

#001 | I.P. Pavlova | PRODLOUŽENÍ INTERVALU NA PŘECHODU PRO CHODCE

křižovatka Sokolská/Ječná jih

VLIV NA KAPACITU IAD | je prověřováno TSK-ÚDI



Zvýšení bezpečnosti chodců a zlepšení výjezdu z Ječné do Sokolské pro IAD.

počet chodců na přechodu: 20 570 (+ 1040 přebíhání mimo přechod)*

počet vozidel (Sokolská směr z centra): 32 700**

počet cestujících v MHD (tramvaj): 82 711**

Prodloužení intervalu (min. na 10 s) na jižním přechodu na IP Pavlova přes Sokolskou neomezí dopravu na SJM. Již dnes dochází k bezpečnému vstupu chodců na přechod 3–4 s před zelenou). Dřívější přepnutí na zelenou pro chodce (předsazení před ostatní signály) naopak umožní bezpečnější překonání přechodu a jeho uvolnění chodci před najíždějícími auty z Ječné, která tak nebudou muset čekat a budou moci vjíždět již do volného přechodu.

Neuvažuje se změna cyklu ani změna celoplošného řízení dopravy, ale pouze zastavení minimálního počtu vozidel v posledních vteřinách zelené ze Sokolské.

stávající délka „zelené“ pro chodce: 7 s

délka přechodu: 12,5 m

potřebný čas na překonání (4 km/h): 11 s

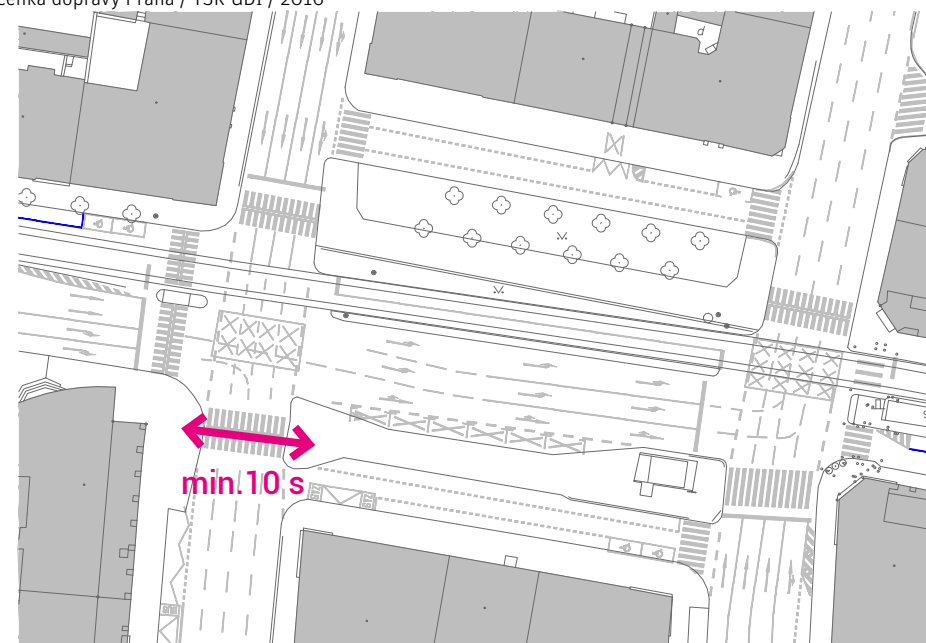
Odhadovaná cena: 40 000 Kč

Odhadovaná časová náročnost: 1–2 měsíce

Stanovisko městské části: (bude doplněno)

*TSK-ÚDI / 2013

** Ročenka dopravy Praha / TSK-ÚDI / 2016



#002 | I.P. Pavlova | DOPLNĚNÍ PŘECHODU PRO CHODCE

křižovatka Sokolská/Ječná východ

VLIV NA KAPACITU IAD | je prověřováno TSK-ÚDI



Centrální část náměstí I.P. Pavlova je v dnešní době velmi izolována. Je navržen vznik světelně řízeného přechodu na západní straně vnitřního prostoru ve směru podél Sokolské. Přechod zajistí lepší propojení i pro obchody a provozovny v území. Umístění přechodu logicky navazuje na nejkratší pěší vazbu vestibulu metra a ulici Sokolskou. Z hlediska dopravy je zřízení přechodu minimálním omezením vzhledem k minimálnímu (cca 3-5 vozidel/cyklus) počtu vozidel odbočujících ze Sokolské na náměstí. Z pohledu chodců bude zjednodušen pohyb v celém prostoru a částečně bude i odlehčeno přechodům na jižním a západním rameni křižovatky. Přechod by byl členěn ochranným ostrůvkem před tramvajovou tratí a úprava by obsahovala i úpravu začátku řazení jízdních pruhů pomocí vodorovného dopravního značení při zachování jejich počtu.

Opatření souvisí s navrhovanými úpravami #007 a #009 (zlepšení kvality veřejného prostranství a doplnění mobiliáře).

