřeby uživatelů vymezeného území – viz část 2. Rozsah participace v Návrhu participace Koncepční studie náměstí OSN. Skládá se z části textové a části mapové, které jsou provázány číselným indexem.

Jde o kvalitativní popis, který vystihuje subjektivní charakteristiku tak, jak je vnímána zúčastněnými typy uživatelů – tzn. rezidenty, dojíždějícími, častými návštěvníky a provozovateli. Cíle sběru dat v první fázi přípravy Koncepční studie bylo shromáždit popis současného stavu různých uživatelů ulice, aniž by jejich hodnocení a potřeby byly hodnoceny.

Zpracovatelský tým koncepční studie si je vědom, že při vypracování návrhu koncepční studie nebude možné vyhovět všem potřebám či reflektovat všechna negativní hodnocení současného stavu ulice mimo jiné také proto, že jsou některá z nich ve vzájemném protikladu.

Přesto je zachycení potřeb uživatelů zadáním koncepční studie vymezeného území nezbytným předpokladem pro kvalitní návrh řešení ulic, které bude v co největší možné míře reflektovat potřeby jednotlivých skupin uživatelů.

VÝSTUPY VE SPECIFICKÉ ČÁSTI POCHÁZEJÍ ZE TŘÍ TYPŮ AKTIVIT S UŽIVATELI ULICE:

Komunitní vycházky

Komunitní procházka po náměstí OSN a jeho okolí – 13. 02. 2016

Sousedské setkání nad mapou

Setkání nad mapou náměstí OSN a jeho okolí - 15. 02. 2016

421 NÁMĚSTÍ OSN - ULICE JANDOVA, KOLBENOVA, FREYOVA, POD PEKÁRNAMI

HODNOTY MÍSTA

	INDEX	CO	KDE
Služby		Území je dobře vybavené službami a rekreačními funkcemi. Nic nám moc nechybí. Jednou týdně jedu do centra. Nemám potřebu se odsud vzdalovat.	Celé území
Napojení na okolí	A59	Uživatelé náměstí OSN a jeho okolí si cení procházky do čtvrti Krocínka.	Mimo řešené území
Zeleň - současný stav	A60	Klíčovský lesopark je vnímán jako velká hodnota.	Mimo řešené území
Zeleň - současný stav	A61	Klíčovský lesopark je vnímán jako velká hodnota.	Mimo řešené území
Vnímání místa	A62	Budova pekárny Odkolek má historický význam, její architektura je pro uživatele území hodnotná.	Mimo řešené území
Život v ulici	A63	Dříve to bývala jedna z hlavních ulic. Přitom Sokolovská má potenciál vzniku obytné ulice. Je zde živý a fungující parter, včetně dobrých hospod. Konec bývalé třídy je teď mrtvý.	Ulice Sokolovská
Vnímání místa	A64	Staré budovy s původními fasádami v ulici Pod Pekárnami tvoří historickou atmosféru. Lidé si zde cení také přívětivého měřítka budov, aktivního parteru a klidu ulice.	Ulice Pod Pekárnami
Zeleň - chybí	A65	Tramvajová smyčka je dnes skrytá, je zde potenciál vzniku zelené smyčky, která zde bývala dřív.	Křižovatka ulic Pod Pekárnami a Sokolovská
Život v ulici	A66	Předzahrádka před Kolbenovou 10 funguje dobře.	Kolbenova 10
Vnímání místa	A67	Klidné vnitrobloky, které jsou zároveň průchozí.	Vnitrobloky ulic Prouzova, Špitálská, Nemocniční, Paříkova
Vnímání místa	A68	Náměstí OSN je hlavní náměstí Prahy 9. S novou čtvrtí na ulici Kolbenova se jeho význam ještě pozvedne.	Náměstí OSN
Zeleň - současný stav	A69	Občané si cení přítomnosti zeleně na náměstí OSN.	Park náměstí OSN



Předzahrádka, ul. Kolbenova 10



Část naučné stezky - zvonice a křížek, park náměstí OSN

	INDEX	CO	KDE
Vnímání místa	A70	Socha Kolbena.	Roh Freyovy a Sokolovské
Vnímání místa	A71	Technický design přístřešků odkazuje na průmyslovou zónu, která zde bývala.	Přístřešky metra v ulici Freyova
Vnímání místa	A72	Zvonice a křížek v parku náměstí OSN, které jsou součástí naučné stezky.	Park náměstí OSN
Vnímání místa	A73	Velmi ceněné jsou zdi bývalé tvrze a barokní statek se vzácnými sklepy. Statek je vnímán jako památkově chráněný.	Freyova 31
Zeleň - současný stav	A74	V ulici U Vysočanského pivovaru je další park, který má potenciál být navázán na ostatní parky v území.	Mimo řešené území

PĚŠÍ POHYB

	INDEX	CO	KDE
A) PŘECHÁZENÍ			
Pěší vazba - stav	A1	Na přechodu z metra Vysočanská se chodci při přecházení necítí bezpečně. Přejít trvá dlouhou dobu kvůli špatně seřízené světelné signalizaci. Trvání zelené je příliš krátké a nelze tedy přejít přechod, který je rozdělený na dvě části, najednou. Přecházení je problematické zvláště při přecházení s kočárkem. Lidé často přebíhají přes ulici Kolbenova mimo přechod.	Křižovatka náměstí OSN, přechod k parku do ulice Pod Pekárnami
Pěší vazba - stav	A2	V ulici Freyova chybí jednoduchá pěší vazba mezi jednotlivými směry zastávek MHD. Při cestě ze zastávky autobusu a metra Vysočanská je nejbližší přechod příliš daleko.	Ulice Freyova u křižovatky s ulicí Sokolovská
Pěší vazba - stav	A3	V návaznosti na prostup mezi hotelem Clarion a bývalým statkem není přechod. Tato vazba by mohla být využita pro cestu do škol ve Špitálské ulici. Cesta však není jasná a bezpečná. Přechod zde býval, ale byl přesunutý. Současný přechod, který je umístěn severněji není vyhovující. Dvoufázový přechod chodcům nevyhovuje, protože zelená není pro obě části dobře synchronizovaná. Přitom je přechod často používaný při cestě do škol.	Ulice Freyova u křížení se Špitálskou, návaznost mezi bývalým statkem a Špitálskou
Pěší vazba - stav	A4	Chodcům chybí přechod z rohu Prouzovy ulice do parku náměstí OSN.	Roh ulice Prouzovy
B) ŠÍŘKA CHODNÍKU			
C) BARIÉRY			
Bariéra	A5	U vstupu do metra umístěném v parku náměstí OSN stojí lidé čekající na autobus a nedá se zde tedy po chodníku do metra pohodlně projít. Špatně se prochází například s kočárkem. Prostor také vypadá nekulturně.	Vstup do metra umístěný v parku náměstí OSN
D) PROSTUPNOST			
Pěší vazba - chybí	A6	Současné vyznačení cest v parku neodpovídá tomu, jak lidé chodí, lidé si zkracují cestu vyšlapanými cestičkami.	Park náměstí OSN

	INDEX	CO	KDE
Pěší vazba – stav	A7	Pod bodem 4 jsou dvě schodiště. Schodiště je velmi vytěžované studenty přílehlého gymnázia a základní školy, návštěvníky TJ Sokol Vysočany a zaměstnanci Komerční banky. Schodiště je ve špatném technickém stavu. Zejména v zimních měsících tu hrozí zranění a špatně se po schodišti chodí.	Chodník podél komerční banky navazující na Špitálskou
Parkování - bariéra	A8	V úseku ulice Špitálská, kterým chodí studenti a žáci škol, na obou stranách parkují auta, i přes to, že je zde žlutá čára. Parkování překáží pěším při chůzi.	Úsek před gymnáziem Špitálská
D) PĚŠÍ NAPOJENÍ NA OKOLÍ			
Napojenost na okolí	A9	Za podchodem ulice Jandovy není dobrá pěší návaznost na čtvrť Krocínka. Za podchodem je pouze nekvalitní bariérová pěšina.	Ulice Jandova
Pěší vazba – současný stav	A10	V podchodu trati v ulici Jandova se chodci necítí bezpečně. Podchod je také velmi hlučný.	Ulice Jandova
Napojenost na okolí	A11	Pěší návaznost z ulice Pod Pekárnami směrem k budově pekárny Odkolek, například lávka, by byla vítaná.	Ulice Pod Pekárnami
Bariéra	A12	Plot uprostřed ulice Freyova je vnímaný negativně jako bariéra.	Ulice Freyova

AKTIVITY VE VEŘEJNÉM PROSTORU (MOBILIÁŘ A POVRCHY)

	INDEX	CO	KDE
Prvky – současný stav		Koše používané v území jsou podle uživatelů nevhledné. Je jich nicméně dostatek.	Celé území
Bariéra		Uživatelům nevyhovuje velké množství sloupů na chodnicích, které představují bariéru v pohybu a zároveň ulici vizuálně zablokují.	Celé území
Prvky – současný stav	A13	Velkoplošné reklamy na fasádě domu jsou nevhledné.	Jandova 1
Prvky – současný stav	PODNET 1	<i>Nesjednocená dlažba. Podnět: při přestavbě by se dlažba mohla zrecyklovat.</i>	Ulice Pod Pekárnami
Bariéra	A14	Červenobílé zábradlí na křižovatce náměstí OSN působí jako bariéra.	Křižovatka náměstí OSN
Prvky – současný stav	A15	Světelné znečištění u OC Fénix, reklamy. Také světla jsou často špatně nastavené.	Freyova 35



Vstup do metra, park náměstí OSN



Chodník a schodiště podél KB, ul. Špitálská



Setkání nad mapou, gymnázium Špitálská

AKTIVITY VE VEŘEJNÉM PROSTORU (PARTER)

	INDEX	CO	KDE
Služby		V území není dostatek kulturních institucí. Díky dobré dostupnosti je nicméně možné za kulturou snadno dojet.	Celé území

AKTIVITY VE VEŘEJNÉM PROSTORU (VYUŽITÍ A VZHLED VEŘEJNÉHO PROSTORU)

	INDEX	CO	KDE
Život v ulici	A16	Ulice Pod Pekárnami má pobytový potenciál, který v současné době není ovšem využit, protože se v ulici parkuje. Dříve byla ulice živější. Ulice má dobrý potenciál pro umístění předzahrádek a domy jsou ceněné z architektonického hlediska. Trojúhelník uprostřed točny má potenciál náměstí, centrálního prostoru. V současné době má tento prostor špatnou kvalitu chodníků.	Pod Pekárnami
	Podnět 2	<i>Podnět: v ulici Pod Pekárnami zapustit kontejnery na odpad</i>	
Vnímání místa	A17	Vozy z bleších trhů v Kolbenově ulici vozí na kolej bahno/prach a znečišťují ulici. Zvýšená prašnost vytváří pocitový rozdíl mezi pravou prašnou částí a levou udržovanější.	Okolí tramvajové zastávky Kolbenova
Vnímání místa	A18	Křižovatka náměstí OSN je jen křižovatkou, nenabízí kvalitní veřejný prostor.	Křižovatka ulic Sokolovská a Freyova
Život v ulici	A19	Poblíž vstupu do metra a zastávky autobusů na náměstí OSN chybí mobiliář a stromy. Není to v současné podobě pobytové místo – není kde si sednout a hlavně proč zde setrávat. Není zde funkce, kvůli které by se v parku lidé zdržovali – např. místo k setkávání. V blízkosti vstupu do metra se kumulují odpadky, kout je nevhledný. V současné době je vstup do metra a jeho okolí pouze dopravním terminálem.	Park náměstí OSN

	INDEX	CO	KDE
Vnímání místa	A20	Lidé mají problém s výstavbou, ale úplně se nebrání nějaké rozumné formě, která by byla regulovaná a přispěla ke zlepšení stávajícího stavu. Někteří občané nesouhlasí s výstavbou nad stanicí metra. Na náměstí byly dřív malé domy, nevívali by proto v místě parku vysoké stavby.	Park náměstí OSN
	Podnět 3	<i>Podnět: eventuální zástavba by měla mít v parteru vybavenost, případně také v prosklených prostorech.</i>	
Vnímání místa	A21	Kde je soukromý pozemek ta část parku na jihu a u ulice je méně využívaná a zástavba by tam nevadila - ale mělo by tam vzniknout něco hodnotného pro lidi.	Park náměstí OSN
Život v ulici	Podnět 4	<i>Podnět: oplocené hrací plocha nejen pro děti, ale i možnost třeba hrát pingpong nebo šachy atd.</i>	Park náměstí OSN
Život v ulici	A22	Schází se tady omladina, popíjí zde.	Park náměstí OSN
Život v ulici	A23	V parku je velké množství psích ekrementů.	Park náměstí OSN
Prvky – současný stav	A24	Osvětlení v parku je nevyhovující. V jižní části parku je osvětlení nepříjemné, oslňující. V severní části parku je tma, lidé se zde bojí.	Park náměstí OSN
Vnímání místa	A25	Přístřešky metra jsou nevhledné a nefunkční. V létě je zde málo stínu a velké vedro.	Ulice Freyova
Zeleň - chybí	Podnět 5	<i>Podnět: přidat zeleň.</i>	
Vnímání místa	A26	Místo není příjemné k pobytu	roh Freyovy a Sokolovské
Vnímání místa	A27	Freyova ulice je pro pohyb chodců nepříjemná, kvůli silnému provozu a špatné kvalitě ovzduší.	Freyova ulice
Zeleň - chybí	Podnět 6	<i>Podnět: vysázení stromů uprostřed silnice.</i>	
Život v ulici	A28	Podél OC Fénix se ve špičce pohybuje velké množství lidí procházejících lidí, čekajících na MHD, nakupujících. Přitom kvalita prostoru neodpovídá tomuto vytížení.	Ulice Freyova podél OC Fénix
Vnímání místa	A29	Soliterní domy netvoří uliční čáru ulice Freyova.	Ulice Freyova – úsek jižně od OC Fénix
Vnímání místa	A30	Budova hospodářské komory nemá kvalitní architekturu.	Freyova 27

AKTIVITY VE VEŘEJNÉM PROSTORU (OSVĚTLENÍ)

	INDEX	CO	KDE
Prvky - chybí	A31	Chybí zde osvětlení.	Ulice Pod Pekárnami napojení na Kolbenovu, spodní hrana plochy u točny.
Prvky – současný stav	A32	Ulice Kolbenova má osvětlení silničního typu a ne městského typu, což uživatelům pocitově nevyhovuje.	Ulice Kolbenova
Prvky - chybí	A33	V prostupu mezi hotelem Clarion a bývalým statkem není osvětlení.	Prostup mezi hotelem Clarion a bývalým statkem

AKTIVITY VE VEŘEJNÉM PROSTORU (HLUK A OVZDUŠÍ)

	INDEX	CO	KDE
Vnímání místa	A34	V ulici Jandova je silný hluk a špatná kvalita vzduchu, jelikož ulicí projíždí velké množství autobusů.	Ulice Jandova

STROMY A VEGETAČNÍ PRVKY

	INDEX	CO	KDE
Zeleň – chybí	A35	Podél OC Fénix chybí zeleň.	Ulice Freyova podél OC Fénix
Zeleň – současný stav	A36	Alej v ulici Freyova není dostatečně rozsáhlá, aby zpříjemnila ulici.	Ulice Freyova
Zeleň – chybí	A37	V ulici chybí zeleň.	Ulice Pod Pekárnami
Zeleň – chybí	A38	Chybí zde zeleň, která by v létě stínila okolí zastávek MHD.	Přístřešky metra v ulici Freyova

VEŘEJNÁ DOPRAVA

	INDEX	CO	KDE
	Podnět 7	<i>Podnět: tramvaj by dala ulici nový ráz.</i>	Ulice Pod Pekárnami směrem na Kolbenovu



Urbanistická vycházka

	INDEX	CO	KDE
MHD – současný stav	A39	Autobus 151 by bylo lepší vést po ulici Sokolovská, místo ulice Na Břehu. Z ulice Jandova by měl odbočit a stavět u tramvajové zastávky Nádraží Vysočany.	Úsek ulice Jandova - Ulice Na Břehu
MHD – současný stav	A40	Tramvajová zastávka Špitálská je daleko od křižovatky náměstí OSN a tedy od přestupu na metro a na autobusy.	Tramvajová zastávka Špitálská
MHD – současný stav	A41	Zastávka autobusu Špitálská se používá pouze pro náhradní autobusovou dopravu. Pokud bude tramvajová zastávka Špitálská posunuta blíže ke křižovatce, autobusová zastávka zde nebude mít význam.	Autobusová zastávka Špitálská
MHD – současný stav	A42, A43	Tramvajové zastávky Špitálská a Poštovská jsou blízko u sebe a jsou obě na znamení, což je pro cestující matoucí.	Tramvajové zastávky Špitálská a Poštovská
MHD – současný stav	A44	V ulici Kolbenova chybí tramvajové přístřešky.	Ulice Kolbenova
MHD – současný stav	A45	Problematický přestup mezi autobusem a vlakem. Na nádraží Vysočany je to 5-10 min cesty. Na nádraží je obtížná orientace pokud chodec cestu nezná.	Náměstí OSN
Život v ulici	A46	Stříšky vstupů do metra některým uživatelům nepřijdou příliš estetické.	Vstupy do metra, Náměstí OSN
MHD – současný stav	A47	Autobusy projíždějící ulicí Freyova mají příliš dlouhé intervaly a mívají často zpoždění.	Ulice Freyova
MHD – současný stav	Podnět 8	<i>Podnět: Vytvoření pruhů pro autobusy v ulici Freyova by mohlo snížit zpoždění, které linky mají.</i>	



ul. Pod Pekárnami



ul. Pod Pekárnami

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA A PARKOVÁNÍ

	INDEX	CO	KDE
Auto doprava	A48	Občané v celém řešeném území vnímají velký deficit parkovacích stání. Území je podle občanů užíváno jako P+R parkoviště.	Celé řešené území
Auto doprava	A49	Parkovací dům je nedostatečně využitý. Cena parkování je podle obyvatel náměstí OSN a jeho okolí vysoká a do parkovacího domu je také obtížný nájezd. Otázka využití krátkodobé stání?	Jandova 6
Auto doprava	A50	Křižovatka náměstí OSN je pro řidiče při jízdě z Proseku ulic Jandova nepřehledná. Je zde moc směrů a křížení.	Křižovatka náměstí OSN
Auto doprava	A51	Pozemek města slouží jako parkoviště a není tudíž možnost projít na ulici Kolbenovu. Prostor je nevzhledný a nepřehledný.	Křižovatka ulic Pod Pekárnami a Kolbenova
Auto doprava	Podnět 9	<i>Podnět: úsek ulice podél točny by nemusel být průjezdný.</i>	
Auto doprava	A52	V současné době mohou auta, která jedou od jihu ulic Freyova, jet levým pruhem pouze rovně a pravým pruhem doprava. Do levého pruhu vjíždějí autobusy a občas také řidiči, kteří chtějí uhnout doleva a zastaví zde dopravu. Bylo by dobré, kdyby zde bylo možné odbočit doleva.	Křižovatka náměstí OSN
Auto doprava a Prvky – současný stav	A53	Prouzova ulice je používána jako P+R parkoviště, což má negativní dopad také na údržbu. Jsou zde například přeplněné koše.	Ulice Prouzova
Bariéra – parkování	A54	V ulici Kolbenova parkuje velké množství aut. Lidé parkují na křižovatkách, což způsobuje riziko pro chodce.	Ulice Kolbenova
	Podnět 10	<i>Podnět: upravit Kolbenovu, aby se tam dalo parkovat, ale uspořádání neohrožovalo bezpečnost.</i>	
Auto doprava	A55	Jízdní pruh blíže chodníku přijde uživatelům zbytečný.	Ulice Kolbenova
Auto doprava	A56	Po Kolbenově jezdí auta 70 km/h. Uživatelům, kteří po Kolbenově ulici chodí, není vysoká rychlost aut příjemná.	Ulice Kolbenova
Auto doprava	A57	Špatně se jezdí do nákupního centra. V nájezdu do parkoviště centra je prudká zatáčka. Lidé raději parkují venku.	Freyova 33 - 35
Auto doprava	A58	Parkovací stání v ulici Novoškolská bývají prázdná.	Ulice Novoškolská



Setkání nad mapou, gymnázium Špitálská

422 NÁMĚSTÍ OSN – ULICE SOKOLOVSKÁ, PAŘÍKOVA, BASSOVA

HODNOTY MÍSTA

	INDEX	CO	KDE
Služby	B1	V okolí náměstí OSN se dobře nakupuje a je zde dobrá občanská vybavenost	
MHD – současný stav	B2	Dopravní obslužnost území je výborná, včetně příměstské dopravy	
Vnímání místa	B3	V území si lidé cení historické zástavby. Území prošlo širokou proměnou v 90. letech, kdy zde proběhla zásadní výstavba.	Ulice Krátkého, Zbuzkova
Život v ulici	B4	V ulicích Zbuzkova a Krátkého býval živý parter a hezké budovy, hrálo se pod lipami. Dnes již ulice není takto využívána. Přesto je zde hezké zákoutí, kde by lidé uvítali předzahrádky.	Ulice Krátkého, Zbuzkova
Vnímání místa	B5	Staré nádraží nese paměť, vytváří genius loci. Tunel má pro obyvatele architektonickou hodnotu. Pomník Daleckého a šesti generálů.	Nádraží Vysočany
Zeleň – současný stav	B6	Proluka mezi Sokolovskou 312 a Sokolovskou 314 (potraviny Norma) nabízí výhled do zeleně.	Nezastavěná parcela mezi Sokolovskou 312 a Sokolovskou 314 (potraviny Norma)
Vnímání místa	B7	Obchod Norma občané velmi rádi využívají, i když jeho architektura není příliš kvalitní.	Sokolovská 314
Vnímání místa	B8	Propojení podél zdi Anglického gymnázia na Freyovu má pobytový potenciál, je zde klid.	Propojení podél zdi Anglického gymnázia na ulici Freyova
Zeleň – současný stav	B9	Zelená plocha vymezená ulicemi Na Břehu, Nepilova a Rubeška je ceněná pro svoji rekreační funkci. Pozn. Plocha je v územním plánu vedená jako veřejná vybavenost, která má soukromého vlastníka a je zde plánovaný seniorský dům.	Zeleň vymezená ulicemi Na Břehu, Nepilova a Rubeška
Cyklistická doprava	B10	Existující cyklostezka podél Rokytky (cyklostezka Freyova–Poděbradská–Hořejší rybník) je velmi využívána. Vede příjemným prostředím. Cyklostezka je také částečně zvednutá, což cyklistům vyhovuje.	Levý břeh Rokytky ulice Na Břehu
Napojenost na okolí	B11	Propojení ze Sokolovské k Rokytkce představuje velkou hodnotu území.	
Prvky – současný stav	B12	Dlažba a zeleň v kolejích povoluje zasakování.	Tramvajová trať ve směru z centra po zastávku Poliklinika Vysočany
	Podnět 11	<i>Podnět: zasakování by mohlo být umožněno i v návaznosti tramvajové trati do ulice Kolbenova.</i>	

PĚŠÍ POHYB

	INDEX	CO	KDE
A) PŘECHÁZENÍ			
Pěší vazba – chybí	B13	Chybí přechod přes ulici Sokolovská v návaznosti na ulici Krátkého	Křížení Sokolovské s ulicí Krátkého
Pěší vazba – současný stav	B14	Přecházení v ústí ulice Paříkova není bezpečné. Chodci nevidí dobře přes zaparkovaná auta na auta přijíždějící z ulice Paříkova.	Ulice Paříkova



Proluka vedle Normy, mezi Sokolovskou 312 a 314



Chybějící pěší vazba, křížení Sokolovské s ulicí Krátkého

	INDEX	CO	KDE
Pěší vazba – chybí	B15	Chybí přechod od Sokolovská 215 k Sokolovské 314 (potraviny Norma). Přitom je zde velký chodecký provoz.	Pěší návaznost Sokolovská 215 a Sokolovská 314 (potraviny Norma)
Pěší vazba – současný stav	B16	Chodcům nevyhovuje systém, kdy musí zmáčknout signalizaci i přes to, že auta stojí na červenou. Fáze signalizace je příliš krátká. Chodci nestíhají přejít, zvláště starší osoby a rodiče s dětmi.	Přechod mezi Sokolovská 203 a Sokolovská 306
Pěší vazba – současný stav	B17	Přechod na tramvajovou zastávku je hojně využíván. Chodcům by zde pocitově vyhovoval širší přechod. Směr přechodu nenavazuje na chodník na druhé straně.	Ulice Sokolovská – přechod u řeky Rokytky
B) ŠÍŘKA CHODNÍKU			
Bariéra	B18	Ulicí Paříkova chodí hodně lidí, jedná se o důležité pěší napojení na nádraží Vysočany. Šířka chodníků tomu ovšem neodpovídá – jsou podle chodců úzké, hlavně kvůli bariérám, které jsou na nich umístěny (sloupy, kontejnery...).	Ulice Paříkova
C) BARIÉRY			
Bariéra	B19	Obrubníky na Sokolovské ulici jsou podle občanů příliš vysoké a vytváří bariéry v pohybu po území.	Ulice Sokolovská
	Podnět 12	<i>Podnět: snížit obrubníky a zklidnit dopravu</i>	
Prvky – současný stav	B20	Před OC Fénix naproti ulici Krátkého jsou vedle sebe dva nevyužívané sloupy	Sokolovská 247
Pěší vazba – současný stav	B21	Chodník kolem Anglického Gymnázia propojující ulici Sokolovská a ulici Freyova je ve velmi špatném stavu. Cesta je plná bariér, jako jsou schody a místy i absence chodníku.	Chodník kolem Anglického Gymnázia
Bariéra	B22	Schody v podloubí domu Sokolovská 219 jsou bariérou v přístupu do obchodů.	Sokolovská 219
Pěší vazba – současný stav	B23	Podchod je úzký a neudržovaný. Lidem je proto nepříjemné jím procházet	Podchod k nádraží Vysočany



Urbanistická procházka

	INDEX	CO	KDE
Bariéra	B24	V ulici Paříkova musí lidé při chůzi po chodníku kličkovat mezi travnatými ostrůvky a zaparkovanými auty.	Ulice Paříkova
Bariéra	B25	Ulice Paříkova není bezbariérovou vazbou na nádraží.	Ulice Paříkova
	Podnět 13	<i>Podnět: udělat z Paříkovy pěší zónu.</i>	
D) PROSTUPNOST			
Napojenost na okolí	B26	Lidé se nesnadno orientují při cestě na nádraží Vysočany ze spojů MHD. Chybí značení nádraží.	Pěší spoj od metra, Křižovatka ulic Sokolovská a Paříkova
Pěší vazba – současný stav	B27	Chodník na propojení mezi obchodem Norma a Freyovou ulicí je ve velmi špatném stavu. Cesta je plná bariér - schody a místy i absence chodníku.	Chodník kolem Anglického Gymnázia
Bariéra	B28	Přístup do vestibulu metra Vysočanská na Sokolovské ulici není bezbariérový, jsou zde schody.	Vstup do metra ulice Sokolovská
Pěší vazba – chybí	B29	U křížení ulic Na Břehu a Sokolovská (před budovou Na Břehu 7) není snadné sejít k Rokytce. Je zde pouze vyšlapaná pěšina s prudkým sklonem.	Křížení ulic Na Břehu a Sokolovská
	Podnět 14	<i>Podnět: Udělat schody místo pěšiny.</i>	
D) PĚŠÍ NAPOJENÍ NA OKOLÍ			
Napojenost na okolí	B30	V současné době neexistuje kvalitní krátká cesta z ulice Paříkova směrem na jih. Jedna možnost je jít okolo potravin Norma, ale v tomto místě je prudký svaz, proto raději občané obcházejí cestu ulic Na Břehu kolem Rokytky.	Prostor za vstupem do metra a za potravinami Norma
Pěší vazba – současný stav	B31	Špatné propojení na park Podvinní z ulice Paříkova ulicí Nepilova. V prostupu jsou schody a popelnice, které prostup činí bariérovým a degradují ho.	Ulice Paříkova a Nepilova
Napojenost na okolí	B32	Nádraží Vysočany a koleje jsou bariéra pro chodce – lidé mají potřebu posílit spojnicí mezi Prosekem a přednádražím. V současné době je nekvalitní pěší napojení na Prosek.	Spoj z Nádraží Vysočany na Prosek

	INDEX	CO	KDE
Napojenost na okolí	B33	Nesnadná orientace při chůzi z nádraží Vysočany k nádraží Libeň. Umístění obou nádraží není dobře vyznačeno a cesta není dobře prostupná, přitom obě nádraží jsou blízko sebe.	Cesta z nádraží Vysočany do nádraží Libeň
Vnímání místa		Okolí ulice Bassova je nevhledné a nevyužitě prostranství, přitom je zde potenciál napojení na Českomoravskou.	Okolí ulice Bassova

MOBILIÁŘ A POVRCHY

	INDEX	CO	KDE
	Podnět 15	<i>Podnět: Žavést regulaci reklamy a nebudovat další billboardy</i>	Celé řešené území
Prvky – současný stav		Koše používané v území jsou podle uživatelů nevhledné. Je jich nicméně dostatek.	Celé území
Bariéra		Uživatelům nevyhovuje velké množství sloupů na chodnicích, které představují bariéru v pohybu a zároveň představují vizuální blok.	Celé území
Prvky – současný stav		Různorodost dlažby je podle občanů esteticky nevhodná.	Celé řešené území
Prvky – chybí		Chybí mobiliář na úrovni – v řešeném území jsou například pouze reklamní lavičky	Celé řešené území
	Podnět 16	<i>Podnět: kontejnery na odpad by mohly být řešeny v rámci domů</i>	Celé území
Bariéra	B34	Nevhodně umístěné kontejnery na odpad tvoří bariéru v pohybu.	Ulice Paříkova, naproti křížení s ulicí Pešlova
Prvky – současný stav	B35	Svítilicí reklamní plocha způsobuje světelný a vizuální smog	Sokolovská 215
Prvky – současný stav	B36	Přes špatně umístěn reklamní stojan zatáčející auta nevidí na chodce.	Sokolovská 215
Prvky – současný stav	B37	Nevzhledný květináč na ulici	Sokolovská 215
8		Špatné odvodnění při silných deštích	
9		klapání kanálů	
Prvky – současný stav	B38	Oranžové patníky před budovou Sokolovská 201 tvoří bariéru na chodníku.	Sokolovská 201



ul. Paříkova



vnitroblok ul. Bassova

	INDEX	CO	KDE
Prvky – současný stav	B39	Kontejnery na tříděný odpad jsou špatně přístupné. Kontejnery jsou umístěny mezi parkovacími stánkami a chybí zde chodník.	Ulice Na Břehu, u křížení s ulicí Na Břehu

PARTER

	INDEX	CO	KDE
Služby		V území není dostatek kulturních institucí. Díky dobré dostupnosti je nicméně možné za kulturou snadno dojet.	Celé řešené území
Služby	B40	Na Sokolovské chybí kavárna, kde by se daly přečíst noviny.	Ulice Sokolovská
Život v ulici	B41	V této části ulice Sokolovská není živý parter, který tu býval před postavením OC Fénix.	Ulice Sokolovská naproti OC Fénix

VYUŽITÍ A VZHLED VEŘEJNÉHO PROSTORU

	INDEX	CO	KDE
Život v ulici	B42	Trojúhelníkové multifunkční plochy před vstupem do metra umístěným na ulici Sokolovská. Současný stav nevyhovuje. Je zde vysoký záhon a betonové ohraničení, které je nevhodné. Zeleň zde neplní svou funkci. Obyvatelé zde vnímají možnost vzniku kvalitního vstupního prostoru na úřad a do metra. Zároveň se jedná o místo, kde si lidé dávají sraz.	Vstup do metra v ulici Sokolovská
Vnímání místa	B43	Pobytová kvalita prostoru před budovou Anglického gymnázia by měla být posílena. V současné době zde parkují auta, takže lidi se tam moc nezdržují.	Prostor před budovou Anglického gymnázia
Vnímání místa	B44	Kvalita veřejného prostoru před potravinami Norma je špatná.	Sokolovská 314 (potravinový Norma)
Vnímání místa	B45	Prostor za vstupem do metra je ve vlastnictví dopravního podniku, není kultivovaný.	Prostor za vstupem do metra, mezi ulicemi Staromlýnská a Bassova
	Podnět 17	<i>Podnět: bylo by zde hezké náměstí</i>	
Pěší vazba – současný stav	B46	Ve vnitrobloku se bortí schody (ve vlastnictví TSK)	Vnitroblok Paříkova 1-7

HLUK A OVZDUŠÍ

	INDEX	CO	KDE
Vnímání místa	B47	V ulici Sokolovská je špatná kvalita ovzduší.	Ulice Sokolovská
Vnímání místa	B48	V létě je ulice rozpálená, nejsou zde stromy.	Ulice Sokolovská
Vnímání místa	B49	Nákladní vlaková doprava je hlučná.	Ulice Podnádražní a Pešlova

STROMY A VEGETAČNÍ PRVKY

	INDEX	CO	KDE
Zeleň – současný stav	B50	Zeleň zde neplní svou funkci. Prostor má potenciál stát se náměstím. Obyvatelé vnímají možnost vzniku kvalitního vstupního prostoru na úřad a do metra. Přílišné množství betonu tvoří zbytečně tepelný ostrov.	Vstup do metra v ulici Sokolovská

VEŘEJNÁ DOPRAVA

	INDEX	CO	KDE
MHD – současný stav		Území je obslouženo pouze jednou linkou tramvaje, která má dlouhé intervaly.	Celé území
MHD – současný stav	Podnět 18	<i>Podnět: Zatravnění tramvajového pásu.</i>	Ulice Sokolovská
MHD – současný stav a Auto doprava	B51	Zastávka vídeňského typu je pro řidiče obtížně čitelná, řidiči projíždí, když je tramvaj na zastávce.	Tramvajová zastávka Nádraží Vysočany ve směru z centra
MHD – současný stav	Podnět 19	<i>Podnět: Tramvajová zastávka Nádraží Vysočany by mohla být posunuta západním směrem. Přesunutí by dalo potenciál lepší vazby na nádraží.</i>	Tramvajová zastávka Nádraží Vysočany

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA A PARKOVÁNÍ

	INDEX	CO	KDE
Auto doprava		Občané v celém řešeném území vnímají velký deficit parkovacích stání. Občanům nevyhovuje, že je území užíváno k parkování dojíždějícími.	Celé řešené území
Bariéra	B52	V úseku před Sokolovskou 247 a 251 přijde chodcům chodník úzký, kvůli parkovacím stáním, která jsou částečně na chodníku.	Sokolovská 247 a 251
Auto doprava	B53	Vznik velkého množství úřadů vedlo k většímu tlaku na parkovací místa. Návštěvníci úřadů parkují například v ulici Paříkova. V ulici Paříkova je nedostatek možnosti zaparkovat. Ulice je využívána pro parkování lidmi, kteří jdou na vlak a také lidmi dojíždějícími do Dopravního podniku.	Ulice Paříkova
Auto doprava	B54	Nákladní auta ne vždy respektují zákaz vjezdu do Sokolovské.	Ulice Sokolovská



Sousedské setkání nad mapou, gymnázium Špitálská



Nevhodný a uživateli málo používaný mobiliář - reklamní lavičky



Nevhodně umístěné kontejnery, Paříkova

	INDEX	CO	KDE
8		U vídeňské zastávky jedou auta po kolejích a pak odbočují doleva.	Tramvajová zastávka Nádraží Vysočany ve směru z centra
Auto doprava	B55	Vjezd vozidel přes koleje z protisměru (levé odbočení přes tramvajovou trať) blokuje tramvajovou dopravu. Rodiče vozí děti do Anglického gymnázia, takže auta zde odbočují často.	Tramvajová zastávka Nádraží Vysočany ve směru
Auto doprava	B56	Auta parkují příliš blízko u přechodu, který je za tramvajovou zastávkou ve směru do centra. Auta odbočující doprava ze Sokolovské se nemůžou vytočit a ohrožují chodce.	Sokolovská 217
Auto doprava	B57	Křižovatka ulice Sokolovská a Paříkova je nepřehledná, chybí zde retardéry, auta parkují v křižovatce a řidiči mají tím pádem při výjezdu z Paříkovy špatný výhled. Auta se v ulici hromadí při výjezdu.	Křížení ulic Sokolovská a Paříkova
Auto doprava	B58	Z ulice Sokolovská není možné odbočit do ulice Paříkova při jízdě ve směru z centra, kvůli přítomnosti zastávky vídeňského typu.	Křížení ulic Sokolovská a Paříkova
Auto doprava	B59		Ulice Paříkova
Auto doprava	B60	Většina lidí, parkujících v Paříkově ulici, je z Dopravního podniku. Zvláště před budovou Dopravního podniku.	Ulice Paříkova
Auto doprava	B61	Auta parkující před Paříkova 3 zde blokují vjezd do garáží.	Paříkova 3
Auto doprava	B62	Do parkoviště umístěného v ulici Pešlova se špatně vjíždí. Parkoviště proto není dostatečně využíváno.	Ulice Pešlova
Auto doprava	B63	V úseku ulice Sokolovské od křížení s ulicí Na Břehu po křížení s ulicí Bratří Dohalských chybí stání pro zásobování.	Úsek Sokolovské od křížení s ulicí Na Břehu po křížení s Bratří Dohalských
Bariéra - parkování	B64	V ulici Na Břehu uživatelům nevyhovuje množství aut zaparkovaných aut podél Rokytky.	Ulice Na Břehu
Auto doprava	B65	Ve vnitrobloku Na Břehu 1C parkují auta.	Ulice Na Břehu 1C

Rekonstrukce Náměstí OSN koncepční studie

500/

PODKLADOVÁ ČÁST

SOUBOR ANALYTICKÝCH DAT,

MAP A PRŮZKUMŮ



IPR ———
PRAHA °

Náměstí OSN
koncepční studie

—
2016

—
Odůvodnění

ZADAVATEL

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

—
ZPRACOVATEL

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

Identifikační údaje

ZADAVATEL:

Hlavní město Praha
Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

ZPRACOVATEL:

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

VEDOUcí KONCEPCE:

Sekce detailu města
Ing. arch. Pavla Melková

VEDOUcí PROJEKTU:

Kancelář veřejného prostoru
Ing. arch. Jan Kadlas

ZPRACOVATELSKÝ TÝM:

Kancelář veřejného prostoru
Ing. arch. Jan Kadlas
Ing. arch. Martin Špičák

SPOLUPRÁCE

Kancelář veřejného prostoru
Nora Behová, BA.

