



# BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOL

**Střední průmyslová škola stavební**

**Dušní 17, Praha 1**

## TEXTOVÁ ČÁST

**vypracoval: Ing. arch. Tomáš Cach, listopad 2009**



*Podpořeno grantem z Islandu, Lichtenštejska a Norska v rámci Finančního mechanismu EHP a Norského finančního mechanismu prostřednictvím Nadace rozvoje občanské společnosti a hlavním městem Prahou.*

## Stručný kontext studie: charakter prostředí v okolí školy

Studie bezpečných cest do škol se zabývá řešením několika problematických míst vytipovaných studenty, a to především z hlediska bezpečnosti dopravy. Dané problémy však není možné řešit pouze z pohledu úzce dopravního, přestože se jedná o studii dopravní. Naopak je nutné vycházet z mnohem širších prostorových souvislostí, pro které by měly být navrhované úpravy pouze logickým završením. Protože však toto téma není předmětem studie, jsou zde tyto informace doplněny pouze okrajově, nad rámec samotného návrhu.

- Okolí školy v Dušní ulici tvoří historické jádro města, především kombinace gotického rostlého půdorysu a regulačního plánu z 19. století po asanaci, s lokálními zásahy druhé poloviny 20. století.
- Jedná se o relativně intenzivně využitý prostor, založený původně pro bezmotorovou, resp. převážně bezmotorovou dopravu.
- S nástupem masového motorismu v posledních dekadách však nastala radikální proměna a přerozdělení využití veřejného prostoru ulic a náměstí.
- Uživatelé bezmotorové dopravy mají přirozenou tendenci pohybovat se v prostoru v souladu s jeho charakterem, tedy i principy, podle kterých byl urbánní prostor vytvořen (volný pohyb pěších, obousměrný provoz vozidel apod.)



- S ohledem na současný stav a dosavadní vývoj prostředí je nyní proto nutné hledání vyváženého kompromisu mezi všemi požadavky a nároky, které jsou na dotčený prostor kladeny. Přitom si lze klást různé otázky:
  - Je důležitější zajištění naprosto neomezené volby dopravního prostředku pro všechny uživatele a situace, nebo zachování sociálních a kulturně-historických hodnot území?
  - Při jakém poměru jednotlivých druhů dopravy je v daném místě ještě možné zajištění vyvážené dopravní obslužnosti a zároveň zdravotně nezávadného a bezpečného prostředí?
  - Je dnešní stav dotčeného veřejného prostoru opravdu vyváženým kompromisem současných potřeb všech uživatelů?
  - Pokud se přirozený způsob bezmotorového pohybu (adekvátní tomuto místu) dostává do rozporu se současným provozním režimem, je toto chování nutné chápat vždy jako projev nežádoucí nekázně, nebo jako podnět k možnému přehodnocení místní úpravy provozu, resp. prostoru?
- Tyto otázky a nespočet dalších je nutné v rámci diskuse pokládat při hledání nejhodnějších úprav v každém z problematických míst. Výsledkem pak může být nejen zdařilá realizace záměru z pohledu bezpečnosti provozu, ale i vyváženější charakter prostředí jako příjemného místa pro život.

## Stručný kontext studie: veřejná doprava – základní „přístupové“ body:

- stanice metra:
  - Staroměstská (metro A)
  - Náměstí Republiky (metro B)
  - Můstek (metro A+B)
  - Národní třída (metro B)
- zastávky tramvaje:
  - Právnická fakulta
  - Staroměstská
  - Dlouhá třída
  - Čechův most
- zastávky autobusů
  - Nemocnice Na Františku
  - Staroměstská, Právnická fakulta, Dlouhá třída a Nám.Republiky společně s tramvajemi
- stanice městské a příměstské železnice
  - Praha – Masarykovo nádraží
  - Praha – Hlavní nádraží

### studie BCDŠ:

- *stanice a zastávky veřejné dopravy – dostupnost řešena v rámci pěší dopravy*
- *samotné zastávky tramvají a autobusů – možné návrhy a podněty pro úpravy (stavební uspořádání, poloha...) lze řešit ve spolupráci s Ropidem, nad rámec této studie*

## Stručný kontext studie: pěší doprava

- volný pohyb v území, především ve vazbě na přístupové body veřejné dopravy

### studie BCDŠ:

- *návrhy možných opatření v potenciálně kolizních či jinak nevhodných lokalitách, vytipovaných studenty*
- *vybrané případy jsou řešeny podrobněji, zpravidla variantně: jádro celé studie*

## Stručný kontext studie: cyklistická doprava

- cyklodoprava v pohybu: průjezd územím, především ve vazbě na cyklotrasy celoměstského významu a uzly veřejné dopravy (kombinovaná doprava)
- napojení na náplavku Na Františku – Dvořákovo nábřeží (sever a východ Prahy)
  - páteřní cyklotrasa A 2 / směr Zámky
  - úpravy k prověření:
    - *napojení k Dvořákovu nábřeží (jednosměrné ulice, křižovatky...)*
    - *přesmyk a napojení do obytné zóny náplavky přes hlavní komunikaci na Dvořákově nábřeží*
- napojení na Palachovo náměstí (jih a západ Prahy)
  - páteřní cyklotrasy A 2 / směr Zbraslav + A 15 / směr Bílá Hora
  - úpravy k prověření:
    - *napojení na ulici 17. listopadu (křižovatky, jednosměrné ulice)*

- napojení na Staroměstské náměstí (jih a východ Prahy)
  - páteřní cyklotrasa A 25 / směr Klánovice
  - nepřímá pěší zónou s povoleným vjezdem cyklistů:
    - Můstek (metro A, B), páteřní cyklotrasy A 24 a A 41...
  - *úpravy k prověření:*
    - *obousměrnost Pařížské ulice (min. pro cyklo dopravu)*
- napojení na náměstí Republiky (východ Prahy)
  - páteřní cyklotrasa A 25 / směr Klánovice + hlavní A 252, metro B
  - nepřímá (s žádoucími vhodnými úpravami, mimo rozsah / okruh BCDŠ) :
    - Masarykovo a Hlavní nádraží, Florenc (metro C)
  - *úpravy k prověření:*
    - *napojení (jednosměrnými) ulicemi*
- napojení na Revoluční ulici / Štefánikův most (sever Prahy)
  - hlavní cyklotrasa A 251 / směr Holešovice
  - *úpravy k prověření:*
    - *napojení Řásovk / Dlouhá*
- napojení na Čechův most (sever Prahy)
  - doplňková cyklotrasa (varianta trasy Staroměstské náměstí – Pohořelec)
  - *úpravy k prověření:*
    - *přesmyk na náměstí Curierových, řešení obou předpolí Čechova mostu*

#### studie BCDŠ:

- *řešení bezprostředního napojení budovy školy pro všechny výše uvedené směry: variantní návrhy řešení pro dotčené úseky ulic Dušní a Bílkova jsou součástí této studie*
- cyklo doprava v klidu:
  - parkování na pozemku školy – střednědobé (řádově hodiny), pravidelné:
    - především studenti, profesori a další zaměstnanci
  - parkování v uličním prostoru – především pohotovostní, nahodile i pravidelně
    - především návštěvníci

BCDŠ: součástí plánu mobility školy, není přímo zahrnuto v této studii

## **Stručný kontext studie: individuální motorová doprava**

- především automobilová doprava, nejčastěji ranní příjezd studentů společně s rodiči
- možná samostatná doprava studentů i profesorů vlastními vozidly (jednostopými i dvoustopými)

#### studie BCDŠ:

- *po dohodě v průběhu přípravy studie není řešení individuální motorové dopravy v pohybu i v klidu její součástí*
- *případné řešení parkování, např. mopedů, pohotovostní zastavení vozidel apod. může být zahrnuto v plánu mobility či jiných výhledových opatření*



## Přehled nebezpečných nebo problematických míst v okolí SPŠ stavební, Dušní 17

četnost:	číslo v mapě:	místo:	popis studentů:
23	6	Pařížská x Bílkova	auta parkující blízko přechodu, nepřehledné místo, rychlá jízda
18	11	Široká x Zatecká	nepřehledné místo, auta odbočující vpravo jezdí rychle
16	2	náměstí Curieových	dlouhá doba čekání, silný provoz, nebezpečné odbočování vpravo
12	3	17.listopadu x Břehová	chybějící přechod + další úsek u zastávky tramvaje (přechod před tramvají, rychle jedoucí auta)
11	1	nábřeží Edvarda Beneše x Čechův most	krátký interval pro přechod, dlouhá doba čekání
10	4	Dušní	chybějící chodník
9	17	Dlouhá x Revoluční	dlouhé intervaly na přechod
8	10	Kaprova x Valentinská	není vidět přes parkující auta při přecházení
8	12	Široká x Maiselova	chybějící přechod
8	18	U Obecního domu	nerespektování chodců, rychlá jízda
7	13	Široká x Pařížská	auta parkující blízko přechodu, nepřehledné místo, rychlá jízda
6	9	Křížovnická x Kaprova	ucpaná křižovatka - přecházení mezi auty
6	20	Křižovatka Dušní x Dlouhá x Týnská ulička	chybějící přechod
5	15	Masná	nepřehledné místo, nejasný přechod
5	19	Malá Šturpatská	zúžení x rychlá jízda, nejezdit, pouze pro pěší a kola
4	7	Bílkova x E. Krásnohorské	nepřehledné místo- neoznačený vjezd
2	5	Dvořákovo nábřeží	dlouhá čekací doba
2	8	U Milosrdných x Kozí	nepřehledné místo, chybí přechod - nepovolené parkování?
2	14	Široká x Věžeňská	bezdomovci na lavičkách
2	16	Masná x Malá Šturpatská	nepřehledné místo, zúžený chodník, nevhodně umístěná značka

Jednotlivá místa jsou na následujících stranách podrobně zpracována níže uvedeným způsobem a v případě významných míst (především dle četnosti zastoupení v odpovědích studentů) doplněna o grafickou dokumentaci:

### místo (číslo v mapě)

#### popis studentů:

- stručně zaznamenané problémy vnímané studenty v daném místě

#### analýza:

- rozbor dané lokality a situací včetně problémů vnímaných studenty (s nezbytným tématickým přesahem)

#### princip návrhu:

- formulace základních koncepčních tezí řešení pro zlepšení situace, tj. odstranění či redukci problémů