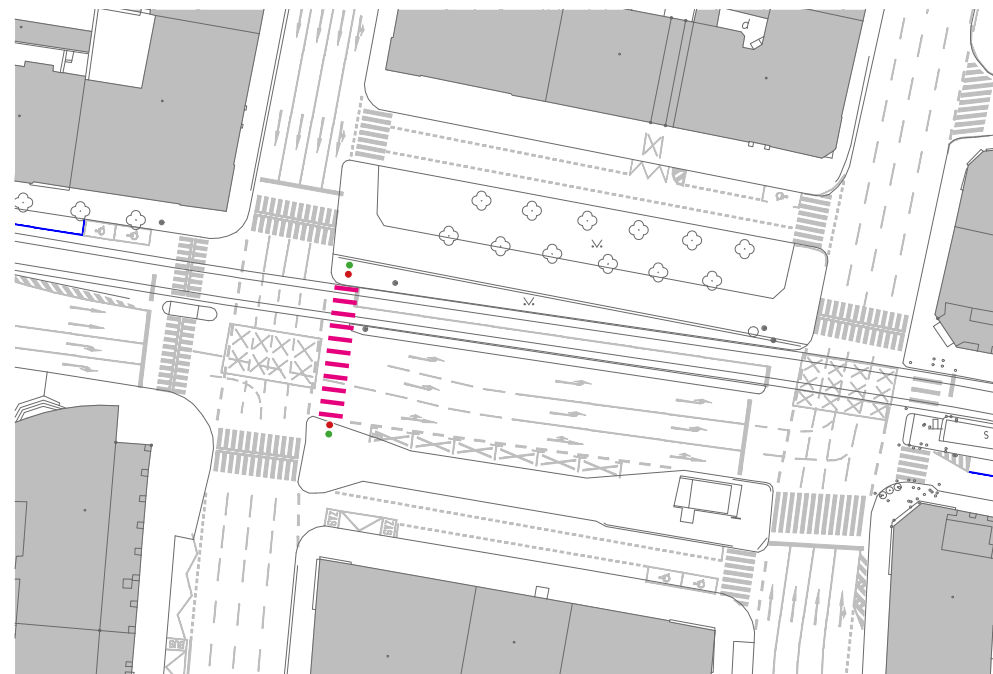
počet vozidel (směr z centra): 37 700**

Odhadovaná cena: 600 000 Kč

Odhadovaná časová náročnost: 1–2 roky

Stanovisko městské části: (bude doplněno)

** Ročenka dopravy Praha / TSK-ÚDI / 2016



#003 | I.P. Pavlova | PRODLOUŽENÍ PARKOVACÍHO PRUHU

úsek Žitná–Ječná



Pro zlepšení možností zásobování i stání rezidentů navrhujeme prodloužení parkovacího pruhu v celé délce mezi ulicemi Žitná a severní hrana náměstí I.P. Pavlova. V úseku ulice Sokolská mezi Žitnou a Hálkovou je dnes v pravém pruhu vyznačena modrá parkovací zóna v délce 41 m. Vznikne parkovací pruh o délce 113 m s možností vyznačení stání pro zásobování. Stávající pravý jízdní pruh v úseku Hálková–Ječná je pouze minimálně využíván (cca 2–4 auta za cyklus světelné signalizace). Vliv na dopravu je minimální.

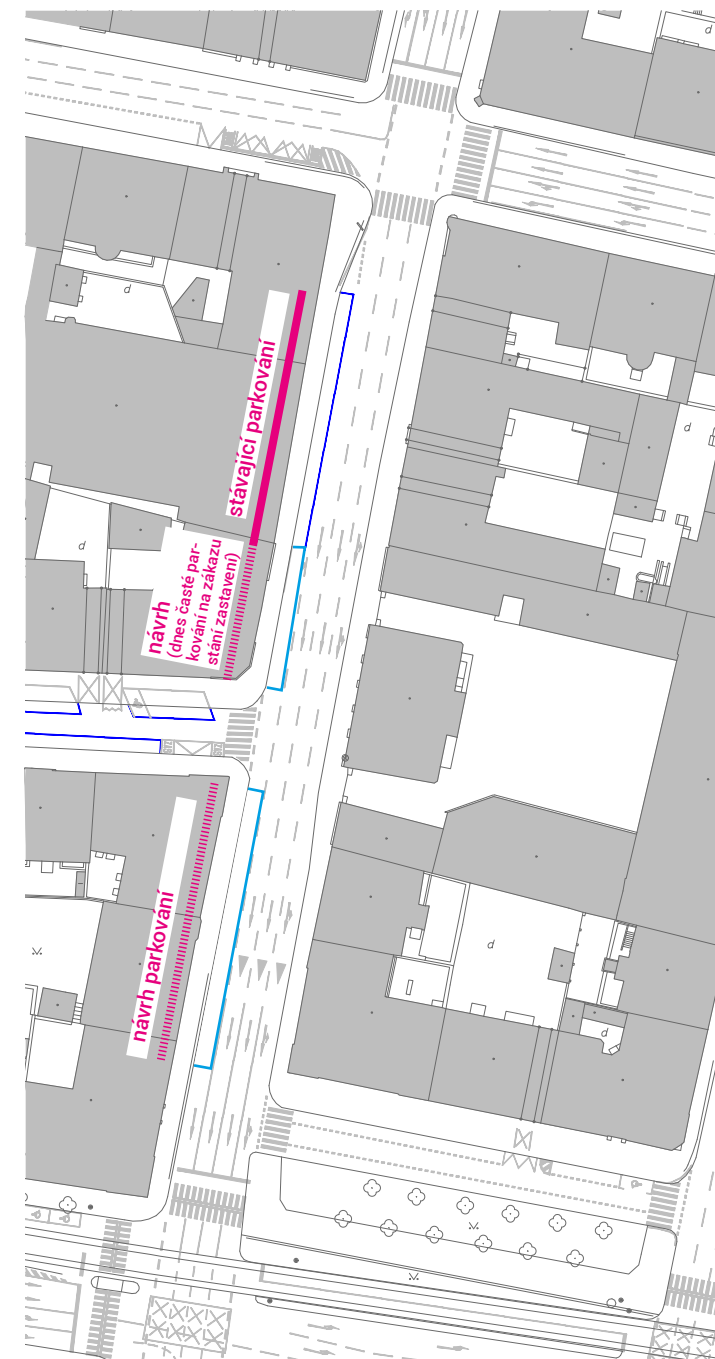
stávající počet parkovacích míst: 8*
navrhovaný počet park. míst: 22

Odhadovaná cena: 30 000 Kč
Odhadovaná časová náročnost: 2–3 měsíce
Stanovisko městské části: (bude doplněno)

* místní šetření 2017



VLIV NA KAPACITU IAD | je prověřováno TSK-ÚDI



#004 | Lounských | DOPLNĚNÍ SIGNALIZOVANÉHO PŘECHODU PRO CHODCE

5. května / Lounských(Viktorinova)

VLIV NA KAPACITU IAD | je prověřováno TSK-ÚDI



Ulice 5. května je velkou bariérou pro příčnou prostupnost v celé délce na Praze 4. Ulici je možné překonat pouze několika málo podchody, jejichž poloha, ale často neodpovídá přirozeným pěším vazbám. Současné podchody s ohledem na své řešení jsou z bezbariérového hlediska velmi komplikované a prodlužují dobu chůze a obecně nejsou vnímány bezpečně především v nočních hodinách.