Kancelář infrastruktury

Ing. Jan Fišer
Bc. Jan Zalabák

AUTOŘI PROCESU A VÝSTUPŮ PARTICIPACE VEŘEJNOSTI:

Pavla Pelčíková, MSc.
Bc. Lenka Otrusínová

KONTAKTNÍ OSOBA PROJEKTU:

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

DALŠÍ INFORMACE O PROJEKTU:

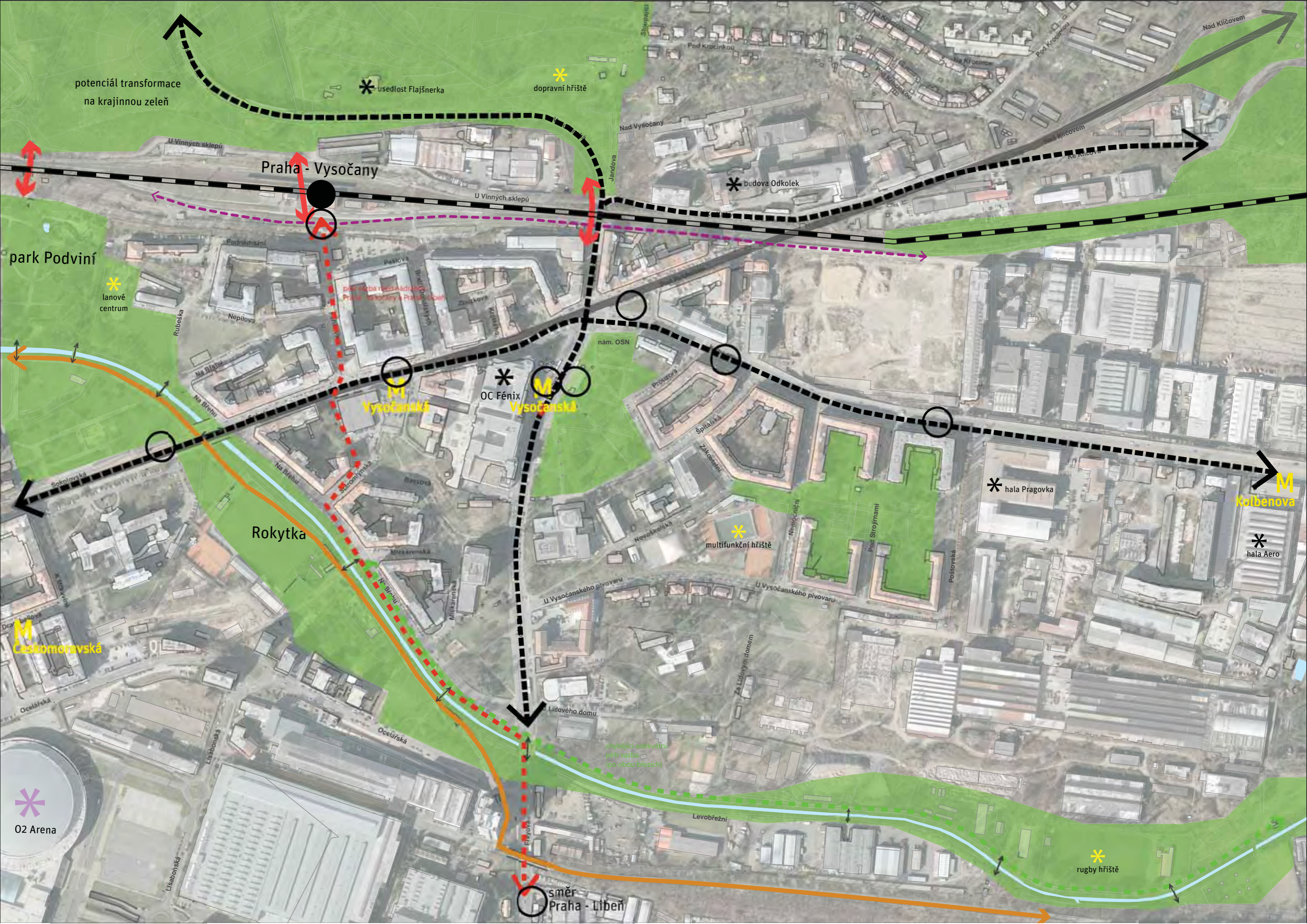
<http://www.iprpraha.cz/namestiosn>

Obsah

HISTORICKÝ VÝVOJ	520		
Historické fotografie území	524		
Historická mapa z roku 1909	526		
Historická mapa z roku 1922	527		
Celková regulace hl. m. Prahy 1924	528		
Historická mapa z roku 1938	529		
Ortofotomapa z roku 1938	530		
Ortofotomapa z roku 1953	531		
Regulační plán z roku 1956	532		
Ortofotomapa z roku 1975	533		
Ortofotomapa z roku 1988	534		
Ortofotomapa z roku 1996	535		
FOTODOKUMENTACE	540		
Ortofotomapa	541		
Fotografie současného stavu území	542		
POHYB A DOPRAVA	550		
Veřejná prostranství a pěší pohyb	551		
Trasy pohybu pěších	552		
Automobilová doprava	553		
Doprava v klidu	554		
Intenzity veřejné dopravy	555		
Hluková mapa území	556		
URBANISTICKÁ ANALÝZA	510		
Širší vztahy v území	511		
Šířky a charaktery ulic	512		
Výšková analýza budov	514		
Analýza sloupů a vedení	515		
MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY A ZÁMĚRY V OKOLÍ	560		
Správa a vlastnictví budov a pozemků	561		
Územní plán - plán využití ploch	562		
Plánované záměry v okolí	564		

510/

URBANISTICKÁ ANALÝZA



potenciál transformace na krajinnou zeleň

Praha - Vysočany

park Podviní

Rokytká

M Českoměřská

O2 Arena

M Vysočanská

OC Fénix Vysočanská

M Kolbenova

rugby hřiště

směr Praha - Libeň

* usedlost Flajšnerka

* dopravní hřiště

* budova Odkolek

* hala Pragovka

* hala Aero

nám. OSN

* multifunkční hřiště

Lidového domu

Levobřežní

Lisabonská

Oceklářská

Mikolajevská

Na Městu

Na Blahu

Rubašská

Podhradská

Parkova

Zimková

Červená

Spitalovská

Základní

Novosokolácká

U Vysočanského pivovaru

U Vysočanského pivovaru

Za Lidovým domem

Mlýnský náhon

Pod Strojárnami

Posšovská

Jandova

Pod Krčínkou

Pod Krčínkou

Pod Krčínkou

Pod Krčínkou

Pod Krčínkou

Pod Krčínkou

Pod Krčínkou

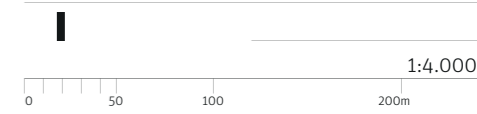
Nad Klíčovem

Klíčovem

Klíčovem

Klíčovem

LEGENDA	
	parky a plochy zeleně
	vlakové nádraží
	dopravní uzel (metro, tramvaj, železnice)
	železnice
	podchody pod železnicí
	pěší vazba
	zelená pěší vazba
	významné dopravní vazby
	cyklostezka
	opuštěná vlečka, potenciální bezb. trasa
	historická královská cesta
	architektonické dominanty
	významové dominanty
	sportoviště
	most přes Rokytku
	vstup do metra

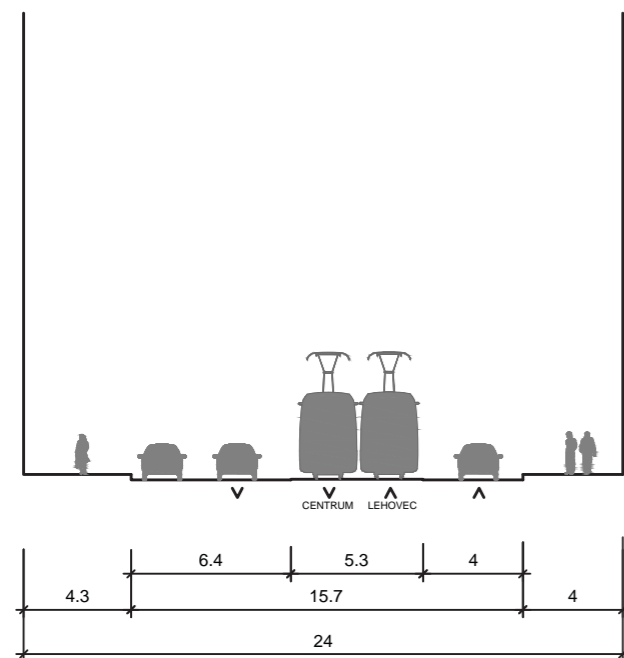


NÁMĚSTÍ OSN . Analýzy

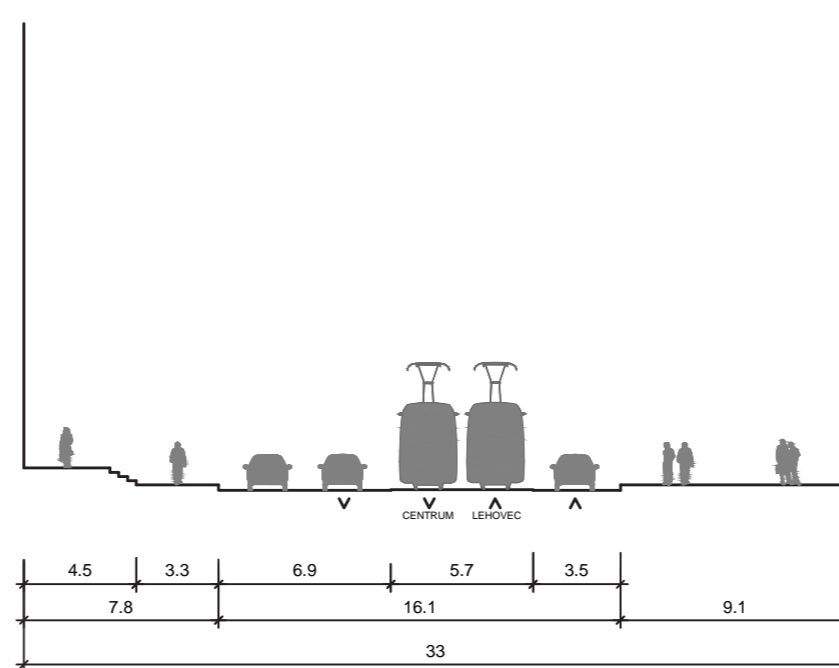
Širší vztahy v území

ULIČNÍ ŘEZY M 1:300

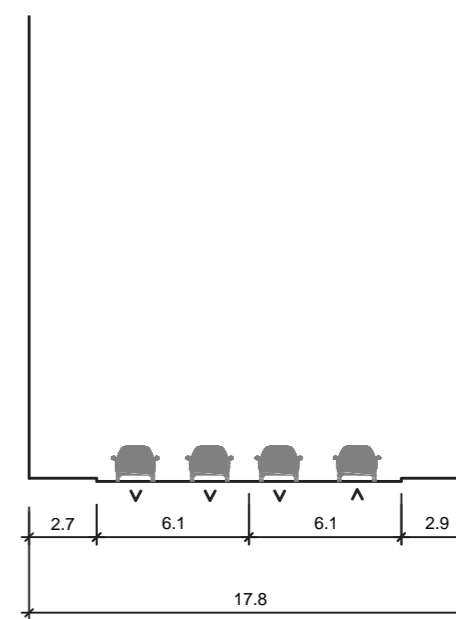
ULIČNÍ ŘEZ A - ULICE SOKOLOVSKÁ



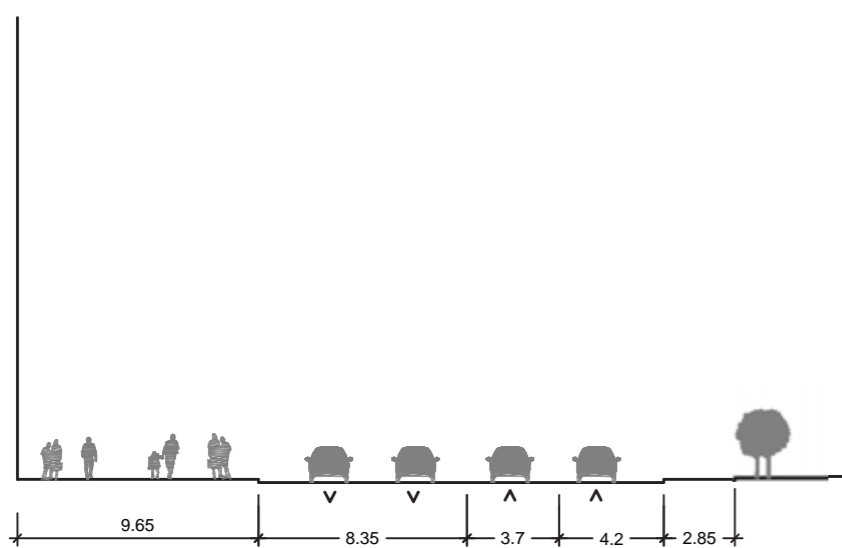
ULIČNÍ ŘEZ B - ULICE SOKOLOVSKÁ



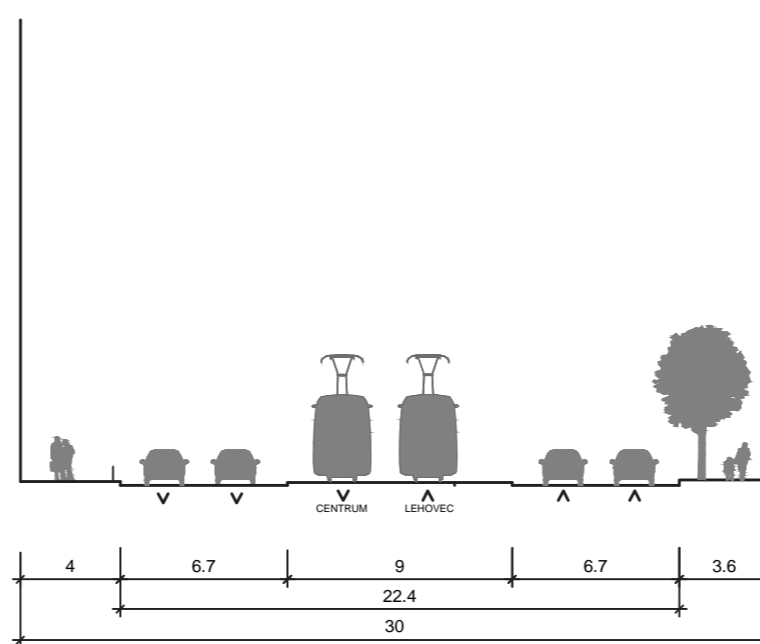
ULIČNÍ ŘEZ C - ULICE JANDOVA



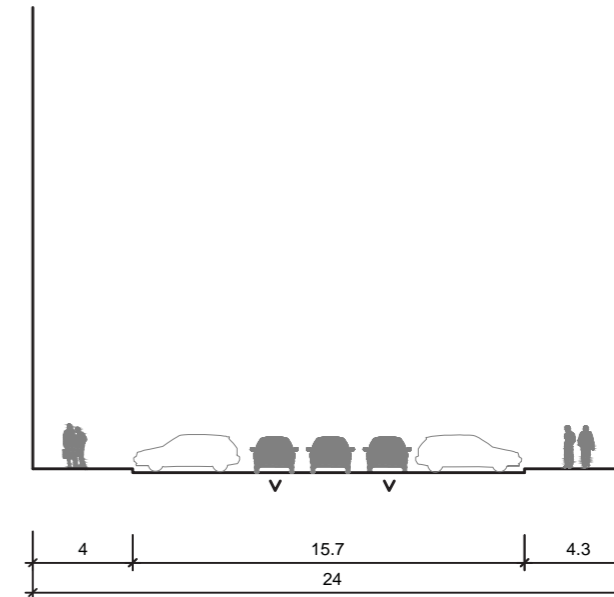
ULIČNÍ ŘEZ D - ULICE FREYOVA

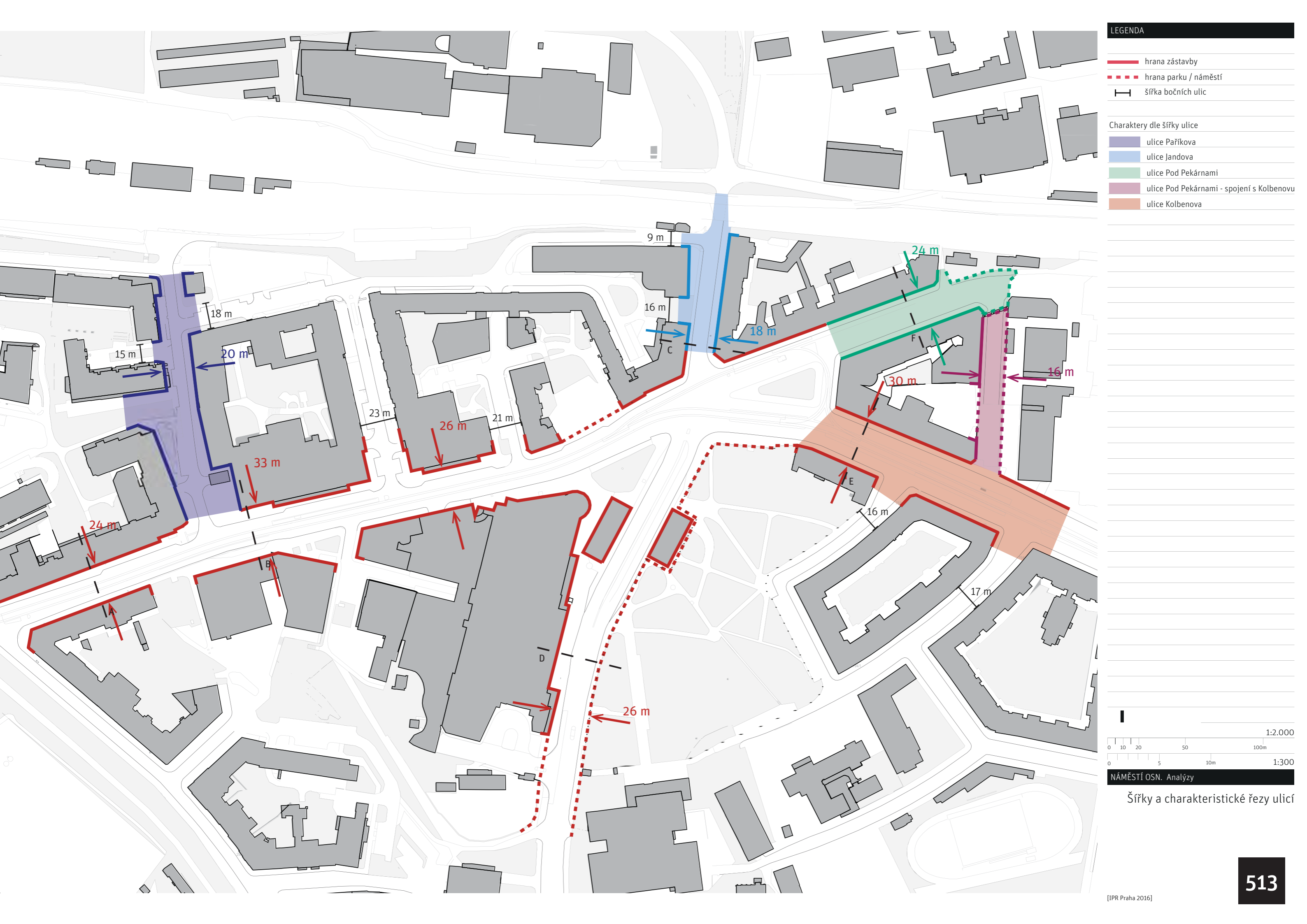


ULIČNÍ ŘEZ E - ULICE KOLBENOVA



ULIČNÍ ŘEZ F - ULICE POD PEKÁRNAMI





LEGENDA

- hrana zástavby
 - - - hrana parku / náměstí
 - šířka bočních ulic
- Charaktery dle šířky ulice
- ulice Paříkova
 - ulice Jandova
 - ulice Pod Pekárnami
 - ulice Pod Pekárnami - spojení s Kolbenovu
 - ulice Kolbenova

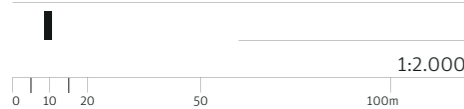
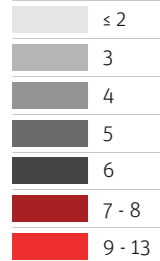


NÁMĚSTÍ OSN. Analýzy

Šířky a charakteristické řezy ulic

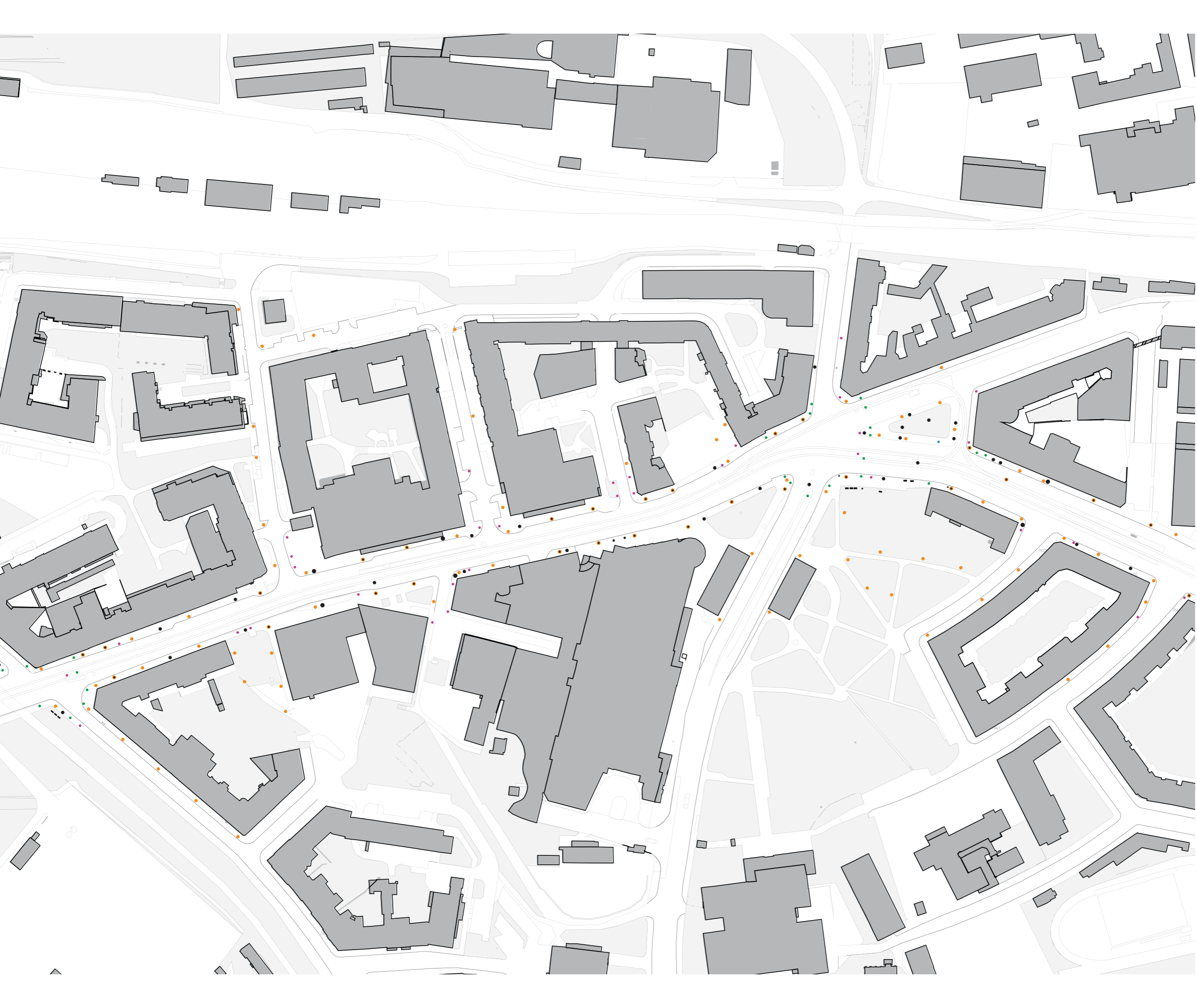
LEGENDA

Počet podlaží



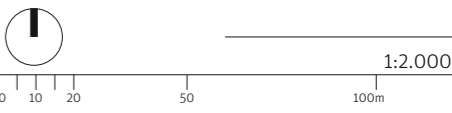
NÁMĚSTÍ OSN. Analýzy

Výšky budov



LEGENDA

- lampa
- tramvajové vedení
- lampa s tramvajovým vedením
- dopravní značení
- reklama
- semafor
- skříně el. vedení



NÁMĚSTÍ OSN. Analýzy

Sloupy a vedení

520/

HISTORICKÝ VÝVOJ

PROMĚNY VYSOČAN V PRŮBĚHU HISTORIE

OSADA NA KŘÍŽENÍ CEST

Název městské části Vysočany vychází z označení vysočanů – lidí bydlících na vyvýšeném místě. Původní osada Vysočany vznikla na křížení cest u břehu Rokytky. První cesta vedla od Staré Boleslavi, klesala z Proseka a mířila přes Hrdlořezy dále na Uhry. Tento směr si dodnes drží ulice Freyova. Druhá významná cesta, jež vedla do centra Prahy přes karlínské Špitálsko a Libeň, se stala základem Královské třídy a pod názvem Sokolovská existuje dodnes. Východním směrem vedla ulice do kopců k usedlosti Klíčov a odtud pokračovaly už jen polní cestičky. Pokračování Královské v podobě dnešní Kolbenovy vzniklo až na konci 19. století.

První zmínka o Vysočanech pochází z roku 1239, kdy Václav I. daroval kladrubskému klášteřu 128 vsí a mezi nimi i Vysočany. Kladrubští benediktíni však později tento svůj majetek rozprodali. V důsledku velké rozmanitosti majetkových vztahů se ve Vysočanech nevytvořilo přirozené centrum. Chyběla zde náves i veřejné stavby jako je škola nebo kostel. Za pomyslné centrum území byla považována zdejší tvrz. Naproti tvrzi, zhruba vprostřed dnešního náměstí OSN stával dominikánský statek, který byl později přestavěn na lazaret pro raněné vojáky, známý jako Špitálský dvůr.

POČÁTEK 19. STOLETÍ - VE ZNAMENÍ VÍNA

Obec ležela až do 70. let 19. století uprostřed luk, polí a zahrad s roztroušenými hospodářskými dvory, mlýny a letními sídly bohatých Pražanů. Postupně se vinohrady začaly proměňovat v sady, pole a zahrady. V dnešní době připomíná vinařskou minulost území už jen vinice Máchalka.

V letech 1965 – 1966 byla postavena estakáda na Prosek podle návrhu architekta Ladislava Fejtla. Tato stavba si vyžádala zničení usedlosti Jetelka a části zahrady usedlosti Flajšnerka.

Až do poloviny 19 století nedocházelo k výraznější výstavbě na území Vysočan. Ještě v polovině 19. století tu bydlelo pouhých 644 obyvatel v 58 domech. První školu byla postavena teprve v roce 1854 a kostela se obec dočkala dokonce až v roce 1931.

DRUHÁ POLOVINA 19. STOLETÍ - POZVOLNÉ ROZRŮSTÁNÍ

Rozvoj Vysočan mohl pomalu začít poté, co byly zbourány pražské hradby, což je přiblížilo hlavnímu městu a staly se výletním cílem Pražanů. Podstatnějším impulsem pro další rozvoj se však stala železnice. Severní státní dráha procházela přes Vysočany od roku 1845, ta však územím pouze procházela. Nádraží bylo zbudováno až v roce 1872, kdy obcí prošla Turnovsko-kralupsko-pražská dráha.

Do druhé poloviny 19. století neexistovala žádná regulace Vysočan. Selské dvory byly spíše náhodně seskupené podél Freyovy

ulice, Královská třída byla obestavěna jedinou pravidelnou zástavbou v území. Později vznikly domy mezi Královskou třídou a vysočanským nádražím. Původní rostlá venkovská zástavba jen pozvolna ustupovala novostavbám, nebyl tedy prostor pro jasnější uspořádání zástavby. Na území Vysočan nevznikala ani rozsáhlejší obytná zástavba, ještě v roce 1900 zde žilo pouhých 4365 lidí. Vysočany nebyly obytným sídlem, sem se jezdilo za prací.

POD TAKTOVKOU PRŮMYSLU

Tím, kdo Vysočany nakonec proměnil v město, byl průmysl. Továrny vyrostly vedle staré zástavby na volných prostranstvích, kde měly dostatek prostoru k dalšímu rozvoji. Jejich pravouhlou podobu však určovala racionalita výroby, nikoli kompoziční záměr. Nejvýraznějším továrním areálem je stará Kolbenka, kde na západě stály provozy závodu ČKD Elektrotechnika následovány východněji položenými objekty ČKD Slévárny. Později pohltila i areál bývalé firmy AGA, zbytky továrny Aero a také objekty, které dříve sloužily značce Praga. V době největšího rozmachu se rozprostírala od ulice špitálská až po hranice Hloubětína. Věž, která stávala u hlavní brány zhruba od roku 1948, byla nejen symbolem továrny, ale i zásobárnou užitkové vody. V roce 2003 podlehla demolici spolu s dalšími výrobními objekty.

Dalším významným areálem v okolí je parní mlýn a továrna na chléb František Odkolek, a.s.. Areál vznikl v roce 1921 podle návrhu vídeňského architekta Huberta Gessnera.

S rozvojem průmyslu rostla nakonec i potřeba bydlení a nové domy, zakládané od počátku dvacátého století na pravidelných parcelách, teprve dodatečně vysočanské továrny obrostly. I tak je dodnes znát, že se původní části obce s průmyslovými bloky docela nespojily.

CENTRUM

Zvláště patrná je nedotvořenost původního jádra Vysočan kolem Freyovy ulice. Ústřední prostranství staré Vysočany v těchto místech získaly až ve druhé polovině 20. století. Dnešní náměstí OSN vzniklo v roce 1956 demolicí starých selských dvorů, když byla rozšiřována ulice pro lepší provoz trolejbusů, a na konci osmdesátých let se prostor ještě zvětšil zbouráním zbytků statku, jehož součástí byla i mlékárna. Tak vzniklo prostorově nejasně ohraničené a svým výrazem nejasné náměstí OSN. Roztříštěnost území ještě podtrhuje relativně samostatná čtvrť zvaná Nové Vysočany, která začala vznikat jižně za tratí někdejší Severní státní dráhy ve druhé polovině devadesátých let 19. století.

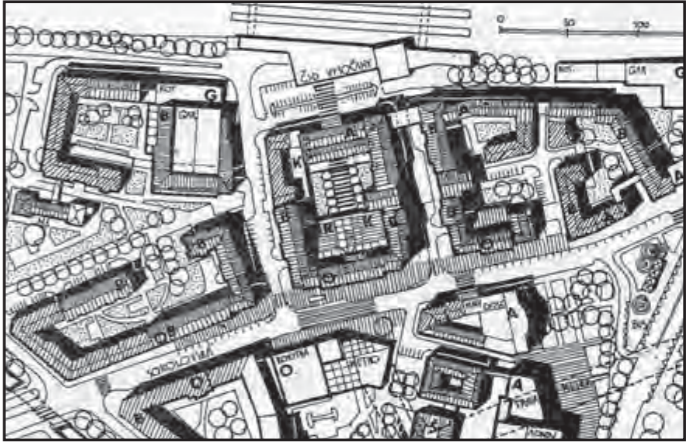
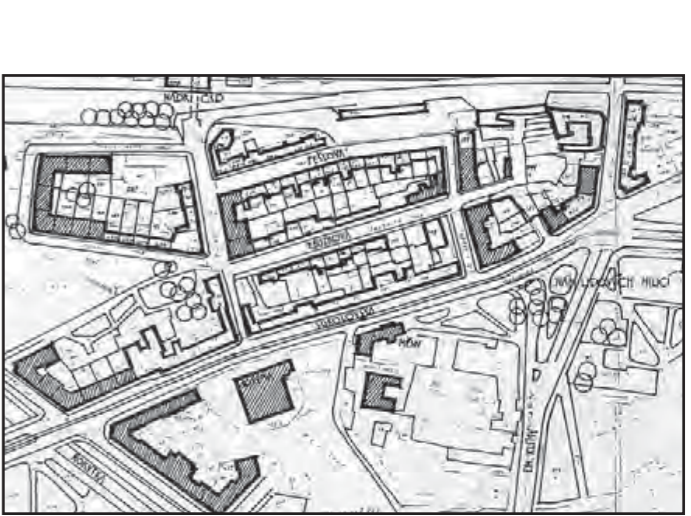
Obytná zástavba Vysočan se rozrůstala a počet obyvatel pomalu, ale jistě stoupal. V roce 1902 byla obec povýšena na město. Následoval bouřlivý rozvoj území a do roku 1922 měly Vysočany 8554 obyvatel.

DALŠÍ PROMĚNY

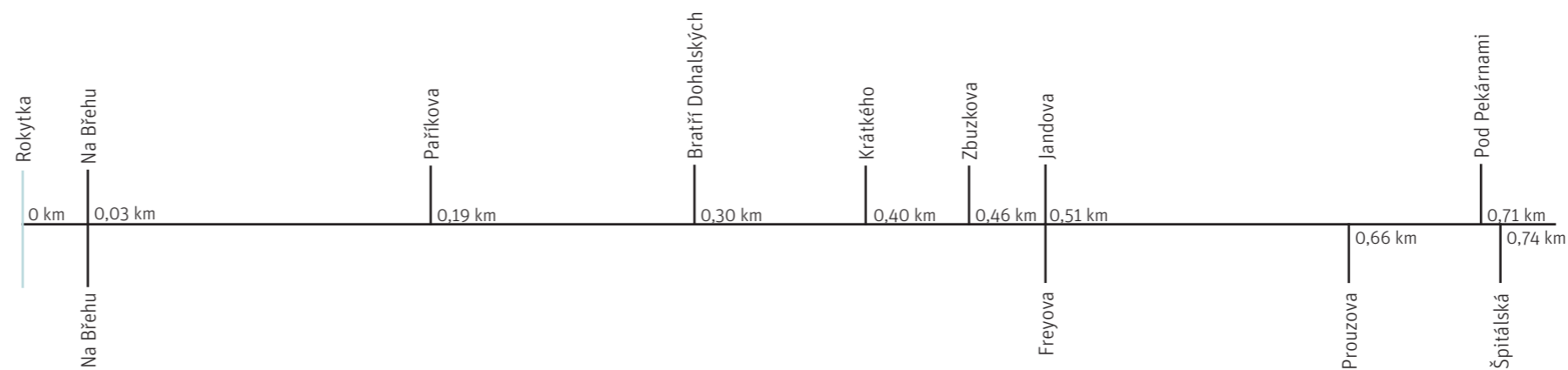
25. března 1945 byly leteckým bombardováním značně poškozeny zejména průmyslové podniky. Dalším výrazným zásahem do struktury Vysočan byla asanace na konci 80. let. Týkala se zejména území mezi Sokolovskou ulicí a nádražím. Důvodem byl špatný

stav stávajících domů, jejich zanedbávaná údržba a sestěhovávání problémového obyvatelstva.

Demoliční práce zde začaly smutně příznačně na den výročí „Vítězného února“ 25. 2. 1988. Snaha náhle řešit dlouhodobě nahromaděné problémy byla tak překotná, že opožděné pokusy o zastavení asanace v polovině roku 1990, kdy změny společenského ovzduší umožnily svobodnou diskusi o směřování obce, už neměly v podstatě co zachraňovat.