#### možné opatření:

- místní úprava provozu:
  - rychlejší a levnější opatření, často však vhodné pouze jako „nouzové“ provizorní opatření
- stavební úpravy:
  - nákladnější a pomalejší úpravy trvalého charakteru, při vhodném provedení výrazné zlepšení místa

#### grafická příloha:

- ano: zpravidla několik výkresů v grafické příloze / ne: pouze textový popis, případně pouze s fotografií

## Pařížská x Bílkova (6)



### popis studentů:

- auta parkující blízko přechodu, nepřehledné místo, rychlá jízda

### analýza:

- parkovací místa jsou vyznačena téměř k přechodu, stojící vozidla opravdu brání dostatečnému rozhledu: nepřehlednost místa způsobuje stávající režim dopravy v klidu (umístění podélného a šikmého stání)
- průsečná křižovatka se dvěma jednosměrnými a dvěma obousměrnými rameny s předností zprava:
  - přímost a šířka Pařížské ulice mnohé řidiče svádí k rychlejší jízdě ve směru ke Staroměstskému náměstí a nerespektování přednosti v jízdě vozidel z Břehové ulice
  - v ostatních směrech a ramenech situace není tak vážná, avšak podmínky pro pěší dopravu nejsou ideální
- opatření pro nevidomé jsou provedeny pouze na dvou jižních nárožích, a to částečně chybně v obou případech (špatné směrování signálních pásů k přechodu pro chodce přes Pařížskou ulici)

### princip návrhu:

- nutnost zklidnění dopravy v celé křižovatce:
  - minimalizací plochy vozovky ve prospěch rozšíření plochy pro pěší - nárožní „uší“
  - směrovou, popř. výškovou úpravou průjezdu vozidel
- možnost vytvoření sdíleného prostoru: celá plocha křižovatky zvýšena do úrovně chodníku
- opatření pomocí dopravního značení má význam pouze jako dočasné opatření do doby úpravy stavebního stavu
- trvalé řešení této křižovatky musí být v souladu s celkovou architektonicko-urbanisticko-dopravní koncepcí Pařížské ulice (možná celková rekonstrukce uličního parteru, obousměrný provoz všech vozidel / pouze jízdních kol apod.: tyto případné změny by neměly být novými úpravami znemožněny)
  - *Poznámka: pro celou Pařížskou ulici (vč. návazností na ulici Břehová a Maiselova) byla nově zpracována studie úpravy uličního parteru, která byla v průběhu října 2009 odevzdána MČ Praze 1 (tedy v době pokročilého rozpracování studie Bezpečných cest do škol – Dušní). Z materiálu ateliéru Znamení čtyř – architekti s.r.o. vyplývá následující:*
    - uvažuje se především se změnami povrchů pochozích ploch, úpravou parku a mobiliáře
    - předpokládá se pouze zvýšení ploch vozovky křižovatek, bez zásahů do půdorysné polohy obrub
    - vůbec se nepracuje s možnými úpravami dopravního režimu (směry dopravních proudů, integrace cyklodopravy apod.)

### možné opatření:

- místní úprava provozu:
  - VDZ:
    - v obloucích křižovatky vodící čáry V 4 či „dopravní stín“ - šikmé rovnoběžné čáry V 13a
    - v obousměrné části Pařížské ulice doplnit podélnou čáru přerušovanou V 2a, popř. též optickou psychologickou brzdou V 18
    - před přechody pro chodce:
      - zkrátit až o pět metrů stávající parkovací pruhy V 10d a časově omezená stání V 10g, resp. posunout vyhrazená parkoviště V 10e a V 10f
      - doplnit šikmé rovnoběžné čáry V 13a
  - fyzické prvky DZ:
    - před přechody pro chodce fyzicky zabránit možnému stání motorových vozidel, např.:
      - umístění city-bloků
      - osazení sloupků: litinové / plastové balisety
      - umístění stojanů pro jízdní kola
- stavební úpravy:
  - stavební rozšíření chodníkových ploch na nároží:
    - zkrácení délky nutné pro pěší překonání vozovky
    - zlepšení rozhledových poměrů při možnosti zachování stávajících kapacit parkování
  - zvýšené přechody pro chodce do úrovně chodníku (na vybraných přechodech):
    - zpomalení projíždějících vozidel (funguje jako příčný práh)
    - komfortnější podmínky pro pěší dopravu
  - zvýšená celá plocha křižovatky:
    - oproti zvýšeným přechodům pro chodce vytváří sdílený prostor – zklidnění dopravy a vyrovnané podmínky všech druhů dopravy adekvátně charakteru místa
    - vhodná kombinace s rozšířením chodníkových ploch na nárožích, vč. možnosti ponechání přiznaných stávajících obrub v úrovni povrchu v rámci prostoru určeného pouze pro pěší (pouhé zvýšení vozovky mezi stávajícími obrubami zachovává větší variabilitu pro úpravy provozního režimu, avšak pro běžný provoz je pro pěší méně výhodné, pokud není doplněno sloupky)
- možný postup pro následující okamžitou přípravu:
  - v obousměrné části Pařížské ulice doplnit podélnou čáru přerušovanou V 2a (popř. V2b) a optickou psychologickou brzdou V 18
  - před přechody pro chodce (V7) doplnit šikmé rovnoběžné čáry V 13a v délce 2,0 m a v šířce navazujícího pruhu stání vozidel (čára v10d či V10g)
  - nepoužívat více dopravního značení ani fyzických opatření
  - v rámci budoucí stavební realizace (např. dle nově připravené urbanistické studie rekonstrukce Pařížské ulice) žádoucí dodržet výše uvedené principy návrhu dle studie bezpečných cest do škol

### grafická příloha:

- ano



## Široká x Žatecká (11)



### popis studentů:

- nepřehledné místo, auta odbočující vpravo jezdí rychle

### analýza:

- problémy jsou způsobeny především kombinací:
  - relativně velkou šířkou vozovky v křižovatce a plynulým směrovým obloukem průjezdu o velkém poloměru (cca 15-20m podle aktuální situace dopravy v klidu), neadekvátnímu charakteru místa
  - absencí zpomalení proudu vozidel a / nebo dopravní „nadržanosti“ pěšího pohybu (přechodem pro chodce) přes Žateckou, popř. Širokou ulici: s ohledem na rychlost a frekvenci projíždějících vozidel je pro pěší často obtížné překonat vozovku bez částečného omezení projíždějících vozidel
- dalším problémem je nedostatečná šířka severního chodníku (cca 1,50 – 2,25 metru), na který navíc půdorysně přesahují šikmo stojící vozidla a jsou zde umístěny sloupky dopravního značení a sloup veřejného osvětlení

### princip:

- nutnost zklidnění dopravy v celé křižovatce:
  - minimalizací plochy vozovky ve prospěch rozšíření plochy pro pěší
  - směrovou, popř. výškovou úpravou průjezdu vozidel
- možnost vytvoření sdíleného prostoru
- vhodnost vyvážení podmínek pěší dopravy a dopravy v klidu adekvátně místu: omezení šikmého stání v křižovatce

### možné opatření:

- místní úprava provozu:
  - VDZ:
    - doplnit přechod pro chodce přes Žateckou ulici
    - v obloucích křižovatky a před přechodem pro chodce přes Širokou ulici doplnit vodicí čáry V 4 či „dopravní stín“ - šikmé rovnoběžné čáry V 13a
    - provést úpravu zóny placeného stání na podélné parkování v křižovatkovém úseku: čáru V10g ponechat ve stávající poloze, ale 2,00 m (popř. 2,25 m) od ní doplnit vodicí čáru V 4 (popř. „dopravní stín“ V 13a) do zbývající části vozovky směrem k obrubě: umožní důstojnější pohyb pěších na úzkém „hrdle“ chodníku podél zdi
  - fyzické prvky DZ:
    - před přechodem pro chodce v Široké ulici fyzicky zabránit možnému stání motorových vozidel (u ulice Žatecké s ohledem na obalové křivky obtížné), např.:
      - umístění city-bloků
      - osazení sloupků: litinové / plastové balisety
      - umístění stojanů pro jízdní kola
    - v úseku s novým podélným stáním doplnit pouze sloupky tak, aby bylo možné komfortně vystupovat z parkujících vozidel, ale nebylo možné zajíždět do volného prostoru podél chodníku, určeného pro možný pohyb pěších
- stavební úpravy:
  - stavební úpravy by měly vycházet z uceleného kontextu nového architektonicko-urbanisticko-dopravního řešení ostatních křižovatek v Široké ulici
  - stavební rozšíření chodníkových ploch na nároží a podél hřbitovní zdi
  - zvýšené přechody pro chodce do úrovně chodníku
  - zvýšená celá plocha křižovatky
- možný postup pro následující okamžitou přípravu:
  - doplnit přechod pro chodce (V7) šířky 4,0 m přes Žateckou ulici
  - před současný přechod pro chodce přes ulici Široká doplnit šikmé rovnoběžné čáry V 13a v délce 2,0 m a v šířce navazujícího pruhu podélného stání vozidel, doplnit čáry zákazu zastavení (V 12c) a vodicí čáry (V 1)
  - v ulici Široká provést dočasné nestavební rozšíření chodníku
    - jako zvýšenou demontovatelnou pochozí plochu v úrovni stávajícího chodníku
    - šířka záboru vozovky cca 2,0- 2,5m, resp. více na nároží, plocha cca 80 m<sup>2</sup>
    - nahrazení části stávajícího šikmého stání (cca 8 parkovacích míst) podélným stáním (cca 4 parkovací místa)
    - vhodné jako zkušební opatření na dobu určitou, poté vyhodnocení a případné prodloužení trvání, zároveň vhodné pro zohlednění pro budoucí stavební úpravy
    - možné provedení „lehkou“ či „těžkou“ konstrukcí (např. dřevěný rošt – kombinace trámů, fošen, OSB desek apod., resp. stavební betonové panely s živичným doplněním a vhodnou povrchovou úpravou apod.) a doplněním městského mobiliáře (např. lavičky), nutné hledat vhodné řešení společně s odborem památkové péče