Navrhujeme vznik signalizovaného děleného přechodu s funkcí na vyvolání ve vazbě ulic Viktorinova a Lounských, která lépe odpovídá širším vazbám, především ve vazbě k zastávkám veřejné dopravy, školních zařízení, apod. Rovněž dojde ke zlepšení propojení obchodní vybavenosti v území. Z hlediska dopravního omezení dojde k posunu prvních „regulujících“ signalizace do prostoru širšího centra.

S ohledem na vzdálenost k dalším SSZ na P2 není nutná přímá koordinace. Je možné uvažovat se zastavením proudu vozidel v obou směrech.

počet chodců (podchod): 1 560*

počet vozidel (do/z centra): 67 200**

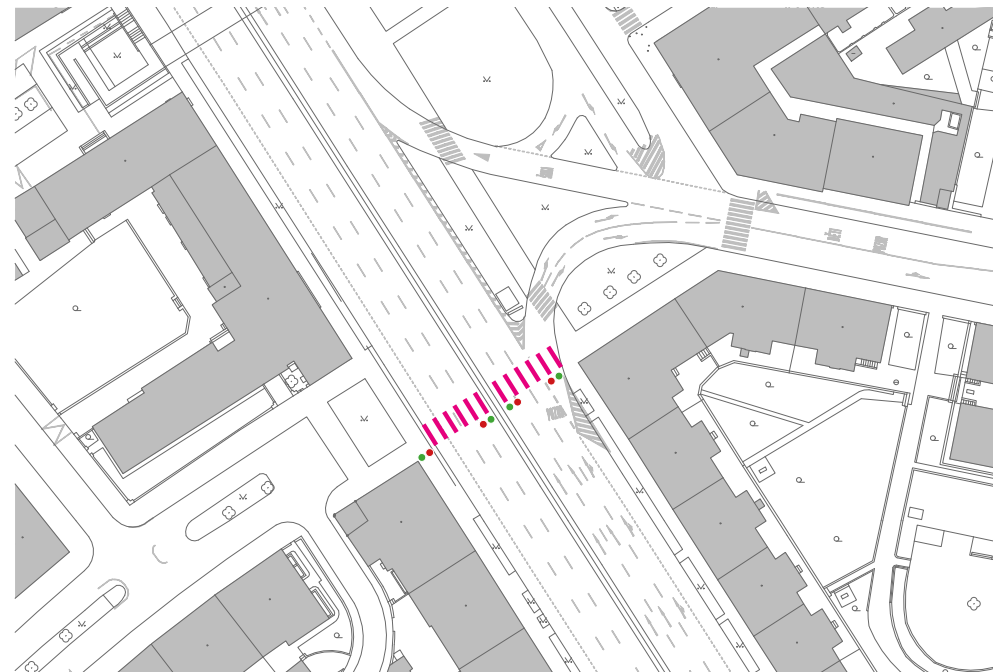
Odhadovaná cena: 3 500 000 Kč

Odhadovaná časová náročnost: 2 roky

Stanovisko městské části: (bude doplněno)

* TSK-ÚDI / 2013

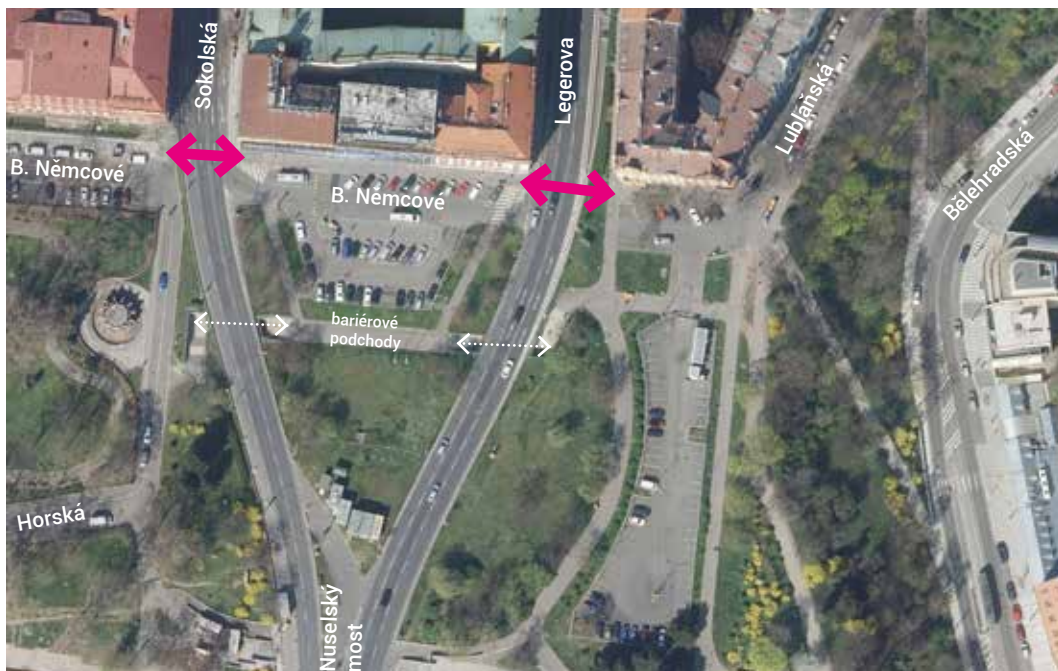
** Ročenka dopravy Praha / TSK-ÚDI / 2016



#005 | B. Němcové | DOPLNĚNÍ SIGNALIZOVANÉHO PŘECHODU PRO CHODCE

křížení B. Němcové/Sokolská/Legerova

VLIV NA KAPACITU IAD | je prověřováno TSK-ÚDI



Křížení propojuje vysokoškolský areál a areál nemocnice a porodnice a zastávky veřejné dopravy. Současně navazuje na významná veřejná prostranství parku Folimanka a oblasti Bastionu u Božích muk. V současné situaci je propojení řešeno dvojicí bariérových podchodů se čtveřicí schodišť. Podchody jsou obecně vnímány nebezpečně především v nočních hodinách, ale i z hlediska toho, že chodec neví, kam pokračují.