Plán asanace 1987 - šrafované domy nahoře jsou určeny k zachování, dole je návrh nové zástavby autoři: J. Fibiger a V. Lacina



Pohlednice Vysočan z roku 1898



Pohlednice Vysočan z roku 1915



Ulice Sokolovská ještě před stavbou radnice



Pohled do Královské třídy (dnes ulice Sokolovská) z roku 1905



Pohled na radnici z roku 1915



Škola a radnice



Křižovatka Paříkovy a Zbuzkovy ulice



Paříkova ulice 94 - Kino Odboj



Ulice Zbuzkova



Ulice Sokolovská, pohled od radnice směrem k Paříkově ulici



Statek na rohu Palackého a Královské ulice (dnes Freyovy a Sokolovské) v místě dnešního parku náměstí OSN, 1942



Dnešní Náměstí OSN, v pozadí domy Sokolovská 247 a 251



Pohled na Náměstí OSN z roku 1960



Budova Odkolek



Statky v ulici Palackého (dnes Freyova) v roce 1942



Továrna Odkolek



Areál Kolbenovy továrny



Vysočany po náletu na Kbelské letiště



Bývalý pivovar v ulici Palackého (dnes Freyova) v roce 1942



Krátkého ulice po demolici restaurace U Lípy



Ulice Sokolovská - domy naproti radnici



Nároží ulice Po Pekárnami, pohlednice z roku 1913



Pohled z Nerudovy ulice (dnes neexistuje, rovnoběžná s ulicí Na Břehu) schodovou uličkou ke škole, vpravo je část kovárny, 1942



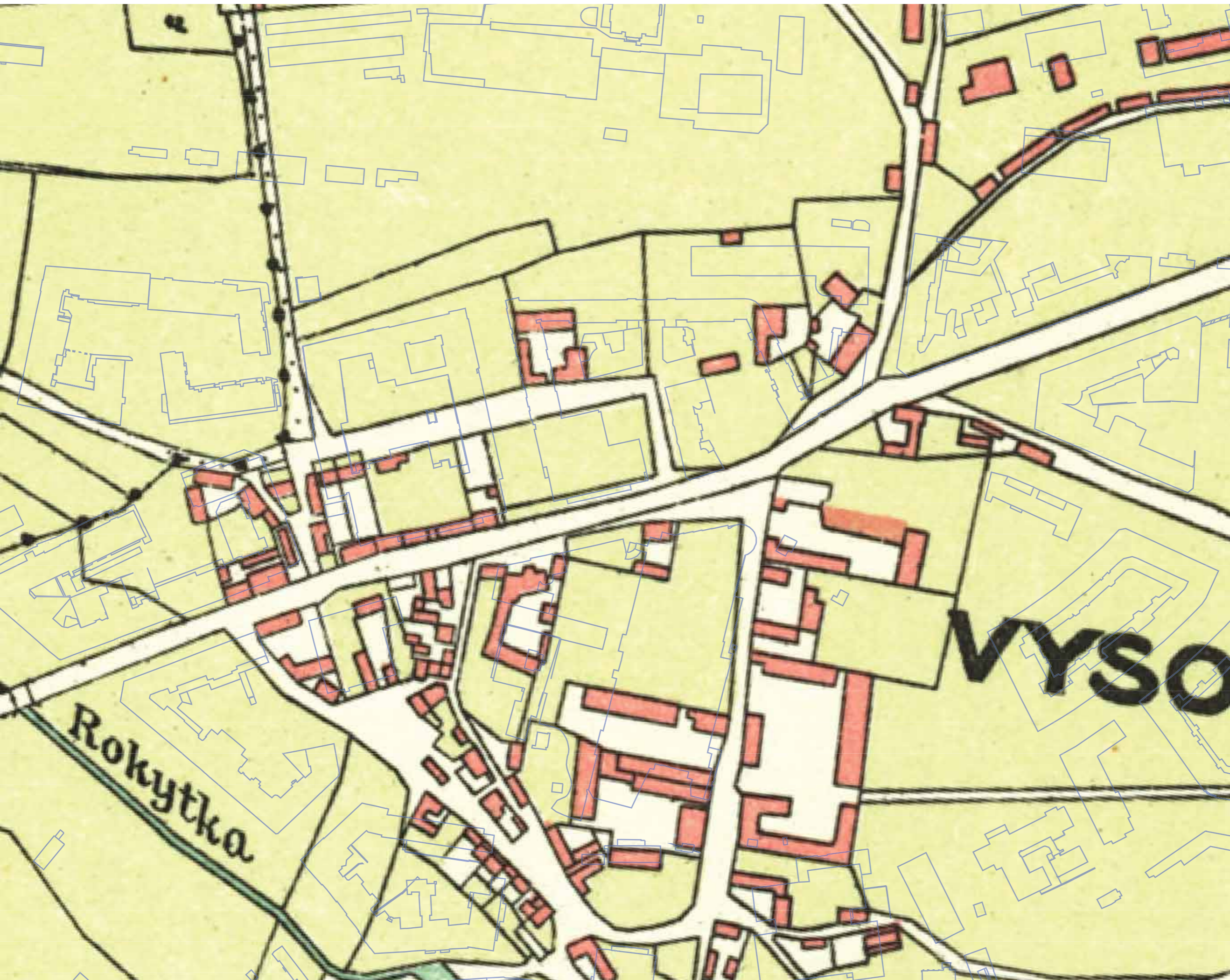
Dům na nároží ulice Sokolovské a Krátkého, pohlednice z roku 1913



Pohled na mlékárnu ve Freyově ulici přes dnešní park Náměstí OSN



Ulice Kolbenova



LEGENDA

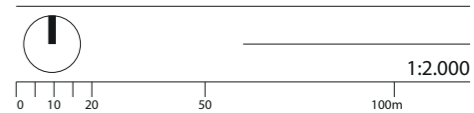
— Současná zástavba

popis

Mapa stabilního katastru 1848

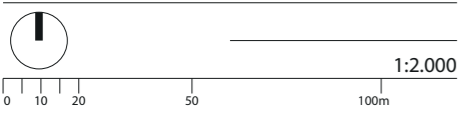
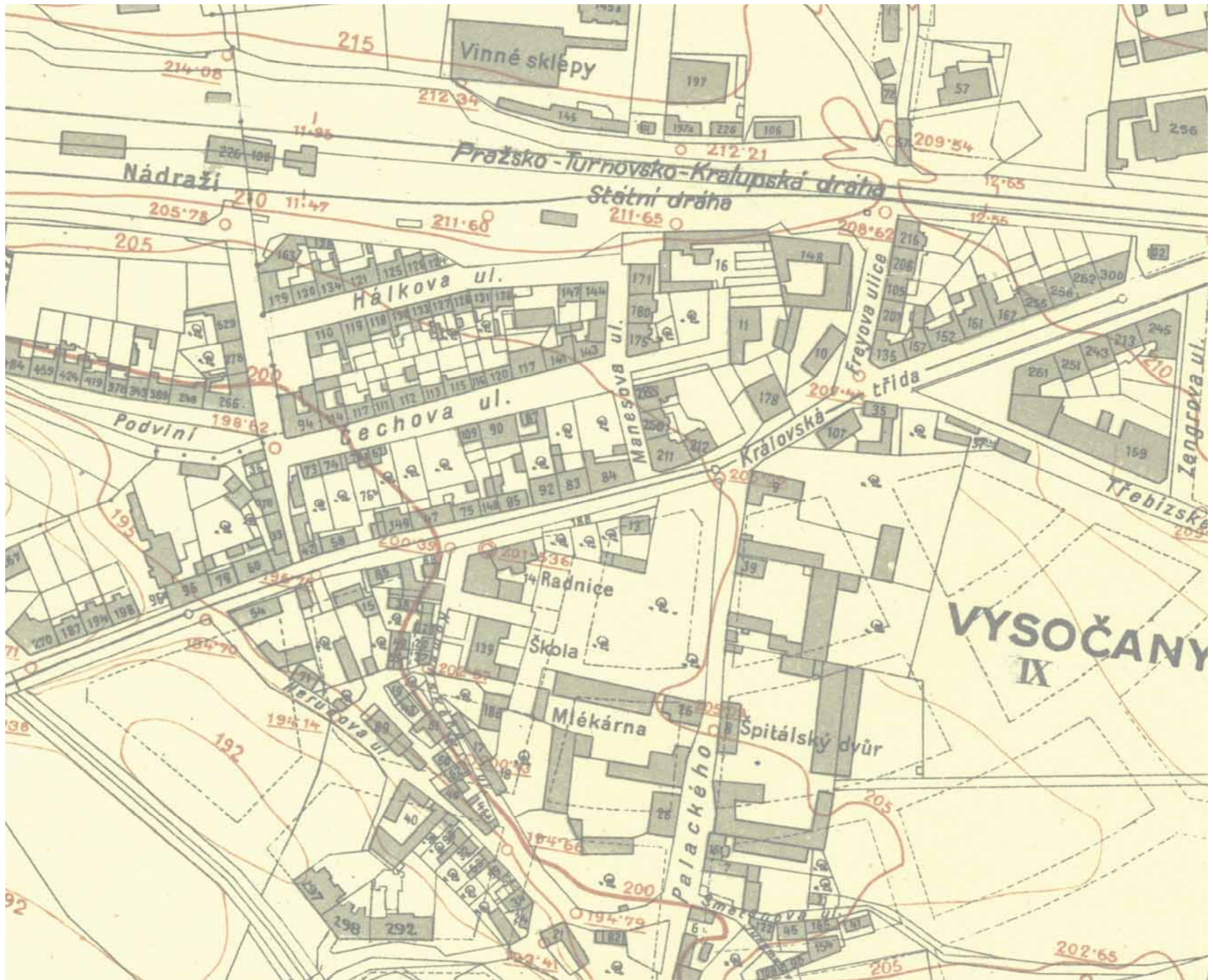
Katastrální území Vysočan. Na mapě jsou zakresleny hospodářské usedlosti a letohrádky v tehdy viniční oblasti.

Dnešní Sokolovská ulice a ulice Freyova již v této době vedou až na drobné odchylky ve stejné stopě jako v současnosti.



NÁMĚSTÍ OSN. Analýzy

Stabilní katastr 1848
promítnutý se současnou zástavbou



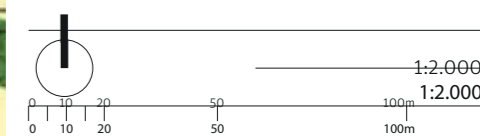
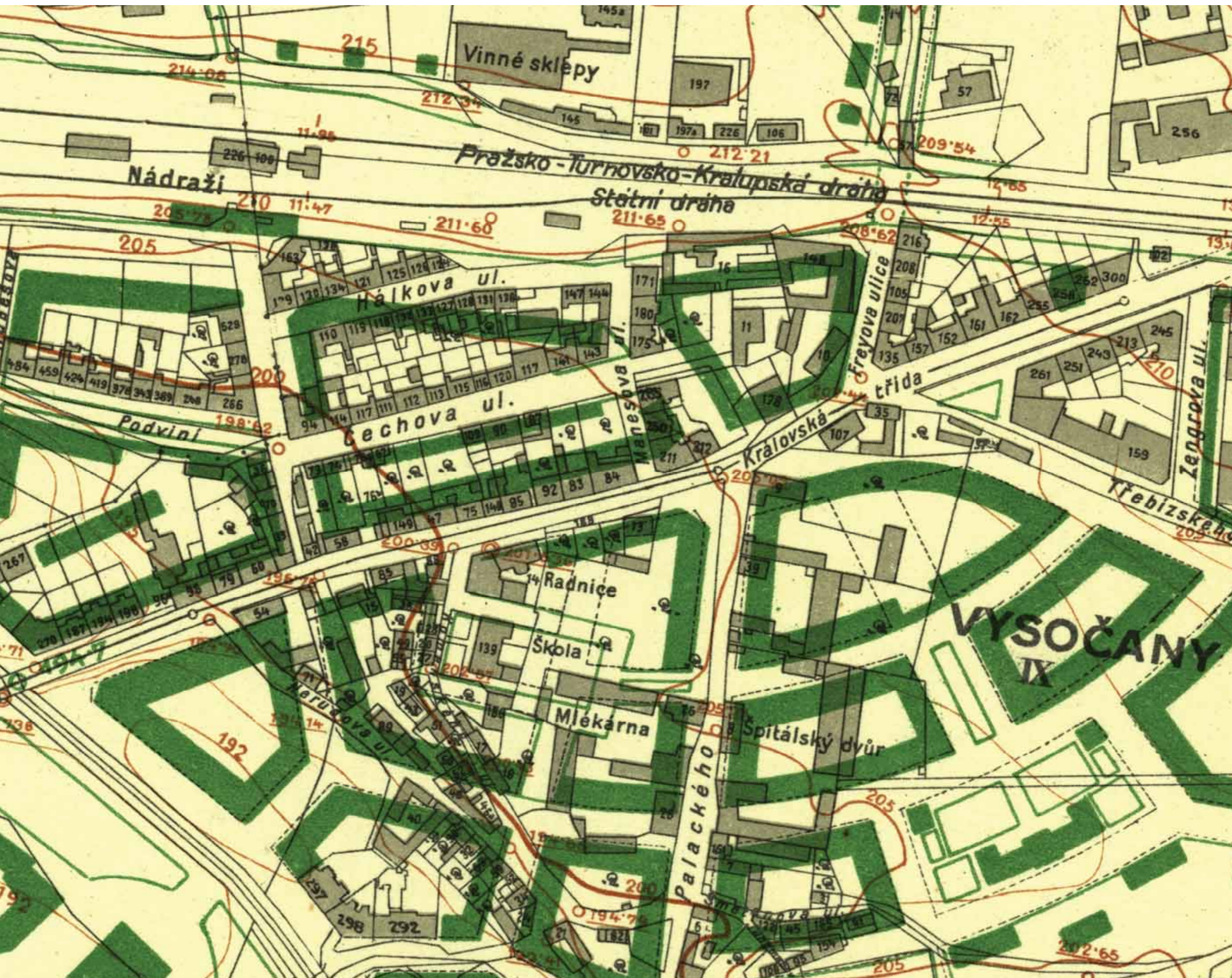
NÁMĚSTÍ OSN. Analýzy

Historická mapa z roku 1922

Celková regulace hl. m. Prahy 1924

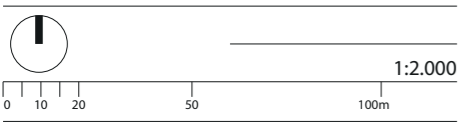
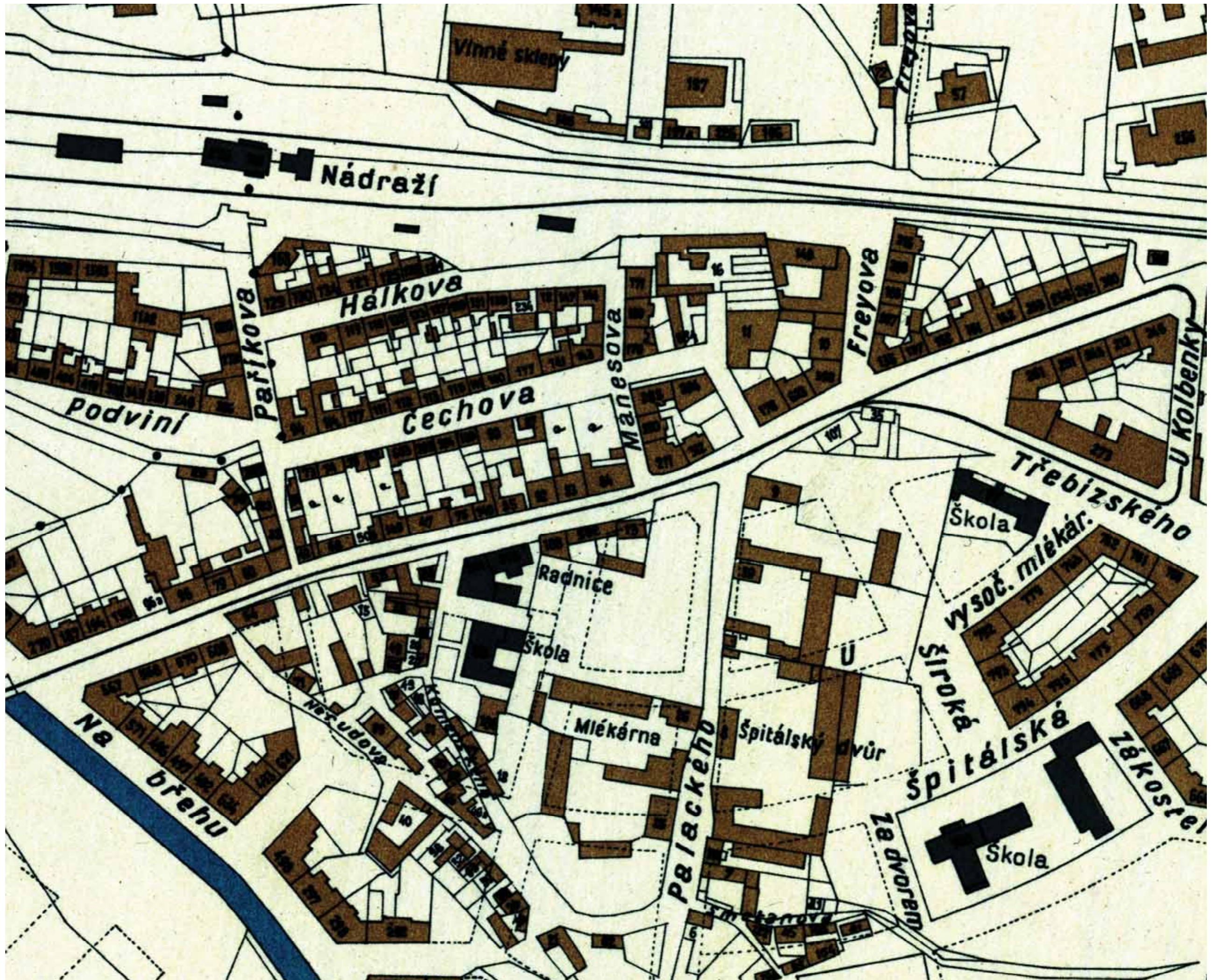
Regulace byla zpracována po vytvoření Velké Prahy v 1922.

Regulační plán počítal s blokovou zástavbou s ulicemi ve stávající poloze, ale rozšířenými oproti stávajícímu stavu. Dále počítal s novou blokovou zástavbou v místě dnešního parku náměstí OSN.



NÁMĚSTÍ OSN. Analýzy

Celková regulace hlavního města Prahy 1924



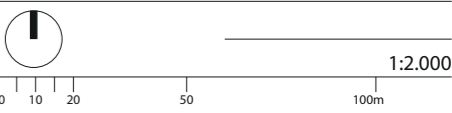
NÁMĚSTÍ OSN. Analýzy

Historická mapa z roku 1938



LEGENDA

— Současná zástavba

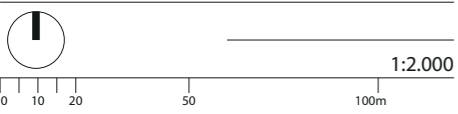


NÁMĚSTÍ OSN. Analýzy

Ortofoto mapa z roku 1938
s pormítnutím současné zástavby

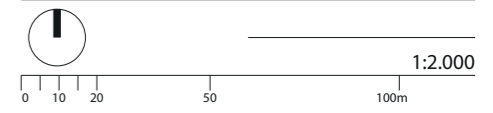
LEGENDA

— Současná zástavba



NÁMĚSTÍ OSN. Analýzy

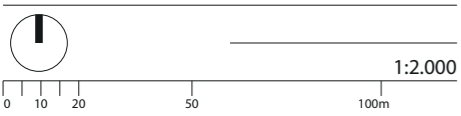
Ortofoto mapa z roku 1953
s pormítnutím současné zástavby



NÁMĚSTÍ OSN. Analýzy
Regulační plán vysočan z roku 1956

LEGENDA

— Současná zástavba



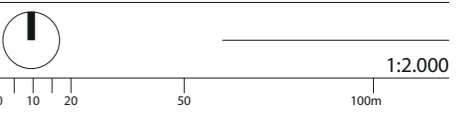
NÁMĚSTÍ OSN. Analýzy

Ortofoto mapa z roku 1975
s pomítnutím současné zástavby



LEGENDA

— Současná zástavba



NÁMĚSTÍ OSN. Analýzy

Ortofoto mapa z roku 1988
s pormítutím současné zástavby

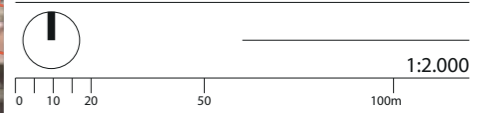


LEGENDA

— Současná zástavba

popis

V letech 1988 - 1990 proběhla asanace Vysočan, nejpatrněji se dotkla území mezi ulicí Sokolovskou a nádražím Vysočany. Nově vznikly ulice Krátkého, Zbuzkova a Bratří Dohalských ve své současné podobě. Zachovány byly pouze některé domy.

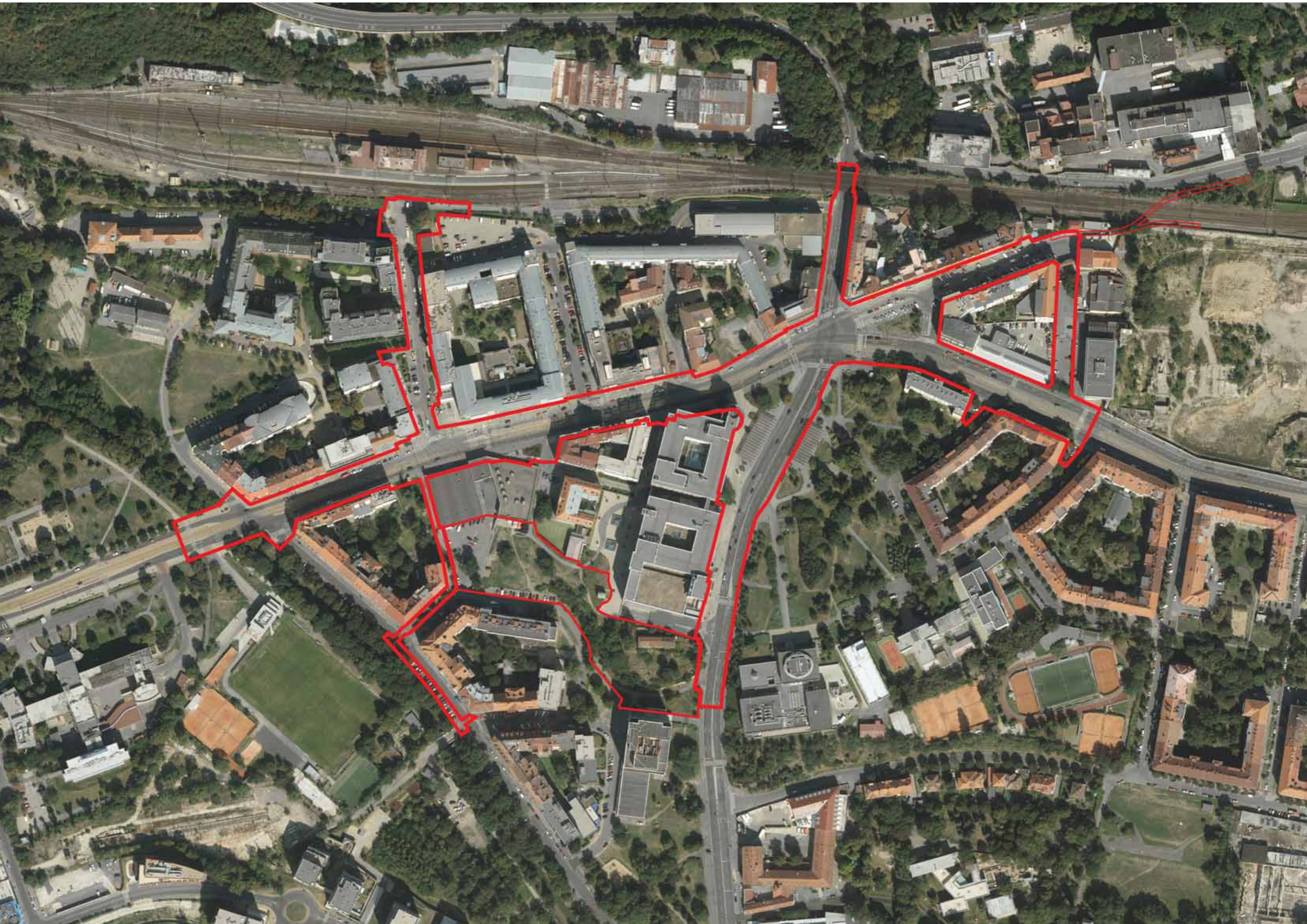


NÁMĚSTÍ OSN. Analýzy

Ortofoto mapa z roku 1996
s pormítnutím současné zástavby

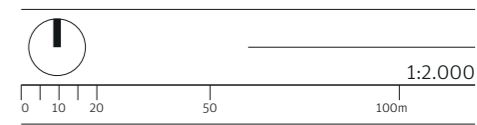
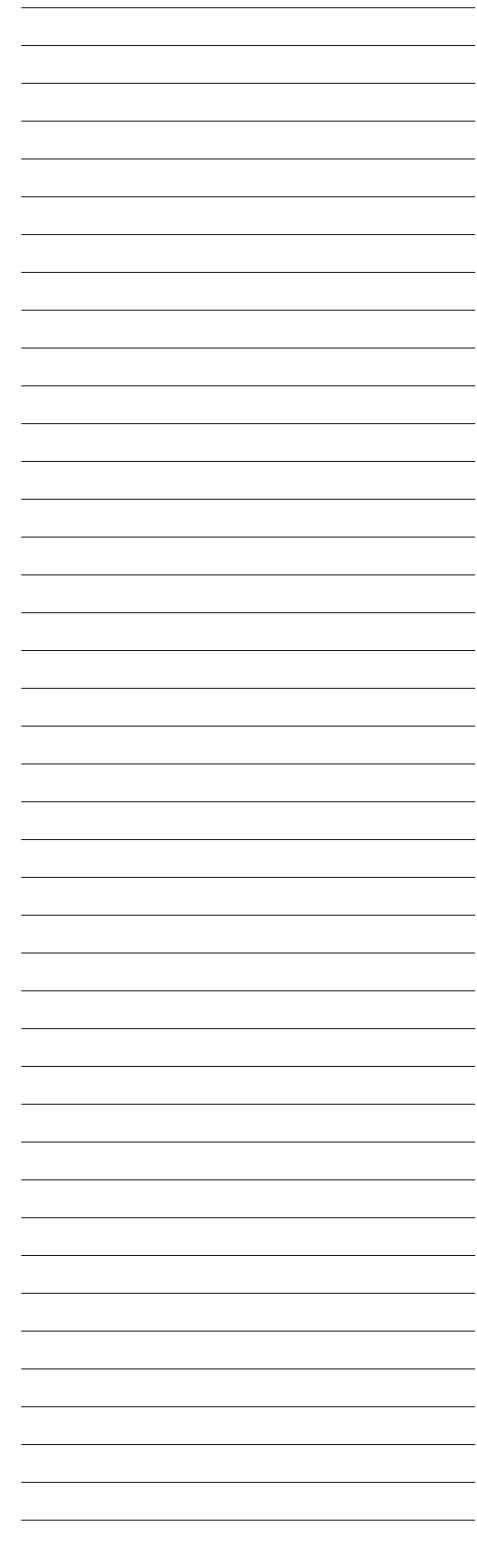
540/

FOTODOKUMENTACE



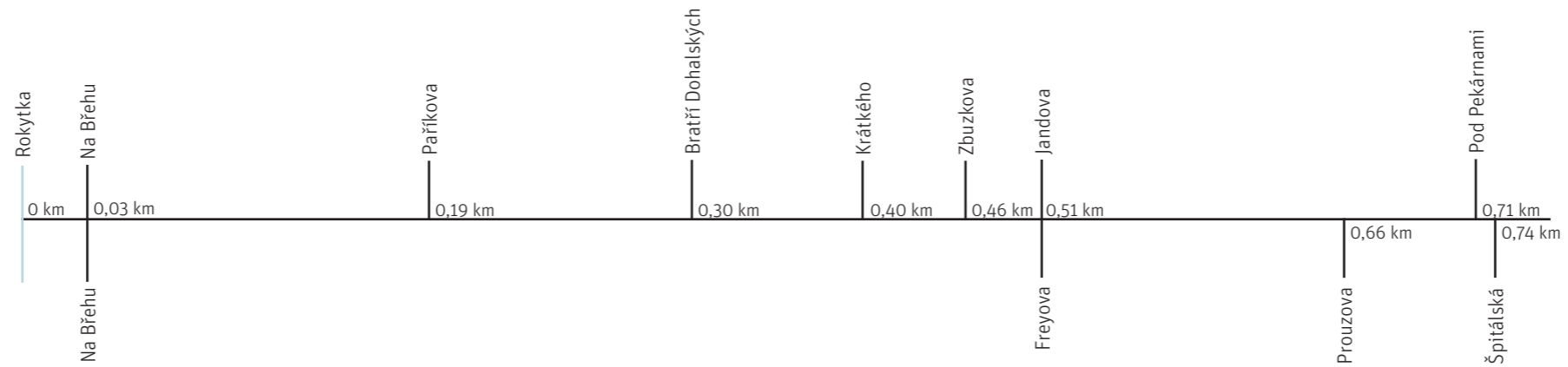
LEGENDA

- hranice řešeného území
- vymezení typického profilu



NÁMĚSTÍ OSN . Analýzy

Ortofoto



Ulice Paříkova - prostranství na křižovatce ulic Paříkovy a Sokolovské



Obchod Norma - oblíbený obchod na křižovatce ulic Sokolovská a Paříkova



Ulice Bratři Dohalských - pohled do ulice



Ulice Sokolovská - pohled do ulice Krátkého



Ulice Na Břehu



Ulice Paříkova - křižovatka ulice Sokolovské a Paříkovy



Ulice Sokolovská - prostranství před vstupem do metra a úřadem MČ Praha 9



Ulice Sokolovská - křižovatka ulice Sokolovská a Krátkého



Ulice Paříkova - podchod k nádraží Praha - Vysočany



Ulice Paříkova - podchod k nádraží Praha - Vysočany



OC Fénix - pěší zóna mezi OC Fénix a úřadem MČ Praha 9



vstup do metra - přístřešky vstupů do metra na křižovatce Freyovy a Sokolovské



Jandova - podjezd pod železniční tratí v ulici Jandova



Pod Pekárkami - v ulici Pod Pekárkami parkuje obrovské množství aut



Pod Pekárkami - soukromé parkoviště na rohu ulice Pod Pekárkami



Park Kolben - parčík na rohu Sokolovské a Freyovy



Náměstí OSN - tramvajová smyčka v prostoru Náměstí OSN



Pod Pekárkami - krček mezi budovami v rohu ulice Pod Pekárkami



Ulice Freyova - profil ulice Freyovy v místě vstupů do metra



Náměstí OSN - celkový pohled na křižovatku Náměstí OSN



Ulice Kolbenova - profil ulice Kolbenovy



Ulice Špitálská - jižní část parku na Náměstí OSN, v místě křižovatky ulice Freyovy a Špitálské



Náměstí OSN - park na Náměstí OSN



Ulice Kolbenova - zídka rozdělující ulici Pod Pekárkami a Kolbenovu

říjen 2015, únor 2016

Zdroj: IPR Praha

NÁMĚSTÍ OSN. Analýzy

Fotografie současného stavu území

550/

POHYB A DOPRAVA

LEGENDA

Veřejná prostranství

- stromořadí
- parky na náměstí
- plochy zeleně

- linka tramvaje se zastávkou
- přechody pro chodce

Služby v parteru

- 1 jednotka
- 2 - 4 jednotky
- 5 a více jednotek

Pěší cíle - školní zařízení

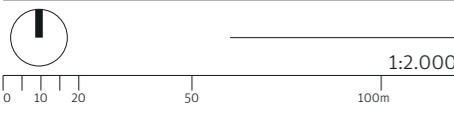
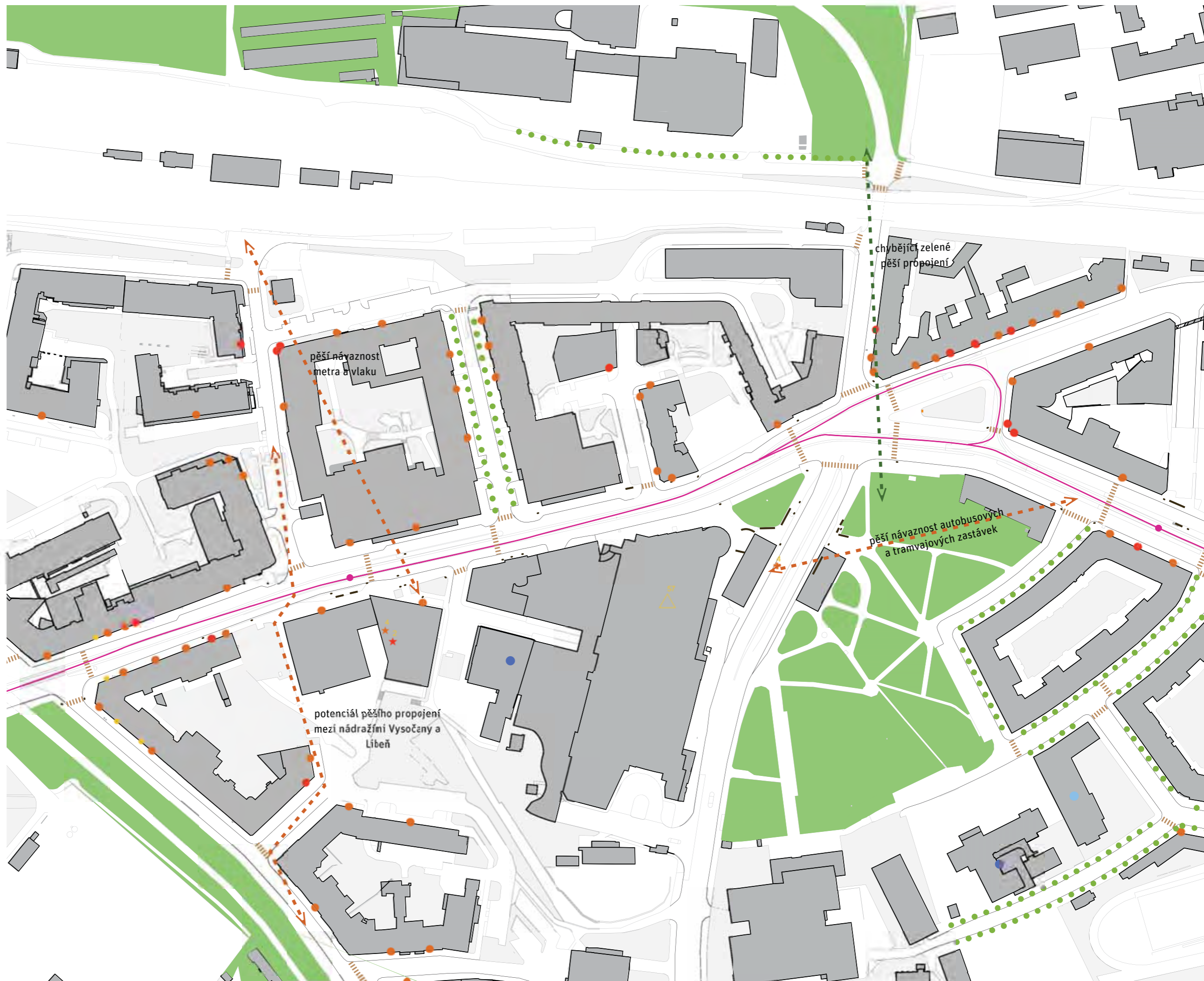
- ZŠ, SŠ