### grafická příloha:

- ano

## **náměstí Curieových (2)**



### popis studentů:

- dlouhá doba čekání, silný provoz, nebezpečné odbočování vpravo

### analýza:

- jedná se o světelně signalizovanou křižovatku (SSZ) s dynamickým řízením a preferencí veřejné dopravy – tramvajového i autobusového provozu.
- pokud je SSZ v provozu, vychází dlouhá doba čekání pěších z běžného cyklu křižovatky:
  - upřednostněna je propustnost křižovatky pro automobilovou dopravu oproti vyššímu komfortu dopravy pěší, a to i s ohledem na sekundární omezování vozidel veřejné dopravy tvorbou kolon individuální motorové dopravy
  - čekání pěších navíc může být prodlouženo ve chvíli, pokud se ke křižovatce blíží tramvaj: prioritou je zajistit tramvaji co nejplynulejší a nejrychlejší průjezd úsekem, a to vyklizením ostatních vozidel blokujících tramvajovou trať na Čechově mostě, resp. pozdržením vozidel na Dvořákově nábřeží ve směru do centra: v obou případech se tato preference veřejné dopravy projeví na úkor dopravy pěší, která je tímto vždy omezena
  - s ohledem na výše uvedené a zvýšené intenzity pěší dopravy jsou přechody zpravidla rozšířeny:
    - přechod u zastávky tramvaje má standardní šířku 4,0 metru
    - západní přechod na nábřeží je široký 6,0 metru a východní pak 7,0 m
    - přechod přes Čechův most má šířku 8,0 metru
- nebezpečnost odbočování vozidel vpravo z Pařížské ulice na Dvořákovu nábřeží pro pěší:
  - při zapnuté SSZ je (s ohledem na nepozorné a neukázněné řidiče) nebezpečí kolize sníženo tím, že je svítící doplňková zelená šipka S 5 pro pravé odbočení (svítí současně s plným červeným signálem S 1a „Stůj!“) nejprve vypnuta a teprve poté (po několika sekundách) se společně rozsvítí zelené signály „Volno“ pro chodce (S 9a) i pro vozidla (S 1c): při respektování signalizace by tak nemělo dojít k tomu, že chodci vstoupí do vozovky přímo před plynule přijíždějící vozidlo, protože vcházejí do vozovky ve chvíli, kdy se vozidla teprve rozjíždějí
  - při vypnuté SSZ je situace poněkud horší s ohledem na plynulý, relativně kontinuální a rychlý průjezd vozidel křižovatkou a rozhledové poměry (chodec se musí otáčet až o cca 180 stupňů, výhled navíc zhoršuje sloup veřejného osvětlení, sloupy SSZ i ostatní vyčkávající chodci)
  - v celé délce oblouku pravého odbočení je obruba chodníku snížena do úrovně vozovky z důvodu bezbariérovosti přechodů pro chodce – tímto propojením obou snížených částí však dochází k potenciálnímu ohrožení chodců na chodníku, protože projíždějící vozidlo může snadno přejíždět i do plochy určené pouze pro pěší (zpravidla se týká především rozměrnějších vozidel)
- silný provoz:
  - cca 15 000 vozidel projíždí ulicí 17. listopadu (a cca 14 000 pak přijíždí do této SSZ křižovatky)
  - po nábřeží přijíždí cca 16 000 vozidel (a za křižovatkou po něm pokračuje asi 11 000 vozidel)
  - po Čechově mostě přijíždí asi 7 000 vozidel (a v opačném směru pak asi 12 500 vozidel)



### princip:

- současný stav vychází z požadavku na co nejplynulejší provoz motorové dopravy při současných intenzitách, u kterých se navíc předpokládá trvalý růst. Dokud se budou veškerá technická opatření muset odvíjet od tohoto požadavku, nelze již situaci výrazně změnit, tj. zlepšit podmínky pro pěší dopravu.
- podmínky pro pěší dopravu se v tomto uzlu mohou výrazně změnit pouze v případě poklesu intenzit individuální motorové dopravy: k dosažení této změny by bylo nutné koncepčně přehodnotit přístup k rozvoji dopravního systému, resp. automobilové dopravy v Praze, a to na celoměstské úrovni.

### možné opatření:

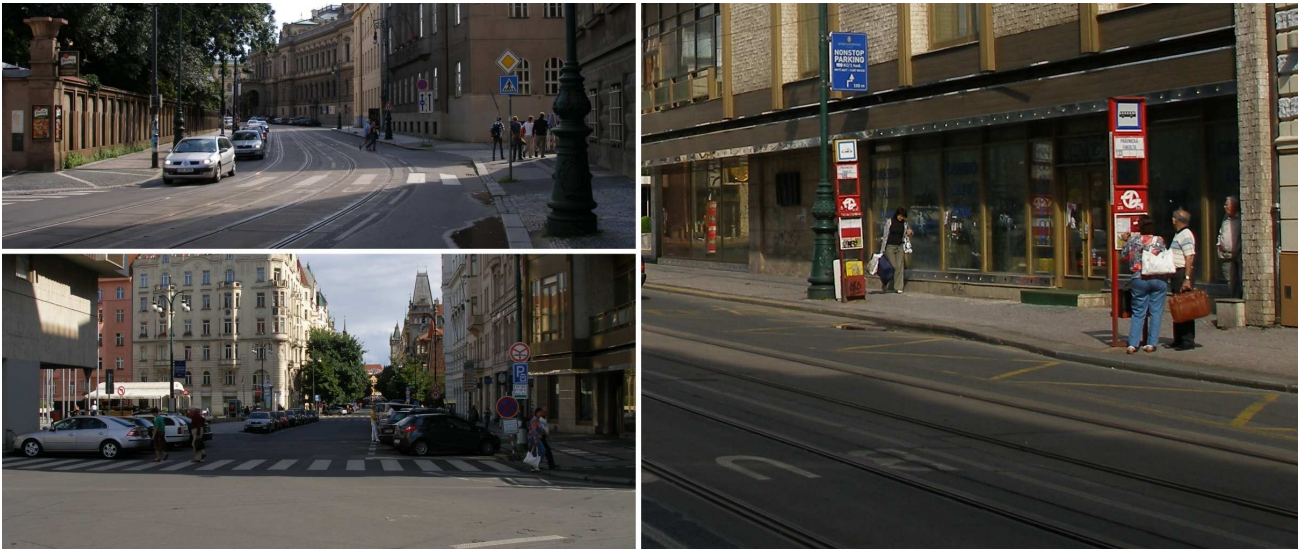
- místní úprava provozu:
  - pouze doplnění „dopravního stínu“ (šikmých rovnoběžných čar V 13a) na nároží u Právnické fakulty pro vizuální zkrácení délky přechodu pouze na šířku jízdních pruhů (pojízďenou část komunikace)
  - prověření možnosti přímého průjezdu po nábřeží pouze jedním (levým) řadicím pruhem (směrem do centra, s výjimkou bezmotorových vozidel)
- stavební úpravy:
  - zvýšení obruby v oblouku na jihovýchodním nároží křižovatky mezi oběma přechody pro chodce (resp. v místě překryvu jejich přilehlých okrajů) v délce cca 2,0 metru + náběhy. Optimální provedení: kamenná obruba doplněná o skleněné tzv. „kočičí oči“ (do vyvrtaného kruhového otvoru zasazené skleněné prvky, jejichž vyčnívající kulovitá část výrazně odráží dopadající světlo)
  - rozšíření chodníkové plochy na nároží u Právnické fakulty a zkrácení délky přechodu, současně však nutná úprava SSZ – možná realizace v rámci zakázky Praha (pro MHMP provádí společnost Eltodo)
  - předpoklad v dlouhodobém časovém horizontu: zklidnění dopravy na Dvořákově nábřeží, redukce stávajících jízdních pruhů, integrační opatření cyklo dopravy apod. umožní zklidnění i této křižovatky a úpravu východního přechodu pro chodce přes Dvořákovu nábřeží
- možný postup pro následující okamžitou přípravu:
  - provedení zvýšené obruby ve střední části oblouku mezi přechody pro chodce min. na jihovýchodním nároží křižovatky a vyznačení šikmých rovnoběžných čar V 13a na jihozápadním nároží (viz výše)

### grafická příloha:

- ano



## 17.listopadu x Břehová + 17.listopadu x Pařížská (3)



### popis studentů:

- chybějící přechod + další úsek u zastávky tramvaje (přechod před tramvají, rychle jedoucí auta)

### analýza:

- v označené části křižovatky s ulicí Břehovou jsou 2 přechody pro chodce:
  - přes ulici Břehovou v těsném přímknutí k hlavní ulici: v přímé pěší vazbě, odbočující vozidlo však může bránit přímému průjezdu ostatních vozidel, resp. dochází k objíždění odbočujících vozidel zleva
  - přes ulici 17. listopadu (i přes tramvajový pás v úrovni vozovky): v přímé pěší vazbě (propojení obou částí ulice Břehová), plynulé obloukové zakřivení trasy průjezdu vozidel představuje pro chodce při souvislém dopravním proudu vozidel problém možnosti překonání vozovky
- za křižovatkou je společná zastávka autobusu a tramvaje
  - čelo zastávky autobusu je cca uprostřed délky zastávky tramvajové, přičemž nástupní hrana je tvořena obrubou chodníku: zastávka autobusu je tedy umístěna v jízdním pruhu jako „špuntovací“, avšak umožňuje objíždění ostatních vozidel po tramvajovém pásu (s přejížděním do jeho protisměrné části)
  - čelo tramvajové zastávky je umístěno v části chodníku, jehož hrana je „uskočena“ k přilehlé uliční čáře (šířka chodníku – vyčkávacího prostoru cestujících je tak oproti části společné s autobusem zúžena). Zastávka ve vozovce funguje jako „špuntovací“ pro ostatní vozidla, ze své podstaty představuje problém pro cestující s omezenou schopností pohybu kvůli snížené nástupní hraně
- v úseku před přechodem pro chodce přes ulici 17. listopadu před Pařížskou ulicí dochází k rozšíření vozovky, tento stav působí proti zklidňování dopravy a znesnadňuje přecházení chodců

### princip:

- nutné zklidnění dopravního proudu vozidel tak, aby se zlepšily podmínky pro pěší dopravu i cestující veřejnou dopravu, zároveň však nedošlo k výraznému zhoršení propustnosti úseku pro všechna vozidla a podmínek cyklo dopravy oproti současnému stavu

### možné opatření:

- místní úprava provozu:
  - přechody pro chodce přes ulici 17. listopadu: lze částečně doplnit „dopravní stín“ - šikmé rovnoběžné čáry V 13a podél obrub – tím se částečně zkrátí délka přechodu přes překonávané jízdní pruhy, nutné je však zohlednit především dopad na plynulost jízdy vozidel veřejné dopravy a způsob průjezdu jízdních kol (ve vztahu k přejíždění tramvajové koleje)

- stavební úpravy:
  - rozšíření chodníkové plochy na jižní straně ulice 17. listopadu tak, aby vznikl náběh oblouku vozovky pro zlepšení rozhledových poměrů u přechodu pro chodce, zkrácení jeho délky a částečné zklidnění dopravy tímto směrovým vedením
  - zkrácení všech přechodů pro chodce, přes ulice Břehová a Pařížská možnost zvýšení přechodů pro chodce do úrovně chodníku, popř. možnost provedení zvýšeného pásu – místa pro překonání komunikace. Tato opatření mohou zároveň úspěšně sloužit jako zklidnění na vjezdu do „Zóny 30“. S ohledem na možnost zajíždění autobusů (a též rozměrných vozidel ke Staroměstskému náměstí) v Pařížské ulici pravděpodobně nutná délka zvýšené plochy min. 7,0 metru.
  