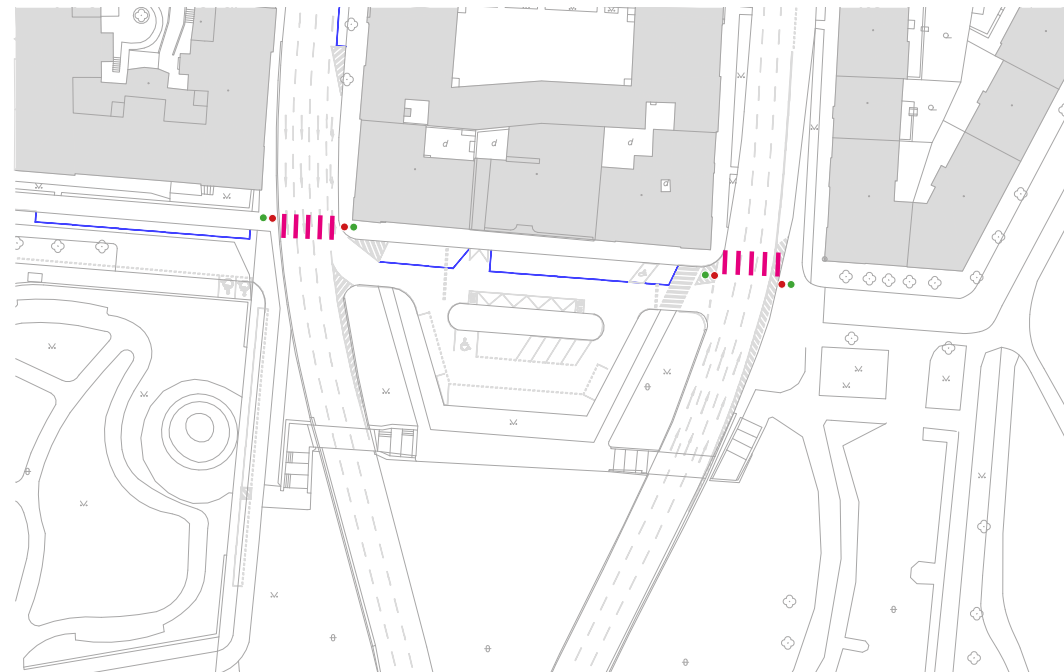
Navrhujeme vznik signalizovaných přechodů podél jižní fasády domů na předpolí Nuselského mostu, které tak zlepší pěší návaznosti a propojení v území.

počet chodců (podchod): 890*
 počet vozidel (z centra): 32 700**
 počet vozidel (do centra): 39 300**

Odhadovaná cena: 5 000 000 Kč
Odhadovaná časová náročnost: 2 roky
Stanovisko městské části: (bude doplněno)

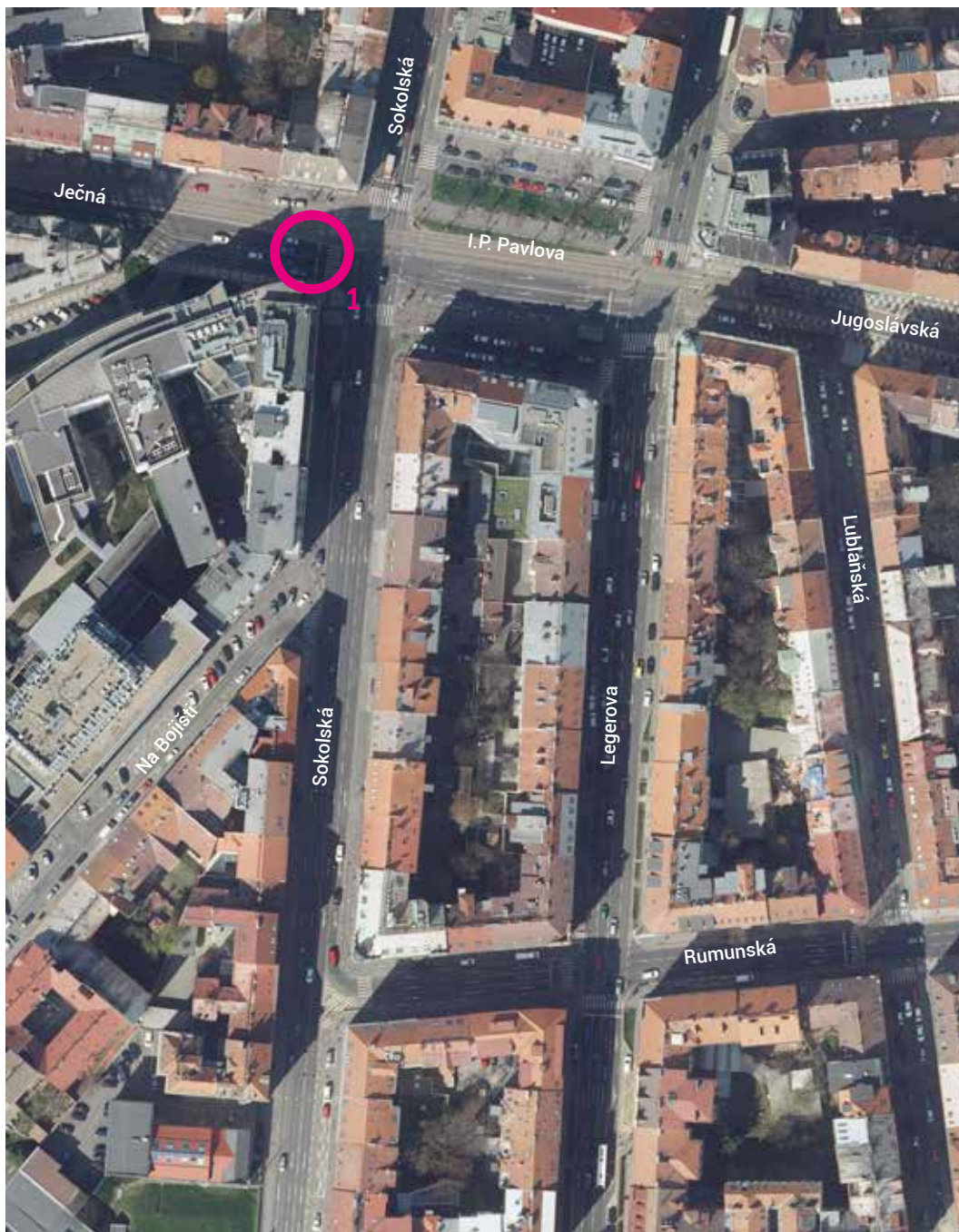
* TSK-ÚDI / 2013

** Ročenka dopravy Praha / TSK-ÚDI / 2016



#006 a | Ječná/Legerova | DOPLNĚNÍ VYČKÁVACÍCH PROSTORŮ PRO CYKLISTY

SSZ Ječná/Sokolská; SSZ I.P. Pavlova/Legerova; SSZ Legerova/Rumunská

VLIV NA KAPACITU IAD | je prověřováno TSK-ÚDI

Zlepšení podmínek pro průjezd křižovatkou zřízením vyčkávacích prostorů v rámci světelně řízených křižovatek.