Mobiliář

- lavička
- odpadkový koš
- poštovní schránka

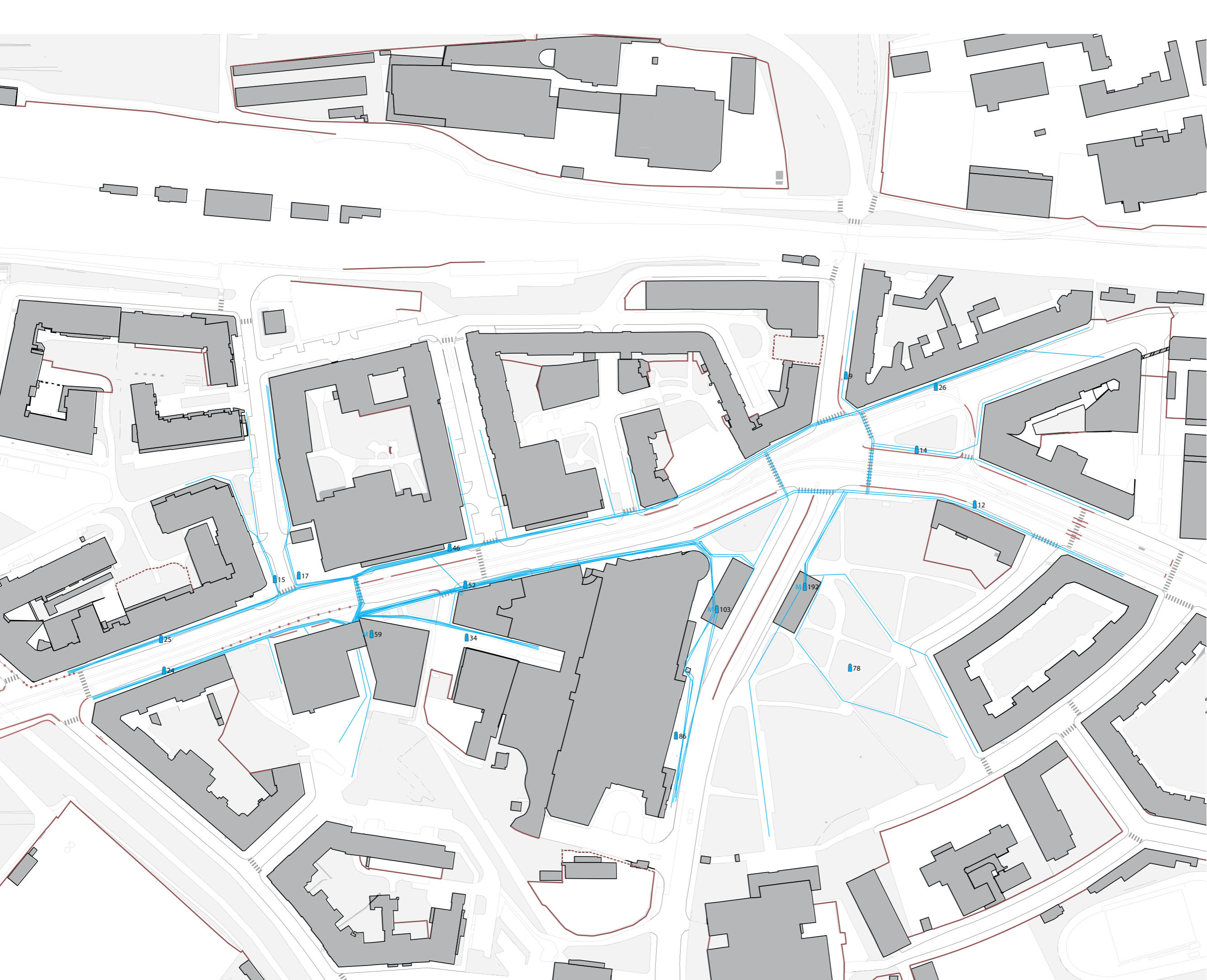
Analýza

- chybějící zelené pěší propojky
- komplikované dopravní návaznosti



NÁMĚSTÍ OSN . Analýzy

Veřejná prostranství a pěší pohyb



LEGENDA

Pohyb chodců

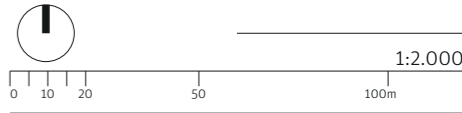
Trasy pohybu

Počet pěších po dobu 10 minut

Ploty a bariéry

ploty a jiné bariéry

zábradlí



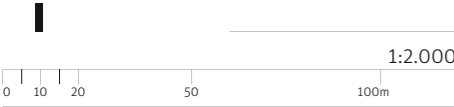
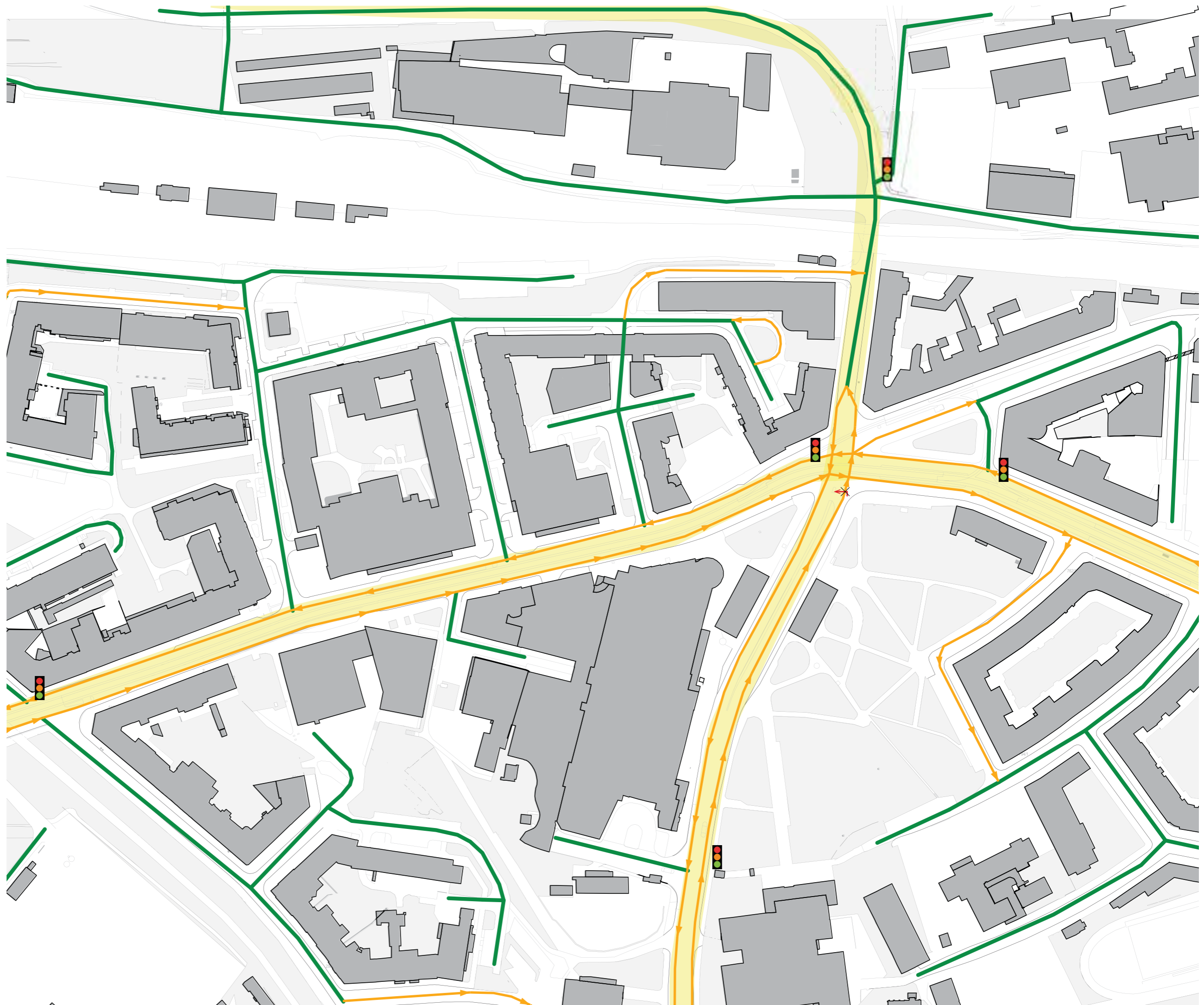
NÁMĚSTÍ OSN . Analýzy

Pohyb pěších a bariéry

LEGENDA

Současný stav

- dopravně významné komunikace
- obousměrné komunikace
- jednosměrné komunikace
- světelně signalizovaná křižovatka
- zakázané levé odbočení



NÁMĚSTÍ OSN . Analýzy

Automobilová doprava

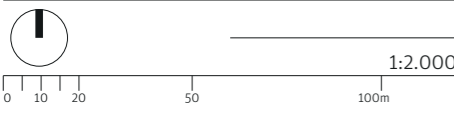
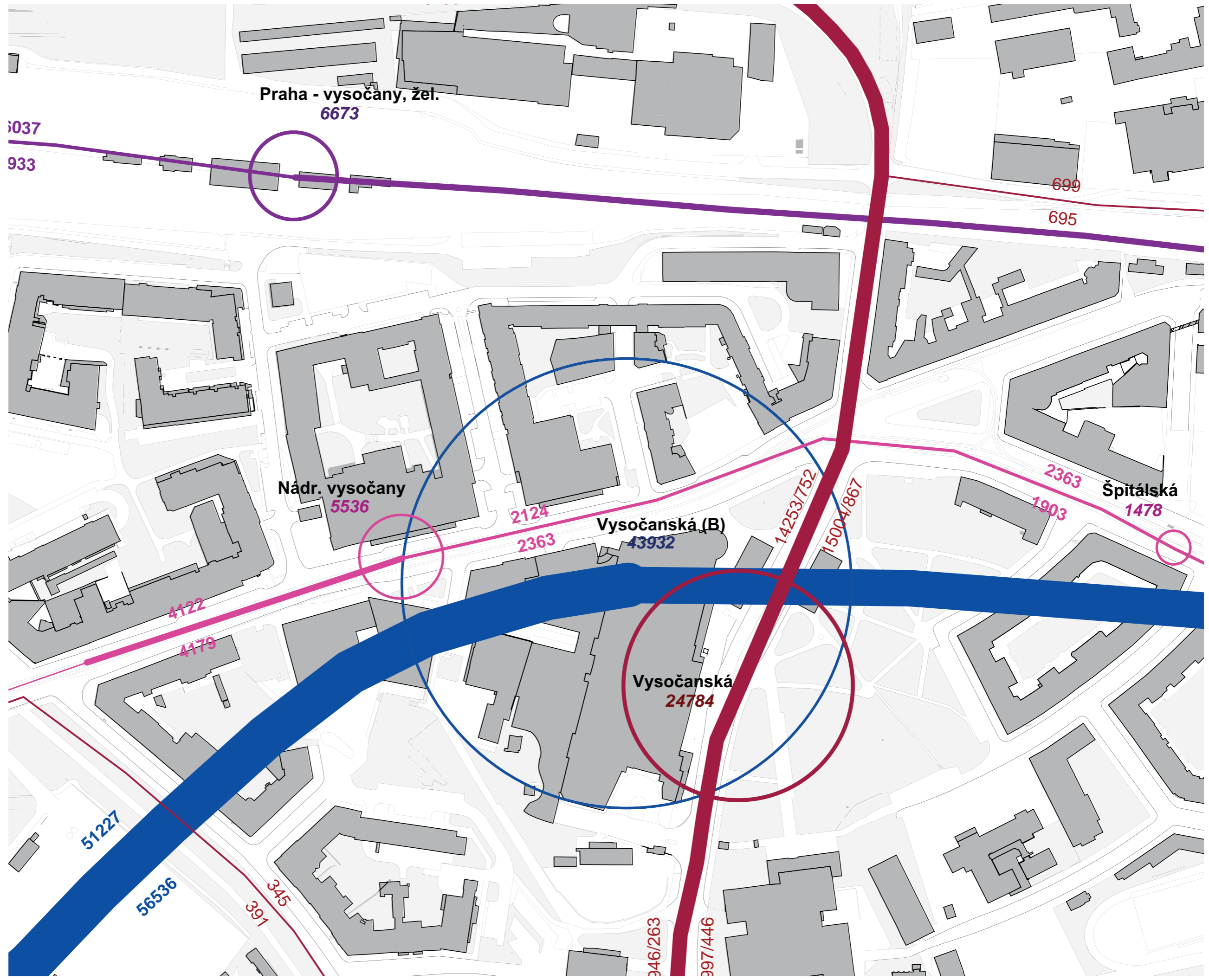
LEGENDA

Intenzity cestujících

- železnice
- metro
- tramvaj
- autobus

Obraty cestujících na zastávkách

- železnice
- metro
- tramvaj
- autobus



NÁMĚSTÍ OSN . Analýzy

Veřejná doprava
Intenzity cestujících

LEGENDA

železniční trať Vysočany - Lysá n.L.:

3/2 KOLEJE - STAV

CYKLOSTEZKA: ANO

ANO

Balaběnka - Vysočany

POZEMKY:

hl.m. Praha / SŽDC

ANO

Vysočany - Ke Klíčovu
řešení ve vozovce

hl.m. Praha

ANO

Ke Klíčovu - Rajska Zahrada

hl.m. Praha / fyzické osoby / právnické subjekty

3 koleje 2 koleje

ANO

Rajska Zahrada - Stoliňská

hl.m. Praha / fyzické osoby / právnické subjekty

ANO

Stoliňská - Bystrá

hl.m. Praha
SŽDC
práv. subj. (plochy)

ANO

Bystrá - nádraží

hl.m. Praha
SŽDC
práv. subj. (plochy)

ANO

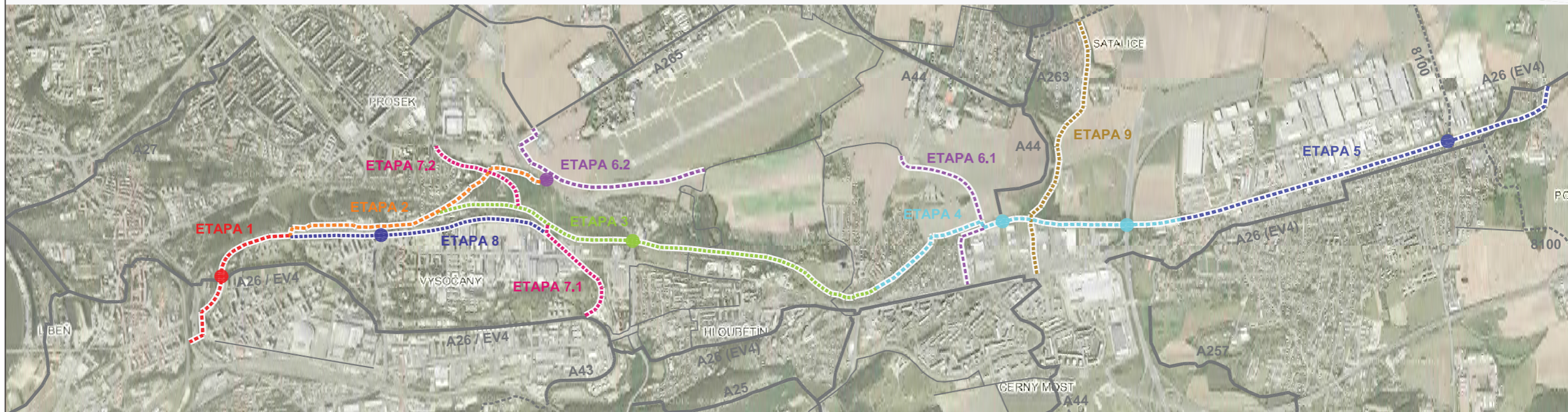
nádraží - Vldoncká

hl.m. Praha / SŽDC

?

Vldoncká - U Úlu

hl.m. Praha
fyzické osoby



ETAPA 1 - A267

- stezka podél ul. Čuprova
- nová drážní stezka na tělese bývalé Těšnovské tratě včetně nové lávky přes Rokytku
- trasa: nám. Na Balabence - Nad Kolčavkou - bývalé drážní - těleso - Podvinný mlýn

ETAPA 2 - A267

- trasa po současných komunikacích: Podvinný mlýn - U vinných sklepů - Ke Klíčovu - Nad Klíčovem

ETAPA 3

- nová stezka pod Klíčovskými sady a severně podél železniční tratě
- v místě Kbelské nutno řešit mimoúrovňové překonání (lávka v rámci projektu zkapacitnění Kbelské)
- trasa: Ke Klíčovu - Zálužská - Borská

ETAPA 4 - A26/EV4

- od nové lávky přes Chlumeckou u Rajske zahrady zástavbou a po nové stezce podél železnice směr Horní Počernice až do ul. Stoliňská
- nová stezka musí respektovat budoucí čtyřkolejnou trať
- součástí je i nová lávka přes Pražský okruh

ETAPA 5 - A26/EV4

- nová stezka od ul. Stoliňská v Horních Počernicích podél jižní strany železniční tratě
- součástí je nová lávka přes ul. Ve Žlábku

ETAPA 6 - A266

- nová stezka mezi MČ Praha 9, 14, 18 a 19
- součástí je nová lávka přes Kbelskou (připravovaná SSZ 9.219 Čakovická x rampy Kbelská s chráněným provozem jízdnic kol nepočítá)

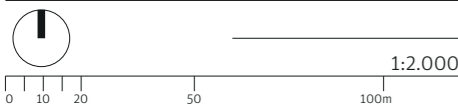
ETAPA 7 - A43

- nová stezka propojující Prosek a Vysočany (vysočanská stezka) v trase tělesa bývalé drážní vlečky
- propojení na Klíčov a Prosek

ETAPA 8 + 9: paralelní propojení - chráněný koridor

LEGENDA:

- ETAPA 1
- ETAPA 2
- ETAPA 3
- ETAPA 4
- ETAPA 5
- ETAPA 6
- ETAPA 7
- ETAPA 8
- ETAPA 9
- nové lávky v trase v rámci etap
- současná infrastruktura / cyklotrasy



NÁMĚSTÍ OSN . Analýzy

Plánovaná etapizace severovýchodní cyklomagistrály (podklad Ing. Syrový)

zadavatel:	Úřad městské části Prahy 9 Úřad městské části Prahy 14 Úřad městské části Prahy 19 Úřad městské části Prahy 20 Úřad městské části Prahy Praha-Satalice
zpracovatel:	Ing. Květoslav Syrový, IČO: 76384110 Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 tel. +420 731 701 027, syrovvy.k@gmail.com
akce:	CYKLODOPRAVA V ÚZEMÍ PODÉL SEVEROVÝCHODNÍ PRAŽSKÉ CYKLOMAGISTRÁLY CYKLOTRASY EV4 / A26 / A266 / A267
stupeň:	studie proveditelnosti
výkres:	PŘEHLEDNÁ SITUACE ETAPY
datum:	25 / 07 / 2016
měřítko:	1 : 20 000 číslo přílohy: B4

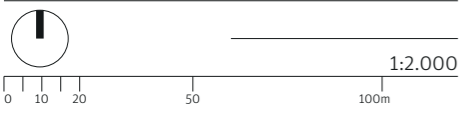
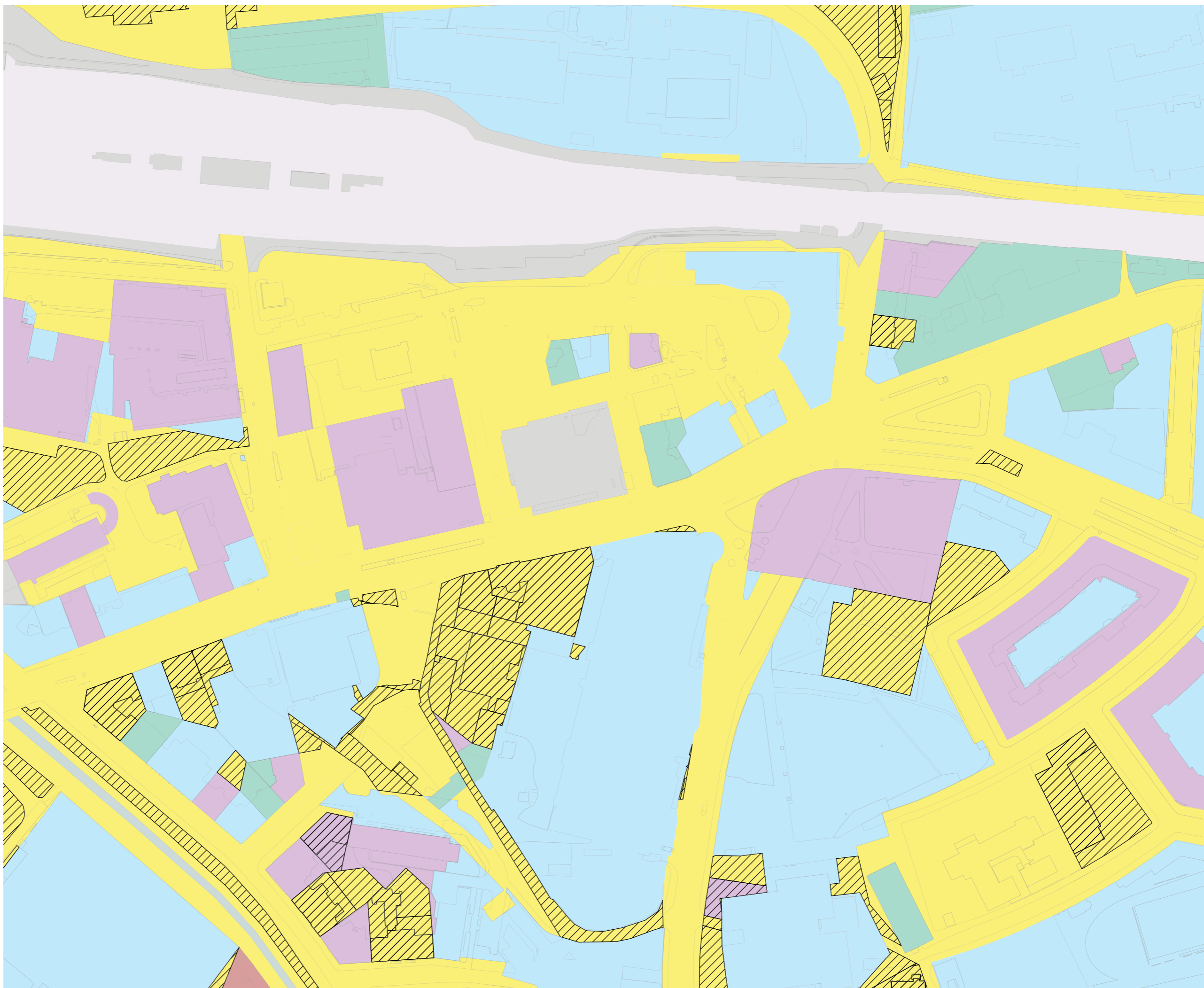
560/

MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY
A ZÁMĚRY V OKOLÍ

LEGENDA

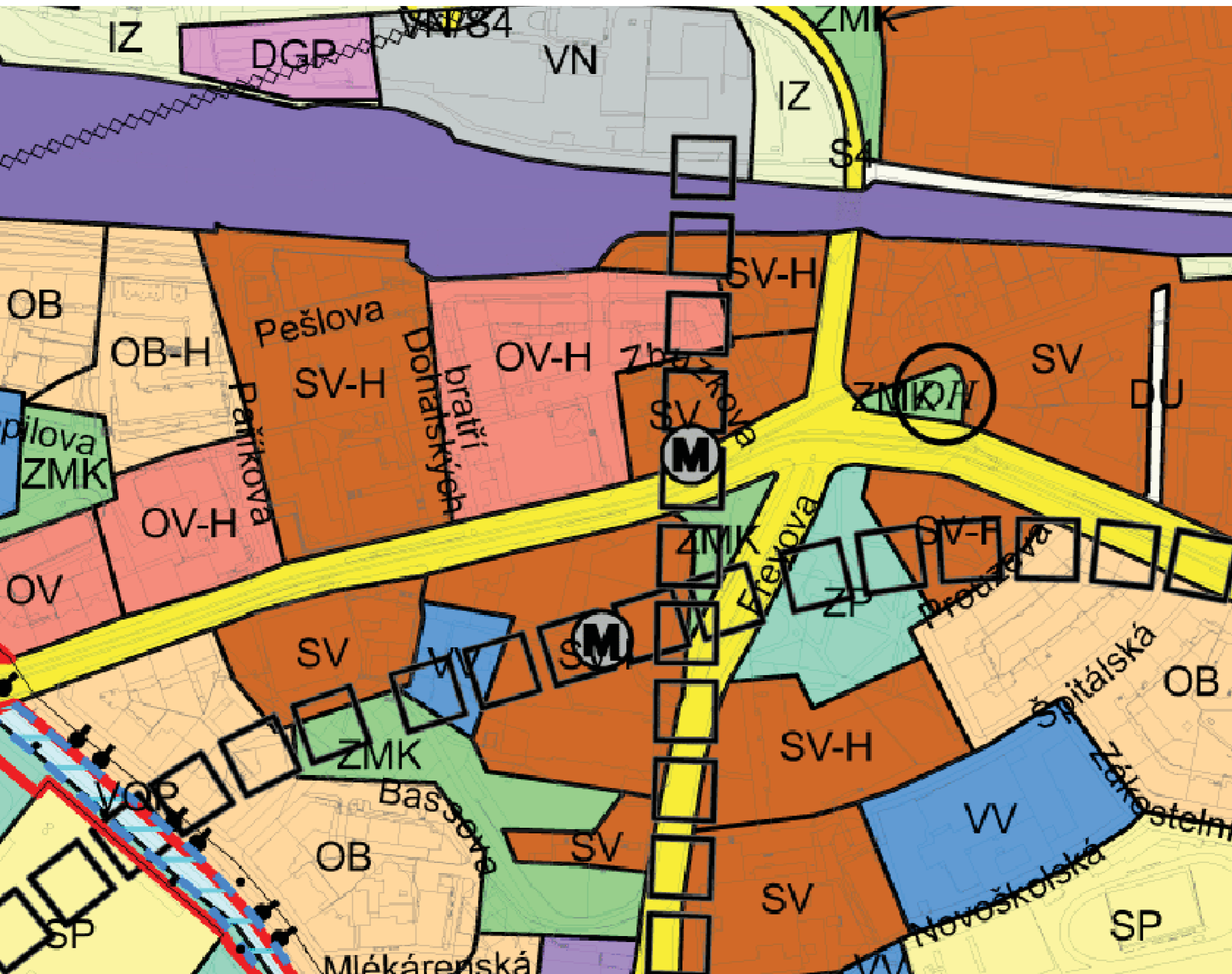
- Vlastníci pozemků
- HL. m. Praha
 - ČR včetně státem ovládaných subjektů
 - městské části hl. m. Prahy
 - zbývající tuzemské právnické osoby
 - tuzemské fyzické osoby
 - zjištěné zahraniční subjekty (cizího práva)
 - spoluvlastněno dvěma a více subjekty
 - vlastníci nezařazení
 - spoluvlastněno dvěma a více subjekty
 - vlastník z KN nezjištěn

- Správci pozemků
- pozemky svěřené do správy MČ
 - ČR včetně státem ovládaných subjektů



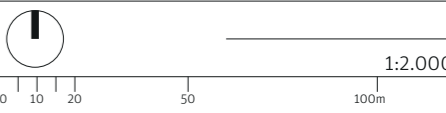
NÁMĚSTÍ OSN. Analýzy

Správa a vlastnictví pozemků



LEGENDA

- Využití ploch
- OB - čistě obytné
 - OV - všeobecně obytné
 - SV - všeobecně smíšené
 - VN - nerušící výroby a služby
 - SP - sport
 - VV - veřejné vybavení
 - DU - významné dopravní spojení
 - ZMK - zeleň městská krajinná
 - ZP - parky, historické zahrady a hřbitovy
 - IZ - izolační zeleň
 - DGP - garáže a parkoviště

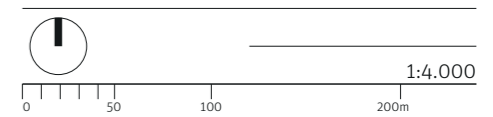
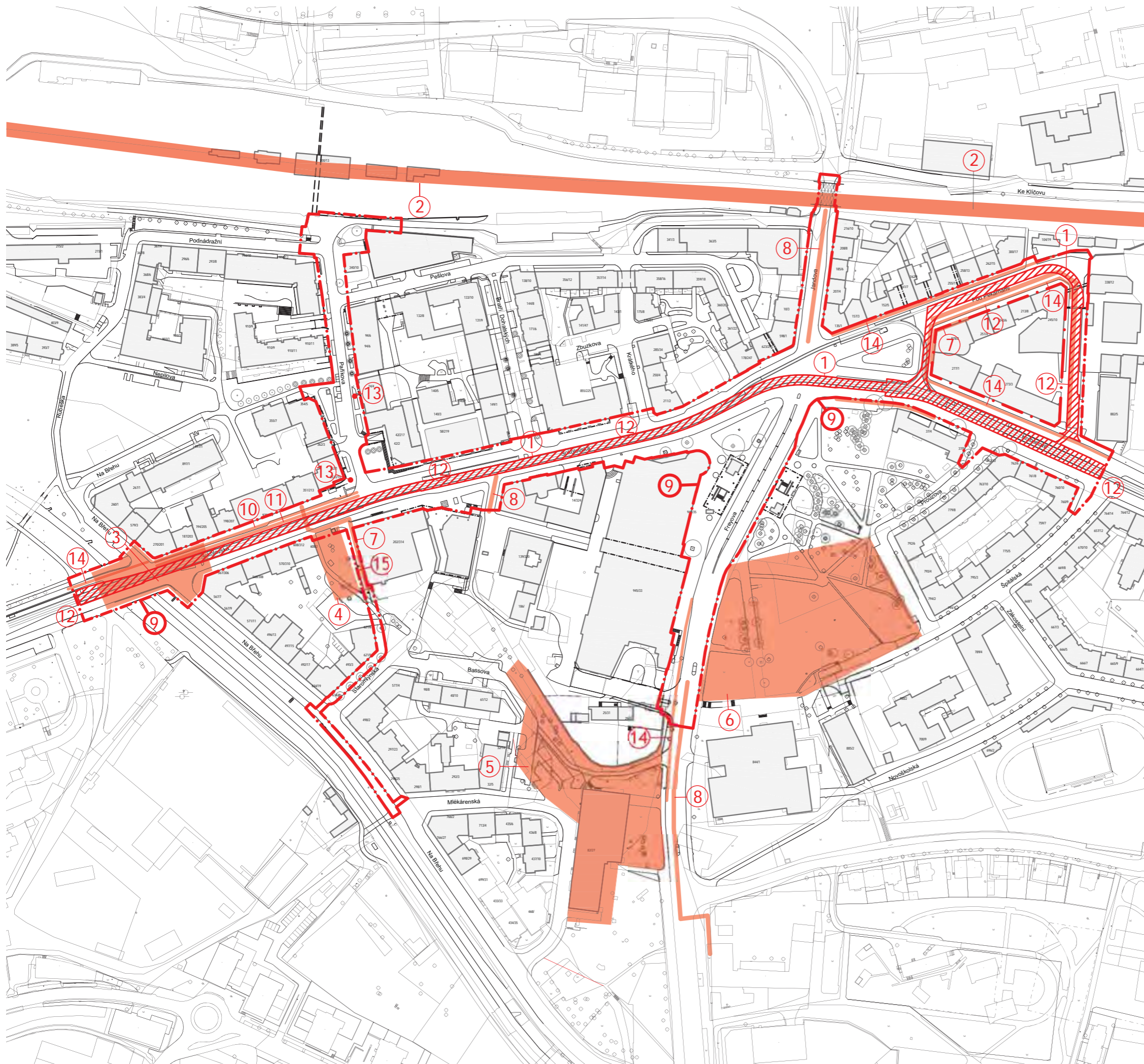


NÁMĚSTÍ OSN. Analýzy

Územní plán - plán využití ploch

SEZNAM ZÁMĚRŮ V ÚZEMÍ

1. Rekonstrukce tramvajové trati Sokolovská - Kolbenova
2. Optimalizace železniční trati č.231 na Lysou nad Labem
3. SSZ Na Břehu - Sokolovská
4. Polyfunkční dům Bassova
5. Administrativní budova Freyova 27
6. Administrativně-rezidenční komplex Freyova (náměstí OSN)
7. Elektrická síť - zásobování elektrickou energií
8. Plynovod
9. Rekonstrukce náměstí OSN a přilehlých veřejných prostranství: povrchy, uspořádání a vybavení veřejných prostranství v řešeném území
10. Kanalizace
11. Sdělovací vedení
12. Rekonstrukce a doplnění sítě veřejného osvětlení
13. Úprava povrchových znaků kolektorů
14. Vodovod
15. Zásobování teplem



NÁMĚSTÍ OSN . Analýzy

Plánované záměry v okolí

Rekonstrukce Náměstí OSN koncepční studie

600/

DOKLADOVÁ ČÁST - ZPRACOVÁNÍ PŘIPOMÍNEK
INSTITUCÍ A ORGANIZACÍ VEŘEJNÉ PRÁVY,
ZPRACOVÁNÍ PŘIPOMÍNEK VEŘEJNOSTI



IPR
PRAHA

Dvořákovo nábřeží
/ Na Františku
koncepční studie

—
2016

—
Dokladová část

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

VEDOUcí KONCEPCE:

Sekce detailu města
Ing. arch. Pavla Melková

VEDOUcí PROJEKTU:

Kancelář veřejného prostoru
Ing. arch. Jan Kadlas

ZPRACOVATELSKÝ TÝM:

Kancelář veřejného prostoru
Ing. arch. Jan Kadlas
Ing. arch. Martin Špičák

SPOLUPRÁCE

Kancelář veřejného prostoru
Nora Behová, BA.

Kancelář infrastruktury

Ing. Jan Fišer
Bc. Jan Zalabák

AUTOŘI PROCESU A VÝSTUPŮ PARTICIPACE VEŘEJNOSTI:

Pavla Pelčíková, MSc.
Bc. Lenka Otrusínová

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/namestiosn>

Obsah

Zadání koncepční studie	610
Formulace zadání koncepční studie	611
Zpracování koncepční studie dle zadání	620
Konzultace s vybranými organizacemi státní správy	621
Připomínkování a konzultace s veřejností - vypořádání připomínek	630
Připomínkování organizací a správců v území - vypořádání připomínek	640
Přílohy	650

610 ZADÁNÍ KONCEPČNÍ STUDIE

1. USNESENÍ RADY HL. MĚSTA PRAHY - ZPRACOVAT ZADÁNÍ

Hlavní město Praha
 RADA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

U S N E S E N Í

Rady hlavního města Prahy

číslo 2538
 ze dne 20.10.2015

k vypracování zadání koncepční studie náměstí OSN, Praha 9

Rada hlavního města Prahy

I. s o u h l a s í

s návrhem na vypracování koncepční studie náměstí OSN, Praha 9, dle vymezení řešeného území uvedeného v příloze č. 1 tohoto usnesení

II. u k l á d á

1. řediteli Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy

- zpracovat zadání koncepční studie náměstí OSN jako podkladu pro pořízení koncepční studie, která bude závazným koordinačním podkladem pro navazující projektové dokumentace plánovaných i ostatních budoucích investičních záměrů

Termín: 20.11.2015

Adriana Krnáčová
 primátorka hl.m. Prahy

Petr Dolínek
 náměstek primátorky hl.m. Prahy

Předkladatel: náměstek primátorky Stropnický
Tisk: R-19555
Provede: ředitel Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Na vědomí: odborům MHMP



Důvodová zpráva

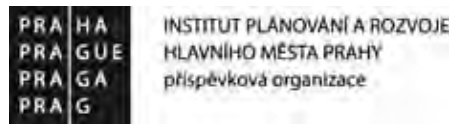
Praha 9 je městskou částí, která prostřednictvím konverzí původně průmyslových areálů skrývá jeden z největších rozvojových potenciálů v kontextu celé Prahy. Náměstí OSN patří díky své poloze na křižovatce celoměstsky významných ulic Sokolovská-Kolbenova x Freyova-Jandova-Vysočanská a centrální poloze v rámci hranic Prahy 9 k nejdůležitějším veřejným prostranstvím této části Prahy, které však vykazuje značné deficity v uspořádání a úpravě veřejných prostranství. V souvislosti s plánovanou investicí dopravního podniku hl. města Prahy do rekonstrukce tramvajové trati v ul. Kolbenova, která náměstí protíná, považuje IPR za nezbytné pořídit koncepční studii úprav veřejného prostranství, která by rekonstrukci tramvajové trati zasadila do celostního kontextu a obecnějšího rámce, který bude sledovat nejen maximální zhodnocení a zlepšení prostředí stávající již založené struktury zástavby, ale také vytvoří podmínky pro zhodnocení potenciálu plynoucího z plánované transformace bývalých průmyslových areálů v bezprostředním okolí tak, aby se náměstí v budoucnu mohlo stát celoměstsky významným uzlem (v mnoha ohledech podobným jako křižovatka na Andělu)

Základní orientační harmonogram:

- 06/2016 - odevzdání koncepční studie
- 2016 – zpracování koncepční studie do navazující PD rekonstrukce trati (součinnost s DPP)
- 2016 – zpracování navazující PD na ostatní části veřejného prostranství (nutná součinnost TSK, OTV MHMP)
- 2017 – Realizace (nutná součinnost DPP, TSK, OTV)

611 FORMULACE ZADÁNÍ KONCEPČNÍ STUDIE

FORMULACE ZADÁNÍ - MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 9 - ZÁZNAM SCHŮZKY Č. 1



Zápis z jednání

Náměstí OSN, Praha 9

Záznám ze schůzky 19. 10. 2015 s radními Prahy 9

Přítomni:

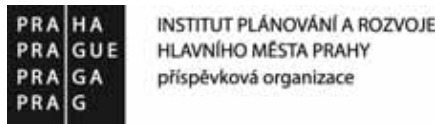
Praha 9: 9:00 – 10:00 – Tomáš Holeček / radní pro dopravu a ŽP
10:00 – 11:00 – Marek Doležal / radní pro výstavbu / zástupce starosty

IPR: Jan Kadlas

- 1) MČ P9 chce TT v Kolbenově na zatravněném pásu s automatickým zavlažovacím systémem
- 2) MČ P9 by ráda zrušila tramvajovou smyčku
- 3) MČ prosazuje realizaci zelené příčné osy od ul. U Elektry ke stanicí metra Kolbenova
- 4) Pouze 40% bytů v nových developmentech vlastní lidé, kteří v nich trvale bydlí. Zbýlých 60% jsou byty-investice-uložené peníze, ve kterých je buď velká fluktuace nájemníků, nebo jsou většinu času neobývány.
- 5) Dopravně je náměstí OSN na maximální možné kapacitě (ve směru Freyova)
- 6) Náměstí OSN je KŘIŽOVATKA
- 7) MČ chápe Freyovu jako městskou třídu, která spojí 2 nejdůležitější křižovatky – Harfa a nám. OSN. Freyova však není ve stavu, který by tuto roli dokázal absorbovat – zejména stavem a uspořádáním stavebního fondu.
- 8) Stejně chápe MČ i ulici Sokolovskou – Kolbenovu, která má být městskou obchodní třídou a i její uspořádání a vybavení a kvalita provedení a materiály musí této roli odpovídat.
- 9) Park na náměstí OSN je parkem prakticky proto, že se na vybombardované prostranství postavila socha milionáře a proluka se nezastavěla. Park je tedy vlastně nezastavěná proluka.
- 10) Rokyta je MHMP – neumějí s tím mnoho dělat (za MHMP – Karnecký)
- 11) Odhadovaná kapacita v rámci známých developmentů je cca 35 tisíc nových obyvatel.
- 12) Plánované investice v širším území:
 - a) Proluka v bloku vedle prodejny NORMA má ÚR
 - b) Existuje projekt na přestavbu západního vestibulu metra. Touhou MČ je obnova souvislé uliční fronty (zastavět stávající trojúhelníkový plácek před vstupem do metra z ul. Sokolská
 - c) CPI investuje projekt bytových domů v parkově upravené ploše před budovou KB a škol (projektuje arch. Hlaváček – Studio Acht)
 - d) Rekonstrukce budovy obchodní komory (projektuje arch. Hlaváček – Studio Acht)
 - e) YIT Suomi (bývalý IMOS)
 - f) Odkolek (pekárny)
 - g) AFI
 - h) Praga – CREVISTON a.s. (bratři Salemové) – až k Rokytce
 - i) ČKD – galerie (Roman Buxbaum)
 - j) Rozvoj území za rezidencí Eliška (projekt Viktor – gaudi)
 - k) Park Zahrádky