- stavební úpravy – výhled:
  - úprava zastávky tramvaje „Právnická fakulta“ - směr Čechův most:
    - 2 níže uvedené varianty, pro obě platí:
      - nutnost úpravy šířkového uspořádání a zásahu do směrového vedení TT, tedy nad reálný rámec v rámci úprav Bezpečných cest do škol
      - v případě pravděpodobného provedení šířkového uspořádání v minimálních rozměrech nebude možné vzájemné míjení jízdních kol a osobních automobilů v celém úseku (obdobně jako celý úsek u Křížovnického náměstí)
  - zastávka – varianta pojížděná („vídeňská“)
    - všechna vozidla (vč. jízdních kol) s výjimkou vozidel veřejné dopravy projíždějí po zvýšené vozovce v úrovni chodníku, tramvaje a autobusy pojíždějí tramvajový pás
    - umožňuje sjednotit šířku chodníku v celé délce, zklidnění s jízdou všech vozidel (vč. jízdních kol) po zvýšené vozovce
    - nutnost posouzení vhodnějšího šířkového uspořádání a zásahu do směrového vedení TT (posun severním směrem), resp. zmenšení části jižního chodníku (o min. cca 0,6 m v místě stávající zastávky BUS)
    - potenciálně problematické s ohledem na časté nevhodné chování uživatelů:
      - řidiči často vjíždějí na tramvajové těleso, popř. na těleso i zvýšenou vozovku zároveň
      - chodci, resp. cestující mají tendenci zdržovat se na pojížděné části vozovky
      - oproti situaci ve Vodičkově ulici či Letenském náměstí lze s výhodou omezit vhodnou volbou živичného povrchu a dopravního značení jako v ulici Na Slupi, navíc v kombinaci se zvýšenými intenzitami vozidel oproti stávajícím pražským příkladům
    - nutno řešit osovou vzdálenost tramvajových kolejí s ohledem na pojezd autobusů
  - zastávka – varianta „špuntovací“
    - všechna vozidla (vč. jízdních kol) pojíždějí tramvajový pás
    - umožňuje výrazné rozšíření chodníkové plochy a vyčkávacího prostoru zastávky
    - nutno řešit osovou vzdálenost tramvajových kolejí s ohledem na pojezd všech vozidel
  
- možný postup pro následující okamžitou přípravu:
  - v západní části uzlu (u ulice Břehová):
    - v ulici 17. listopadu provést „náběh“ oblouku – šikmé čáry rovnoběžné V 13a před přechodem pro chodce
  - ve východní části uzlu (u ulice Pařížská):
    - v ulici 17. listopadu provést šikmé čáry rovnoběžné V 13a před přechodem pro chodce z obou směrů, rozšíření plochy stávajících šikmých rovnoběžných čar V 13a na nároží s ulicí Pařížskou a jejich doplnění v délce 2,0 m před přechodem pro chodce u hotelu Intercontinental, uprostřed vozovky provést přerušovanou čáru V 2a (popř. V 2b)
  - pro celý uzel prosazovat započítání rozsáhlejší stavební úpravy obou křižovatek a mezilehlé zastávky veřejné dopravy v souladu s výše uvedenými principy

#### grafická příloha:

- ano

## **nábřeží Edvarda Beneše x Čechův most (1)**



### **popis studentů:**

- krátký interval pro přechod, dlouhá doba čekání

### **analýza:**

- delší doba čekání s kratším intervalem pro přecházení se týká SSZ přechodu přes nábřeží, druhý přechod přes most je z hlediska pěších příznivější. Časy jsou navíc odlišné v denních a nočních hodinách (delší, resp. kratší cyklus), díky preferenci veřejné dopravy (tramvaj č. 17) může docházet k prodloužení délky čekání pěších
- problematické je dále propojení cyklodopravních vazeb, a to ve vztahu HDP (most i nábřeží) a PP (cesty v Letenských sadech). Pro tyto vazby chybí příslušná návěstidla, nepočítá s nimi ani signální plán křižovatky: cyklisté jsou tak nuceni buď chodit pěšky, anebo velmi obezřetně projíždět křižovatkou (se znalostí jejího fungování) bez jakékoliv podpory dopravním značením (pouze Zákon 361/2000 Sb., § 4 )

### **princip:**

- výrazné zlepšení podmínek pro bezmotorovou dopravu lze docílit pouze na úkor dopravy motorové, tedy snížením propustnosti SSZ křižovatky pro automobilovou dopravu. To v současnosti může znamenat sekundární omezení povrchové veřejné dopravy.
- částečného zlepšení podmínek cyklodopravy lze docílit dílčími úpravami v křižovatce, které pouze napomohou pohybům, které již mnoho cyklistů v současnosti provádí bez podpurných opatření. Tím se zpřehlední situace pro ostatní a omezí se možné blokování chodců jízdními koly (a naopak).

### **možné opatření:**

- stavební úprava sklopení obruby pro výjezd do PP a taktéž pro výjezd do HDP (se souvisejícím odstraněním části zábradlí)
- doplnění prostorů pro cyklisty V 19 (nutnost přepočtu SSZ křižovatky, popř. změna signálního plánu)
- doplnění samostatného návěstidla pro výjezd z PP do HDP s nutnou změnou koncepce provozu celé křižovatky – střednědobý až dlouhodobý časový horizont

### **grafická příloha:**

- ne



## Dušní (4)



### popis studentů:

- chybějící chodník

### analýza:

- v Dušní ulici v úseku mezi ulicemi U Milosrdných a obslužným zadním parkovištěm hotelu Prezident není žádný chodník:
  - při východní straně vozovky je pouze zvýšený dlážděný pás šířky cca 0,90 m. Prochází podél zdi (odděluje prostor komunikace od nižší úrovně terénu u kostela), u vozovky je ohraničený obrubou. S ohledem na své parametry nemůže plnit funkci chodníku, ale slouží pouze jako manipulační prostor např. při otevírání dveří parkujících vozidel apod.
  - při západní straně vozovky je železobetonová zeď, která vyrovnává výškový rozdíl klesající vozovky a výše položené pochozí plochy podél nárožní budovy.
- šířka vozovky je cca 9,5 m, z hlediska provozního režimu se jedná o obslužnou komunikaci s jednosměrným provozem a podélným stáním po obou stranách vozovky
- pohyb pěších se odehrává buď přímo ve vozovce (bezbariérové propojení), anebo po přilehlé pochozí ploše s následnou nutností užití schodiště (bariérové propojení), které ústí do soukromého parkoviště hotelu (vyplývá nutnost obcházení závor, parkující vozidla často blokují přístup na dolní podestu schodiště)
  - soukromé parkoviště (PRESIDENT HOTELS s.r.o.) na parcele číslo 1041/2 (k.ú. Staré Město) pravděpodobně neoprávněně přesahuje do parcely číslo 1041/4 (k.ú. Staré Město, vlastníkem Hlavní město Praha, svěřená správa MČ Praha 1), a to i o více než 0,6 metru, především antiparkovacími zábranami a sloupkem s ovládním závor: východní hrana trojitého pásu dlažby mezi dvěma plochami živice totiž netvoří hranici mezi parcelami, ale je v celé délce pouze na parcele 1041/4

### princip:

- nutnost provedení min. základního standardu bezbariérového důstojného propojení pěší dopravy v uličním parteru v severojižním směru (U Milosrdných – nábřeží Na Františku) s nutností komfortní přístupnosti přilehlého kostela Sv. Šimona a Judy
- vhodnost zobousměrnění komunikace pro cyklistickou dopravu (v rámci zlepšování dopravní obslužnosti území)
- minimalizace zbytečného rušení parkovacích míst

### možné opatření:

- místní úprava provozu:
  - provoz pěších:
    - provedení pochozí plochy vymezené antiparkovacími sloupky
    - ohraničení plochy vodicí čarou V 4 v kombinaci s antiparkovacími sloupky, resp. city-bloky, popř. s úpravou pro nevidomé lepenými pásy Médialine
    - více variant:
      - pás pro chodce při západní straně vozovky, podél železobetonové zdi, vhodné doplnit přechod pro chodce ke kostelu
      - pás pro chodce podél stávajícího zvýšeného dlážděného pásu, nutné doplnit přechody pro chodce u obou konců pro napojení ke stávajícím chodníkům
      - provedení režimu obytné zóny s nutnými souvisejícími úpravami (např. příčné prahy na vjezdu i výjezdu do zóny)
    - vhodné doplnit dopravní stín“ - šikmé rovnoběžné čáry V 13a u stávajících, popř. nově doplňovaných přechodů pro chodce a v křižovatkách
    - nutná redukce stávajících parkovacích míst, v závislosti na variantách cca 4 – 10 stání
    - vysoce vhodné napravit pravděpodobně nelegální zábor veřejného prostoru (viz výše), nyní pěšího pásu
  - cyklodoprava:
    - v první etapě či ve výhledu zajištění průjezdu jízdních kol od nábřeží: při zachování stávající jednosměrnosti pro všechna vozidla protisměrný provozem jízdních kol s nápisy na vozovce anebo pouze svislým dopravním značením (s vhodným doplněním výhybní) v závislosti na provedeném řešení dopravy pěší při maximální povolené rychlosti vozidel do 30 km/h (opatření s protisměrným jízdním pruhem pro jízdní kola je zbytečně prostorově náročné neadekvátně místu)
- stavební a další úpravy:
  - rozsahem možná provedení výše uvedených variant, avšak s mnohem vyšším komfortem a estetikou prostředí
  - vhodné doplnění zvýšené vozovky v křižovatce s ulicí U Milosrdných a v předprostoru kostela Sv. Šimona a Judy či alespoň lokálně zúžit vozovku (místo pro přecházení)