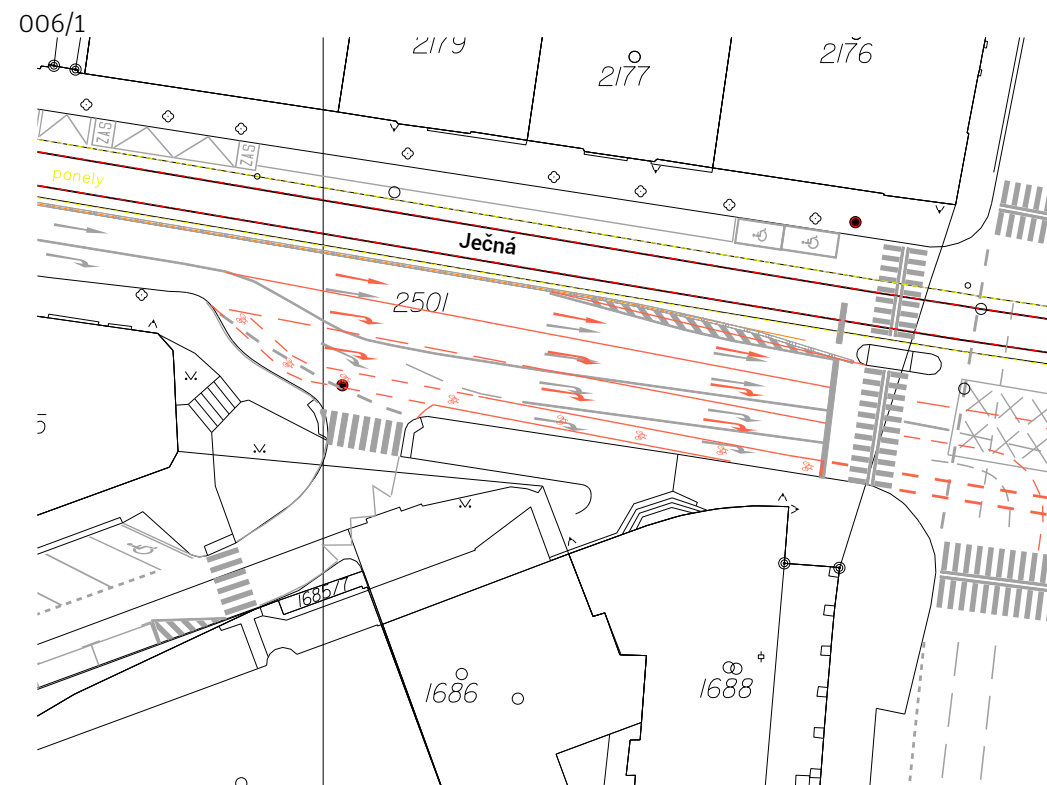
V ulici Ječné je před křižovatkou se Sokolskou navržena úprava s ponecháním jednoho řadícího pruhu pro jízdu přímo, neboť kapacitně tento směr vyhoví, vzhledem k tomu že je kapacitním limitem následující křižovatka na I.P. Pavlova. Budou ponechány dva plnohodnotné řadící pruhy pro pravé odbočení.

Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty bude při pravé obrubě. Volno pro jízdu cyklistů by bylo předsazeno spolu s fází pro jízdu aut přímo a tedy už spolu s chodeckým volnem na jižním přechodu u Lékařského domu. Fáze pro cyklisty bude končit před začátkem volna pro odbočení vpravo.

Odhadovaná cena: 80 000 Kč

Odhadovaná časová náročnost: 6 měsíců

Stanovisko městské části: (bude doplněno)



#006 b | Ječná/Legerova | DOPLNĚNÍ VYČKÁVACÍCH PROSTORŮ PRO CYKLISTY

SSZ Ječná/Sokolská; SSZ I.P. Pavlova/Legerova; SSZ Legerova/Rumunská

VLIV NA KAPACITU IAD | je prověřováno TSK-ÚDI



Zlepšení podmínek pro průjezd křižovatkou na páteřních cyklotrasách zřízením vyčkávacích prostorů v rámci světelně řízených křižovatek. Vyčkávací prostor by byl vždy umístěn v pravém jízdním pruhu s možností jízdy přímo a doprava, v případě křižovatky I.P. Pavlova/Legerova přímo a doleva.

Odhadovaná cena: 80 000 Kč (pro jedno rameno křižovatky)

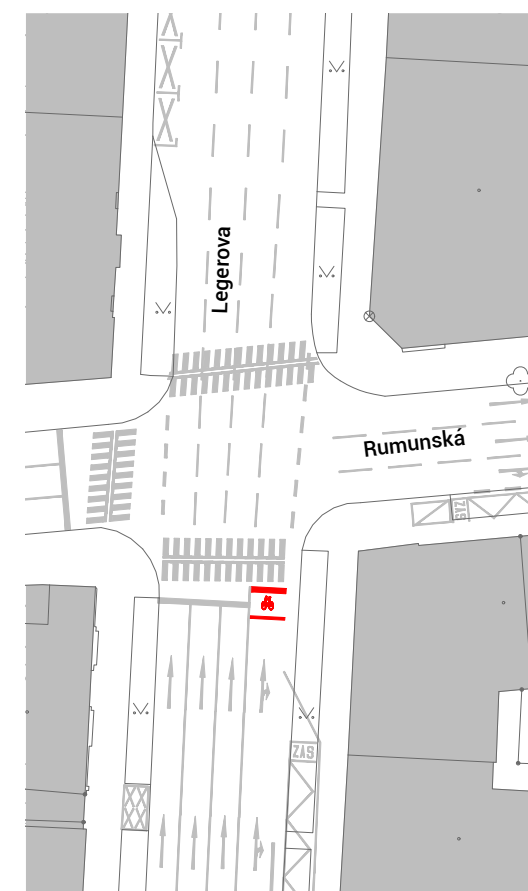
Odhadovaná časová náročnost: 6 měsíců

Stanovisko městské části: (bude doplněno)