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 61
sídlo: Vylehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.ipr.praha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

FORMULACE ZADÁNÍ - MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 9 - ZÁZNAM SCHŮZKY Č. 2



Zápis z jednání

Místo konání	Radnice MČ Praha 9	Datum	15. 12. 2015
Věc	Koncepční studie náměstí OSN		
Přítomni	MČ Praha 9: Ing. Marek Doležal, zástupce starosty / radní pro územní rozvoj a investice Tomáš Holeček, radní pro dopravu IPR PRAHA: Ing. Petr Návrat, náměstek ředitele / participace, projektové řízení, mez. vztahy Ing. arch. Jan Kadlas, KVP – vedoucí projektu		
Zapsal	Jan Kadlas	Počet stran	2

ÚČEL SCHŮZKY

- 1) Projednat návrh rozsahu řešeného území, který bude přílohou návrhu usnesení RHMP
- 2) Projednat základní harmonogram a vztah k projektu RTT Sokolovská-Kolbenova
- 3) Projednat proces a jednotlivé fáze koncepční studie, zejména způsob zapojení veřejnosti
- 4) Shrnout priority městské části pro vymezené území a rekapitulovat širší souvislosti a jejich vliv na koncepční studii
- 5) Zajistit způsob každodenní spolupráce s městskou částí (jmenování kontaktní osoby)

DISKUTOVANÉ BODY

- **Rozsah řešeného území:** původní návrh řešeného území bude rozšířen o ul. Paříkovu směrem k nádraží Praha-Vysočany a o pěší propojení ulic Sokolovské a Freyovy vnitroblokem mezi vstupem do metra a prostorem mezi OC Fénix a budovou Hospodářské komory
- **Pěší propojení vnitroblokem:** Je zapotřebí zvýšit čitelnost prostředí. Současný stav neposkytuje návštěvníkovi informaci, že propojení fyzicky existuje. Propojení je součástí pěší trasy k nádraží Praha-Vysočany
- **Segment území mezi Freyovou a Kolbenovou:** území stávající parkově upravené plochy je samostatné téma a nebude předmětem této koncepční studie, protože vyžaduje rozhodnutí na vyšší úrovni (urbanistické úrovni). Část území je ve vlastnictví developera, který zde připravuje novou zástavbu, část území je předmětem architektonické studie zadané městskou částí. Platný ÚP v současnosti příliš neposkytuje oporu městotvornému řešení
- **Základní harmonogram pořizování koncepční studie a vztah k RTT:** Aby mohl projektant RTT (Metroprojekt) koordinovat projekt trati s koncepční studií veřejných prostranství, potřebuje dle informací DP podklady ca v dubnu 2016. IPR bude schopen odevzdat dokončenou studii až v průběhu léta 2016. Předběžná dohoda zatím zní, že IPR předá část návrhu týkající se tramvajové trati ve fázi, kdy budou hotovy závěry z analýz, a bude vyhodnocena první fáze participace a tyto výsledky bude návrh reflektovat. Vzhledem k omezené škále realistických variant řešení tramvajové trati je pravděpodobné, že již v této fázi bude dostatek informací k výběru vhodné varianty,

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 61
sídlo: Vylehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.ipr.praha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858



INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

kteřou Metroprojekt dopracuje ve svém projektu. Cílem je připravit rekonstrukci tramvajové trati k realizaci v roce 2017

- **Proces zapojení veřejnosti do plánování:** IPR nastínil způsob, jakým bude chtít v případě náměstí OSN postupovat: První fáze bude zaměřena na zjišťování potřeb (například formou setkání nad mapou doplněného například společnými procházkami apod.), druhá fáze bude zaměřena na podání, vyhodnocení a rozhodnutí o zapracování připomínek k návrhu. Výsledkem první i druhé fáze budou závěry zpracované formou přehledné zprávy. Podle zjištěných výsledků bude upraven návrh. Praha 9 představila svůj způsob zapojování veřejnosti formou veřejných projednání v komisích (z hlediska fází se v některých ohledech blíží druhé fázi v procesu, který navrhuje IPR). Na území Prahy 9 působí několik aktivních občanských sdružení, jejichž hlas je v porovnání s hlasem ostatních obyvatel velmi silný, což dle zkušenosti MČ P9 ovlivňuje reprezentativnost výsledků veřejných projednání.
- **Etapizace RTT:** Praha 9 upřednostňuje rozdělení rekonstrukce tramvajové trati na dvě fáze, ale na rozdíl od DP preferuje začít s rekonstrukcí TT v Kolbenově a teprve poté dokončit poslední úsek Sokolovské. Tento požadavek prodiskutuje Praha 9 s DP. Tento postup by mohl umožnit zapracování výsledků koncepční studie i v době, až bude dokončena
- **Povrchy tramvajového tělesa:** Praha 9 požaduje v ul. Kolbenově zatravněný povrch. Zatím není zřejmé financování tohoto požadavku (informace k 15. 12. 2015)
- **Uspořádání profilu ul. Kolbenova:** Praha 9 z možných variant upřednostňuje uspořádání 2+2 jízdní průběžné pruhy a uprostřed tramvajové tělesa.
- **Širší souvislosti:** Freyova: Praha 9 vnímá ul. Freyovu jako budoucí městskou třídu s živým parterem a kvalitně zpracovaným veřejným prostranstvím. Doprava obecně: limitujícím faktorem rozvoje veřejných prostranství je zátěž dopravy: dokud nebude dobudován městský okruh, nelze příliš měnit současné dopravní parametry ulic, které se na náměstí OSN kříží (např. zklidnit Sokolovskou)
- **Každodenní spolupráce a koordinace s MČ při práci na studii:** IPR požádal o kontaktní osobu, se kterou by mohl řešit a koordinovat každodenní agendu.

ZÁVĚRY

- 1) MČ Praha 9 jmenuje kontaktní osoby, které poskytnou součinnost v oblasti plánování dopravy, územního rozvoje a zapojení veřejnosti.
- 2) IPR Praha upraví rozsah řešeného území a zašle MČ pro kontrolu
- 3) MČ Praha 9 projedná se zástupci DP preferovanou variantu etapizace RTT (1 etapa Kolbenova, 2. Etapa Sokolovská)

Zapsal: Ing. arch. Jan Kadlas

Praha 15. 12.2015

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 61
sídlo: Vylehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.ipr.praha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

FORMULACE ZADÁNÍ - KOORDINAČNÍ SCHŮZKA NA IPR - DPP-TSK-IPR



INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
 HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
 příspěvková organizace

Zápis z jednání

Místo konání	IPR Praha / KVP	Datum	18. 11. 2015
Věc	Koordinální jednání IPR Praha + TSK, a. s. + DP Praha, a. s.		
Přítomni	Viz prezenční listina		
Zpracoval	Ing. arch. Jakub Hendrych	Počet stran	2

RTT Dukelských hrdinů

- IPR připravuje podklady a informace pro zadání zpracování Koncepční studie ulice vzhledem k připravované RTT
- MČ Praha 7 se chce zapojit a nyní již připravuje konzultaci s NG vzhledem k využívání veřejného prostranství okolo Veletržního paláce – např. vjezdové rampy jsou nyní nevyužívány. Schůzka proběhne na začátku prosince
- DPP připravuje RTT v ulici Dukelských hrdinů od Strossmayerova náměstí k podjezdu u ulice Strojnická
- Šurovský: v území v rámci ulice U Výstaviště je mnoho nejasných vstupů v území – např. bezbariérová úprava před Výstavištěm – viz minulá jednání
- z hlediska bezbariérovosti v území je nyní vhodné řešit zastávku v oblasti Veletržního paláce
- DPP má RTT Dukelských hrdinů v daném úseku ve finančním výhledu na rok 2018
- Předběžný termín odevzdání Koncepční studie by byl konec roku 2016
- DPP počítá především se snížením hlukové zátěže – změna panelů
- oblast ulice U Výstaviště má horizont RTT 10 let
- IPR připraví harmonogram KONCEPČNÍ STUDIE i na základě schůzky u NG a dále předloží

- DPP – p. ředitel Šurovský dále informuje ohledně území MČ Prahy 7
- DPP si není jistá stavem záměrů ohledně TT v území „U Elektrárny“ – U Výstaviště
- Nutná koordinace MČ P7 – TSK / Na Maninách – bezbariérové mysy
- Komunardů jih – DPP nebude zasahovat do RTT po dobu 5 let – do r. 2020
- Bubenské nábřeží – problematika barierové zastávky, nové VO + staré sloupy TV

Dvořákovo nábřeží

- IPR se TSK dotázal, zda by souhlasila s posunem termínu odevzdání studie z důvodu zajištění participace a zpracování získaných výsledků do studie. Posunutý termín by byl konec února 2016.
- TSK souhlasí s posunutím termínu a upozorňuje, že není jistá realizace v roce 2017 - z hlediska investičního výhledu, TSK preferuje řádné zpracování projektu/studie, vzhledem k dalším projektovým fázím, projednávání a realizaci
- IPR pošle TSK harmonogram participace a dokončení studie

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



INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
 HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
 příspěvková organizace

Zápis z jednání

Náměstí OSN

- DPP má vybraného projektanta na RTT - začátek projektování 2016
- Je nutná realizace části RTT (přejezd) 2018
- Je nutná diskuse IPR a MČ P9 ohledně rozsahu a harmonogramu navazujících částí veřejných prostranství v okolí Náměstí OSN na podkladu zpracovávaného RTT

RTT Zenklova IV

- Zadání pro DPP ze strany p. náměstka Dolínka
- TSK musí obnovit Stavební povolení na rekonstrukci ulice – především z hlediska snížení hlukové zátěže
- PVS má vysoutěženého projektanta
- IPR informuje, že stávající projekt TSK do značné míry pouze rekonstruuje a zachovává stávající stav (profil ulice), což nepřispívá ke zlepšení veřejného prostoru
- DPP má studii kolejí po ulici Proseckou
- DPP chce začít projektovat
- IPR připraví návrh řešení vzhledem ke stávajícímu projektu TSK
- ponechání stávajícího projektu vs. zásahy – změna před dokončením vs. změna DSP)

Ulice Nádražní – RTT

- Pro DPP je důležité najít řešení RTT Za ženskými domovy vč. křižovatky s Radlickou
- DPP: je vhodné najít polohu zastávek „Na Knížecí“ (ul. Nádražní) bez posunování TT (křižovatka Za ženskými domovy/Nádražní je fixní)
- V jižní části je možné hýbat TT na západ i přes autobusové nádraží

Pracovní skupina „veřejný prostor a sítě“

- IPR informoval ohledně pracovní skupiny a nyní probíhajícímu připomínkování novely normy Č. 736005 ohledně umístění sítí (technické infrastruktury)
- IPR vytvořil vzorové řezy, které například počítají s výsadbovým pásem stromů v ulici
- připomínky IPR k novele budou zaslány i na vědomí DPP a TSK

Veřejný prostor v okolí stanic metra

- Ing. Jaroš (IPR/SSP) poděkoval za dosavadní spolupráci s TSK a DPP ohledně analýzy a hodnocení jednotlivých stanic z hlediska priorit
- Prozatím odpovědělo 17 MČ z 18 dotčených
- Další informace bude na jednání 16.12.2015 nebo následujícím

Další jednání proběhne 2.12.2015.

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

FORMULACE ZADÁNÍ - ZÁZNAMY SCHŮZEK - PROJEKTANT RTT (METROPROJEKT)



INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
 HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
 příspěvková organizace

Zápis z jednání

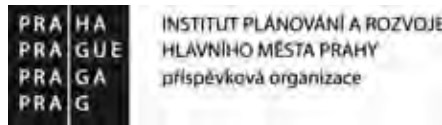
Záznam z výrobního výboru RTT Sokolovská – Kolbenova

Svolal Metroprojekt@DPP 20.10.2015 9:00

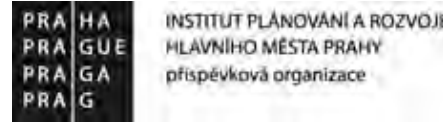
- Termín realizace – 2017
- Zadání je to co poslal Penc již dříve (word) – takže ho máme
- Smyčku chce Ropid – i jako výstupní zastávku na severní straně oka
- Povrch je až po smyčku uvažován zpevněný – s asf. Krytem, od smyčky na východ otevřený kolejový svršek. MČ Praha 9 však chce zatravněný pás s automatickým zavlažováním (stejně jako na Poděbradské)
- Otázkou je uspořádání ulice Kolbenova (1 průběžný + cyklopičko, 1 parkovací?) nebo široké chodníky a jeden pruh bez parkování???? / **nutná koordinace s TSK (zařídíme my prostřednictvím koordináčních porad?)**
- zastávka Kolbenova a Poštovská – je nutné návrh/provedení hlídat (navrhnout a podnout projektantovi námi preferované řešení) / **nutná koordinace s TSK (zařídíme my prostřednictvím koordináčních porad?)**
- Zastávka Kolbenova – vztah se stanicí metra: PČR? by chtěla podchod, který zaplatí a zrealizuje AFI. IPR, ROPID, P9 ostře proti. Nakonec je předběžná dohoda na 6 m širokém vyvýšeném nesignalizovaném přechodu přes 1 průběžný pruh (nejaká forma zúžení? – K+R? – je tam poptávka na krátkodobé stání)
- Ostrůvky zastávek (zastávky obecně) budou dimenzovány na přístřešek s reklamou (tj. šířka min. 3,85 m) – znamená to opět zásah do jízdního pruhu (koordinace s TSK viz výše)
- Počet přejezdů přes TT zůstane konstantní – za každý nový bude jeden stávající zrušen.
- Stavba bude etapizována (pravděpodobně) – 1 Etapa od ul. Na břehu až po smyčku, 2 Etapa od smyčky po odbočku kolem vozovny Hloubětín

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

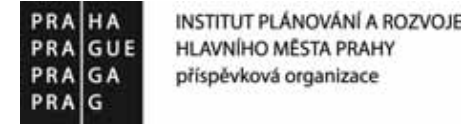
FORMULACE ZADÁNÍ - KOORDINACE S PROJEKTANTEM RTT (METROPROJEKT A.S.)



Zápis z jednání



Zápis z jednání



Zápis z jednání

Náměstí OSN

Záznam schůzky 19. 4. 2016 @ Metroprojekt (I. P. Pavlova)

Přítomni

– první část (velká zasedačka)

Eltodo

Ing. Jiří Jersák +1?

MHMP SVM

Ing. Renata Kertessová

- první i druhá část (malá zasedačka)

Metroprojekt:

Ing. Jitka Brzoňová, Ing. Vlastimil Vaňourek, Ing. Jan Zídka

IPR Praha / KVP

Ing. arch. Jan Kadlas

Veřejné osvětlení:

- Je zapotřebí zpracovat studii veřejného osvětlení: V části ul. Pod pekárnami nyní žádné VO není
- Cílem je co nejdříve sdružit sloupky trakce a osvětlení - v celém rozsahu RTT (VO nové napájení a podle potřeby i hlavice – dle požadavků studie)
- Metroprojekt (Ing. Zídka) připraví pasport stávajících sloupů trakce s rozlišením, které sloupky jsou vyhovující a připravené na umístění VO, které jsou z hlediska VO nevyhovující, ale vyhovující z hlediska trakce a sloupů, které je potřeba v každém případě vyměnit (+představu o způsobu výměny – havárie apod.)
- Představa IPR o ideálním průběhu je, že studii osvětlení objedná MHMP (na základě usnesení RHMP č. 812 z 12. 4. 2016), Metroprojekt poskytne podklady k trakčnímu vedení, Eltodo na tomto základě zpracuje koncept a pak na základě konzultací za účasti všech tří stran (Eltodo, Metroprojekt, IPR) bude návrh osvětlení zkoordinován a zfinalizován

Různé

- Zařazení změn v SSZ vyvolaných RTT do projektu Praha: téma bylo diskutováno na koordináční poradě TSK/DPP/IPR. Zápis IPR Metroprojektu pošle. TSK o požadavku ví. Výsledek zatím není znám (jestli ano nebo ne, případně okolnosti)

- Sítě: Informace o plánovaných investicích do IS - IPR pošle informace ze schůzky s PVS (18.4. @ PVS)
- Dendrologie: Metroprojekt by rád přiřadil těch několik kácení v oblasti nové smyčky k celkovému dendrologickému průzkumu a návrhu řešení výsadby, který bude součástí koncepční studie náměstí OSN
- Majetkoprávní vztahy k zadní části ul. Pod Pekárnami (oblast nové smyčky): Existuje nájemní smlouva k pozemku v majetku hl. města Prahy se soukromým subjektem, uzavřená na dobu neurčitou s výpovědní lhůtou 3 měsíce
- Úsek, ve kterém by se měly narovnat koleje (mezi zastávkou Na běhu a vídeňskou zastávkou Nádraží Vysočany je nutno prověřit z hlediska hygieny (hluk). Metroprojekt bude mít schůzku na hygieně ve čtvrtk 21.4. a v případě potřeby objedná hlukovou studii. Mezi kolejemi přibližně na úrovni domu č.p. 352/215 na nároží Paříkovy a Sokolovské je kanalizační oddělovač OK 16 FE, který má revizní šachtu, tu je nutné zachovat. IPR pošle Metroprojektu podklad získaný na PVS
- Nároží budovy autosalonu výšky – roh Pod pekárnami / Kolbenova: Je nutné najít nějaké řešení pro vyrovnání výškového rozdílu mezi úrovní vozovek v ul. Pod pekárnami a Kolbenova (dnes cca 1 m). IPR zkouší najít nějaké řešení, které by zachovávalo přístupnost (chodník podél fasády) a přitom nebyly odhaleny základy budovy

Náměstí OSN - Záznam ze schůzky 11. 4. 2016 @ IPR Praha

Metroprojekt: Ing. Jitka Brzoňová
 Ing. Vlastimil Vaňourek

IPR Praha: Ing. arch. Jan Kadlas
 Ing. arch. Martin Špičák
 Ing. Jan Špilar
 Ing. Karel Háek

Management a organizační body:

- co nejdříve se obrátit na radního Dolínka, aby se co nejdříve rozhodlo, jakým způsobem bude naloženo s plochami mimo rozsah RTT, které přímo navazují a podmiňují se s RTT věcně (přeložky IS, povrchy apod.)
- Sejit se co nejdříve se správci inženýrských sítí (PVS, PPD, PREDI, ELTODO-CITELUM, ...) informovat je o koncepční studii, konzultovat řešené území, požádat je ať začnou připravovat projekty na síť, pokud bude třeba. Konkrétní body k diskusi – odbočka Pod Pekárnami – chodník >komunikace, nový přechod – zásahy do chodníků,
- Odjednat dendrologii / krajinářského architekta

Obecně:

- Poslat metroprojektu koncepci povrchů

Náměstí – plocha – řešit parkování a úvrať na obracení

Výjezd ze smyčky do Kolbenovy:

- vrátit do návrhu ostrůvek (aby bylo kam dát skříň, značku a čochky)
- Metroprojekt pošle křivky vybočení s komentářem

Narovnání průběhu trati v Sokolovské: z hlediska tramvaje to lze. Nutno však urychleně řešit koordinaci s povrchy a se sítěmi – viz organizační body výše

Pod Pekárnami - Držet 12 m mezi obrubami. Povrchy TT a zbytku

Sokolovská – radius 100m v oblouku sokolovská – Kolbenova – upravit obruby

Kolbenova – odbočka Pod Pekárnami – VDZ levý pruh rovně-doleva / pravý pruh rovně-doprava

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

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

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

620 ZPRACOVÁNÍ STUDIE DLE ZADÁNÍ

2. USNESENÍ RADY HL. MĚSTA PRAHY - ZPRACOVAT STUDII

Hlavní město Praha RADA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

U S N E S E N Í

Rady hlavního města Prahy

číslo 812
ze dne 12.4.2016

k vypracování koncepční studie náměstí OSN

Rada hlavního města Prahy

I. s o u h l a s í

se zadáním pro vypracování koncepční studie náměstí OSN, které je přílohou č. 1 tohoto usnesení

II. u k l á d á

1. řediteli Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy

- zpracovat koncepční studii náměstí OSN podle zadání (viz příloha 1 tohoto usnesení) jako podkladu pro další rozvoj a koordinaci probíhajících a budoucích investičních akcí na náměstí OSN a bezprostředně navazujících veřejných prostranstvích. Koncepční studie bude obsahovat zpracování informací a podnětů získaných od veřejnosti a důležitých místních aktérů během jejich zapojení do plánovacího procesu. Koncepční studie bude závazným podkladem pro navazující projektové dokumentace

Termín: 31.8.2016

2. radní Plamínkové

- informovat organizace, kterých se záměr bude dotýkat (Technickou správu komunikací hl.m. Prahy, p.o., Lesy hl.m. Prahy, Dopravní podnik hl.m. Prahy, Pražskou plynárenskou, a.s., Pražskou vodohospodářskou společnost, a.s., Pražské vodovody a kanalizace, a.s., Kolektory Praha, a.s.), o zahájení přípravy materiálu

Termín: 14.4.2016

- informovat Radu městské části Praha 9 o zahájení přípravy materiálu a zájem hl.m. Prahy o spolupráci s městskou částí

Termín: 14.4.2016

3. Technické správě komunikací hl.m. Prahy

- aby poskytla součinnost při zpracování koncepční studie náměstí OSN a při navazujícím pořízení projektové dokumentace rekonstrukce veřejných prostranství

Termín: 31.8.2016

III. ž á d á

- Pražské vodovody a kanalizace, a.s., Kolektory Praha, a.s., Technickou správu komunikací hl.m. Prahy, a.s. a další organizace, kterých se záměr bude dotýkat, aby poskytly součinnost při zpracování koncepční studie náměstí OSN
- Radu MČ Praha 9 o spolupráci městské části při zpracování Koncepční studie náměstí OSN včetně spolupráce při přípravě a při průběhu zapojování veřejnosti do přípravy návrhu Koncepční studie, včetně komunikace a organizace participačních akcí

Adriana Krnáčová
primátorka hl.m. Prahy

Petr Dolínek
náměstek primátorky hl.m. Prahy

Předkladatel: radní Plamínková, primátorka hl.m. Prahy, náměstek primátorky Dolínek
Tisk: R-20382
Provede: ředitel Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, radní Plamínková, Technická správa komunikací hl.m. Prahy
Na vědomí: odborům MHMP

Příloha č. 1 k usnesení Rady HMP č. 812 ze dne 12. 4. 2016

zadání koncepční studie náměstí OSN

1. Cíle koncepční studie

Aby byla koncepční studie platnou součástí naplňování strategie hl. města Prahy zlepšovat stav, užitečnou hodnotu a atraktivitu veřejných prostranství, musí sledovat tyto cíle:

- Nabídnout celostní a vyvážené řešení zlepšení architektury náměstí a navazujícího veřejného prostranství (viz příloha č. 1 k zadání: vymezení řešeného území) na základě vyhodnocení kladů a záporů stávajícího stavu na základě kontextu, ve kterém se náměstí OSN nachází
- Poskytnout podklad ke koordinaci investic do dílčích částí dotčených veřejných prostranství a tím zajistit základní předpoklad k efektivnímu využívání veřejných finančních prostředků
- Prostřednictvím zapojení místních aktérů a veřejnosti do plánování vytvořit nejlepší aktuálně možný konsensuální návrh řešení veřejného prostranství a zamezit budoucím konfliktům mezi jednotlivými zájmovými skupinami a potenciálním obstrukcím při projednávání a realizaci.

2. Požadavky na jednotlivé fáze koncepční studie

Aby mohla koncepční studie plnit sledované cíle, musí její součástí být:

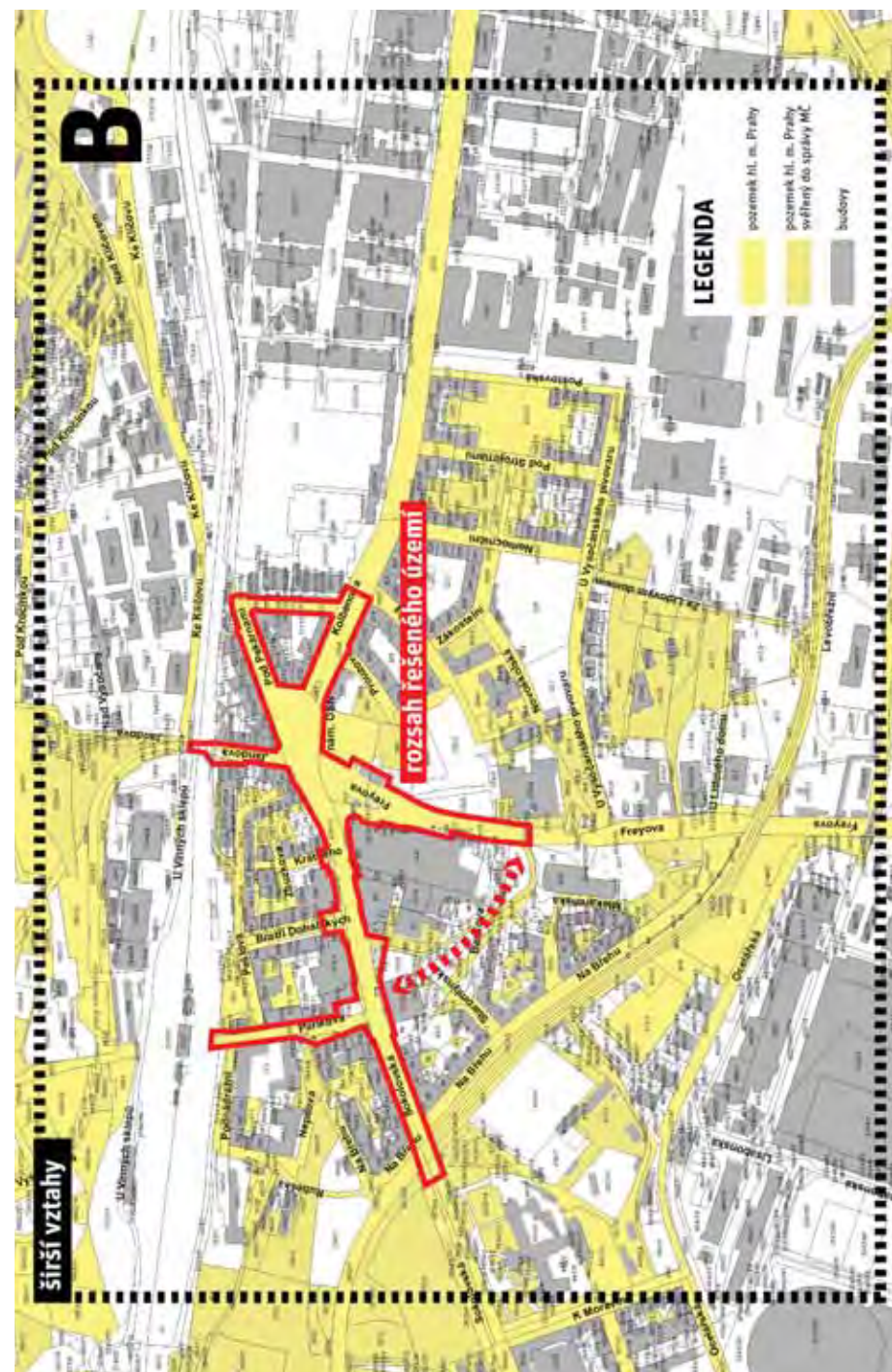
- 2.1 Analytická fáze, která vyhodnotí zejména: urbanistický kontext a vztah k síti veřejných prostranství hl. města Prahy, dopravní řešení a nároky na obslužnost, stávající charakter a uživatelskou vstřícnost jednotlivých dílčích prostranství z pohledů různých zájmových skupin, materiály povrchů, prvky městského mobiliáře a technického vybavení, požadavky dotčených orgánů státní správy, předpokládaný budoucí rozvoj širšího území a další související aspekty. Podstatnou součástí analytické fáze je i zapojení místních aktérů a veřejnosti, které v první fázi doplní analýzy o hodnocení současného stavu veřejného prostoru jeho uživateli a zjištění jejich potřeb. Výsledkem analytické fáze bude soubor výkresů a textová zpráva, dokumentující zjištěné závěry a témata k řešení v návrhové části a druhá textová zpráva, jejímž obsahem bude vyhodnocení zapojení aktérů a veřejnosti.
- 2.2 Návrhová fáze, která bude vycházet z poznatků získaných během první fáze analýz. V této fázi zapojení veřejnosti umožní získat zpětnou vazbu a komentáře ke konceptu návrhu. Výsledkem této fáze bude soubor výkresů, které budou dostatečně dokumentovat návrh a jeho zasazení do kontextu, a průvodní textová zpráva, která návrh zdůvodní a doplní popisem další vlastnosti zvoleného řešení.

3. Orientační harmonogram

Analytická fáze (mapování území a průzkumy, zjištění hodnocení současného stavu a zjištění potřeb jednotlivých typů uživatelů)	leden - březen 2016
Zpracování konceptu návrhu	březen - duben 2016
Představení a připomínkování konceptu veřejnosti a aktéry v území	květen 2016
Zpracování komentářů do čistopisu	květen - červen 2016
Odevzdání k projednání RMČ a RHMP	červenec 2016

4. Územní rozsah koncepční studie

Studie se bude věnovat území, znázorněném v grafické příloze A (zářez do ortofotomapy) a B (zářez do katastrální mapy s vyznačením majetku ve vlastnictví hl. města Prahy)



Důvodová zpráva

Náměstí OSN leží na historické cestě Prahy na Starou Boleslav, jejíž stopu opisuje ul. Sokolovská, Pod Pekárnami a za železniční trať ul. Ke Klíčovu. Stopa původní cesty pořád tvoří osu, podél které se rozvíjelo osídlení a i dnes představuje důležitou městskou osu, kde se koncentrují obchod a služby. Následně i v souvislosti s výstavbou sídliště Ďáblice byla postavena napříč údolím Rokytky nová severojižní komunikace, která se kříží s historickou cestou právě na prostranství nesoucí jméno náměstí Organizace spojených národů. Ve skutečnosti však nejde o náměstí, ale o křižovatku, která svými pěti rameny vymezuje výše vyplněné buď zástavbou, nebo parkem v proluce.

V současné době připravuje Dopravní podnik hl. města Prahy rekonstrukci tramvajové trati v ul. Sokolovská – Kolbenova, která by měla proběhnout v létě 2017. Rekonstrukce tramvajové trati je vhodnou příležitostí, jak připravit architekturu veřejných prostranství faktického centra Vysočan na nové požadavky související s plánovaným novým zabydlením původně průmyslových areálů podél ulice Kolbenovy.

Při investičně objemných úpravách vyvolaných potřebami dílčí technické infrastruktury (tramvajové tratě), je nutné současně řešit celkovou revitalizaci ulice dotčených veřejných prostranství a optimalizovat jejich prostorové a dopravní uspořádání. IPR Praha vypracuje Studii úprav veřejných prostranství náměstí OSN a východní části ul. Sokolovská (od ul. Na břehu), která bude sloužit jako závazný podklad pro zpracování návazných projektových dokumentací a jako jednotný podklad při přípravě dílčích záměrů, které se již dnes připravují, nebo se v blízké budoucnosti chystají. Studie poskytne celkový pohled na optimální architektonické, dopravní a provozní řešení prostoru ulice.

Součástí zpracování studie jsou dvě fáze zapojení veřejnosti a aktérů v místě. První bude zaměřena na doplnění analýzy o hodnocení současného stavu veřejného prostoru jeho uživateli a zjištění jejich potřeb a druhá na získání zpětné vazby veřejnosti ke konceptu návrhu zpracovaného také na základě údajů z první fáze zapojení veřejnosti. Konzultace návrhu s veřejností bude probíhat formou výstavy ve veřejném prostoru a bude umístěna i na internetových stránkách. Součástí výstavy bude možnost konzultovat návrh se zpracovateli návrhu. Výsledky konzultací s veřejností, důležitými aktéry v místě, ale i s dotčenými orgány veřejné správy budou zapracovány do čistopisu návrhu koncepční studie.

621 KONZULTACE S VYBRANÝMI ORGANIZACEMI STÁTNÍ SPRÁVY

HYGIENICKÁ STANICE HL. MĚSTA PRAHY



INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Místo konání	Hygienická stanice hl. m. Prahy Rytířská 404/12	Datum	30. 5. 2016
Věc	Koncepční studie nám. OSN – narovnaní trati Na Břehu – Paříkova – stará hluková zátěž + dodatečně smyčka		
Přítomni	Jan Fišer (IPR Praha) Jan Kadlas (IPR Praha) Vladimír Fialka (IPR Praha) Jaroslav Šubert (DP Praha) Ondřej Dobíšik (Hygienická stanice HMP) Herbrychová Jarmila (Hygienická stanice HMP)		
Zpracoval	Jan Kadlas	Počet stran	3

Účel jednání:

Konkrétní body

- Zjištění, zda lze v případě narovnaní tramvajové trati (jiná než stávající poloha kolejí) v ul. Sokolovská v úseku Na Břehu – Paříkova, uplatnit institut staré hlukové zátěže
- + dodatečně po upřesnění provozního režimu blokové smyčky stanovit podmínky pro další postup projektových prací a projednávání projektu

Obecný bod

- Shrnutí podnětů, jak systémově řešit (legislativně) zablokovanou situaci při projednávání projektů rekonstrukcí tramvajových tratí, ve kterých se optimalizuje směrové vedení (mění se poloha) trati.

Diskutované body:

- Narovnaní trati v úseku Na Břehu - Paříkova
V případě posunu / narovnaní kolejí v úseku Na Břehu – Paříkova, lze v tomto případě uplatnit starou hlukovou zátěž. Musí však být vykonáno (a splněno) následující: musí proběhnout měření hodnot akustického tlaku současného stavu a musí být zpracována akustická studie, ze které musí vyjít pouze záporná změna hodnot (k lepšímu). Nesmí se změnit stav hlučnosti k horšímu stavu (v chráněném venkovním prostoru a chráněnému venkovnímu prostoru staveb). Studie bude součástí DÚR.

Protože bude narovnaní tramvajové trati v praxi znamenat rekonstrukci celého profilu dotčeného úseku ulice Sokolovská, doporučuje HS provést zároveň měření celkového hluku z provozu na pozemní komunikaci a tramvajové trati, neboť na výslednou celkovou hladinu hluku v lokalitě budou mít pozitivní vliv i další opatření realizovaná v rámci projektu - například položení tichého asfaltu. Výsledná celková hladina hluku musí v ověřovacích modelech klesnout (součástí návrhu položení „tichého asfaltu“ musí být i plán údržby, aby celkové hlukové parametry byly zachovány i v průběhu let po realizaci).

Poznámka:

Byla diskutována i možnost komplexního hodnocení zdravotních rizik (viz bod 3a)

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

1



INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

- Bloková smyčka Pod Pekárnami**
(doplňeno prostřednictvím e-mailů a telefonicky po upřesnění informací o uvažovaném ukončení linky od ROPID a DP Praha)
V navrhované smyčce je plánováno ukončení denní tramvajové linky s frekvencí 8/10/8 špička/sedlo/špička
Provozní režim smyčky: Manipulační plocha (stacionární zdroj hluku) bude vymezena rozsahem manipulační zastávky.
Hluk z provozu tramvají ve smyčce nesmí v chráněných venkovních prostorách staveb (dle ustanovení v nařízení vlády č. 272/2011 Sb.) překročit limit 60 dB ve dne a 50 dB v noci. Doložit měřením a studií v rámci územního řízení.

3) Obecný bod

Bez úpravy stávající „hlukové“ legislativy není možné vyřešit stávající stav, kdy jsou blokové projekty optimalizace (změny polohy) kolejí při rekonstrukcích tramvajových tratí. Na jednání byly diskutovány níže uvedené náměty pro řešení legislativně zablokované situace (jde pouze o shrnutí diskutovaných nápadů a možných scénářů, seznam jistě není vyčerpávající).