- vhodné řešit esteticko-funkční působení železobetonové zdi (která vizuálně nefunguje jako atraktivní pohledový beton hodný ochrany):
  - popínavá zeleň:
    - výběr rostlin nejlépe společně se zahradním architektem a odborem památkové péče
    - nutné porovnání variant velikostí a umístění vegetačního souvrství - kořenových systémů:
      - bodově či liniově
      - v horní či spodní úrovni prostoru (nad/pod opěrnou zdí, nebo v obou polohách)
      - pod úrovní pochozích ploch nebo nad jejich úrovní („květináče“) anebo obojí
  - výtvarné ztvárnění
    - pouze 2D grafika / včetně propojení stávající plochy zdi s novými 3D objekty
    - prolínání prvků nového pojetí prostoru i s pochozími plochami (nad i pod zdí)
    - možné provedení i samotnými studenty obou přílehlých škol
  - dotvoření prostoru i pod podestou železobetonového schodiště (parcela číslo 1041/2):
    - samotné vykonzolování podesty zde nevytváří významný architektonický prvek, ale naopak slouží k nežádoucímu využití (spontánní toaleta a odpadkový koš)
    - odstranění problematického zákoutí kultivovaným „fyzickým zaplněním“ tohoto prostoru, např. vestavěnou vitrínou (osvětlená „výkladní skříň“ s informacemi) či výtvarným objektem apod.
  - kombinace výše uvedeného
- šířka chodníku (dle ČSN 73 6110, 10.1):
  - min. šířka 1,50 m (v odůvodněných případech 1,00 m v největší délce 50 m, pokud intenzita provozu chodců nepřekročí hodnotu 100 chodců/h)
  - V odůvodněných případech ve stísněných podmínkách současného stavu může ojedinělá překážka (sloup veřejného osvětlení, sloupek dopravní značky apod.) bodově zúžit průchozí prostor až na 0,90 m podle zvláštního předpisu <sup>7)</sup>. Ojedinělé překážky nesmí být ve vzájemných vzdálenostech < 10 m.
- varianta plnohodnotné obytné zóny:
  - mezi oběma zvýšenými plochami vozovky (ulice U Milosrdných – předprostor kostela Sv. Šimona a Judy)
  - pohyb pěších (i cyklistů) volně v převážné části plochy, při okrajích přesně vymezená místa podélného stání, výškové a směrové prvky pro zklidnění projíždějících vozidel. Úbytek každého parkovacího místa motorových vozidel znamená možnost významného zlepšení atraktivity prostoru a doplnění jiných (převážně pobytových) funkcí prostoru.
  - nutné propracované architektonické řešení, včetně doplnění prvků městského mobiliáře a zeleně
- v případě variant s chodníkem v západní poloze či u obytných zón zvážit možnost demolice nejnižnější části železobetonové zdi v délce cca 5,0 m (tj. od obloukovitého ukončení až po kovové zábradlí) a propojení obou pochozích ploch (plynulý přechod šikmou plochou „rampy“, popř. rozšíření této plochy s doplněním několika rampových schodů): vzniká tak rozsáhlý komfortní prostor pro pěší-dopravní i pobytovou funkci s možností výrazného estetického ztvárnění a doplnění městským mobiliářem.

#### grafická příloha:

- ano

## Dlouhá x Revoluční (17)



### popis studentů:

- dlouhé intervaly na přechod (*dlouhá doba čekání*)

### analýza:

- SSZ křižovatka s „pevným“ signálním plánem, tj. není zde preference veřejné dopravy ani jiné prvky dynamického řízení (v závislosti např. na počtu vozidel či výzvy pěších)
- nenormové délky přechodů pro chodce
- intenzity motorových vozidel v Revoluční ulici:
  - směrem ke Štefáníkovu mostu: cca 6 000 vozidel
  - směrem od Štefáníkova mostu: cca 9 000 vozidel

### princip:

- prověření stávajícího signálního plánu a případná úprava řízení zvýhodňující pěší pohyb oproti stávajícímu stavu
- proalespoň částečné zlepšení nutné zkrácení délek přechodů a dynamické řízení signalizace

### možné opatření:

- přepočítání a úprava stávajícího „pevného“ signálního plánu křižovatky (TSK a Eltodo)
- komplexní rekonstrukce celé SSZ křižovatky (v rámci programu akce SSZ Praha)

### grafická příloha:

- ne



## Kaprova x Valentinská (10)



### popis studentů:

- není vidět přes parkující auta při přecházení

### analýza:

- parkovací místa jsou vyznačena téměř k přechodu, stojící vozidla opravdu brání dostatečnému rozhledu: nepřehlednost místa způsobuje stávající režim dopravy v klidu (umístění podélného a šikmého stání)
- charakter prostoru (a umístění třetího přechodu pro chodce) nedostatečně reflektuje přirozené pěší vazby, ale je do značné míry pozůstatkem „tvrdé“ segregace jednotlivých druhů dopravy ve druhé polovině minulého století (v souvislosti s výstavbou trasy metra A)

### princip:

- zajištění dostatečných rozhledových poměrů pro bezpečnost dopravy i za cenu redukce počtu stání motorových vozidel (minimální varianta: u stávajících přechodů pro chodce, bez celkových úprav prostoru)
- zklidnění projíždějících vozidel směrovou či výškovou úpravou trasy průjezdu (pro všechny směry)
- řešení této křižovatky musí být v souladu s celkovou architektonicko-urbanisticko-dopravní koncepcí nového řešení Kaprovy ulice (při nutnosti ctění charakteru území a zástavby): možnost vytvoření sdíleného prostoru zvýšením a redukcí plochy vozovky, zajištění obousměrného průjezdu jízdních kol v celé délce kaprovy ulice apod.)

### možné opatření:

- v souladu s principy podrobně popsanými v problémovém místě Pařížská x Bílkova (6)

### grafická příloha:

- ne

## Široká x Maiselova (12)



### popis studentů:

- chybějící přechod

### analýza:

- přes ulici Široká není ani jeden přechod pro chodce, přes ulici Maiselova je přechod pro chodce pouze na jižní straně (výjezd z jednosměrné ulice)
- přes Maiselovu ulici je na severní straně křižovatky zvýšený pás vozovky v úrovni chodníku, který slouží zároveň jako předěl mezi režimem obytné zóny a obslužnou komunikací (provoz vozidel je s výjimkou jízdnic kol pouze jednosměrný, s výjezdem do Šírké ulice)
- v ulici Široké jsou před křižovatkou (po směru jízdy – jednosměrný provoz od Pařížské ulice) namontovány dva příčné prahy pro výrazné zpomalení projíždějících vozidel a tedy usnadnění pohybu pěších přes vozovku v celé šířce Maiselovy ulice

### princip:

- zajištění lepšího standardu (komfortu) minimálně pro příčný pohyb chodců přes ulici Širokou, popř. vytvoření sdíleného prostoru
- prostorové zachování možnosti obousměrného provozu minimálně pro jízdnicí kola, popř. přímé provedení této úpravy

### možné opatření:

- místní úprava provozu:
  - doplnění přechodu pro chodce (pravděpodobně výhodněji ve východní poloze) vč. dopravního stínu a související ztrátě jednoho až dvou parkovacích míst
- stavební úpravy:
  - zvýšený pás vozovky do úrovně chodníku, resp. příčného zvýšeného pásu u obytné zóny z Maiselovy ulice
  - maximální rozšíření chodníků na nárožích (vysunutá „uší“)
  - zvýšení celé plochy křižovatky

### grafická příloha:

- ne

## U Obecního domu (18)



### popis studentů:

- nerespektování chodců, rychlá jízda

### analýza:

- rozlehlá plocha střední části prostoru křížení ulic (malého „náměstí“) je tvořena vozovkou z dlažby – kočičích hlav
- po obvodu vozovky je podélné, šikmé a kolmé stání, které výrazně odděluje prostor vozovky od místy velmi úzkých chodníků (severní chodník je užší než 1,50 m)
- přirozený charakter prostoru a pohybu lidí v něm je výrazně v rozporu se stávajícím dopravním režimem, který nevede ke zklidnění dopravy, ale vytváří segregaci s podřadným pohybem pěších vzhledem k vozidlům

### princip:

- nutná komplexní architektonicko-urbanisticko-dopravní konverze prostoru na základě ucelené studie, která uvede v soulad urbanistické založení prostoru a jeho fungování při porovnání následujících možností (při přerozdělení prostoru s nadřazeností pěšicho pohybu)
  - při segregačním pojetí nutnost výrazného rozšíření čistě pochozích ploch, především severního chodníku, a zajištění přímého propojení jednotlivých chodníků přes vozovky
  - vytvoření sdíleného prostoru v celé ploše anebo pouze její části (tedy buď včetně samotného středu „náměstí“ anebo alespoň pouze v místech napojení jednotlivých ulic a jejich křížení)
  - přiměřená redukce parkování motorových vozidel tak, aby byly vyváženy prostorové potřeby ostatních druhů dopravy a požadavky na „pobytovou“ funkci prostoru
- celková komplexní úprava dopravního režimu v oblasti, vč. souvisejícího zklidňování a omezování zbytné (tranzitní) individuální motorové dopravy (např. průjezdná automobilová doprava z Revoluční do Hyberské ulice přes tento prostor a Prašnou bránu)