006/2



006/3



#006 b | Žitná/Legerova | DOPLNĚNÍ VYČKÁVACÍCH PROSTORŮ PRO CYKLISTY

SSZ Žitná/Sokolská; SSZ Legerova/Žitná

VLIV NA KAPACITU IAD | je prověřováno TSK-ÚDI



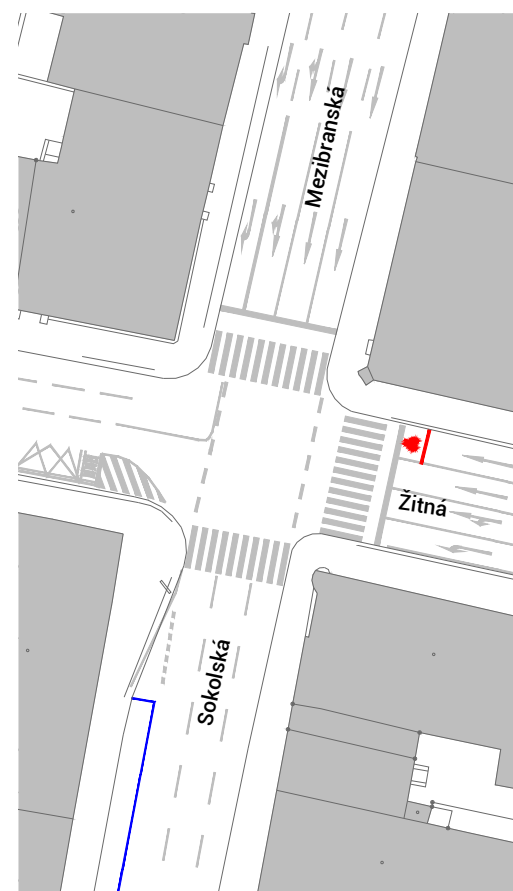
Zlepšení podmínek pro průjezd křižovatkou na páteřních cyklotrasách zřízením vyčkávacích prostorů v rámci světelně řízených křižovatek. Vyčkávací prostor by byl vždy umístěn v pravém jízdním pruhu s možností jízdy přímo.

Odhadovaná cena: 80 000 Kč (pro jedno rameno křižovatky)

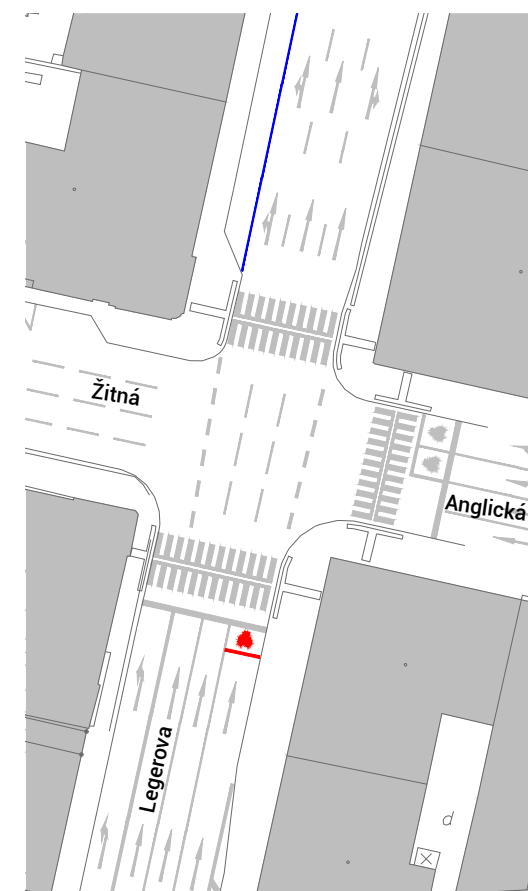
Odhadovaná časová náročnost: 6 měsíců

Stanovisko městské části: (bude doplněno)

006/4



006/5



VLIV NA KAPACITU IAD | NENÍ



Mobiliář je „nábytkem obývacího pokoje“ města. Jeho základní rolí je vytvářet objektové zázemí pro plnohodnotné užívání veřejných prostranství města. Současné problémy spojené s fragmentací správy a nedostatečnou údržbou uličního vybavení však mají velký vliv na jejich rychlou degradaci. Nevhodná volba a uspořádání velkého množství nesterodných kusů mobiliáře demotivuje k pobytu na veřejných prostranstvích a omezuje potenciál jejich využití.

počet chodců přes Sokolská (IP Pavlova-sever): 7 560*
počet chodců přes Legerova (IP Pavlova-sever): 10 330*

počet chodců přes Sokolská (IP Pavlova-jih): 20 570*
počet chodců přes Legerova (IP Pavlova-jih): 9 280*

Odhadovaná cena: 200 000 Kč

Odhadovaná časová náročnost: 3 měsíce

Stanovisko městské části: (bude doplněno)

*TSK-ÚDI / 2013



001 Fotografie pražského mobiliáře - 1. cena v soutěži, Olgoj Chorchoj

VLIV NA KAPACITU IAD | NENÍ



Mobiliář je „nábytkem obývacího pokoje“ města. Jeho základní rolí je vytvářet objektové zázemí pro plnohodnotné užívání veřejných prostranství města. Současné problémy spojené s fragmentací správy a nedostatečnou údržbou uličního vybavení však mají velký vliv na jejich rychlou degradaci. Nevhodná volba a uspořádání velkého množství nesteroidních kusů mobiliáře demotivuje k pobytu na veřejných prostranstvích a omezuje potenciál jejich využití.

Prostor Fügnerova náměstí je jednou z mála ploch s vegetací v daném území. Přestože se nachází mezi dvěma směry SJM, je místem, kde se mohou lidé zastavit, kam lze jít vyvenčit psa, apod. Současně se nachází na přímé vazbě mezi areálem nemocnice a porodnice a residenční oblastí podél Bělehradské ulice.

počet chodců podchod Sokolská (Fügnerovo náměstí): 2 470*
počet chodců podchod Legerova (Fügnerovo náměstí): 3 180*

Odhadovaná cena: 150 000 Kč

Odhadovaná časová náročnost: 3 měsíce

Stanovisko městské části: (bude doplněno)

*TSK-ÚDI / 2013



Fotografie pražského mobiliáře - 1. cena v soutěži, Olgoj Chorchoj



CCEA / 2013 / Otevřená scéna I.P. Pavlova

Prostranství, které je dnes velmi využíváno chodci a navazuje na restauraci, navrhujeme propojit s chodníkem podél domů v jedné úrovni a minimalizovat počet parkovacích míst. Toto schéma bylo úspěšně aplikováno v létě 2013 jako „Otevřená scéna I.P. Pavlova“.