- Komplexní posuzování (více kritérií) přínosu rekonstrukcí tramvajových tratí
Rekonstrukce tramvajové trati vždy směřují ke zlepšení stávajícího technického stavu. Přínosy bývají komplexní a bývají rozprostřeny do mnoha aspektů, které mohou při odděleném posuzování v jednotlivých dílčích parametrech vycházet i záporně. V minulosti bylo možné používat nástroj „Komplexní studie hodnocení zdravotních rizik“, který se může v hraničních případech stát podkladem při rozhodování stavebního úřadu.
- Provést možnost napřít úsilí k jinému komplexnímu posuzování projektů, ve kterých by bylo možné efektivně provádět kompenzační opatření mezi jednotlivými zdroji hluku a posuzovat celkovou hladinu hluku v prostředí (což více odpovídá realitě). V současném systému lze však hodnotit synergetické působení více zdrojů hluku jen v rámci procesu EIA, porovnání s hygienickými limity však nelze provést. Změna metodiky posuzování hladin hluku - v odůvodněných případech, po vyčerpání všech možností ochrany před hlukem v chráněném venkovním prostoru staveb, umožnit ochranu vnitřních chráněných prostor. Poznámka HS: nebezpečí masivního obcházení – v minulosti docházelo k automatické výměně oken obytných domů, bez snahy eliminovat co nejvíce samotné zdroje hluku.
- Změna legislativy, aby tolerance +0,1-0,9 dB výsledných hladin hluku platila i pro akustické studie, nejen pro měření při kolaudaci.
- Požítovat tišší vozidla (jako např. ve Vídni). Dle současných ČSN vyhovuje tramvajový vůz s hladinou hluku 80 dB ve vzdálenosti 7,5 m od osy kolejí a neexistuje efektivní tlak na výrobce tyto hodnoty snižovat.
- Prověření možnosti pořízení pražských hygienických předpisů, které by umožnily posuzování hluku v ulicích ve specifických podmínkách pražské aglomerace (když mohou být pražské stavební předpisy – poznámka pro PSP existuje opora ve stavebním zákoně)

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

2



INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Závěr:

- Narovnat trať v dotčeném úseku a využít institut staré hlukové zátěže lze. Návrhový stav, ve kterém nedojde ke zhoršení hlučnosti v chráněných venkovních prostorech staveb, bude doložen měřením a modelem.
- Součástí provozního režimu blokové smyčky bude vymezení manipulační plochy, která pak bude posuzována jako stacionární zdroj hluku. Hlukové limity pro provoz tramvají mimo vymezenou manipulační plochu ve smyčce jsou 60 dB ve dne a 50 dB v noci. Splnění nutno doložit měřením a modelem (posuzován bude hluk při maximálním plánovaném provozu)

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

3

HYGIENICKÁ STANICE HL. MĚSTA PRAHY



INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
 HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
 příspěvková organizace

Prezenční listina

Místo jednání	Hygienická stanice hlavního města Prahy, Rytířská 12, Praha 1			
Datum jednání	30.5.2016 12:30 - 9:00		Počet stran 0/0	
Věc:	Konceptní studie nám. OSN, narovnaní úseku tramvajové trati, uplatnění staré hlukové zátěže, obecné řešení podobných situací v Praze			
Organizace	Jméno účastníka	Telefon	E-mail	Podpis
DP Praha a.s.	Šubert Jaroslav	602 234 306	subert@dp.praha.cz	
IPR Praha	Fialka Vladimír	702 265 432	fialka@ipr.praha.cz	
IPR Praha	Fišer Jan	236 004 633	fiser@ipr.praha.cz	
IPR Praha	Kadlas Jan	236 004 633	kadlas@ipr.praha.cz	
IPR Praha	Špičák Martin	236 004 633	spicak@ipr.praha.cz	
HS HMP	Dobisik Ondřej	236 004 633	dobisik@hs.praha.cz	
HS HMP	Herbrychová Jarmila	236 336 956	herbrychova@hs.praha.cz	

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
 zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
 sídlo: Všecká 57/2077, 128 00 Praha 2 - Nové Město
 tel.: 236 005 617, fax: 220 314 632, ID: c2zmahu
 e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.ipr.praha.cz
 bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
 číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858



INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
 HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
 příspěvková organizace

Zápis z jednání

Místo konání	Hygienická stanice hl. města Prahy	Datum	5. 8. 2016
Věc	Konceptní studie náměstí OSN - smyčka		
Přítomni	Ondřej Dobisik (HS HMP), Jan Fišer (IPR), Jan Kadlas (IPR)		
Zpracoval	Jan Kadlas	Počet stran	1/1

Předmět jednání:

Dohoda na principech posuzování blokove smyčky při projednávání DÚR rekonstrukce tramvajové trati v kontextu stále neznámého oficiálního znění (a výkladu) novely nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací a blížejiho se termínu odevzdání konceptní studie.

- 1) V rozsahu stávajících kolejí v ul. Pod Pekárkami lze v případě srovnání s rokem 2000 uplatnit korekce pro starou hlukovou zátěž s celkovými limity 70dB/60dB den/noc
- 2) Pro novou část trati (zejm. severojižní úsek s manipulačním prostorem) budou pro dotčené chráněné venkovní prostory staveb platit limity 60dB/50dB den/noc
- 3) Navržené řešení smyčky kolem bloku a její provozní režim je celkově lepší než stávající stav i z hlediska hlukové zátěže (nejen provozně a prostorově). Na stojící tramvajovou soupravu je nahlíženo jako na stacionární zdroj hluku, proto HS doporučuje manipulační prostor přesunout do míst, kde se nenachází chráněný prostor staveb dle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a souvisejících předpisů. Proto upřednostňuje HS hl. města Prahy řešení navržené konceptní studií IPR Praha před stávajícím stavem.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
 zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
 sídlo: Všecká 57/2077, 128 00 Praha 2 - Nové Město
 tel.: 236 005 617, fax: 220 314 632, ID: c2zmahu
 e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.ipr.praha.cz
 bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
 číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858



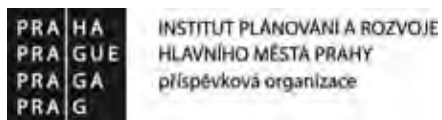
INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
 HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
 příspěvková organizace

Prezenční listina

Místo jednání	Hygienická stanice hl. města Prahy			
Datum jednání	5.8.2015 9:00 - 10:00		Počet stran 0/0	
Věc:	Konceptní studie náměstí OSN - způsob posuzování blokove smyčky (hluk) v ÚR			
Organizace	Jméno účastníka	Telefon	E-mail	Podpis
HS HMP	Ondřej Dobisik			
IPR Praha / INFR	Jan Fišer			
IPR Praha / KVP	Jan Kadlas			
IPR Praha / KVP	Martin Špičák			

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
 zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
 sídlo: Všecká 57/2077, 128 00 Praha 2 - Nové Město
 tel.: 236 005 617, fax: 220 314 632, ID: c2zmahu
 e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.ipr.praha.cz
 bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
 číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

HASIČSKÁ ZÁCHRANNÁ SLUŽBA



Zápis z jednání

084 Náměstí OSN

16. 8. 2016 Konzultace s Hasičskou záchrannou službou @ IPR

Přítomni:

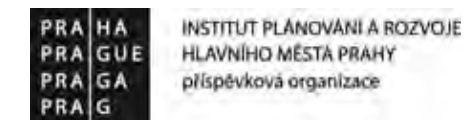
HZS - npor. Ing. Jan Hanuš (velitel stanice HS-1) + 2
IPR Praha – Jan Kadlas

- 1) Musí být zajištěna průjezdná šířka 3,5 m (všude)
- 2) Pod Pekárny : stromy nesmí vyrůst nad římsy objektů (pak musí být v koruně proveden tvarovací řez) . Manipulační plocha požárního žebříku se stabilizačníma nohama má šířku 4,5 (stávající technika) a 5,2 (nové požizovaná technika). Žebřík má boční vyložení max 15 metrů (počítáno od osy auta).
HZS pošle diagram bočního vyložení obou typů žebříků. KVP následně prověří navržené řešení, zda umožňuje provedení zásahu (překážkou je trolejové vedení tramvajové trati a stromy). Do dalších stupňů projektové dokumentace musí být specifikovány podmínky a vlastnosti detailního řešení tak, aby řešení umožňovalo a nebránilo zásahu HZS.
- 3) HZS při vědomí uvažované investice do obnovy vodovodního řadu požaduje na vyznačená místa umístit nadzemní hydranty pro usnadnění zásahu (viz příloha)

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



POLICIE ČR



Zápis z jednání

084 Náměstí OSN

18.8.2016 Konzultace s Policií ČR @ PČR Kongresová 2

Přítomni:

Policie ČR - kpt. Ing. Jiří Kott (oddělení dopravního inženýrství)
IPR Praha – Jan Kadlas

- 1) PČR na obecné úrovni s koncepcí souhlasí
- 2) IPR Praha pošle situaci, typické řezy s okótovanými šířkami jízdních pruhů a chodníků a stručnou textovou zprávu do datové schránky PČR: rkial5y
Odpověď Policie ČR bude mít povahu předběžného vyjádření
- 3) Poznámka k SSZ Sokolovská-Kolbenova X Jandova-Freyova : Do dalších stupňů dokumentace specifikovat podmínku, aby kaskáda semaforů (stávající + nové u nového přechodu v ose ul. Prouzova-vstup do OC Fénix a u přesunutého přechodu u křižovatky u výjezdu z garáží OC Fénix) byla seřízena v obou směrech jako kaskáda (zelená vlna) – aby při jízdě Freyovou jižním směrem nevznikala u přechodů vzdutí zabraňující odjíždění vozidel z křižovatky a tím i autobusů MHD ze zastávkových zálivů. Jinak PČR s principem souhlasí.

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

630 PŘIPOMÍNKY VEŘEJNOSTI

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

- 1. Odbočovací pruhy a případná blokáce ze strany autobusů - nevím, zda to má optimálnější řešení. Aktuální rozdělení pruhů je zde pár let a mám dojem, že plynulost zlepšily. Bohužel jen ty autobusy to mají těžké, když jedou nahoru a musí se do svého pruhu dostat. Takže možná ve špičce na čas silnici zablokují. V ostatní čas to, myslím, funguje lépe než předtím.**

Autor komentáře: Margareta Zábranská

Odpověď: Děkujeme za komentář. Koncepční studie v tomto ohledu stávající konfiguraci křižovatky příliš nemění, měla by i po změnách fungovat obdobně, jako dnes.

- 2. Neúnosně hustou autodopravu nutno řešit paralelními objezdy.**

Autor komentáře: Oto Brothánek

Odpověď: děkujeme za komentář. Je mimo možnosti této konceptní studie řešit téma v tak širokých souvislostech.

PARKOVÁNÍ

- 3. V ulici Pod Pekárnami přijdou rezidenti o 77 míst z původních cca 110 míst (pruh levý, pravý a prostředek). Parkování pro rezidenty je problematické již dnes. Jako rezident chci mít alespoň takovou šanci parkovacího místa jako v jiných částech Prahy, kde jsou již vyznačeny modré zóny.**

Autor komentáře:

Odpověď: Parkování je pochopitelně citlivé téma. V současnosti se připravuje zavedení zón placeného stání i na Praze 9, z pohledu rezidentů by tedy mělo dojít k určitému zlepšení situace.

Koncept možných řešení deficitů parkovacích stání byl doplněn do kapitoly 240 Motorová doprava. Je to však řešení vyžadující navazující investici města.

- 4. Parkovací dům poblíž je sice hezká myšlenka, ale s malými dětmi velmi nepraktická - už jen odvedení dětí z auta o přenášení věcí nemluvě..**

Autor komentáře:

Odpověď: Děkujeme za komentář. Rezidenční parkování je v rámci prostorových možností řešených ulic zajištěno do maximální možné míry, která však umožňuje škálu dalšího využití veřejných prostranství, které dříve nebylo možné, a které je důvodem tato veřejná prostranství vůbec rekonstruovat.

- 5. Jak to bude s parkováním pro rezidenty, návštěvníky a majitele obchodů?**

Autor komentáře:

Odpověď: Děkujeme za komentář. Přesné parametry parkování pro jednotlivé skupiny vycházejí z návrhu zón placeného stání a je za ně plně zodpovědná městská část Praha 9. Předkládaný návrh zohledňuje především rezidenty, pro které by měla být parkovací bilance vyrovnaná nebo v mírném plusu. Nezapomíná se ani na majitele obchodů. Nové uspořádání by mělo poskytnout i dostatek zásobovacích stání v návaznosti na obchodní parter. Nově jsou doplněna krátkodobá klientská a zásobovací stání v ulici Sokolovská. V ulici Pod Pekárnami je navrženo 6 nových zásobovacích stání (s časovým omezením) v rámci chodníku (zkosená obruba).

- 6. N mého pohledu by bylo mnohem lepší, pokud by se ulice Pod pekárnami zrekonstruovala pro parkování..**

Autor komentáře: Elmíra Švábová

Odpověď: Děkujeme za komentář. Ulice Pod Pekárnami je v současnosti plně využita na parkování, dokonce za hranici legálnosti. Na základě našich zjištění existuje z více stran poptávka po změně tohoto stavu a využití veřejného prostranství i pro jiné účely, než odstavování soukromých vozidel. Koncepční studie je reakcí na tuto poptávku.

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

- 7. Návrh nezasahuje výrazněji do dopravního řešení křižovatky a navazujících hlavních ulic. Je zde ponechávána výrazná významná role IAD a není počítáno s dopravou bezmotorovou. Bezpečná řešení cyklo dopravy jsou právě na takovýchto komunikacích potřebná.**

Autor komentáře: Ladislav Kerleha

Odpověď: Návrh nebyl v době zveřejnění dopracován v podrobnosti, která by řešila integrační opatření pro cyklisty v rámci vodorovného značení. Integrační opatření pro cyklisty již ale byla do návrhu zapracována. Počítá se s tzv. (ochrannými) jízdními pruhy pro cyklisty v ulici Sokolovská a Kolbenova v celém rozsahu řešeného území a dalšími integračními prvky v navazujících komunikacích Freyova a Jandova. Návrh především počítá s výraznějším rozvojem cyklistické infrastruktury ve Vysočanech. Jde zejména o chráněnou cyklotrasu na tělese bývalé vlečky severně od ČKD, mostní spojení pro bezbariérový pohyb přes železnici v ose ulic Pod Pekárnami a Ke Klíčovu, propojení nádraží Vysočany s cyklotrasou A26 vedoucí kolem Rokytky.

- 8. Za MČ Praha 14, 19 prosím o přidání plánované severovýchodní cyklo magistrály do konceptní studie: Cyklostezka přimknutá z jihu k trati Vysočany-Lysá: ul. Podnádražní - přemostění přes Jandovu - pokračování podél/namísto vlečky ČKD - na východě stezka dle DÚR AFI City Kolbenova pokračuje podél trati, a po tělese bývalé vlečky podchází Kolbenovu, dále vede podél rozestavěného obytného souboru Suomi Hloubětín a napojuje se na**

existující cyklostezku Rokytka. (V souladu se studií proveditelnosti Severovýchodní cyklo magistrály)

Do studie také prosím doplňte také krátkou odbočku z této cyklostezky do ul. Pod Pekárnami.- lávka/podjezd pro pěší/cyklisty pod tratí 231 mezi ul. Ke Klíčovu a Pod Pekárnami by usnadnila chůzi/jízdu na kole: Ze Satalic a Kbel na Náměstí OSN.

Autor komentáře: Václav Kříž

Odpověď: Podnět byl zapracován v rozsahu řešeného území a podrobněji je téma zpracováno v kapitole 230 cyklistická doprava

MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA

- 9. Vadí neestetické střechy a sedačky v místech, kdy se čeká na autobus. Bylo by dobré, kdyby byly zaměněny.**

Autor komentáře: Vincent Klusák

Odpověď: Děkujeme za komentář. Do návrhu byl zapracován podnět na výhledové nahrazení přístřešků autobusové zastávky Vysočanská. Přístřešek na zastávce ve směru sever by mohl být nahrazen kultivovaným pavilonem či budovou s obchody a službami v přízemí. Přístřešek na zastávce ve směru jih by mohl být zrušen nebo nahrazen kultivovanější subtilní konstrukcí..

- 10. Zastávka Nádraží Vysočany do centra „vídeňského typu“ by se taky hodila..**

Autor komentáře: Jiří Kasl

Odpověď: Děkujeme za komentář. Stávající ostrovní zastávka je vhodným řešením na daném místě. Řešení pomocí vídeňské zastávky by znamenalo redukci parkovacích míst a současně by znamenalo nesouhlas SONS (spojené organizace nevidomých a slabozrakých)

PĚŠÍ POHYB

- 11. Jak by bylo řešené bezpečnější přecházení na křižovatce vzhledem k velkému provozu? Aktuální křižovatka je při přechodu od stanice Vysočanská směrem ke smyčce skutečně nebezpečná i pro dospělé, natož pro děti. Auta běžně vjíždějí na zelenou chodců, protože je nastavení semaforu mate, ale i prostorové řešení není nijak přehledné.**

Autor komentáře: Markéta Zábranská

Odpověď: Děkujeme za komentář. Významným snížením plošné výměry křižovatky a vložením obou ostrůvků by mělo být přecházení v tomto směru mnohem bezpečnější a přehlednější, než dnes

- 12. Bylo by možné vytvořit podchod z metra do ulice Pod pekárny, a zlepšit tak bezpečnost chodců přecházejících do metra a do obchodů a restaurací? Zlepšilo by to podmínky pro obchody a umožnilo, aby byl nový veřejný prostor [v ulici Pod Pekárny] přístupnější.**

Autor komentáře: Simon Burgess

Odpověď: Děkujeme za komentář. Navrhované úpravy výrazně přispějí ke zvýšení bezpečnosti křižovatky jak pro chodce, tak pro motoristy. Dojde ke snížení počtu ramen, což umožní zjednodušení signalizace, např. prodloužení intervalů pro chodce aj. Současně dojde ke zkrácení severního a východního přechodu. Tyto úpravy vytvoří v porovnání s vybudováním technicky i finančně náročného podchodu bezpečnější, pohodlnější a lépe udržovatelné prostředí. Podchody, jsou-li doprovázeny povrchovým pěším propojením, nebývají příliš používané a časem se z nich stává naopak nebezpečné místo. Budování podchodů navíc neumožňují Pražské stavební předpisy.

- 13. V návrhu chybí v rámci rekonstrukcí a úprav podchody od metra. Je nutno počítat s podchody od metra přinejmenším k zastávkám tramvaje. A do ulice Paříkovy, i kdyby nebyly současně**

realizovány. A do ulice Paříkovy, i kdyby nebyly současně realizovány.

Autor komentáře: Oto Brothánek

Odpověď: Děkujeme za komentář. NNavrhované řešení je výhodnější i z dalších pragmatických důvodů. Četnější, bezpečnější a kratší vazby umožní pohodlnější, rychlejší pohyb i osobám s pohybovým omezením, vybudované podchody by byly náročné na provoz a údržbu, v podchodech je obecně evidováno více trestných činů, a je rovněž sledováno, že v případě povrchové alternativy lidé podchod nepoužívají. Podchod do Paříkovy by byl technicky velmi obtížně a nákladně realizovatelný kvůli vedení inženýrských sítí ulic Sokolovská. Budování podchodů navíc neumožňují Pražské stavební předpisy.

- 14. Dovoluj si se na Vás obrátit ve věci vybudování zpomalovacího prahu na ulici Sokolovská - na přechodu pro chodce mezi ulicemi Bratří Dohalských a radnicí Prahy 9. V ulici Sokolovská již pár prahů existuje, avšak v příliš velké vzdálenosti od inkriminovaného přechodu. Přechod je velmi využíván, vede k tramvajovému ostrůvku (ulice Dohalských je také rušná a řada lidí ji využívá i k cestě na nádraží) a byli jsme již svědky řady nebezpečných situací i drobných nehod, zejména s dětmi. V případě, že by z technických důvodů nebylo možné udělat zpomalovací prah po celé šířce ulice, bylo by dobré, aby byl alespoň ve směru do centra mezi ulicemi a tramvajovým ostrůvkem. Dále se domníváme, že by bylo nanejvýš vhodné, aby přechod pro chodce dostal silné bílé noční osvětlení, jako mají některé jiné přechody v oblasti.**

Autor komentáře: Společenství Bratří Dohalských

Odpověď: Děkujeme za komentář. V návrhu jsou uvažovány tyto úpravy ke zvýšení bezpečnosti chodců: Silné bílé osvětlení a posun přechodu do přímé linie s chodníkem v ul. Bří. Dohalských. Zpomalovací prah navržen není, protože je zdrojem hluku. Zvýšení celého přechodu je problematické kvůli odvodnění a z hlediska

pohybu hůře pohyblivých osob (vzhledem k nutnosti náběhů ramp by zvýšení vytvářelo zborcenou plochu přes přeschod Bří. Dohalských, což z pohledu bezbariérové vyhlásky není žádoucí.

VYMEZENÍ NÁMĚSTÍ

- 15. Stromy jižně od křižovatky nepodporují příliš dle mého názoru figuru nedostavěného náměstí. Líbilo by se mi, kdyby se už nyní za pomoci nové výsadby a časem několika novostaveb náměstí více „vylouplo“ jako prostor s vlastním charakterem.**

Autor komentáře: Ing. arch. Petr Sládek

Odpověď: Děkujeme za komentář. Prostor jižně od křižovatky není součástí řešeného území a nevztahuje se na něj žádná z připravovaných investic. Navržené stromořadí nezakládá žádný závazný stav a řešení tohoto prostoru je ponecháno plně v rukou městské části, která v minulosti i současnosti nechává zpracovat různé studie podoby ploch současného parku.

SMYČKA

- 16. Sjaký dopravní význam návrh nového kolejového řešení?**

Autor komentáře:

Odpověď: Děkujeme za komentář. Nové kolejové řešení především umožní zjednodušení křižovatky Sokolovská, Kolbenova, Freyova, Jandova, což přispěje k vyšší bezpečnosti pro chodce, cyklisty i motoristy. Současně umožní v optimálních parametrech přemístit zastávku Špitálská do prostoru před křižovatkou a tím zlepšit přestupní vazbu metro – tramvaj. V rámci vybudování nové smyčky dojde ke kompletní rekonstrukci ulice Pod Pekárny včetně dnes uzavřené části bývalé ulice Ke Kolbence a bude nově průjezdná skrz a přestane být slepou. Benefity nového kolejového řešení se ovšem netýkají pouze oblasti dopravy. Jedním

z důležitých benefitů je především vytvoření plnohodnotného čitelného městského prostředí s centrálním prostorem, místem pro expanzi restauračních předzahrádek či farmářských trhů.

- 17. Smyčka, která je plánovaná, nikomu nepomůže ani nezlepší úroveň dopravy v této lokalitě. Tramvajová linka č.16 kopíruje celou trasu Kolbenovy ulice v návaznosti na 3 vstupy do metra. Domnívám se, že je toto pro dopravní obslužnost dostačující. Stávající smyčka, kterou před několika lety využívala tram. č.8 byla využita pouze pro nástup, kde jsem maximálně viděl fyzicky nastoupit ve špičce 5 osob. A také mám pocit, že stávající smyčka je a bude pro tramvaje dostačující.**

Autor komentáře: Petr Bartoš

Odpověď: Děkujeme za komentář. Stávající poloha smyčky není vhodná z několika důvodů: 1) I stojící tramvaj je zdroj určitého hluku (ventilace, chlazení) a jeho umístění přímo pod obytnými objekty by bylo nepříjemné. V navrhovaném řešení bude manipulační zastávka umístěna mimo obytné budovy v prostoru bývalé ul. Ke Kolbence 2) Stávající smyčka umožní stání pouze jedné soupravy, aniž by nebyla omezena automobilová doprava v ulici Pod Pekárny 3) Stávající smyčka neumožní jednotné místo nástupu a výstupu přesunuté zastávky Špitálská 4) Stávající smyčka neumožní přemístění zastávky Špitálská v odpovídajících parametrech do prostoru před křižovatkou 5) Stávající smyčka není bezpečná z hlediska dopravního provozu (dlouhé přechody, pětiramenná křižovatka, nepřehlednost) V rámci vybudování nové smyčky dojde ke kompletní rekonstrukci ulice Pod Pekárny včetně dnes uzavřené části.

- 18. Není lepším řešením využít náměstí OSN a stávající točnu a inteligentně zakomponovat točnu tramvaje na současném půdorysu a rozšířit park o jednu jednosměrku mezi Kolbenovou a Jandovou ulicemi?**

Autor komentáře: Markéta Smolařová

Odpověď: Děkujeme za komentář. Myslíme si, že faktické vybudování plochy náměstí místo smyčky bude významným přínosem pro centrum městské části. přeložení smyčky má řadu dopravních výhod, v neposlední řadě i zjednodušení křižovatky.

19. *Není možné, aby se „zkrášlující“ úprava a úprava provozu MHD týkala pouze bezprostřední blízkosti náměstí OSN a točna tramvaje kopírovala točnu současnou? I za cenu zrušení 22 parkovacích míst na náměstí OSN.*

Autor komentáře: Markéta Smolařová

Odpověď: Děkujeme za komentář. Znovu otevření bývalé ulice Ke Kolbence a propojení ulice Pod Pekárnami, že přestane být slepou bude významným plusem pro budoucí vztahy v území, které se s urbanizací bývalého areálu ČKD začnou proměňovat.

20. *Přítomnost tratě v ulici Pod Pekárnami - Ulice bude pohlcena přítomností tramvaje - Pro děti nebude bezpečné mít v ulici koleje – pokud budou tramvaje v ulici jezdit často - Chodec se zde nebude cítit příjemně (obava, že vznikne smyčka podobná smyčce na Palmovce)*

Autor komentáře: Markéta Smolařová

Odpověď: Děkujeme za komentář. Ve srovnání se současným stavem, který zcela jistě není ani příjemný ani bezpečný (natož pro děti) bude nová podoba ulice právě díky tramvajové trati podstatně přehlednější. Tramvajové vozy budou smyčkou projíždět maximálně 7,5x za hodinu (špička), a to ještě poměrně nízkou rychlostí. Komunikace tak bude díky lepšímu uspořádání mnohem bezpečnější než dnes. Současně je zapotřebí zdůraznit, že tramvajová kolej je v ulici Pod Pekárnami stále, nebyla zrušena.

21. *Nebylo by lépe pro tramvajovou smyčku využít stávající prostor ve vyústění ulice Pod pekárnami do Náměstí OSN a ulici nechat jako*

klidovou zónu se zelení atd? (když smyčka není v ulici nezbytná a tramvaj by mohla prostor místo vyparkovaných aut pohltit.)

Autor komentáře: Karel Balcar

Odpověď: Děkujeme za komentář. Nová smyčka naopak aktivuje pobytový a klidový potenciál ulice: tramvaje zde budou projíždět nízkou rychlostí. Komunikace bude díky lepšímu uspořádání mnohem bezpečnější než dnes. Plocha stávající smyčky je jediná, kterou lze v současnosti využít pro vytvoření skutečného centrálního náměstí Vysočan. Jakkoliv to je plocha rozměrově střední, umožní konání různých společenských akcí typu trhů, nebo třeba sledování přenosů na velkoplošné obrazovce.

22. *Na původním místě smyčky se má nacházet příjemný parčík - jako myšlenka se mi to líbí, ale nemám pocit, že by přínos dorovnával komplikace vzniklé v naší ulici. A vedením smyčky přes aktuální parkoviště poblíž firmy Emil Frey přijdeme o poslední volné místo, kam se s dětmi dá zajít alespoň o víkend vyzkoušet brusle a tak. V této části totiž nemáme žádný svůj „plácek“, kde by se dalo pobýt a nemuselo se jít přes velké silnice. Vytvoření takového prostoru by mi připadalo lákavější.*

Autor komentáře: Markéta Zábranská

Odpověď: Děkujeme za komentář. Plácek, parčík, pobytové místo vznikne přímo v dosahu ulice Pod Pekárnami mimo hlavní průjezdné koridory. Tento prostor by mohl nově nabídnout např. vodní prvek, mlžidlo, místa k sezení pod vzrostlými stromy či prostor pro pořádání farmářských trhů nebo např. zmíněného kluziště.

23. *Přibude hluk projíždějící tramvaje.*

Autor komentáře:

Odpověď: Děkujeme za komentář. Je to pravda, nicméně celkové má navržené řešení s hlediska hluku i řadu výhod proti stávajícímu stavu:

ventilátory chlazení z odstavených tramvají budou nebudou oproti dnešku zatěžovat obytné budovy, sníží se hluková zátěž způsobená individuální automobilovou dopravou a konečně rekonstruované těleso bude mít mnohem lepší parametry z hlediska hluku způsobeného odvalováním kol, než stávající koleje (které navíc v ulici Pod Pekárnami jsou a smějí se používat.

24. *Chybí vjezd do smyčky od Kolbenovy ul. a předjízdná kolej. Určitě lze hned za odbočením z Kolbenovy..*

Autor komentáře: Jiří Kasl

Odpověď: Děkujeme za komentář. Problémem je především výškové upořádání terénu v daném místě. Nehledě na to že by DP daný směr využil pouze ve zcela výjimečných případech a lze jej realizovat pomocí couvání. Pro provoz jedné linky není předjízdná kolej nutná, navíc ji lze částečně nahradit jízdou tzv. malým kolem, tedy vlak, který je nutno předjet provede jízdu smyčkou, využije vratný oblouk ke Kolbenově ulici a vrátí se do smyčky. V praxi tento pohyb ale nebude zapotřebí.

VYUŽITÍ VEŘEJNÉHO PROSTORU

25. *V návrhu není herní prvek, resp. prostoru pro děti. Něco přírodnějšího (klády apod.), kde by byl prostor pro vyřádění se, protažení se apod. Byla by poptávka např. v ZŠ Špitálská - tato škola má jedno „školní“ hřiště pro všechny své družinové děti – podnět udělat park v prostoru parku náměstí OSN.*

Autor komentáře: Markéta Zábranská

Odpověď: Děkujeme za komentář. Detailnější doplnění a další specifikace herních a dalších prvků mobiliáře bude obecně předmětem podrobnější dokumentace. Návrh řešení parku však není předmětem této studie.

26. *V návrhu není místo pro trh. Pod křižovatkou, v místě kde je ve studii navržena alej ústící do křižovatky mohla být zpevněná plocha*

a naznačená skupina stánků. Stánky jsou v současné době u vstupů Metra, kde překáží.

Autor komentáře: Ing. arch. Petr Sládek

Odpověď: Děkujeme za komentář. Nově navržený prostor na místě stávající tramvajové smyčky by mohl nově nabídnout např. vodní prvek, mlžidlo, místa k sezení pod stromy či právě prostor pro umístění prodejních stánků při pořádání trhů. Ve studii jsou také navrženy podzemní výklopné přípojné body s připojením na elektřinu a vodu právě pro zajištění zázemí stánků.

27. *Zajišťuje návrh nějakým způsobem čistější prostředí ve veřejném prostoru?*

Autor komentáře: Ing. arch. Petr Sládek

Odpověď: Děkujeme za komentář. Samotným řešením uspořádání a podoby ploch by mělo dojít ke zjednodušení údržby veřejného prostoru a péče o zeleň. Samotná následná správa a údržba bude řešena standardně v režii technické správy komunikací a správcovských společností městské části.

MOBILIÁŘ

28. *Na chodníku před obchodním centrem a na rohu ulice Sokolovská a Freyova se v současnosti nachází 3 velké stromy. Navrhuji doplnit návrh o lavičky či jiné zařízení pro kolemjdoucí pod těmito stromy. Byla by škoda nevyužít tyto stromy k relaxaci a příjemnému trávení času. Mohlo by to být něco podobného, jako bývá na malých vesnicích na návsi.*

Autor komentáře: David Suchánek

Odpověď: Děkujeme za podnět. Detailní podoba mobiliáře bude řešena v podrobnější dokumentaci

29. *Prostor před prodejnou potravin vedle vestibulu metra. Myslím si, že tento prostor mohl být projektován na větší využití pro lidi. Nebylo by špatné tu umístit lavičky či lavice z kamenných bloků, jaké jsou například na Karlově náměstí*

u nových tramvajových zastávek. Návrh počítá pouze s malým schodištěm.

Autor komentáře: David Suchánek

Odpověď: Děkujeme za podnět. Samo schodiště umožní příjemné posezení, nicméně se zpracovatel bude zabývat doplněním dalšího mobiliáře u vstupu do metra. Podnět bude zapracován. Detailní podoba mobiliáře bude řešena v podrobnější dokumentaci.

30. **Dělicí pás mezi vozovkami komunikace. V současnosti je zde umístěn nevzhledný plot místo na něm visí reklamní plachty. Uvítal bych nějaké jiné estetické řešení tohoto místa. Z pohledu z autobusových zastávek je v současnosti toto místo velmi ošklivé. Hodilo by se sem nějaké designové zábradlí.**



Autor komentáře: David Suchánek

Odpověď: Děkujeme za podnět. S úpravou ostrůvku studie počítá.

31. **V současnosti jsou zde zábradlí mezi chodníkem a vozovkou. Nebylo by špatné, aby bylo součástí návrhu designové řešení zábradlí pro lepší estetiku místa.**

Autor komentáře: David Suchánek

Odpověď: Děkujeme za podnět. Cílem studie je podobné bariéry spíš odstraňovat a

neobnovovat. Ve vynucených případech, kdy není možné zábradlí odstranit, bude navrženo nové a vzhlednější. Detailní podoba bude řešena v podrobnější dokumentaci a bude vycházet z principů příslušné kapitoly Manuálu tvorby veřejných prostranství.

32. **Moc bych uvítala opravdu viditelné hodiny na křižovatce Vysočanská(viz. náskres), kdysi tam byly takové, jaké jsou u polikliniky Clinicum. Ty, které jsou mezi zastávkami směr Českomoravská a Harfa u Fénixu nejsou dost dobře viditelné z více úhlů (částečně i čitelné, i když jsou hezké), tj. vzdálenější zastávka busů 158, 195 ... směr Prosek a když stojíte na zastávce u Trafiky směr Harfa (přímo od čela zastávky viditelné jsou, ale stojíte-li dál, tak už ne). Hodiny na Radnici jsou viditelné, pouze když jdete směrem od křižovatky dolů ten kousek, než dojdete k Radnici a tak vteřinu, když bus projíždí křižovatkou.**

Autor komentáře: Eva Miklínová

Odpověď: Děkujeme za podnět. Do výkresové části byla přidána poznámka. Podnět bude zapracován. Detailní podoba mobiliáře bude řešena v podrobnější dokumentaci.

VEGETACE

33. **V návrhu je umístění nového schodiště před vestibulem metra v místě stávající zeleně. Myslím si, že by nebylo špatné stávající upravenou zeleň zachovat. Tvoří pěkný kus zeleně v upravené podobě a nehyzdí, ale vylepšuje prostor.**

Autor komentáře: David Suchánek

Odpověď: Děkujeme za podnět. Předprostor vstupu do metra nabídne příjemné prostředí, se stromy mobiliářem a pobytoвыми schody. Doplnění zeleně v určité podobě, která bude lépe odpovídat provoznímu uspořádání a nebude zanášena odpadky jako dnes, bude předmětem řešení v navazující podrobnější dokumentaci.

34. **Nesouhlasím s přeměnou Paříkovy ulice v betonovou plochu. Chceme zde dostatečné zelené plochy (je nedostatečné nahradit stávající travnaté pásy pár stromky obklopenými betonem). Beton v létě sálá vedro a umocňuje hluk. Nechceme pod okny betonové zahrádky restaurací s cigaretovým smradem a hlukem do noci (charakter zdejších nebytových prostor je spíše na malé kanceláře než kavárny a restaurace!). Proč o Paříkově ulici uvažujete pouze jako o širokém betonovém bulváru, který musíme co nejvíce „zpodobnit“ (=vybetonovat) pro davy lidí z nádraží? Co lidé, kteří zde žijí? Navrhuji rozsah plochy zeleně zachovat, podoba zeleně se může zrevitalizovat (inspirací mohou být např. pěkné a snadno udržovatelné zelené plochy před bytovým domem Rubeška), pár stromků v betonu bohužel nestačí. Tato oblast by měla být i příjemným místem k žití, nikoliv pouze sterilním betonovým průtokem pro davy cizích lidí.**

Autor komentáře: Jitka Grasserová

Odpověď: Děkujeme za podnět. K úpravám zelených ploch dojde pouze ve spodní části ul. Paříkova, kde skutečně nejde o pobytové trávníky, jako v uváděném případě domu Rubeška. Vzhledem k podstatně vyššímu počtu každodenně procházejících (než případě domu Rubeška) naopak považujeme za plus snazší udržovatelnost zpevněných ploch. Plocha před obchody bude na rozdíl od současného stavu zastíněná stromy a nebude se proto rozpalovat. Obchody v parteru budou navíc mnohem komfortněji přístupné pro kolemjdoucí. V ostatních úsecích Paříkovy zůstanou zelené plochy ve stejném rozsahu, jako dnes.

640 PŘIPOMÍNKY VYBRANÝCH ORGÁNŮ A ORGANIZACÍ VEŘEJNÉ SPRÁVY A SPRÁVCŮ SÍTÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

NÁSLEDUJÍCÍ ORGANIZACE BYLY OBESLÁNY ŽÁDOSTÍ O PŘIPOMÍNKY K PŘILOŽENÉ STUDII (V PLNÉM ROZSAHU NÁVRHOVÉ I PODKLADOVÉ ČÁSTI). VÝČET ZAHRNUJE VŠECHNY DORUČENÉ PŘIPOMÍNKY.

PŘIPOMÍNKY ODBORU ROZVOJE A FINANCOVÁNÍ DOPRAVY MHMP

- 1. Str. 26 – doprava - Studie uvádí, že se jedná o jednu z lokalit s nejlepší obsluhností městské a příměstské hromadné dopravy a současně zatíženou nezaplatněným parkováním návštěvníků hl. m. Prahy. Buhužel již neuvádí, že je zde nyní integrováno pouze minimum cyklistické dopravní infrastruktury, která by umožnila v této oblasti plně rozvinout bezmotorovou intermodalitu**
- 2. Výkres OSN 303 sit. doprava: V ulici Jandova chybí souvislé integrační opatření cyklistů v hlavním dopravním prostoru ve směru k náměstí. Ve směru od náměstí integrace cyklo dopravy však navržena je. Do doby realizace 4. etapy (Lávka přes železnici) se však bude jednat o nejkratší a nejfrekventovanější spojnici cyklotras A262 a A267. Je vhodné doplnit návrh integračních opatření pro cyklisty hlavním dopravním prostoru.**

Odpověď: Zapracováno do textové části

Odpověď: Nezpracováno. Integrační opatření pro cyklisty v HDP i ve směru dolů je možné v uličním profilu řešit pouze za cenu odebrání jednoho jízdního pruhu, resp jeho vyhrazení pro cyklisty. Po zvážení možností je cyklistický pohyb veden v pravém pruhu a je zajištěno nepřímé levé odbočení prostřednictvím výjezdu do přidruženého DP a dále signalizovaným cyklopřejezdem ve směru do ul. Pod Pekárkami. Za určitých okolností lze legalizovat i jízdu po (úzkém) chodníku.