### možné opatření:

- místní úprava provozu:
  - doplnění „dopravních stínů“ V 13a před přechody pro chodce, vč. fyzických antiparkovacích prvků s ohledem na nevhodně parkující automobily
  - umístění montovaných zpomalovacích prvků (příčné prahy souvislé / jednotlivé z dvojic koncových dílů, zvýšené středy vozovky apod.) před vybrané přechody pro chodce, kde nefunguje přirozené zklidnění vozidel „směrovou šikanou“ zatáčky
  - možnost vytvoření režimu obytné zóny v celé ploše „náměstí“ kombinací svislého dopravního značení (IP 26a + b) a montovaných zpomalovacích prvků při hranicích této zóny
  - omezení vjezdu motorových vozidel do ulic U Prašné brány a Královská (nutné vyhodnotit porovnání možných úprav pomocí změny jednosměrnosti, doplněním zákazu vjezdu všech motorových vozidel B 11 s případnými výjimkami, zaslepením pro automobilovou dopravu apod.)
- stavební úpravy:
  - zvýšené a rozšířené pásy a plochy vozovky do úrovně chodníků v oblasti napojení ulic, popř. v celé ploše vozovky
  - doplnění prvků zeleně a mobiliáře, např. laviček
  - jasné vymezení jednotlivých parkovacích míst a jejich umístění tak, aby nebránily volnému pohybu pěších

### grafická příloha:

- ne



## Široká x Pařížská (13)



### popis studentů:

- auta parkující blízko přechodu, nepřehledné místo, rychlá jízda

### analýza:

- obdobná situace jako Pařížská x Bílkova (8), odlišné pouze rozmístění jednosměrností ulic

### princip:

- obdobná situace jako Pařížská x Bílkova (8), obě tyto křižovatky by měly být řešeny koordinovaně

### možné opatření:

- obdobná situace jako Pařížská x Bílkova (8), obě tyto křižovatky by měly být řešeny koordinovaně

### grafická příloha:

- ne

## Křížovnická x Kaprova (9)



### popis studentů:

- ucpaná křižovatka - přecházení mezi auty

### analýza:

- stávající intenzity automobilové dopravy (zvláště ve špičkách všedního dne) jsou neadekvátní charakteru místa a jeho fyzických možností (*stav na fotografiích je spíše výjimečný, ale umožňuje lepší prohlížení prostoru, který zpravidla přes vozidla není příliš vidět*)
- délky přechodů pro chodce, resp. šířky „částečných“ dělicích ostrůvků přes Křížovnickou ulici nesplňují současné normové požadavky
- přechod pro chodce přes ulici 17. listopadu je navíc problematický s ohledem na relativní odsazení od Kaprovy ulice, špatné rozhledové poměry a nedostatečný vyčkávací prostor pro pěší u schodiště budovy Filozofické fakulty Univerzity Karlovy
- pro tuto lokalitu byla pro MČ Praha 1 v červenci 2009 zpracována dopravní studie náměstí Jana Palacha a okolí (DHV ČR), porovnávající možné úpravy dopravního režimu a světelných signalizací v celé lokalitě

### princip:

- koncepční problémy totožné např. z bodem č. 2 - náměstí Curieových, tedy:
  - současný stav vychází z požadavku na co nejplynulejší provoz motorové dopravy při současných intenzitách, u kterých se navíc předpokládá trvalý růst. Dokud se budou veškerá technická opatření muset odvíjet od tohoto požadavku, nelze již situaci výrazně změnit, tj. zlepšit podmínky pro pěší dopravu.
  - podmínky pro pěší dopravu se v tomto uzlu mohou výrazně změnit pouze v případě poklesu intenzit individuální motorové dopravy: k dosažení této změny by bylo nutné koncepčně přehodnotit přístup k rozvoji dopravního systému, resp. automobilové dopravy v Praze, a to na celoměstské úrovni.
- při úpravách celého prostoru by měl být zohledněn plánovaný (výhledový) obousměrný provoz jízdních kol v Kaprově ulici, tj. především s ohledem na ponechání prostorové rezervy v prostoru řadicích pruhů a přechodu pro chodce

### možné opatření:

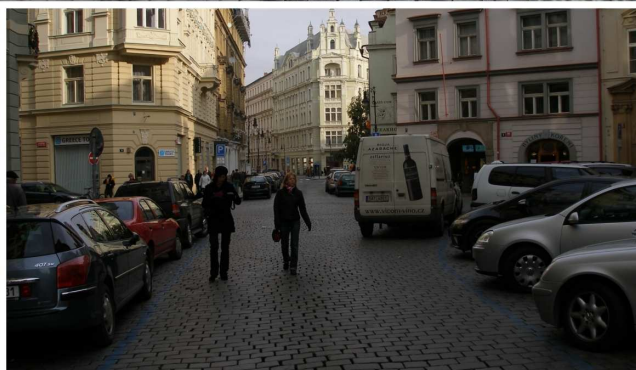
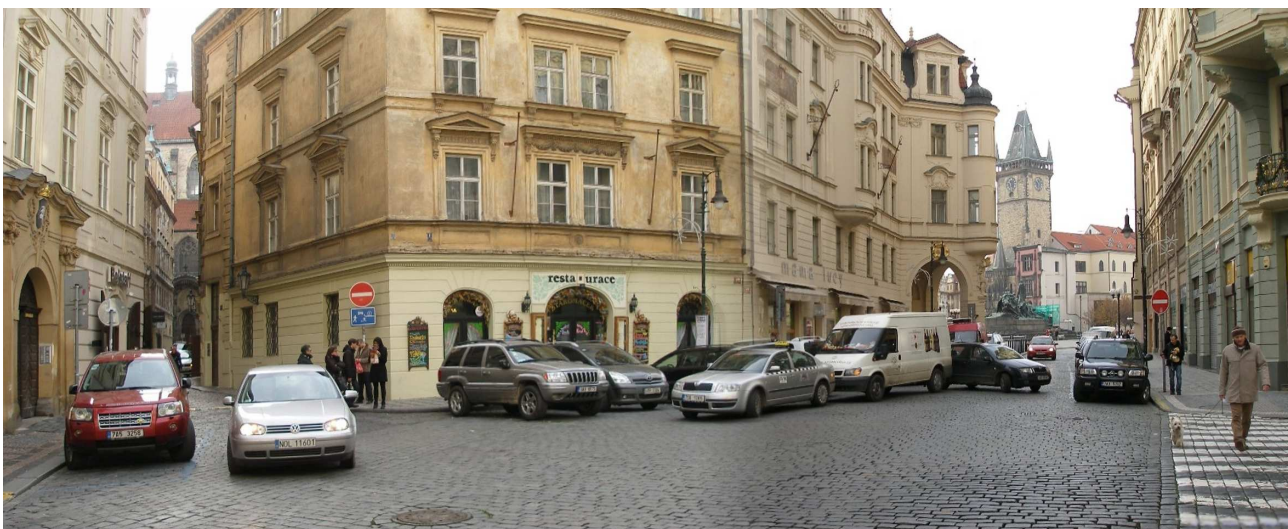
- v rámci případné rekonstrukce světelné signalizace a křižovatky lze za stávající situace pouze částečně zlepšit podmínky pro pěší rozdělením či zkrácením stávajících přechodů pro chodce, avšak např. stávající dělicí, resp. tramvajové ostrůvky o desítky centimetrů ani nesplňují současné minimální normové rozměry a v případě nutnosti zachování současné propustnosti křižovatky pro automobilovou dopravu je taktéž nutné zachování tohoto nevyhovujícího stavu
- při stávajících intenzitách motorové dopravy by zlepšení bylo možné pouze za cenu výrazné nákladné přestavby celého uzlu: při rozšíření tramvajových zastávkových a dělicích ostrůvků alespoň na minimální normové rozměry by došlo k posunu tramvajového tělesa a severní části vozovky ulice Křížovnické cca severozápadním směrem, ke stávajícímu stromořadí a vč. nutnosti úprav inženýrských sítí a křižovatky samotné. Zároveň by však bylo možné rozdělení stávajícího přechodu pro chodce na tři samostatné části.

### grafická příloha:

- ne



## Křižovatka Dušní x Dlouhá x Týnská ulička (20)



### popis studentů:

- chybějící přechod

### analýza:

- rozsáhlá plocha vozovky (šířka i přes 15 m), přilehlé chodníky jsou relativně úzké (1,5 – 3,0m)
- stavební založení prostoru odpovídá původnímu sdílenému využití vozovky pěšimi při řádově nižším zatížení vozidly (v pohybu i v klidu), současným provozním režimem dochází k radikálnímu zhoršení podmínek pěší dopravy, a to přímostí vazeb i jejich kvality

### princip:

- znovuvytvoření sdíleného prostoru adekvátně vyššímu stupni motorizace
- minimalizace pojížděných ploch, maximalizace ploch pro pěší
- provedení musí vycházet z ucelené architektonicko-urbanisticko-dopravní studie

### možné opatření:

- místní úprava provozu: rozšíření nárožních ploch vodicí čarou, popř. „dopravními stíny“, vložení přechodu pro chodce v příčném směru přes Dlouhou ulici (pravděpodobně při východní straně) a doplnění fyzických opatření (antiparkovací sloupky, zpomalovací prvky apod.)
- stavební úpravy: zvýšená plocha křižovatky či alespoň jejích částí, rozšíření čistě pochozích ploch a redukce počtu parkovacích stání v prostoru křížení ulic

### grafická příloha:

- ne

## Masná (15)



### popis studentů:

- nepřehledné místo, nejasný přechod

### analýza:

- pravouhlé zalomení ulice (uličních čar, u obrub je poloměr cca 4,0 m) s relativně úzkým chodníkem na nároží (méně než 1,40 m) a širokou vozovkou (6,0 – 7,0 m)
- jednosměrný provoz všech vozidel od Dlouhé ulice, pěší často vcházejí do vozovky s ohledem na přirozené vazby a nedostatečnou šířku jižního chodníku, podél kterého je navíc podélné stání
- ve vozovce jsou patrné pozůstatky dočasného vodorovného přechodu pro chodce (žluté pruhy)

### princip:

- zpomalení projíždějících vozidel a umožnění komfortního pohybu pěších (po chodnících i v oblasti zalomení ulice)
- možnost vytvoření sdíleného prostoru v oblasti zalomení ulice, popř. v celé délce uličního prostoru