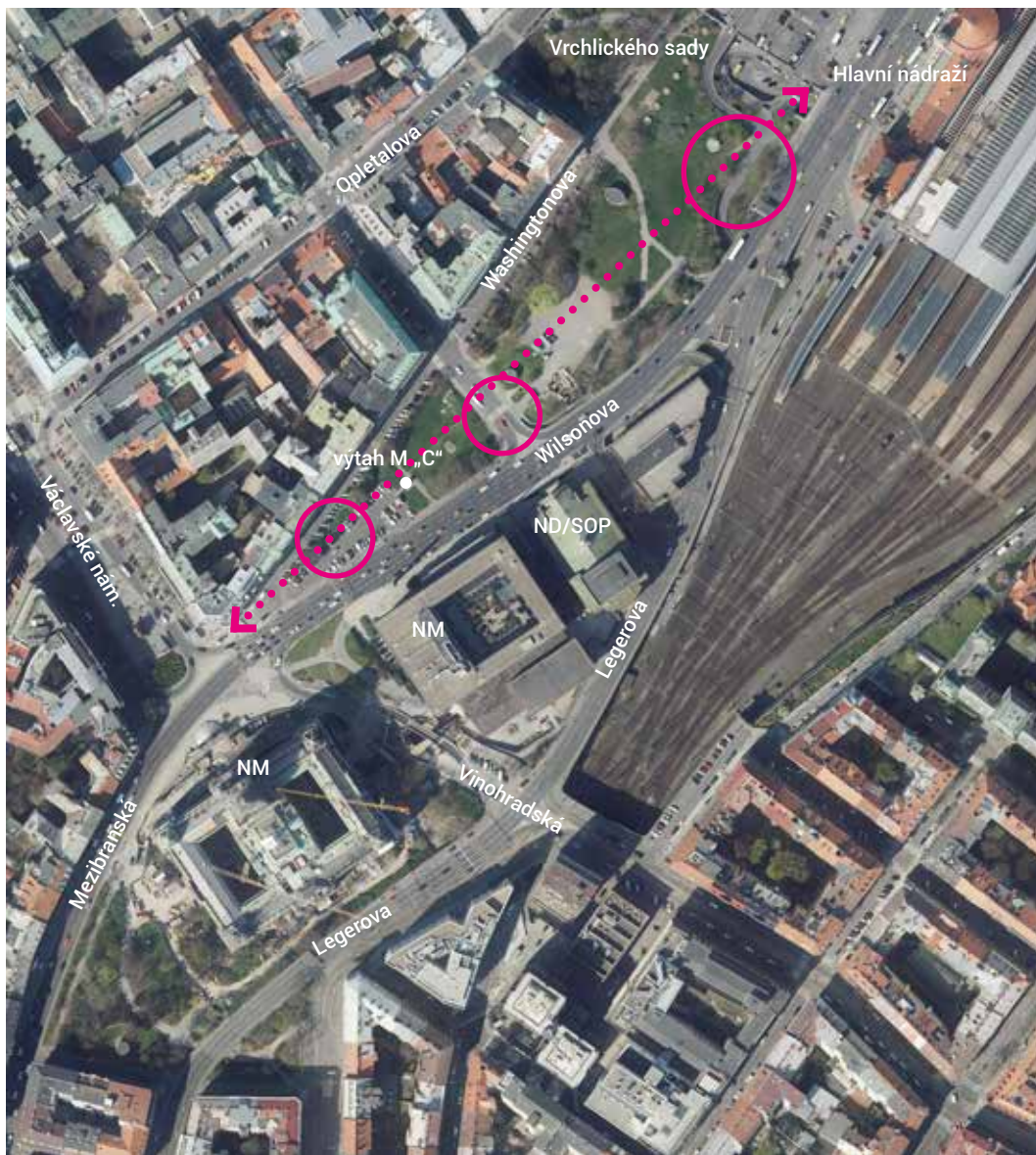
počet chodců přes Sokolská (IP Pavlova-jih): 20 570*
počet chodců přes Legerova (IP Pavlova-jih): 9 280*

Odhadovaná cena: 4–10 000 000 Kč
Odhadovaná časová náročnost: 1–2 roky
Stanovisko městské části: (bude doplněno)

*TSK-ÚDI / 2013



Gehl architects / 2017 / Magistrála pro lidi / schéma možné úpravy prostoru



Cílem je zlepšení důležité pěší vazby mezi centrem města (oblastí zastávek Muzeum) a Hlavním nádražím, přes dnes nepřehledné území. Především pro návštěvníky, kteří přijedou autobusem, je velmi problematická orientace v prostoru, bez logické vazby. Dochází tak k nebezpečným situacím, kdy jsou chodci nuceni překonávat nájezdové rampy z parkoviště bez přechodů a navazujících chodníků.

I pouhé lokální úpravy doplněné o orientační systém mohou výrazně zlepšit prostupnost územím. Zlepšení charakteru prostředí a prostupnosti by prospělo rovněž vymístění parkovací plochy mezi ulicemi Wilsonova a Washingtonova.