- 3. Pokud je přechod pro chodce veden přes tramvajovou trať (a navíc bez SSZ), je třeba zajistit vyčkávací prostor pro chodce mezi tramvajovou tratí a jízdním pruhem na obou stranách.**

Odpověď: Nezpracováno z důvodů stísněných prostorových podmínek. Návrh se však snaží zajistit vyčkávací ostrůvek vždy aspoň na jedné straně tramvajového pásu. Předpisy to umožňují v případě, je-li tramvajový pás zvýšený (viz ČSN 73 6110/Z1 – čl. 10.1.3.3.9) – a ten lze považovat za zvýšený, je-li od vozovky oddělen tvarovkou vyšší než 0,07 m (ČSN 73 6110 - čl. 6.1 tabulka 3 – index g).

- 4. Nevysazovat (velké) stromy před přechody (i když jsou v rámci SSZ), jako např. u zast. Vysočanská do centra**

Odpověď: Zapracováno. Návrh byl prověřen na základě rozhledových poměrů a stromy byly buď z návrhu odstraněny, nebo posunuty tam, kde nepřekážejí výhledu.

- 5. Plochy dopravních stínů (především před přechody pro chodce, sloužící jako vymezení zákazu stání) nahradit stavebním řešením (tj. fyzickým zamezením)**

Odpověď: Bude řešeno v dalším stupni (přidáno k požadavkům na navazující PD) Jde o dočasné řešení ve střednědobém horizontu v ulici Kolbenova, do doby, než urbanizace průmyslových areálů zvýší požadavky na kapacitu Kolbenovy. Pak je počítáno s vymístěním parkovacího pásu a transformací uličního profilu zpět na 2+2 se tramvajovým pásem uprostřed. V dalším stupni budou prověřeny možnosti dočasného stavebního řešení tak, aby konverze na 2+2 mohla proběhnout bez významných investic (odvodnění) a časových nároků.

- 6. Přechod pro chodce vlevo hned za křižovatkou**

Sokolovská – Na Břehu není řešen vhodně. Na jedné straně bude přibližně 1,5 jízdního pruhu + jízdní pruh pro cyklisty, což může svádět k předjíždění vozidel v místě přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty. Doporučujeme v místech přechodu pro chodce stáhnout na 1 jízdní pruh, vytvořit vyčkávací prostor pro chodce mezi jízdním pruhem a tramvajovou tratí, přimknout přejezd pro cyklisty k přechodu pro chodce a před křižovatkou rozšířit na 2 řadící pruhy.

Odpověď: Zapracováno

- 7. Přechod pro chodce přes ul. Jandova doporučujeme umístit do kolmé police**

Odpověď: Zapracováno

- 8. Vjezd do ul. Paříkova doporučujeme řešit stavebním zpomalovacím prahem**

Odpověď: Nezpracováno zejména s uvážením uspořádání uličního profilu Sokolovské před odbočením do Paříkovy, které už v navrženém stavu příliš nedovoluje pohyb odbočujícího vozidla příliš velkou rychlostí. Zpomalovací práh by tak pravděpodobně k dalšímu zpomalení přispěl už jen málo.

PŘIPOMÍNKY SONS (SJEDNOCENÉ ORGANIZACE EVIDOMÝCH A SLABOZRÁKÝCH)

- 9. Podmínky pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace - musí být samostatnou kapitolou nebo odstavcem textové části**

Odpověď: Zapracováno - kapitola doplněna.

- 10. Z koncepčního řešení musí být zřejmé hlavní bezbariérové trasy včetně principů úprav, pro pohyb zrakově postižených - musí být upřednostňovány přirozené vodící linie (viz Vyhláška 369/2001Sb.)**

Odpověď: Zapracováno - V doplněné kapitole.

- 11. Způsob projednávání připomínek ke koncepčním i dalším musí být vždy standardní, tzn. projednávání a vypořádání jednotlivých bodů a stanovení standardního postupu při řešení rozporů**

Odpověď: Detailní řešení včetně konkrétního materiálového bude předmětem dalších fází a projednávání. Případné rozpory budou řešeny v dalších stupních. Jediný koncepční rozpor je v konkrétním řešení tramvajové zastávky „Nádraží Vysočany“ - tzv. Vídeňská zastávka - s pojižděným mysem), se kterým SONS principiálně nesouhlasí z důvodu nedostatečné bezpečnosti. Podrobnější popis zabezpečení pohybu slabozrakých osob na této zastávce bude předmětem dalších fází projektu.

- 12. Chybí řešení přirozených vodících linií v hlavních pěších trasách**

Odpověď: Zapracováno - doplněno do textové části i grafické části

- 13. Studie neřeší bezpečnostně nevyhovující zastávku s pojižděným mysem u výstupu z metra do ulice Sokolovské**

Odpověď: Podrobnější popis zabezpečení pohybu slabozrakých osob na této zastávce bude předmětem dalších fází projektu v rámci konkrétního materiálového řešení. Zastávka s pojižděným mysem je v daném místě pravděpodobně jediné dostupné řešení bezbariérového nástupu do MHD se zachováním dopravní preference MHD před jinými typy dopravy.

PŘIPOMÍNKY DOPRAVNÍHO PODNIKU HL. MĚSTA PRAHY, A.S.

14. Některé hmatové úpravy jsou navrženy chybně, např. přístup na zastávkové ostrůvky tramvajů
Odpověď: Zapracováno - opraveno.

15. Ze studie není zřejmé řešení bezbariérového přístupu pro zrakově postižené na rekonstruované žst. Praha – Vysočany

Odpověď: Zapracováno - doplněno v rámci nové kapitoly.

16. Chybí funkční přirozené vodící linie na přístupu od obchodního centra k přechodu v zaústění ulice Freyovy do náměstí

Odpověď: Zapracováno - doplněno v rámci popisu standardu v nové kapitole (vodící linii tvoří převážně obruba nebezpečné plochy, která je doplněna o signální pás v dlažbě).

17. Chybí přirozená vodící linie na přístupu k zastávkám tram od objektu p.č. 277/1

Odpověď: Protože jde o trasu přes plochu náměstí, je navedení slabozrakých řešeno umělou vodící linií.

18. V některých řezech chybí vyznačení vodící linie např. řez 9

Odpověď: Zapracováno, řezy byly aktualizovány.

19. Vzhledem k absenci samostatné kapitoly o pohybu osob se sníženou schopností pohybu a orientace nebylo možné spolehlivě posoudit, zda koncepční studie zajišťuje všechny podmínky pro bezpečný a samostatný pohyb zrakově postižených v souladu se stavebním zákonem, prováděcím předpisy, závaznými ustanoveními českých technických norem a dalšími předpisy

Odpověď: Zapracováno - kapitola doplněna se specifikací standardu řešení v souladu s příslušnými předpisy. Podrobnější zpracování je předmětem dalších fází projektu.

20. Vzhledem k charakteru komunikací a jejich zatížení musí mít JP pojížděné BUS šíři min. 3,25m. Ve směrových obloucích musí být rozšíření

Odpověď: Požadavek na šíři 3,25 m pro pruhy s provozem autobusů je dodržen s výjimkou ul. Jandova v jižním směru ke křižovatce náměstí OSN, kde je v současnosti šířka pruhů ca 2,9 m a v návrhu aspoň 3,0 m. Rozšíření na úkor zrušení pruhu je při současné dopravní zátěži problematické.

21. Veškeré průjezdy musí být doloženy vlečnými křivkami bus s prostorovou rezervou

Odpověď: Zapracováno. Průjezdy jsou prověřeny vlečnými křivkami autobusu SOR NB 18 (standardní kloubový bus DPP). Prověření bude zpodrobněno v dalších fázích projektu.

22. Nájezdový klín do zastávky BUS Vysočanská směr Nádraží Libeň je nevhodně zkracován

Odpověď: Řešení nájezdového klínu vychází ze stávajícího stavu a většina obrub zůstává ve stávající pozici. Případná úprava současného stavu (pokud nevyhovuje), může být předmětem detailního řešení v navazujících fázích projektu.

23. Chybí kótování šířky jízdních pruhů a zastávkového zálivu. V úseku od vjezdu do galerie „Fénix“ po zastávku Vysočanská nelze vytvářet JP pro cyklisty na úkor přilehlého JP, taktéž v ul. Freyově

Odpověď: Kóty doplněny (jde o stávající stav beze změny). Jízdní pruh pro cyklisty je vytvářen spíš na úkor rozměru středového dělicího ostrůvku. Šířky pruhů 3,5 m levý, 4,5m pravý (vč. JP pro cyklisty) a 3m záliv by měly zcela dostačovat.

24. Konstatování „Řešení zastávek autobusů není vyhovující z hlediska designu.“ je nedostatečné. Řešení zastávek BUS je nevyhovující i z hlediska

funkce a bezpečnosti provozu, včetně rozsahu zastřešení nástupišť. Je nutné řešit řazení BUS vyjíždějícího ze zastávky směr Prosek, v čele nástupiště, jedoucího v křižovatce přímo.

Odpověď: V koncepční rovině jiné než stávající řešení s přejížděním autobusů přes jeden pruh do přímého směru pravděpodobně nalézt nelze bez dramatického zásahu do celé křižovatky. V rámci navazujícího projektu lze prověřit mírný posun označků a nástupní hrany poněkud k jihu a získat tak o několik metrů místa více, najíždění do levého pruhu by tak mělo být komfortnější.

25. V tramvajovém obratišti není kótována délka manipulační zastávky – měla by mít délku 65m.

Odpověď: Zapracováno - kóty doplněny

26. Je nutno dořešit zastávky náhradní autobusové dopravy při přerušení tramvajového provozu.

Odpověď: Koncepční studie předpokládá v řešeném území provoz náhradní dopravy na tramvajovém pásu, tedy i se stejnými zastávkami. Najíždění a vyjíždění z tr. pásu u zastávky Vysočanská do/z Kolbenovy by probíhalo hned u ostrůvku v místě přejezdu z plochy náměstí (ul. Pod Pekárkami). Detailní dořešení však jistě bude předmětem řešení v dalších fázích

27. Povrch tramvajových zastávek musí odpovídat požadavkům ČSN 73 6425 – na zastávkách musí být kontrastní a signální pás (nelze uvádět, že povrch zastávky bude z jednobarevné štípané kamenné mozaiky).

Odpověď: Zapracováno - doplněno

28. Není zřejmé, zda silné šedé čáry kolem TT jsou „bumlíky“ – pokud ano, je řešení zcela dostačující. Je třeba to uvést do legendy.

Odpověď: Zapracováno - doplněn popis

29. Doporučujeme rozpracovat geometrii napojení smyčky tak, aby bylo dosaženo maxima

hlubokých srdcovek.

Odpověď: Podrobnější řešení bude předmětem navazujícího projektu.

30. Metro východní vestibul: zastřešení (ocelové přístřešky se světlíky z makrolonu) tvoří střechu obchodních vybaveností na obou stranách komunikace Freyova, osobo/nákladního výtahu i schodiště s pohyblivými schody. Objekty nejsou přímo se zastřešením spojeny, ale určitě nemají svoji samostatnou, pině funkční střechu. Zastřešení bylo již „hodnoceno“ při závěrečné kontrolní prohlídce obchodního centra Galerie Fenix stavebníkem OC i ÚMČ P9, neuspělo pohledově jeho ztvárnění (stříšky). Jeho odstranění by si tedy vyžádalo dodatečné úpravy objektů metra, možnou výměnu pohyblivých schodů a přineslo by i nespokojenost cestujících na zastávkách BUS.

Odpověď: Řešení zastřešení by mělo být předmětem etapy III navazujícího projektu. V koncepční rovině lze konstatovat, že zastřešení vstupu do metra je zde žádoucí a je věcí spíše detailního designu. Na východní straně Freyovy může být vstup snadno integrován i do nové budovy chránící park před vlivy z provozu.

31. Metro - západní vestibul: k případným úpravám schodiště či jiném ztvárnění prostoru bychom neměli námítky, upozorňujeme ale, že je uzavřené Memorandum o vzájemné spolupráci pro revitalizaci západního vestibulu (nástavbě) a jeho okolí.

Odpověď: Koncepční studie vychází ze stávající podoby vestibulu. Revitalizace a přestavba může být přínosem pro sousední veřejná prostranství a impulsem k redesignu. Konkrétní vztahy mezi budovou a veřejným prostranstvím budou definovány v projektu přestavby vestibulu.

32. Do parčíku byla instalována socha Emila Kolbena, která ve vizualizaci není zachycena a též byly provedeny sadové úpravy vč. tzv. jednotného drátěného programu (lavičky na sezení).

Odpověď: Koncepční studie navrhuje sousoší

Emila Kolbena po úpravách prostranství vrátit na místo do mírně posunutě polohy.

- 33. Upozorňujeme, že studie se dotýká majetku ve vlastnictví Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost, konkrétně u západního vestibulu stanice metra Vysočanská schodiště a rabat (květináče před vstupem), kdy bude nutné řešit kromě majetkoprávního vypořádání i autorská práva k uvedeným objektům.**

Odpověď: Zapracováno do kapitoly požadavků na další fáze přípravy projektu.

PŘIPOMÍNKY TECHNICKÉ SPRÁVY KOMUNIKACÍ HL. MĚSTA PRAHY, PŘÍSPĚVKOVÉ ORGANIZACE

- 34. Vzhledem k plánované zástavbě okolních brownfieldů, a s tím souvisejícímu nárůstu dopravy, doporučujeme komunikace dimenzovat na vyšší intenzity, než jsou dnes**

Odpověď: Koncepční studie zejména v Kolbenově počítá s rezervou do budoucna.

- 35. V koncepční studii postrádáme bilanci mezi současnými parkovacími místy a nově navrhovanými, tuto bilanci je vhodné provést zvlášť pro jednotlivé lokality a v případě snížení počtu míst v některé lokalitě uvést důvod snížení a řešení, kde budou jednotlivá auta parkovat.**

Odpověď: Zapracováno. Bilance doplněny do kapitoly 240 Motorová doprava.

- 36. Zvážit nutnost směrového oblouku tramvajové tratě ze smyčky směr Hloubětín, který dle našeho názoru nebude využíván, kvůli tomuto směrovému oblouku bude dražší a složitější údržba a bude způsobovat pomalejší průjezd křižovatkou.**

Odpověď: Řešení vychází z požadavků DPP, a.s.

- 37. Vedení vyhrazeného pruhu pro cyklisty křižovatkou ve směru od ramena Freyova je nevhodné a z pohledu cyklistů nebezpečné.**

Odpověď: Z důvodu bezpečnosti cyklistů je navržena změna světelných signálů z plných a doplňkové šipky vpravo na signály směrově oddělené, které lépe řídí pohyb rovně a doprava. Vliv na kapacitu křižovatky je zapotřebí v další fázi přípravy prověřit simulací, neměl by však být s ohledem na kontext významný.

- 38. Vést hlavním dopravním prostorem cyklisty po komunikacích Kolbenova, Freyova, Sokolovská a Jandova je vzhledem k intenzitám vozidel nevhodné, pro cyklisty je vhodnější využít pro směr západ – východ cyklotrasy A26 nebo A267**

Odpověď: Plošná prostupnost území i pro cyklistickou dopravu je jednou ze strategií hl. města Prahy dle nového strategického plánu. Zajištění podmínek pro pohyb cyklistů v ulicích typu Sokolovská, Kolbenova, či Freyova by měly být naprostým standardem, zvlášť když v kontextu uvedených tras budou sloužit spíše pro překonání posledního kilometru a nelze je nahradit trasami A26 a A267 (dálková cyklistická doprava však bude nadále tyto trasy využívat)

- 39. Nesouhlasíme s vedením piktogramového koridoru pro cyklisty kolmo na Freyovu přes 4 jízdní pruhy, požadujeme převést cyklisty přes sdružený signalizovaný přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty nebo přes přejezd pro cyklisty přimknutý k přechodu pro chodce a dále vést cyklisty v přidruženém prostoru.**

Odpověď: Zapracováno částečně. VDZ cyklopiktogramů bylo z návrhu odstraněno. Vedení cyklistů je nadále navrženo v HDP.

- 40. Nesouhlasíme s vyčkávacím prostorem pro cyklisty na komunikaci Freyova na řadícím pruhu doleva před hotelem Clarion, tento pruh vede pouze do podzemních garáží, kam cyklisté nejezdí**

Odpověď: Nezapracováno. Cyklisté mohou odbočovat i do hotelu, nejen do garáží (ani v garážích není vjezd cyklistům zakázán).

- 41. Nesouhlasíme s nově navrhovaným sdruženým přechodem pro chodce a přejezdem pro cyklisty přes komunikaci Sokolovská při komunikaci Paříkova, protože neodpovídá normě, ostatní již stávající přechody doporučujeme navrhnout tak, aby odpovídaly dnešním normám**

Odpověď: ČSN navrhované řešení ve výjimečných případech umožňují - je-li tramvajový pás zvýšený (viz ČSN 73 6110/Z1 – čl. 10.1.3.3.9) – a ten lze považovat za zvýšený, je-li od vozovky oddělen tvarovkou vyšší než 0,07 m (ČSN 73 6110 - čl. 6.1 tabulka 3 – index g), lze zřídít ostrůvek pouze po jedné straně tramvajového pásu.

- 42. Nesouhlasíme se samostatným přejezdem pro cyklisty přes komunikaci Sokolovská při komunikaci Na Břehu, protože je veden šikmo a v polovině profilu komunikace se na něm mění režim, doporučujeme převést cyklisty v tomto místě přes sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty nebo přes přimknutý přejezd pro cyklisty k přechodu pro chodce**

Odpověď: Zapracováno

- 43. Po zhotovení V. etapy bude cyklopruh v Jandově ulici postrádat smysl a požadujeme jeho odstranění**

Odpověď: Rozhodnutí o existenci jízdního pruhu pro cyklisty i po dokončení etapy 5 bude předmětem dalších fází při budoucím paralelním vývoji projektu severovýchodní cyklomagistrály.

- 44. Na komunikaci Bassova postačí místo navrhovaného přechodu pro chodce místo pro přecházení**

Odpověď: Zapracováno

- 45. U přechodů pro chodce přimknutých k tramvajovým zastávkám se hmatové prvky nenavrhují ve tvaru „H“ ale ve tvaru „U“**

Odpověď: Zapracováno

- 46. Z důvodu údržby a odvodnění požadujeme u podélných parkovacích stání šikmé náběhy**

Odpověď: Zapracováno

- 47. U přechodů pro chodce přimknutých k tramvajovým zastávkám se hmatové prvky**

nenavrhují ve tvaru „H“ ale ve tvaru „U“

Odpověď: Zapracováno

- 48. Upozorňujeme, že je nutné při Vámi plánované výsadbě zeleně bezpodmínečně dodržet rozhledové poměry dle ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích“**

Odpověď: Zapracováno - prověřeno rozhledovými trojúhelníky a kolizní místa odstraněna.

- 49. Upozorňujeme, že v některých částech komunikací nejsou splněny minimální šířky jízdních pruhů včetně bezpečnostních odstupů (viz ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací),“**

Odpověď: Bereme na vědomí. V některých místech nelze šířky pruhů ideálně dimenzovat z prostorových důvodů (Jandova). Koncepční studie se i přesto navrhnout aspoň dílčí zlepšení (v celostním pohledu).

- 50. K nově navrhovanému SSZ na křižovatce Kolbenova – bývalá ulice Ke Kolbence se můžeme kvalifikovaně vyjádřit teprve po vypracování podrobnější dokumentace této křižovatky. Podle dodané situace a slovního popisu v dokumentaci je levé odbočení vozidel z Kolbenovy ulice do jednosměrné ulice Ke Kolbence řešeno jako neřízený vjezd v řízené křižovatce. To je v rozporu s TP 81 – Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení provozu na pozemních komunikacích. Na světelně řízené křižovatce mohou být nesignalizovaná pouze pravá odbočení za směrovacím ostrůvkem a případně vjezdy z míst ležících mimo pozemní komunikaci. Dalším problémem je, že vyčkávající tramvaj před odbočením do smyčky bude zasahovat do přechodu pro chodce u ulice Prouzova. Z dokumentace také není jasné, zda bude dělený přechod v křižovatce řízen celý (v celé šířce komunikace), nebo bude řízena jenom jeho část přes vozovku Kolbenova do centra “**

Odpověď: Projekt SSZ bude v tomto konkrétním případě předmětem projektu tramvajové trati. Návrh koncepční studie uvažuje se signalizací jen přechod přes směr do centra (a s tramvajovými signály)

PŘIPOMÍNKY ODBORU DOPRAVNÍCH AGEND MHMP

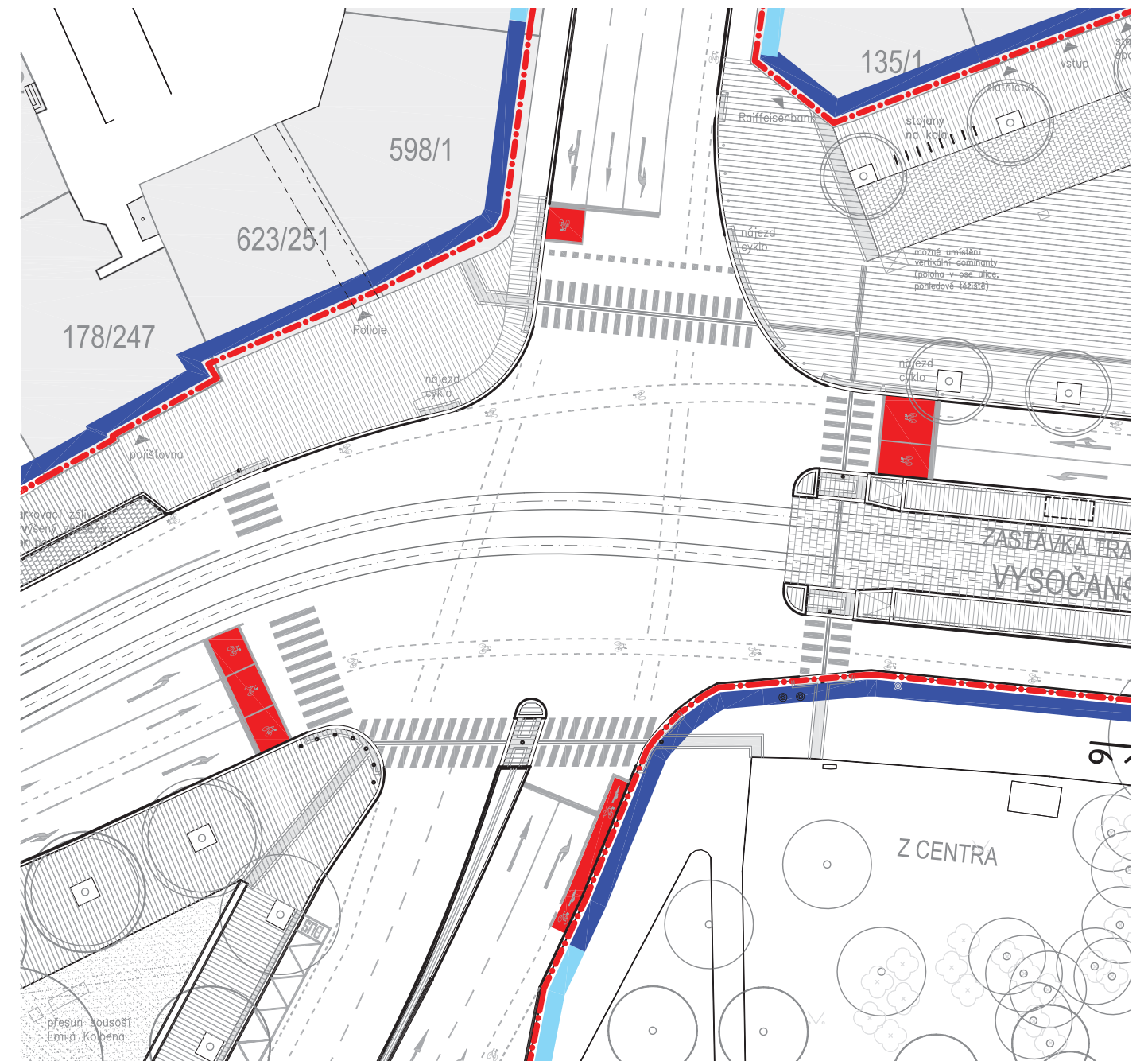
- 51. Požadujeme z důvodu bezpečnosti změnit umístění přechodu pro chodce na ulici Sokolovská u křižovatky Bratří Dohalských.**
Odpověď: Zapracováno, přechod byl posunut západně - dál od křížení vozovky.
- 52. Doplnit, zda bude nový vjezd a výjezd tramvají do a z ulice Pod Pekárkami řízen SSZ či nikoliv. Současně upozorňujeme, že umístění chodeckých přechodů nesmí být v rozporu se SSZ.**
Odpověď: Vjezd bude řízen SSZ jen v nezbytně nutné míře (tj. signalizace přechodu přes Kolbenovu směr do centra + tramvajové signály)
- 53. Uliční stromořadí bude navrženo s ohledem na zajištění dostatečné viditelnosti návěstidel SSZ.**
Odpověď: Zapracováno, navržené řešení by mělo vyhovovat.
- 54. Požadujeme doplnit vedení cyklotrasy ve směru východ – západ.**
Odpověď: Zapracováno, ve východozápadním směru jsou navržena integrační opatření pro cyklisty v uličním profilu a vztah k vedení severovýchodní cyklomagistrály je popsán v příslušné kapitole (230).
- 55. Doplnit projekt o parkovací zálivy na komunikaci ulice Sokolovská**
Odpověď: Zapracováno, parkovací zálivy jsou navrženy tam, kde to situace dovoluje.

PŘIPOMÍNKY ODBORU HOSPODAŘENÍ S MAJETKEM MHMP

- 56. Upozorňujeme na možné riziko spojené s růstem zeleně v této lokalitě, která by mohla postupem času narušovat světelný tok svítidel. Před samotným začátkem přípravných a projektových prací mi dovoluete Vás požádat o včasné informování o případných termínech koordinačních schůzí a jiných souvisejících akcí.**
Odpovědi: Požadavek na koordinaci byl doplněn do seznamu požadavků na navazující fáze.

PŘIPOMÍNKY RADY MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 9

- 57. RMČ P9 schvaluje požadavek na řešení odbočovacího pruhu při ul. Sokolovská (směr ul. Kolbenova) směr Freyova.**
Odpověď: Požadavek byl prověřen (viz obr.) a řešení s třemi pruhy lze realizovat pouze na úkor zvýšení délky přechodu pro chodce na ca 21m bez ochranného ostrůvku. Návrh se přiklání k řešení s ochranným ostrůvkem pro chodce a pouze se dvěma pruhy (pruh pro levé odbočení a pruh pro směr rovně a vpravo). Podrobnější prověření požadované alternativy bude předmětem navazujících fází přípravy.
- 58. RMČ P9 schvaluje požadavek na řešení náhrady parkovacích stání v ul. Pod Pekárkami**
Odpověď: Zapracováno, problematika parkování je řešena v kapitole 240.
- 59. RMČ P9 schvaluje požadavek na kvalitní řešení prostoru bývalé točny při ul. Pod Pekárkami**
Odpověď: Navrženou víceúčelovou zpevněnou plochu doplněnou o mobiliář, vodní prvek považujeme pro podrobnost koncepční studie za kvalitní řešení. Detailní řešení bude předmětem navazující fáze přípravy.
- 60. Pěší propojení při ul. Mlékárenská nemá žádnou návaznosti**
Odpověď: Jde pouze o snížení obrub a zřízení místa pro přecházení přes ul Na Břehu v ose chodníku a mostu přes Rokytku - bezbariérové opatření.
- 61. RMČ P9 schvaluje požadavek na předložení finančních nákladů na přeložky inženýrských sítí vč. celkových investičních nákladů na realizaci celé akce vč etapizace**
Odpověď: Rámcový odhad realizačních nákladů včetně etapizace je součástí koncepční studie. Podrobnější podklad bude možné předložit v dalších fázích na základě podrobnější dokumentace.



Alternativní řešení křižovatky náměstí OSN s doplněním samostatného odbočovacího pruhu vpravo ze Sokolovské do Freyovy

- 62. Pěší propojení při ul. Mlékárenská nemá žádnou návaznosti**
Odpověď: Jde pouze o snížení obrub a zřízení místa pro přecházení přes ul Na Břehu v ose chodníku a mostu přes Rokytku - bezbariérové opatření.
- 63. RMČ P9 schvaluje požadavek na úpravu parteru při výstupu z metra Vysočanská**
Odpověď: Detailní úprava parteru v okolí metra bude v rámci řešeného území předmětem navazujících fází přípravy

- 64. Nejedná se o rekonstrukci Nám. OSN, ale zejména o rekonstrukci RTT vč. ul. Pod Pekárkami a jejího náměstí při stávající točně tramvají**
Odpověď: Rozsah řešeného území byl předmětem konzultací s DPP i s radními městské části Praha 9 pro dopravu a pro územní rozvoj, jak dokládají kopie záznamů z jednání v úvodu kapitoly 611.

PŘIPOMÍNKY PRAŽSKÉ
TEPLÁRENSKÉ, A.S.,

65. *Z hlediska plánovaných rozvojových aktivit upozorňujeme na nutnost respektování koridoru pro budoucí napjení připravované výstavby „polyfunkční areál Odkolek“ Koridor by měl respektovat do budoucna uvažovanou trasu nového horkovodního vedení v ulici Kolbenova světlosti 2x DN150 zalomenou do ulice Pod Pekárkami, kde dojde k redukci na 2x DN125. Horkovodní vedení je poté zavedeno do existující chodby pod železnicí, za kterou je uvažováno s napojením výše uvedené stavby.*

Odpověď: Zapracováno. Informace o horkovodu doplněna o příslušných kapitol a schémat. konkrétní řešení bude předmětem dalších fází přípravy.

PŘIPOMÍNKY CETIN, A.S. (SPRÁVCE
A VLASTNÍK SDĚLOVACÍCH SÍTÍ A
KABELOVODŮ)

66. *Nesouhlasíme s umístěním vstupu KK 5169 do kolejiště. Řešení není projednané s naší Ochranou sítě – navrhované umístění by znamenalo přerušení tramvajového provozu při jakékoliv činnosti prováděné v této kabelové komoře. Řešení úpravy kabelovodu požadujeme konzultovat s pracovníkem naší Ochrany sítě, ing. Jiřím Bendou, mail. jiri.benda@cetin.cz*

Odpověď: Návrh řešení přeložky kabelovodu bude předmětem další fáze přípravy

67. *Do dalšího stupně PD je nutné rozlišit kolektor (Kolektory Praha) a kabelovod (CETIN) a zároveň vypracovat situaci nového stavu celého záměru jen se zakreslením sítě CETIN.*

Odpověď: Zapracováno (přidána poznámka do kapitoly 140 - požadavků na navazující fáze)

68. *D příloze Vám zasíláme technické řešení námi plánované přípolože trubek HDPE v rámci realizace akce „Rekonstrukce Náměstí OSN“ pro zapracování do koncepční studie (v situacích*

v příloze červeně zakreslené trasy)..

Odpověď: Zapracováno (přidána poznámka do kapitoly 130 - koordinace s dalšími záměry v území)

PŘIPOMÍNKY PVS, A.S.

69. *PVS v současné době připravuje akci „Rekonstrukce kanalizace, ul. Sokolovská a Kolbenova, P9“. Ta je vyvolána připravovanou rekonstrukcí tramvajové trati v ul. Sokolovská a Kolbenova. Tato rekonstrukce spočívá z převážné části v bezvýkopové opravě stávajících kanalizačních stok (opravy a sanace zevnitř stoky). V oblasti náměstí OSN bude z důvodu havarijního stavu stoky provedena přeražba jednoho úseku. Vzhledem k tomu, že vstupy do stoky jsou umístěny v tělese tramvajové trati, je navrhováno vybudování několika bočních vstupů na průchozím profilu stok. Podmínkou naší akce jsou konzultace a koordinace prací s projektantem rek. TT.*

Odpověď: Zapracováno do kapitol 130 a 140, koordinace s dalšími záměry v území a požadavky na navazující fáze přípravy

70. *V případě, že dojde k úpravě směrového vedení tramvajové trati, je nutné vymístit odtok z odlehčovací komory DN 600 mimo těleso tramvajové trati, vzhledem k tomu, že stoka DN 600 nejde z bočních vstupů řádně provozovat a čistit. Upozorňujeme na to, že z hlediska stavebního stavu stoky vybudované v roce 1992 její přeložka není nutná a PVS by je z prostředků na rekonstrukci a obnovu kanalizační sítě nehradila. S náklady na případnou přeložku stoky je nutno počítat jako s vyvolanými náklady Rekonstrukce náměstí OSN*

Odpověď: Zapracováno. Náklady na přeložku kanalizace jsou v propočtu vedeny jako vyvolané náklady

71. *Dále upozorňujeme na to, že vzhledem k předpokládanému posunu tramvajové smyčky je nutno do Vaší investice zahrnout přeložku stoky DN 200, která je umístěna pod stávající*

parkovací plochou a dostane se pod tramvajové těleso.. Kanalizaci je nutno navrhnout tak, aby byla mimo nově navrhované těleso tramvajové smyčky..

Odpověď: Zapracováno (přidána doplňující poznámka do kapitoly 140 - požadavků na navazující fáze)

72. *Dále se v předmětném území nacházejí vodohospodářské sítě vodovodní řady a kanalizace různého stáří, které v současné době nevykazují potřebu obnovy a i tyto vodovodní řady je nutné respektovat včetně jejich ochranných pásem dle zákona 274/2001 Sb. v platném znění. Zároveň si Vás dovoluujeme požádat o informaci o případných investicích dalších investorů, které mohou zasahovat do těchto ochranných pásem.*

Odpověď: Podrobnější koordinace bude předmětem navazující fáze přípravy

PŘIPOMÍNKY PPD, A.S.

73. *Dátímto uvádím pouze obecný souhrn požadavků na umístění navrhovaných objektů, zejména stromů, schodů, zídek, případných přístřešků tramvajových zastávek, či mobiliářů, nebo případně přeložek stávajících sítí vůči plynárenskému zařízení :*
- stromy umístit do vzdálenosti min. 2m od osy plynovodu nebo plynovodní přípojky
- na plynárenském zařízení nesmí být navrženo umístění schodů, přístřešků tramvajových zastávek či mobiliářů (pokud budou), nebo reklamních sloupů, apod., nutné dodržet ochranné pásmo, 1m na každou stranu od půdorysu plynárenského zařízení
- u vyvolaných přeložek sítí, či úpravy povrchů dodržet vzdálenosti (křížení, souběh) a krytí vůči plynárenskému zařízení v souladu s ČSN 73 6005.

Odpověď: Zapracováno doplněním požadavků na navazující fáze projektu.

74. *Zároveň si Vás dovoluji požádat o doplnění Koncepční studie o nové záměry naší*

společnosti, které vznikly v těsné blízkosti vymezeného území Koncepční studie a částečně budou do území zasahovat, viz příloha 1 – vyznačeno žlutě. S ohledem na rozšíření nutných obnov plynárenského zařízení jsme schopni naši investiční akci zajistit až v roce 2019. Prosím o sdělení, zda je možné náš požadavek na termín realizace v 2019 akceptovat.

Odpověď: Nové záměry zapracovány do kapitoly 130 koordinace s ostatními záměry v území. Časová koordinace bude předmětem další fáze příprav (termín realizace v r. 2019 by však neměl být problém zkoordinovat)

PŘIPOMÍNKY KOLEKTORY PRAHA,
A.S.