### možné opatření:

- **místní úprava provozu:**
  - provedení vodicích čar V 4 či „dopravních stínů“ V 13a v oblasti zalomení ulice s vymezením minimální nutné plochy pro pojíždění vozidla a rozšíření plochy pro pěší, zvláště na nároží
  - doplnění antiparkovacích sloupků pro reálné zajištění dostatečných rozhledových poměrů
  - instalovat zpomalující opatření (např. několik dvojic koncových dílů příčných prahů)
  - zajistit minimální volný prostor podél fasád domů alespoň 2,0 m, tj. omezit nebo jinak upravit režim dopravy v klidu, prověřit např. možnost zrušení cca třech parkovacích míst, vytvoření směrové šikany posunem podélného stání dále od stavební obruby apod.
- **stavební úpravy:**
  - maximální rozšíření chodníku na nároží (vytvoření „ucha“) i v rohu podle obalových křivek nejrozměrnějšího požadovaného vozidla (svoz odpadu / zásobování)
  - zvýšení celé plochy vozovky v celé oblasti zalomení ulice, vytvoření sdíleného prostoru (obdobná úprava vhodná též na vjezd do Masné ulice od ulice Dlouhá)
  - prověření možnosti vytvoření sdíleného prostoru, resp. obytné zóny v celé délce této části Masné ulice, tj. zvýšení plochy vozovky a přesnému vymezení jednotlivých parkovacích míst při zajištění volného pohybu pěších mezi nimi
  - stavebními úpravami neznemožnit obousměrný provoz jízdních kol v celé délce úseku (s ohledem na charakter prostoru a intenzity provozu je však pravděpodobně možné vytvořit lokální zúžení s možností vzájemného vyhýbání jízdních kol a ostatních vozidel ve zbytku úseku)

### grafická příloha:

- ne



## Malá Štupartská (19)



### popis studentů:

- zúžení x rychlá jízda, nejedít, pouze pro pěší a kola

### analýza:

- v nejužším místě je šířka chodníku cca 1,0 metru a šířka vozovky mezi obrubami cca 2,3 metru
- jednosměrný provoz všech vozidel od Týnské k Jakubské ulici, Malá Štupartská slouží jako přímá nejkratší náhradní trasa v rámci lokální dopravní obslužnosti území pro objezd Týnské ulice, která je pro motorovou dopravu neprůjezdná (v západním hrdle při průchodu domem)
- na vjezdu i ve střední části úseku není zcela přehledná situace s ohledem na těsně přilehlé fasády domů a směrový oblouk uličních čar

### princip:

- nutné výrazné zklidnění projíždějících vozidel, resp. omezení, popř. úplné zrušení průjezdu motorových vozidel
- vytvoření sdíleného prostoru, adekvátně historickému středověkému založení a charakteru místa

### možné opatření:

- místní úprava provozu:
  - vytvoření obytné zóny (IP 26a + b) v úseku Týnská – Jakubská s doplněním montovaného příčného prahu či zvýšeného středového dílu vozovky min. na vjezdu na nároží s Týnskou ulicí
  - omezení vjezdu a průjezdu motorové dopravy (Zákaz vjezdu všech motorových vozidel – B 11):
    - částečné: dodatkovou tabulkou E 13 povolen vjezd dopravní obsluhy apod., vč. průjezdu do navazujících ulic
    - úplné: striktní zamezení průjezdu s fyzickou zábranou (sloupkem) uprostřed řešeného úseku, svislé dopravní značení navíc doplněno IP 10a – Slepá pozemní komunikace (+ E 13 mimo jízdní kola) – v tomto případě je však současná nejbližší možná objízdna trasami Dlouhá a Revoluční, resp. pro kratší trasu by byla nutná úprava dopravního režimu v ulici Rybná a Jakubská spolu s nutností vytvoření prostorů pro výhybny motorových vozidel (pravděpodobně na úkor několika parkovacích míst) a se zvýšením provozu vozidel na nepřehledném křížení těchto ulic s nejužším místem vozovky pod 3,0m
  - umožnění obousměrného provozu jízdních kol (buď v rámci jednosměrného provozu ostatních vozidel či v rámci částečného či úplného omezení vjezdu a průjezdu motorové dopravy)

### grafická příloha:

- ne

## Bílková x E. Krásnohorské (7)



### popis studentů:

- nepřehledné místo- neoznačený vjezd

### analýza:

- průchod po severním chodníku ulice Bílkova je relativně problematický, především s ohledem na zhoršené rozhledové poměry (vytvořené povoleným i „živelným“ stáním motorových vozidel) a absencí stavebních i dopravních prvků, které by lépe nastavily pravidla pohybu v daném uzlu (absence prvků pro nevidomé, rozlišení čistě pochozích a sdílených ploch apod. U výjezdu z parkoviště je doplněno svislé DZ P4 – „Dej přednost v jízdě!“)
- dopravně se nejedná o průsečnou křižovatku ulic Bílkova a Elišky Krásnohorské, ale o trojramennou křižovatku s přílehlým vjezdem a výjezdem na místo ležící mimo komunikaci při severní hraně vozovky:
  - převážně pojížděná plocha kamenných desek s podélným a kolmým stáním vozidel je součástí parcely číslo 987/1 v soukromém vlastnictví SHC Property Prague, s.r.o. v katastrálním území Starého Města
  - tato rozsáhlá plocha se bez stavebního rozlišení mění v chodník šířky cca 2,4 – 2,6 m v ulici Elišky Krásnohorské na parcele číslo:1041/1 (k.ú. Staré Město) a šířky cca 2,8 – 3,0 m v ulici Bílkova na parcelách 106/1 a 126 (k.ú. Josefov): v obou případech je vlastníkem Hlavní město Praha
  - poslední soukromé kolmé stání na parcele č. 987/1 pravděpodobně nelegálně přesahuje svým půdorysem až o několik desítek centimetrů do parcely 1041/1, pouze čelo tohoto místa vč. sloupku DZ je celé na soukromé parcele

### princip:

- nastavení jasných provozních pravidel tohoto prostoru: všem musí být zcela zřejmé, která část funguje jako sdílený prostor a která patří pouze pěším (oproti současnému stavu, kdy často motorová vozidla „sdílejí“ prostor chodníku na úkor chodců)
- nadřazenost pěšího pohybu oproti vjezdu na místo ležící mimo komunikaci

### možné opatření:

- místní úprava provozu:
  - vymezení délky vjezdu vodorovným dopravním značením (kombinace vodicích čar V 4, „dopravního stínu“ - šikmých rovnoběžných čar V 13a a Žluté klikaté čáry V 12a ve vozovce)
  - doplnění antiparkovacích litinových sloupků na chodníku, ve vozovce před přechodem pro chodce přes Bílkovu ulici možné varianty pro fyzické zajištění dostatečných rozhledových poměrů:
    - rychle demontovatelné opatření: zábrana z betonových city-bloků
    - stojany pro parkování jízdních kol: zapuštěné ve vozovce, vč. případného doplnění několika antiparkovacích sloupků
  - doplnění opatření pro nevidomé (lze provést i lepenými prvky Médialine):
    - varovný pás podél snížené, resp. sklopené obruby u vozovky
    - doplnění vodicí linie nahrazující absenci přirozené vodicí linie dané uliční čarou, tj od severovýchodního nároží kubistických domů rovnoběžně s obrubou chodníku Bílkovy ulice, resp. na rozhraní parcel města a v soukromém vlastnictví
- stavební úprava provozu:
  - vycházejí ze zásad uvedených výše
  - rozšíření čistě pochozích ploch v křižovatce: nárožní uši a rozšíření severního chodníku s doplněním odlišného (materiálového provedení) povrchu poježděných ploch
  - zvýšení vozovky v celé ploše křižovatky (zvýšení komfortu pohybu pěších, zklidnění dopravy vč. zlepšení respektování přednosti zprava pro výjezd z ulice Elišku Krásnohorské)

### grafická příloha:

- ano



## Dvořákovo nábřeží (5)



### popis studentů:

- dlouhá čekací doba

### analýza:

- původní nepřerušovaný přechod pro chodce nově signalizovaný a rozdělený dělicím ostrůvkem na dvě samostatné části
- pro pěší signál „Volno“ na výzvu (tlačítka pro chodce), koordinace se SSZ křižovatkou u Čechova mostu (uzel č.1010, dynamické řízení – viz bod č. 2), bez koordinace s křižovatkou u Klášterské ulice (číslo uzlu1029, pevný signální plán)
- v celé délce nábřeží funguje preference autobusů veřejné dopravy

### princip:

- nutné vybalancování vyvážených podmínek mezi zajištěním přiměřeného komfortu pro pěší a dostatečnou propustností místa pro automobilovou dopravu:
  - výrazné zlepšení podmínek pro pěší může nastat pouze v případě omezení motorové dopravy, resp. nižšího počtu projíždějících automobilů a případné rekonstrukci celého nábřeží: to je opět možné pouze na základě ucelené dopravní koncepce min. širšího centra města
  - dílčí zlepšení je případně možné provést na základě přepočítání této SSZ, včetně možnosti úpravy nastavení pro určitou část dne (například v bezprostřední blízkosti školních budov se používají tzv. „školní programy“ v ranní dopravní špičce, kdy najednou prochází velké množství studentů, apod.)

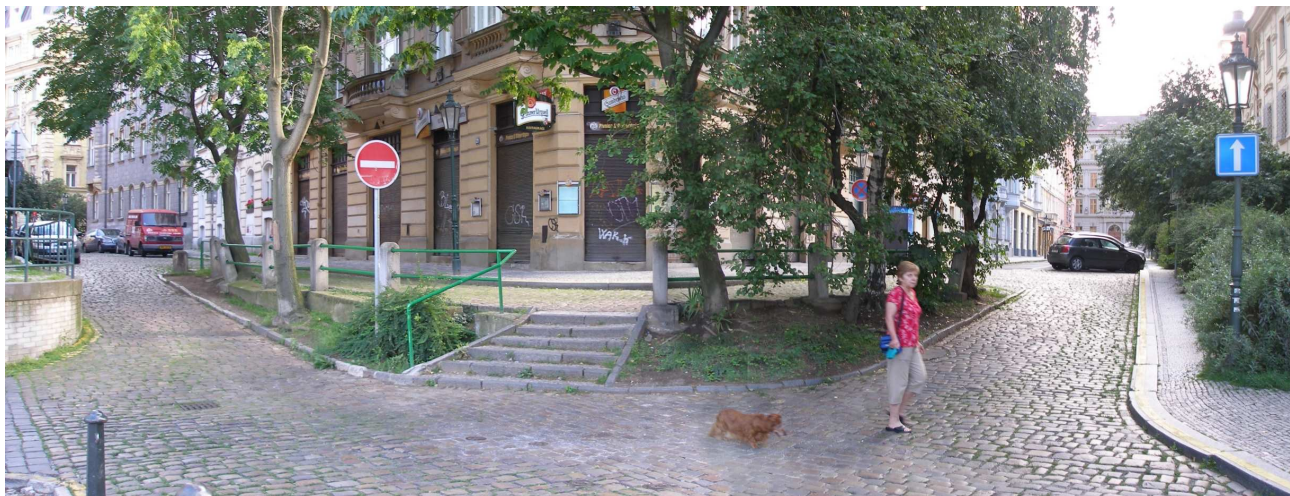
### možné opatření:

- prověření a případná úprava signálního plánu (pokud tato úprava nezpůsobí příliš velké vzdušní kolony vozidel s možným přesahem k navazujícím SSZ křižovatkám, resp. k přímému nebo sekundárnímu omezení veřejné dopravy)

### grafická příloha:

- ne

## U Milosrdných x Kozí (8)



### popis studentů:

- nepřehledné místo, chybí přechod - nepovolené parkování?