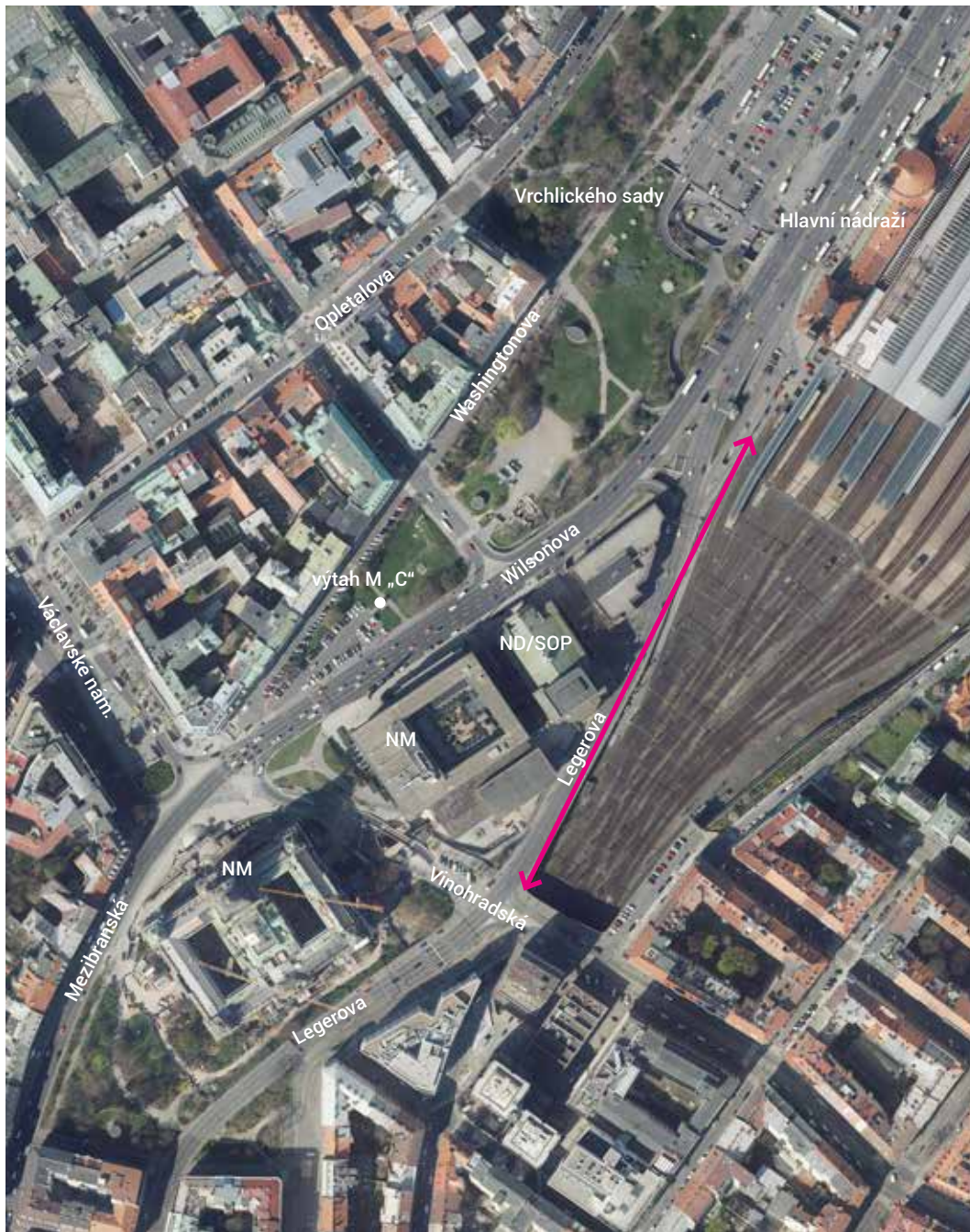
Odhadovaná cena: 5 000 000 Kč

Odhadovaná časová náročnost: 1 rok

Stanovisko městské části: (bude doplněno)



VLIV NA KAPACITU IAD | NENÍ



Projekt SŽDC na vytvoření důležité pěší vazby mezi oblastí Vinohrad a Hlavním nádražím formou vykonzolovaného chodníku podél Legerovy ulice. V současné době je přístup možný pouze po velmi je velmi úzkém chodníku (místy cca 0,5 m), což je velmi nebezpečné nejenom pro chodce, ale i pro řidiče. Vybudování chodníku bude umožněn přímý přístup na nádraží i ve vazbě na tramvajovou veřejnou dopravu.

Předpokládaný termín zahájení realizace: 2019





Tramvajová doprava patří neodmyslitelně k ulicím a životu v hlavním městě Praze. Po útlumu a rušení některých tramvajových tratí v rámci budování prvních úseků tras metra, tramvajová doprava v současné době prožívá opět renesanci, počet spojů a obliba tramvajové dopravy neustále roste. Kromě probíhající rozsáhlé rekonstrukce celé stávající sítě je připravována i celá řada nových tramvajových tratí. Tak jak roste poptávka po tramvajové dopravě, rostou i kapacitní problémy tramvajové sítě v centru města. Stávající tramvajová síť v centru města nebude do budoucna schopna přenést požadované počty tramvajových souprav. Pokud i do budoucna má být zachována dostatečná kvalita tramvajové dopravy, která netrpí častými zpožděními a přeplněností souprav z důvodu nedostatečné kapacity centrální části tramvajové sítě, je nutné zvyšovat kapacitu tramvajové sítě i v centru města. Účelem studie je prověřen a výběr vhodných variant posílení tramvajové sítě v centrální části města, konkrétně v lokalitě Václavské náměstí respektive okolo hlavního nádraží.

V současné době probíhá připomínkování návrhu změny územního plánu Z 2838, na které naváže tzv. Veřejné projednání.



prověřované varianty vedení TT v oblasti Vrchlického sadů

#013 | Magistrála | ODSTRANĚNÍ BARIÉR V PĚŠÍM PROSTORU

příklady sdružení/zmenšení prvků svislého dopravního značení

VLIV NA KAPACITU IAD | NENÍ



Každý nadzemní prvek infrastruktury je třeba vnímat jako element spoluvytvářející celkovou kvalitu místa. Svislé dopravní značení je poměrně výrazným prvkem v městském prostředí. Jeho dopravní charakter často nekoresponduje s charakterem veřejného prostranství. Masivní provedení dopravního značení a informačních prvků zhoršuje kvalitu vnímání veřejného prostranství, omezuje orientaci v prostoru, znemožňuje průhledy a dálkové pohledy a přetváří jej v čistě dopravní záležitost. Přílišné množství značení rovněž omezuje jeho čitelnost, a tím snižuje srozumitelnost a význam jednotlivých prvků.

Cílem úprav by mělo být minimalizování bariér nejenom v průchozím profilu chodníku, ale zvýšení vizuálního charakteru prostředí včetně zachování průhledů.

Odhadovaná cena: 150 000 Kč

Odhadovaná časová náročnost: 3 měsíce

Stanovisko městské části: (bude doplněno)