75. *Upozorňujeme, že plánovaná údržba v podobě drobných oprav a výměny poklopů je předpokládána nejdříve v roce 2018, nikoli v roce 2017, jak je uvedeno na str. 43 v části 250;.*

Odpověď: Zapracováno

76. *Požadujeme ze strany zpracovatele studie dodat podklady ve formě výškového řešení pro plánované úpravy, abychom opravované poklopy mohli již osadit do správné výškové úrovně (viz str. 31, část 130);.*

Odpověď: Doplněno do kapitoly 140 (požadavky na další fáze projektu)

77. *požadujeme od zpracovatele studie předat a projednat úpravu objektů vzduchotechniky spočívající v integraci do sedacích prvků (viz str. 31, část 130);*

Odpověď: Doplněno do kapitoly 140 (požadavky na další fáze projektu)

78. *Pro umístování stromů v blízkosti kolektoru je nutné dodržet nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy, a to přílohu č. 1. Nadloží kolektoru je menší než 5 m;;*

Odpověď: Doplněno do kapitoly 140 (požadavky na další fáze projektu)

79. *Před realizací bude požadován pasport kolektoru a po realizaci repasport.;*

Odpověď: Doplněno do kapitoly 140

650 PŘÍLOHY

Městská část Praha 9

2. Rada městské části
ze dne 24.01.2017

USNESENÍ č. Us RMČ 35/17

Stanovisko Městské části Praha 9 k předloženému materiálu nazvaný
„Koncepční studie Náměstí OSN“

Rada městské části

1. se seznámila

s návrhem Institutu plánování a rozvoje hl.m. ke "Koncepční studii Náměstí OSN" a velmi oceňuje úsilí autorů studie a IPRU

2. schvaluje

požadavky Městské části Praha 9 k Revitalizaci Nám. OSN, t.j. řešení:

1. Odbočovacího pruhu při ul. Sokolovská (směr ul. Kolbenova) směr Freyova
2. Náhradu parkovacích stání v ul. Pod Pekárnami
3. Kvalitní řešení prostoru bývalé točny při ul. Pod Pekárnami
4. Pěší propojení při ul. Mlékárenská nemá žádnou návaznost
5. Předložení finančních nákladů na přeložky inženýrských sítí vč. celkových investičních nákladů na realizaci celé akce vč. její etapizace
6. Úpravu parteru při výstupu z metra Vysočanská
7. Nejedná se o rekonstrukci Nám. OSN, ale zejména o rekonstrukci RTT vč. ul. Pod Pekárnami a jejího náměstí při stávající točně tramvaji
8. Předložený návrh bude dále postoupen do KŽPD RMČ P9

3. žádá

aby požadavky, uvedené v bodě II. (1-8) tohoto usnesení, byly zapracovány do definitivní verze "Koncepční studie Nám. OSN" a ta byla následně projednána se širokou veřejností


Ing. Jan Jarolím
starosta MČ Praha 9


Mgr. Tomáš Portlík
zástupce starosty MČ Praha 9

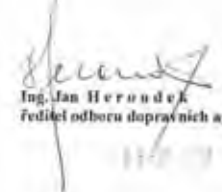



Sp.zn.	Cj.	Vyřizuje/ linka	Datum
S-MHMP 1968394/2016ODA	MHMP-40484/2017/04/Sv	Svoboda/4255	23.1.2017

Věc: PŘIPOMÍNKY KE KONCEPČNÍ STUDII REKONSTRUKCE NÁMĚSTÍ OSN

Na základě projednání Vám zasíláme konečné připomínky ke koncepční studii na rekonstrukci náměstí OSN.

- Požadujeme z důvodu bezpečnosti změnit umístění přechodu (při chodce) na ulici Sokolovská u křižovatky Bratří Dobalových.
- Doplnit, zda bude nový vjezd a výjezd tramvaji do a z ulice Pod Pekárnami řízen SSZ či nikoliv. Současně upozorňujeme, že umístění chodceřských přechodů nesmí být v rozporu se SSZ.
- Uliční stromořadí bude navrženo s ohledem na zajištění dostatečné viditelnosti návštěvníků SSZ.
- Požadujeme doplnit vedení cyklotrasy ve směru východ - západ.
- Doplnit projekt o parkovací zálivky na komunikaci ulice Sokolovská


Ing. Jan Heroudek
ředitel odboru dopravních agend

Na vědomí:
ODA-04 Sv

Adresa: Mláčanské nám. 2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Jungmannova 29, 115 21 Praha 1
tel. 736 001 111, fax 4816976
e-mail: posta@praha.eu



Pražská teplotářská a.s.
 Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
 Mgr. Ondřej Boháč
 Vyšehradská 57/2077
 128 00 PRAHA 2

Váš dopis značka ze dne	Náše značka	Vyřizuje linka	Místo odeslání dne
/ 25.10.2016	DAM/0049/2017	Molinar / 2352	Praha / 6.11.2016

Rekonstrukce Náměstí OSN

(Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy – 2016) – koncepční studie

K předložené koncepční studii rekonstrukce Náměstí OSN a některých přilehlých ulic sdělujeme následující:

Stávající rozvodná tepelná zařízení (RTZ) vedená oblastí zamýšleného záměru jsou vlastnictvím Hl. m. Prahy. Pražská teplotářská je pouze správcem a provozovatelem těchto zařízení. Tato RTZ jsou zhotovena buď z předizolovaného potrubí a uložena v pískovém loži, nebo jsou zhotovena klasickou technologií a jsou uložena v technických kanálech či kolektorech. Z důvodů zajištění obslužnosti zařízení a souvislé dodávky tepelné energie odběratelům požadujeme zachování přístupových míst k RTZ, tj. vstupů do šachet a kolektorů a to jak v průběhu, tak i po dokončení výstavby. Případně změny nivelity pochozí, pojezdové či jiné plochy v místech šachet musí být řešeny projekčně před zahájením realizace záměru. Změny nivelity v místech vedení RTZ musí být řešeny s ohledem na vhodnou výšku krytí potrubí a to zejména v případě předizolovaného potrubí.

Z hlediska plánovaných rozvojových aktivit upozorňujeme na nutnost respektování koridoru pro budoucí napojení připravované výstavby „Polyfunkční areál Odkolek“. Koridor by měl respektovat do budoucna uvažovanou trasu nového horkovodního vedení v ulici Kolbenova světlosti 2 x DN150 zalomenou do ulice pod Pěkárnami, kde dojde k redukci na 2 x DN125. Horkovodní vedení je poté zavedeno do existující chodby pod železnici, za kterou je uvažováno s napojením výše uvedené stavby. Pro uvedení záměr se v celé trase uvažuje s předizolovaným potrubím uloženým v zemi. Navržená trasa, jejíž situaci přikládáme, respektuje polohu plánované výstavby a existujícího prostupu pod železnici.

Naše společnost požaduje předložení projektové dokumentace plánovaného záměru a informování v dostatečném předstihu o jakýchkoli činnostech souvisejících s uvažovanou rekonstrukcí Náměstí OSN, které by byly v kolizi se stávajícími RTZ či budoucí výstavbou horkovodního vedení.

PRAŽSKÁ TEPLAŘSKÁ a.s.

Úsek obchodní
170 00 Praha 2, Terežinská 1/7

David Molinar
David Molinar

specialista rozvoje tepelných sítí I

Pražská teplotářská a.s. | Pletyčská 1/7 | 170 00 Praha 2 | T 266 751 111 | www.ptas.cz
 IČO 45273600 | DIČ CZ45273600 | bankovní spojení: ČSOB Praha 12, a. s. 30006263/0300
 samostatná sídlová právní osoba v rámci Místního územního úřadu | úřední k. číslo 1509



Technická správa komunikací hlavního města Prahy

Řásnovka 770/8, 110 15 Praha 1

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
 Vážený pan
 Ing. arch. Jan Kadlas
 Vyšehradská 57/2077
 128 00 PRAHA 2

Váš e-mail ze dne	Náše č.j.	Vyřizuje/ telefon	V Praze dne
1. listopadu 2016	TSK/38391/16/8001	Ing. Karel Rezek/257015227	14. 11. 2016

Koncepční studie rekonstrukce náměstí OSN

Vážený pane architekté,

předložený materiál je tak rozsáhlý, že se s ním, ve vymezeném čase 4 dní, není možné podrobně seznámit a sdělit kvalifikované připomínky.

Nejefektivnějším řešením, jak získat odborné připomínky je, aby tvůrce studie zorganizoval pro zájmové strany seminář s výkladem studie. Koncepční studii také lze předložit svodné komisi TSK hl. m. Prahy.

Doporučuji zpracovateli svolat závěrečné jednání k návrhu studie, kde by podrobně ostatní seznámil s hlavními záměry studie a naše organizace mohla sdělit kompletní stanovisko.

V příloze zasílám stanovisko pouze z dopravně-inženýrského hlediska.

S pozdravem

Ing. Jiří Sládek
 pověřený řízením organizace

Příloha:

dle textu

Kopie:

TSK – 9000, 6000, 2000, 1000

Technická správa komunikací hl.m.Prahy byla zřízena dne 29.6.1989 usnesením plenárního zasedání NVP č.13/15/P ke dni 1.7.1989

IČ: 63834197

DIČ: CZ63834197

Vyjádření ke koncepční studii rekonstrukce náměstí OSN

Koncepční studie byla prostudována, z dopravně inženýrského hlediska k ní jsou následující připomínky:

- vzhledem k plánované zástavbě okolních brownfieldů, a s tím souvisejícímu nárůstu dopravy, doporučujeme komunikace dimenzovat na vyšší intenzity, než jsou dnes,
- v koncepční studii postrádáme bilanci mezi současnými parkovacími místy a nově navrhovanými, tuto bilanci je vhodné provést zvlášť pro jednotlivé lokality a v případě snížení počtu míst v některé lokalitě uvést důvod snížení a řešení, kde budou jednotlivá auta parkovat,
- zvážit nutnost směrového oblouku tramvajové tratě ze smyčky směr Hloubětín, který dle našeho názoru nebude využívaný, kvůli tomuto směrovému oblouku bude dražší a složitější údržba a bude způsobovat pomalejší průjezd křižovatkou,
- vedení vyhrazeného pruhu pro cyklisty křižovatkou ve směru od ramena Freyova je nevhodné a z pohledu cyklistů nebezpečné,
- vést hlavním dopravním prostorem cyklisty po komunikacích Kolbenova, Freyova, Sokolovská a Jandova je vzhledem k intenzitám vozidel nevhodné, pro cyklisty je vhodnější využít pro směr západ – východ cyklotrasy A26 nebo A267
- nesouhlasíme s vedením piktogramového koridoru pro cyklisty kolmo na Freyovu přes 4 jízdní pruhy, požadujeme převést cyklisty přes sdružený signalizovaný přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty nebo přes přejezd pro cyklisty přímknutý k přechodu pro chodce a dále vést cyklisty v přidruženém prostoru,
- nesouhlasíme s vyčkávacím prostorem pro cyklisty na komunikaci Freyova na řadičím pruhu doleva před hotelem Clarion, tento pruh vede pouze do podzemních garáží, kam cyklisté nejedí,
- nesouhlasíme s nově navrhovaným sdruženým přechodem pro chodce a přejezdem pro cyklisty přes komunikaci Sokolovská při komunikaci Paříkova, protože neodpovídá normě, ostatní již stávající přechody doporučujeme navrhnout tak, aby odpovídaly dnešním normám,
- nesouhlasíme se samostatným přejezdem pro cyklisty přes komunikaci Sokolovská při komunikaci Na Břehu, protože je veden šikmo a v polovině profilu komunikace se na něm mění režim, doporučujeme převést cyklisty v tomto místě přes sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty nebo přes přímknutý přejezd pro cyklisty k přechodu pro chodce,
- po zhotovení V. etapy bude cyklopruh v Jandově ulici postrádat smysl a požadujeme jeho odstranění
- na komunikaci Bassova postačí místo navrhovaného přechodu pro chodce místo pro přecházení,
- u přechodů pro chodce přímknutých k tramvajovým zastávkám se hmatové prvky nenavrhují ve tvaru „H“ ale ve tvaru „U“
- z důvodu údržby a odvodnění požadujeme u podélných parkovacích stání šikmé náběhy,
- upozorňujeme, že je nutné při Vámi plánované výsadbě zeleně bezpodmínečně dodržet rozhledové poměry dle ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích,
- upozorňujeme, že v některých částech komunikací nejsou splněny minimální šířky jízdních pruhů včetně bezpečnostních odstupů (viz ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací),
- k nově navrhovanému SSZ na křižovatce Kolbenova – bývalá ulice Ke Kolbence se můžeme kvalifikovaně vyjádřit teprve po vypracování podrobnější dokumentace této křižovatky. Podle dodané situace a slovního popisu v dokumentaci je levé odbočení vozidel z Kolbenovy ulice do jednosměrné ulice Ke Kolbence řešeno jako neřízený vjezd v řízené křižovatce. To je v rozporu s TP 81 – Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení provozu na pozemních komunikacích. Na světelně řízené křižovatce mohou být nesignalizovaná pouze pravá odbočení za směrovacím ostrůvkem a případně vjezdy z míst ležících mimo pozemní komunikaci. Dalším problémem je, že vyčkávací tramvaj před odbočením do smyčky bude zasahovat do přechodu pro chodce u ulice Prouzova. Z dokumentace také není jasné, zda bude dělený přechod v křižovatce řízen celý (v celé šířce komunikace), nebo bude řízena jenom jeho část přes vozovku Kolbenova do centra.

		IPR Praha Doručeno: 04.11.2016 JPK 12334 2016 
Věk dopis zprávy / ze dne		
název značky	10013040P20252267	
vydávající / osoba	Ing. Pechal(298192111)	
datum odeslání / dne	Přelaha(31.10.2016)	

Institut plánování a rozvoje HMP
Kancelář veřejného prostoru
Ing. arch. Jan Kadlas
Vyšehradská 57
128 00 Praha 2

Věc: Koncepční studie Rekonstrukce Náměstí OSN, Praha 9

Na základě projednání výše uvedené věci ve Svobodné komisi Dopravního podniku hlavního města Prahy, a s vám za naši akciovou společnost vydáváme toto souhrnné stanovisko:

- Vzhledem k charakteru komunikací a jejich zatížení musí mít JP pojízdné BUS síň min. 3,25 m. Ve směrových obloucích musí být rozšířeni.
- Veškeré průjezdy musí být doloženy vlečnými křivkami BUS s prostorovou rezervou.
- Nájezdový klín do zastávky BUS Vysočanská směr Nádraží Libeň je nevhodně zkracován.
- Chybí kótování šířky jízdních pruhů a zastávkového závalu. V úseku od vjezdu do galerie „Fénix“ po zastávku Vysočanská netze vytváří JP pro cyklisty na úkor přílehlého JP, takéž v ul. Freyové.
- Konstatování „Řešení zastávek autobusů není vyhovující z hlediska designu“ je nedostatečné. Řešení zastávek BUS je nevyhovující i z hlediska funkce a bezpečnosti provozu, včetně rozsahu zastřešení nástupišť. Je nutné řešit řazení BUS vyjíždějícího ze zastávky směr Prosek, v čele nástupišť, jedoucího v křivce přímo.
- V tramvajovém obrátě není kótována délka manipulační zastávky – měla by mít délku 65 m.
- Je nutno doložit zastávky náhradní autobusové dopravy při přerušení tramvajového provozu.
- Povrch tramvajových zastávek musí odpovídat požadavkům ČSN 73 6425 – na zastávkách musí být kontrastní a signální pás (nelze uvádět, že povrch zastávky bude z jednobarevné štípané kamenné mozaiky).
- Není zřejmé, zda silné šedé čáry kolem TT jsou „bumlíky“ – pokud ano, je řešení zcela dostačující. Je třeba to uvést do legendy.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, adresa: Sokolovská 41/PSD, 190 01 Praha 9
 tel.: +420 224 191 111, e-mail: doprava@dpmp.cz, www.dpmp.cz
 IČ: 00000000, zapsán v obchodním rejstříku v Praze u obchodního soudu Městského soudu v Praze
 Kancelář společnosti: Sokolovská 41, Praha 9, telefon: +420 224 191 111



Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, adresa: Sokolovská 41/PSD, Praha 9
 tel.: +420 224 191 111, e-mail: doprava@dpmp.cz, www.dpmp.cz
 IČ: 00000000, zapsán v obchodním rejstříku v Praze u obchodního soudu Městského soudu v Praze
 Kancelář společnosti: Sokolovská 41, Praha 9, telefon: +420 224 191 111



10. Doporučujeme rozpracovat geometrii napojení smyčky tak, aby bylo dosaženo maximální hloubokých srdcovek.

11. K objektům metra sdělujeme:

východní vestibul

zastřešení (ocelové přístřešky se světlíky z makrolonu) i vešl střešních výhledů vyčlenění na obou stranách komunikace Freyova, osobo/nákladního výtahu i schodiště s pohyblivými schody. Objekty nejsou přímo se zastřešením spojeny, ale určitě nemají svoji samostatnou, plně funkční střešinu.

Zastřešení bylo již „hodnoceno“ při závěrečné kontrolní prohlídce obchodního centra Galerie Fenix stavebníkem OC i UMČ PG, neuspělo pohledově jeho ztvárnění (stříšky). Jeho odstranění by si tedy vyžádalo dodatečné úpravy objektů metra, možnou výměnu pohyblivých schodů a přineslo by i nespokojenost cestujících na zastávkách BUS.

západní vestibul

k případným úpravám schodiště či jiným ztvárnění prostoru bychom neměli námítky, upozorňujeme ale, že je uzavřené Memorandum o vzájemné spolupráci pro revitalizaci západního vestibulu (nástavby) a jeho okolí

12. Do parčíku byla instalována socha Emila Kolbena, která ve vizualizaci není zachycena a též byly provedeny sadové úpravy vč. tzv. jednotného drátěného programu (lavičky na sezení)

13. Upozorňujeme, že studie se dotýká majetku ve vlastnictví Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost, konkrétně u západního vestibulu stanic metra Vysočanská schodiště a rabat (květináč před vstupem), kdy bude nutné řešit kromě majetkoprávního vypořádání i autorská práva k uvedeným objektům

Vyhrazujeme si uplatnit další připomínky k následně předkládaným dokumentacím pro územní a stavební řízení.

Výsoce oceňujeme náměty na zkvalitnění veřejného prostoru dle návržení koncepční studie, které jsou nesporným přínosem pro vizuální dojem z řešení lokality a pro optimální dopravní řešení. Rozměry a podoba nového tramvajového obrátě v ulici Pod Pekárkami.

Bohužel, dle nejnovějších informací z Hygienické služby o výkladu novely nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, jeví se stavba tramvajové trati v ulici Pod Pekárkami prakticky nerealizovatelná. V tomto případě jsme nuceni požadovat zachování stávajícího tramvajového obrátě přímo na náměstí OSN v ploše odpovídající stávající poloze.


 Ing. Ladislav Urbánek
 dopravní ředitel
 Dopravní podnik hl. m. Prahy
 s.r.o. IČ: 00000000
 Sokolovská 41, Praha 9



Pelouza 341, 190 00 Praha 9 - Vysočany

tel.: 272 184 111 (účetna)
 tel.: 272 184 306 (sekretářka)
 e-mail: kolektory@kolektory.cz

Věk dopis ze dne: 2016-10-31
 Naše značka: 1944-016/10-16
 Vyřizuje/linka: Petr/272 184 212
 E-mail: vyjadreni@kolektory.cz

Institut plánování a rozvoje hl.m. Prahy
 Ing. arch. Jan Kadlas
 Vyšehradská 2077/57 (bodova B-204)
 128 00 PRAHA – Nové Město

Datum: 2016-10-31

Vyřádění ke koncepční studii „Rekonstrukce Náměstí OSN a okolí“, Praha 9, Vysočany

Po prostudování koncepční studie konstatujeme, že rekonstrukci Náměstí OSN je přímo dotčena kolektorová stavba:

název: **kolektor Vysočany**
 vlastník: Hlavní město Praha
 správce: Kolektory Praha, a.s. (KP, a.s.)
 zájmové území: parc.č.: 173; 193; 260; 1942/12; 1943/9; 1946; 1947/1, k.ú.: Vysočany, ulice: Paříkova, Pešllova

Krytí kolektorové stavby v dané lokalitě je ve sta 0,75 - 1m pod upraveným terénem. Sachty „S2 - S5“ v ulici Paříkova a Pešllova vystupují těsně pod povrchem, jsou ukončeny poklopy a vzduchotechnickými objekty. V příloze Vám zasíláme orientační záznam zničeného kolektoru a jeho nadzemních prvků.

Ke koncepční studii „Rekonstrukce Náměstí OSN a okolí“ nemáme námitek za předpokladu, že budou dodrženy následující podmínky:

- Vzhledem k tomu, že naří. společností plánované opravy poklopů a vzduchotechnických objektů kolektoru Vysočany jsou předpokládány až v roce 2018 (nikoli v roce 2017 jak uvádí studie), požadujeme průběžně koordinovat otu stavební záměry, zejména pak:
 - vyškové řešení poklopů ve vazbě na nové okolní povrchy,
 - úpravy vzduchotechnických objektů v souvislosti s jejich integrací do sedacích prvků. Detailní projekt návrhu řešení bude předložen v dostatečném předstihu k odrozhášení.
- V blízkosti kolektoru je omezená výsadba hlubokokotvených dřevin a keřů, vzájemná vzdálenost bližšího vnějšího řezu kolektoru od kmene stromu nesmí být v půdorysném průměru menší než 3000mm (Příloha č. 1 k nařízením č. 10/2016 hl. m. Prahy – pražské stavební předpisy).
- V návaznosti na normové hodnoty stavebních předpisů jsou stavebníci – investoři v předkládaných stavebních záměrech, které se přímo dotýkají kolektorů a sdružených tras vedení inženýrských sítí na území hl. m. Prahy povinni s jednotlivých stupních dokumentace a následně realizace vešle právních předpisů, splňovat ustanovení ČSN 73 7505:1994, v provozní části „Provozni řád“ popř. další vydávané technicko-provozní dokumenty, jejichž obsah je závazný.
- Před zahájením prací bude proveden pasport dotčených částí kolektorové stavby, po skončení prací repasport.
- Další stupeň projektové dokumentace bude předložen k našemu odsouhlasení.

Vyřádění pozbývá platnosti k datu 25.10.2016, nebo změnou rozsahu zájmového území, nebo změnou sílovodu vyřázení vyřádění uvedeného v žádosti.

S pozdravem



Ing. Petra Marinková
 člen představenstva

Příloha: kolektorová stavba „Vysočany“ - ulice Paříkova a Pešllova

Kolektory Praha, a.s.
 Rejstřík: Městský soud v Praze, oddíl B, vložka 7813
 Bankovní spojení: ČSOB, a. s., I.Ú.: 246929231/0300
 IČO: 26714124
 DIČ: CZ 26714124



Kadlas Jan Ing. arch. (IPR/SDM)

Od: Kozlová Blanka Ing. <Blanka.Kozlova@ppdistribuce.cz>
Odesláno: 27. října 2016 16:39
Komu: Kadlas Jan Ing. arch. (IPR/SDM)
Kopie: Nebeský Michal Ing.
Předmět: FW: Koncepční studie Rekonstrukce Náměstí OSN k připomínkovaní
Přílohy: Příloha 1- rozšíření zájmu PPD.pdf

Vážený pane architekté,

děkuji za zaslání Koncepční studie Rekonstrukce náměstí OSN a po prostudování sděluji, že nemám zásadní výhrady ke studii za předpokladu, že bude plně respektováno dotčené plynárenské zařízení.

Vzhledem k tomu, že se jedná o studii, není možné posoudit, zda navrhované objekty, resp. vzdálenosti navrhovaných objektů od plynárenského zařízení jsou v souladu s předpisovou a právní základnou. V tomto případě se zejména jedná o zákon č. 458/2000 Sb., energetický zákon v platném znění a technické normy, zde zejména ČSN 73 6005.

Tímto uvádím pouze obecný souhrn požadavků na umístění navrhovaných objektů, zejména stromů, schodů, zídek, případných přístřešků tramvajových zastávek, či mobiliářů, nebo případně přeložek stávajících sítí vůči plynárenskému zařízení :

- stromy umístit do vzdálenosti min. 2m od osy plynovodu nebo plynovodní přípojky
- na plynárenském zařízení nesmí být navrženo umístění schodů, přístřešků tramvajových zastávek či mobiliářů (pokud budou), nebo reklamních sloupů, apod. , nutné dodržet ochranné pásmo, 1m na každou stranu od půdorysu plynárenského zařízení
- u vyvolaných přeložek sítí, či úprav povrchů dodržet vzdálenosti (křížení, souběh) a krytí vůči plynárenskému zařízení v souladu s ČSN 73 6005

Zároveň si Vás dovoluji požádat o doplnění Koncepční studie o nové záměry naší společnosti, které vznikly v těsné blízkosti vymezeného území Koncepční studie a částečně budou do území zasahovat, viz příloha 1 – vyznačeno žlutě. S ohledem na rozšíření nutných obnov plynárenského zařízení jsme schopni naši investiční akci zajistit až v roce 2019. Prosim o sdělení, zda je možné náš požadavek na termín realizace v 2019 akceptovat.

Dle Vámi níže navrhovaného, prosím o zaslání oficiální žádosti a koncepční studie jako papírové paré.

Děkuji za spolupráci

S pozdravem

Ing. Blanka Kozlová
 PPD, a. s. – Odbor správy distribuční soustavy
 I. 5486

tel.: 267 175 486
 mob.: 606 730 786
 e-mail: blanka.kozlova@ppdistribuce.cz

Pražská plynárenská Distribuce, a.s.,
 člen koncernu Pražská plynárenská, a.s.
 Praha 4 – Michle, U Plynárny 500, PSČ 145 08
 www.ppdistribuce.cz

DISCLAIMER

Kadlas Jan Ing. arch. (IPR/SDM)

Od: Čára Libor <libor.cara@cetin.cz>
Odesláno: 1. listopadu 2016 13:31
Komu: Kadlas Jan Ing. arch. (IPR/SDM)
Kopie: Nedomelová Naděžda
Předmět: RE: Koncepční studie Rekonstrukce Náměstí OSN k připomínkovaní
Přílohy: Koncepční studie - příloze HDPE.xlsx

Dobrý den,

po projednání Vámi zasláné koncepční studie s odbornými útvary naší společnosti Vám zasílám připomínky a předběžné stanovisko ke zpracovanému návrhu provozně prostorového uspořádání veřejných prostranství Rekonstrukce Náměstí OSN:

- Nesouhlasíme s umístěním vstupu KK 5169 do kolejíště. Řešení není projednané s naší Ochranou sítě – navrhované umístění by znamenalo přerušení tramvajového provozu při jakékoliv činnosti prováděné v této kabelové komoře. Řešení úpravy kabelovodu požadujeme konzultovat s pracovníkem naší Ochrany sítě, ing. Jiřím Bendou, mail jiří.benda@cetin.cz
- Do dalšího stupně PD je nutné rozlišit kolektor (Kolektory Praha) a kabelovod (CETIN) a zároveň vypracovat situaci nového stavu celého záměru jen se zakreslením sítě CETIN.
- V příloze Vám zasíláme technické řešení námi plánované přípoloze trubek HDPE v rámci realizace akce „Rekonstrukce Náměstí OSN“ pro zapracování do koncepční studie (v situacích v příloze červeně zakreslené trasy).

Ke studii jako celku nemáme připomínky.

V případě potřeby doplnění jsem Vám k dispozici.

S pozdravem

Libor Čára
 Senior specialista pro výstavbu sítě

► Česká telekomunikační infrastruktura a.s.
 m: +420 606652795

From: Kadlas Jan Ing. arch. (IPR/SDM) [mailto:kadlas@ipr.praha.eu]
Sent: Thursday, October 27, 2016 11:55 AM
To: Čára Libor <libor.cara@cetin.cz>
Subject: RE: Koncepční studie Rekonstrukce Náměstí OSN k připomínkovaní

Dobrý den,

Děkuji za zprávu. Během příštího týdne to snad bude pořad ok.

S pozdravem

Kadlas Jan Ing. arch. (IPR/SDM)

Od: Nováková Julie <NovakovaJ@pvs.cz>
Odesláno: 27. října 2016 12:06
Komu: Kadlas Jan Ing. arch. (IPR/SDM)
Kopie: Rosypalová Hana; Trtíl Dušan
Předmět: FW: Koncepční studie Rekonstrukce Náměstí OSN k připomínkovaní

Předběžné připomínky „Koncepční studie - rekonstrukce náměstí OSN“

Ke koncepční studii rekonstrukce náměstí OSN, která bude sloužit jako výchozí podklad pro rekonstrukci uličních prostor, sdělujeme následující:

Vodovodní síť - Pražská vodohospodářská společnost a.s. (dále jen PVS) v současné době nepřipravuje žádné investice do vodovodní sítě v předmetné lokalitě. Ve vymezeném území se v ulicích Pod Pekárnami, Kolbenova a Freyova nacházejí vodovodní řady z roku 1885,1923,1929 ,1930, 1931 a 1932,1938 (DN 80 100,150, 200, 300), které jsou na hranici životnosti a výraznějším zásahem do jejich ochranného pásma může dojít ke skokovému zhoršení jejich poruchovosti. Z tohoto důvodu jsme požádali o prověření stavu vodovodních řadů provozovatele PVK, a.s. a dle vyhodnocení o případné návrhy k obnově vodovodních řadů. Obnovu těchto řadů předpokládáme provést v koordinaci s projekty obnovy OSN.

Kanalizace

PVS v současné době připravuje akci „Rekonstrukce kanalizace, ul. Sokolovská a Kolbenova, P9“. Ta je vyvolána připravovanou rekonstrukcí tramvajové trati v ul. Sokolovská a Kolbenova. Tato rekonstrukce spočívá z převážné části v bezvykopové opravě stávajících kanalizačních stok (opravy a sanace zevnitř stoky). V oblasti náměstí OSN bude z důvodu havarijního stavu stoky provedena přeražba jednoho úseku. Vzhledem k tomu, že vstupy do stoky jsou umístěny v tělese tramvajové trati, je navrhováno vybudování několika bočních vstupů na průchozím profilu stok. Podmínkou naší akce jsou konzultace a koordinace prací s projektantem rekonstrukce TT.

V případě, že dojde k úpravě směrového vedení tramvajové trati, je nutné vymístit odtok z odlehčovací komory DN 600 mimo těleso tramvajové trati, vzhledem k tomu, že stoka DN 600 nejde z bočních vstupů řádně provozovat a čistit.

Z tohoto důvodu nelze s Vámi uvažovanou přeložkou stoky DN 600 mezi koleje TT souhlasit. V rámci Vaší studie je nutno navrhnout umístění stoky DN 600 do jízdního pásu směrem ven z Prahy tak, aby při kontrole stavu stoky nemuselo dojít k přerušování tramvajového provozu.

Upozorňujeme na to, že z hlediska stavebního stavu stoky vybudované v roce 1992 její přeložka není nutná a PVS by je z prostředků na rekonstrukci a obnovu kanalizační sítě nehradila. S náklady na případnou přeložku stoky je nutno počítat jako s vyvolanými náklady Rekonstrukce náměstí OSN.

Dále upozorňujeme na to, že vzhledem k předpokládanému posunu tramvajové smyčky je nutno do Vaší investice zahrnout přeložku stoky DN 200, která je umístěna pod stávající parkovací plochou a dostane se pod tramvajové těleso.. Kanalizací je nutno navrhnout tak, aby byla mimo nově navrhované těleso tramvajové smyčky.

Dále se v předmetném území nacházejí vodohospodářské sítě vodovodní řady a kanalizace různého stáří, které v současné době nevykazují potřebu obnovy a i tyto vodovodní řady je nutné respektovat včetně jejich ochranných pásem dle zákona 274/2001 Sb. v platném znění. Zároveň si Vás dovoluujeme požádat o informaci o případných investicích dalších investorů, které mohou zasahovat do těchto ochranných pásem.

S pozdravem

Julie Nováková

Kadlas Jan Ing. arch. (IPR/SDM)

Od: Konvalinka Petr (MHMP, SVM) <Petr.Konvalinka@praha.eu>
Odesláno: 27. října 2016 9:19
Komu: Kadlas Jan Ing. arch. (IPR/SDM)
Kopie: Mach Bohumil (MHMP, SVM); Kolací Klára (MHMP, SVM)
Předmět: RE: Koncepční studie Rekonstrukce Náměstí OSN k připomínkovaní

Vážený pane inženýre,

reagujeme tímto za MHMP – SVM/VO na Vámi zaslany email, jehož přílohou byla koncepční studie rekonstrukce náměstí OSN. Zaslany soubor jsme konzultovali se správcem VO (Eltodo-CITELUM, s.r.o.) a v návaznosti na to Vám sdělujeme následující. K dané studii nemáme žádných připomínek, pouze upozorňujeme na možné riziko spojené s růstem zeleně v této lokalitě, která by mohla postupem času narušovat světelný tok svítidel.

Vzhledem ke stáří stávajících stožárů a kabelových poli navíc podotýkáme, že tato zařízení bude nutné vyměnit i v rámci běžné obnovy VO. Před samotným začátkem přípravných a projektových prací mi dovolte Vás požádat o včasné informování o případných termínech koordinačních schůzí a jiných souvisejících akcí.

S pozdravem

Petr Konvalinka
odbor evidence, správy a využití majetku
oddělení veřejného osvětlení
tel.: +420 236 00 3286
e-mail: Petr.Konvalinka@praha.eu

Magistrát hl. m. Prahy
Rytiřská 10
110 01 Praha 1
web: <http://www.praha.eu>

From: Kadlas Jan Ing. arch. (IPR/SDM) [<mailto:kadlas@ipr.praha.eu>]
Sent: Thursday, October 13, 2016 7:55 PM
To: Mach Bohumil (MHMP, SVM) <Bohumil.Mach@praha.eu>
Subject: Koncepční studie Rekonstrukce Náměstí OSN k připomínkovaní

Dobry den,

Na základě domluvy ze středěční koordinační porady na IPR Praha posílám informaci ke koncepční studii Rekonstrukce Náměstí OSN.

Kancelář veřejného prostoru Institutu plánování a rozvoje hl. města Prahy zpracovala Koncepční studii Rekonstrukce Náměstí OSN v plném rozsahu textové, výkresové a podkladové části. Koncepční studie je ke stažení v pdf na následující adrese: <http://leteckaposta.cz/708732090>

Žádáme vás o zaslání případných připomínek a o předběžné stanovisko k návrhu provozně prostorového uspořádání veřejných prostranství **do pátku 28.října 2016** na e-mail: Kadlas@ipr.praha.eu

Návrh koncepční studie je nyní ve fázi připomínkování orgánů, organizací a institucí veřejné správy a správců klíčových sítí technické infrastruktury. V této fázi je možné uplatnit podněty a požadavky na doplnění či úpravu

Připomínky RFD k materiálu:
REKONSTRUKCE NÁMĚSTÍ OSN, koncepční studie

Bezbariérová přístupnost a užívání osobami se zrakovým postižením, připomínky:

Obecně:

Platnost pro všechny vydávané koncepční i detailní návrhy:

- studie neřeší podmínky pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace - musí být samostatnou kapitolou nebo odstavcem textové části
- z koncepčního řešení musí být zřejmé hlavní bezbariérové trasy včetně principů úprav, pro pohyb zrakově postižených - musí být upřednostňovány přirozené vodící linie (viz Vyhláška)
- způsob projednávání připomínek ke koncepčním i dalším musí být vždy standardní, tzn. projednávání a vypořádání jednotlivých bodů a stanovení standardního postupu při řešení rozporů

Konkrétní:

- chybí řešení přirozených vodících linií v hlavních pěších trasách
- studie neřeší bezpečnostně nevyhovující zastávku s pojižděným mysem u výstupu z metra do ulice Sokolovské
- některé hmatové úpravy jsou navrženy chybně, např. přístup na zastávkové ostrůvky tramvají
- ze studie není zřejmé řešení bezbariérového přístupu pro zrakově postižené na rekonstruovanou žst. Praha – Vysočany
- v ulici Freyově chybí hmatové úpravy a návaznosti na výstupy z metra
- chybí funkční přirozené vodící linie na přístupu od obchodního centra k přechodu v zaústění ulice Freyovy do náměstí
- chybí přirozená vodící linie na přístupu k zastávkám tram od objektu p.č. 277/1
- v některých řezech chybí vyznačení vodící linie např. řez 9
- vzhledem k obecné připomínce a) nebylo možné spolehlivě posoudit, zda koncepční studie zajišťuje všechny podmínky pro bezpečný a samostatný pohyb zrakově postižených v souladu se stavebním zákonem, prováděcím předpisy, závaznými ustanoveními českých technických norem a dalšími předpisy

Cyklistická doprava:

Str. 26 – doprava.

Studie uvádí, že se jedná o jednu z lokalit s nejlepší obslužností městské a příměstské hromadné dopravy a současně zatíženou nezaplatněným parkováním návštěvníků hl. m. Prahy. Buhužel již neuvádí, že je zde nyní integrováno pouze minimum cyklistické dopravní infrastruktury, která by umožnila v této oblasti plně rozvinout bezmotorovou intermodalitu.

Výkres OSN 303 sit. doprava:

V ulici Jandova chybí souvislé integrační opatření cyklistů v hlavním dopravním prostoru ve směru k náměstí. Ve směru od náměstí integrace cyklo dopravy však navržena je. Do doby realizace 4. etapy (Lávka přes železnici) se však bude jednat o nejkratší a nejfrekventovanější spojnicí cyklotras A262 a A267. Je vhodné doplnit návrh integračních opatření pro cyklisty hlavním dopravním prostoru.

Pěší doprava:

- Pokud je přechod pro chodce veden přes tramvajovou trať (a navíc bez SSZ), je třeba zajistit vyčkávací prostor pro chodce mezi tramvajovou tratí a jízdním pruhem na obou stranách
- Nevysazovat (velké) stromy před přechody (i když jsou v rámci SSZ), jako např. u zast. Vysočanská do centra
- Plochy dopravních stínů (především před přechody pro chodce, sloužící jako vymezení zákazu stání) nahradit stavebním řešením (tj. fyzickým zamezením)
- Přechod pro chodce vlevo hned za křižovatkou Sokolovská – Na Břehu není řešen vhodně. Na jedné straně bude přibližně 1,5 jízdního pruhu + jízdní pruh pro cyklisty, což může svádět k předjíždění vozidel v místě přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty. Doporučujeme v místech přechodu pro chodce stáhnout na 1 jízdní pruh, vytvořit vyčkávací prostor pro chodce mezi jízdním pruhem a tramvajovou tratí, přimknout přejezd pro cyklisty k přechodu pro chodce a před křižovatkou rozšířit na 2 řadící pruhy.
- Přechod pro chodce přes ul. Jandova doporučujeme umístit do kolmé pozice
- Vjezd do ul. Paříkova doporučujeme řešit stavebním zpomalovacím prahem