### analýza:

- v prostoru k této křižovatce dochází ke střetu dvou nivelitních úrovní: nižší úroveň původní historické zástavby na severní straně a o cca 1,50 metru vyšší parter novější zástavby po asanaci. Tato úprava sice působí částečnou nepřehlednost (ne zcela vhodnou především z hlediska motorové dopravy), avšak zároveň dává místu výrazný originální urbanistický a estetický charakter
- šířka vozovky s povrchem kamenné dlažby („kočičí hlavy“) s jednosměrným provozem vozidel dosahuje alespoň 3,0 metru, v části ulice Kozí s obousměrným provozem všech vozidel pak cca 3,50 – 4,00 metru
- východní část ulice U Milosrdných je v režimu obytné zóny s volným pohybem pěších, na ostatních pojížděných plochách komunikací se však chodci pohybují úplně stejně s ohledem na přirozené vazby (např. bezbariérově pouze ve vozovce, vyústění obou konců nárožního schodiště přímo do vozovky apod.) a šířky chodníků (nejušší části cca 0,85 m, pokud zde vůbec chodníky jsou)
- severovýchodní parcely 904, 905 a 906 jsou v současnosti nezastavěné, zpevněná plocha funguje jako parkoviště. Probíhá příprava projektu nové zástavby.

### princip:

- Dotvoření sdíleného prostoru v souladu s charakterem založení místa: volný pohyb pěších (a optimálně též cyklistů), zklidnění automobilové dopravy adekvátně místu (tj. nutnost pomalého a šetrného průjezdu)

### možné opatření:

- místní úprava provozu:
  - rozšíření režimu obytné zóny IP26a na celou křižovatku vč. přesahů do ulice Kozí a U Milosrdných, a to minimálně za úzké hrdlo vozovky (cca ke vchodu na veřejné hřiště MČ Praha 1), resp. až za rampové úseky vozovky, vč. doplnění montovaných zklidňujících opatření (např. příčné prahy souvislé či bodové)
  - umožnění obousměrného provozu jízdních kol v navazujících úsecích pomocí dodatkových tabulek E 13 či pomocí Zákazů vjezdů všech motorových vozidel B 11 v daných směrech (s ohledem na charakter místa, intenzity a stupeň zklidnění dopravy jsou šířky vozovky dostačující pro pohyb bez vodorovného značení)
- stavební úpravy:
  - částečné zvýšení vozovky do úrovně chodníků (min. zvýšené pásy na vjezdech z obslužných komunikací), resp. celková rekonstrukce povrchů
  - rekonstrukce parteru by optimálně měla být provedena v součinnosti s realizací nové budovy

### grafická příloha:

- ne



## Široká x Věžeňská (14)



### popis studentů:

- bezdomovci na lavičkách

### analýza:

- na lavičkách v centrálním pěším prostoru křížení ulic často pobývají kromě běžných návštěvníků města i bezdomovci

### princip:

- pokud jakákoli osoba svým chováním neohrožuje, neomezuje a neobtěžuje ostatní osoby a nedostává se do rozporu s platným právním řádem, není možné jí v pohybu a využívání veřejného prostoru jakkoliv bránit
- pokud je podezření, že se výše řečené negativní jednání naplňuje, je nutné zajistit posílení hlídek městské policie, která může v rámci svých pravomocí zajistit zlepšení nevyhovujícího stavu
- pokud je veřejný prostor fyzicky ještě atraktivnější a následně více kultivovaně využívaný ostatními lidmi, může dojít ke snížení výskytu hůře přizpůsobivých osob, které raději intuitivně vyhledají méně frekventované a kvalitní prostředí: tímto se však problém jako takový neřeší, pouze přesouvá jinam, kde jej většina lidí nevidí tak často

### možné opatření:

- doplnění nových atraktivních prvků městského mobiliáře při zachování vizuální celistvosti a přehlednosti prostoru, zvýšení pobytové funkce pro obyvatele i návštěvníky (další nové lavičky, pítka, herní, vodní a jiné architektonické a umělecké prvky...)
- v případě potřeby zvýšit spolupráci s městskou policií

### grafická příloha:

- ne

## Masná x Malá Šturpatská (16)



### popis studentů:

- nepřehledné místo, zúžený chodník, nevhodně umístěná značka

### analýza:

- západní chodník je relativně úzký, místy šířka pouze 1,50 m, přičemž jsou v něm umístěny sloupky svislého dopravního značení a přesahují na něj kolmo stojící vozidla
- s ohledem na výše řečené se pěší zpravidla pohybují volně ve vozovce, adekvátně charakteru místa, bohužel v částečném rozporu se stávajícím provozním režimem
- přechod pro chodce podél Masné ulice je dlouhý cca 17 metrů

### princip:

- znovuvytvoření alespoň částečně či úplně sdíleného prostoru ze současné plochy vozovky, adekvátně charakteru místa

### možné opatření:

- místní úprava provozu:
  - zkrácení délky přechodu pomocí VDZ a v kombinaci s antiparkovacími sloupky, případně jeho úplné zrušení a zajištění pouze několik metrů úzkého volného „hrdla“ vjezdu do celého prostoru vozovky jižním směrem od Masné ulice, popř. doplněného o příčný práh. Možnost režimu obytné zóny IP 26a, případně v kombinaci s řešením lokalit bodů 15 a 19
  - zajistit dostatečný prostor pouze pro pěší v celé délce podél západní uliční čáry (min. cca 2-3 m s lokálním rozšířením): VDZ + antiparkovací sloupky
  - upravit režim stání vozidel tak, aby nebránil volnému pohybu pěších v prostoru (kombinace podélného a kolmého stání s dostatečnými odstupy i za cenu případné redukce počtu parkovacích míst)
- stavební úpravy:
  - v souladu s principy uvedenými výše např. zvýšený pás vozovky v místě stávajících přechodů vozovky, resp. plocha celé křižovatky či navazující vozovky
  - celý prostor i s okolními návaznostmi by měl být utvářen na základě ucelené architektonicko-urbanisticko-dopravní studie

### grafická příloha:

- ne



## Dopravní zklidnění celé oblasti: ~ zóna 30

### analýza:

- viz výše: popisy studentů a analýzy většiny problematických bodů i celého prostoru

### princip:

- Plošné zavedení maximální povolené rychlosti 30 km/h na místních komunikacích v intenzivně využívané kompaktní polyfunkční zástavbě výrazně zvyšuje ochranu nejslabších účastníků silničního provozu, tedy pěších a cyklistů, zároveň snižuje další související negativní vlivy automobilové dopravy (především hluk, emise, prašnost apod.), čímž napomáhá zlepšování kvality životního prostředí obyvatel i návštěvníků dané lokality.
- Zóna 30 nezasahuje do systému nadřazené sítě významných obslužných a sběrných komunikací, též nesmí být v konfliktu s požadavky na plynulý provoz MHD. V rámci zóny 30 je též v odůvodněných případech možné lokálně maximální povolenou rychlost ještě snížit.
- pěší:**
  - Zvýšení bezpečnosti, dané především snížením pravděpodobnosti střetu chodce s vozidlem a případně méně závažnými následky této kolize.
  - Zvýšení komfortu a volnosti pohybu, permeability prostoru: snazší pohyb ve vozovce
  - Zvýšení atraktivity prostoru a rovnováhy mezi dopravní a pobytovou funkcí prostředí, adekvátně významu místa
- cyklodoprava:**
  - Zvýšení bezpečnosti, dané především snížením pravděpodobnosti střetu cyklisty s motorovým vozidlem a případně méně závažnými následky této kolize.
  - V případě souběžné jízdy je rozdíl rychlostí cyklisty a automobilu při standardní maximální povolené rychlosti 50 km/h mnohem výraznější, často více než dvojnásobný, zatímco při omezení 30 km/h jsou rychlosti srovnatelné či rozdílné zpravidla pouze v řádu desítek procent.
  - V případě protisměrné jízdy je význam vzhledem k riziku čelního střetu ještě podstatnější, především s ohledem na zpravidla stísněné šířkové poměry podstatné části obousměrných ulic Starého Města a Josefova. Zároveň je možné snazší zavádění obousměrného cyklistického provozu v ulicích s jednosměrným provozem vozidel (viz níže).

### možné opatření:

- místní úprava provozu:**
  - na vjezdech, resp. vjezdech na hranici zóny umístění svislého dopravního značení Zóna s dopravním omezením IP 25a, resp. IP 25b se zobrazenou B 20a Nejvyšší dovolenou rychlostí 30 km/h, popř. dalšími údaji. V odůvodněných případech možné doplnění též VDZ.
  - odstranění značení s úpravou předností v jízdě v rámci zóny, popř. provedení dílčích úprav pro zlepšení vnímání a dodržování pravidla přednosti zprava v křižovatkách
  - možnost obousměrného provozu jízdních kol ve vybraných lokalitách bez nutnosti provádění vodorovného dopravního značení a umístování svislého dopravního značení omezujícího rychlost
- stavební úpravy:**
  - vhodné provést, nejsou však bezpodmínečně nutné
  - na vjezdech, resp. vjezdech na hranici zóny:
    - zvýšené příčné prahy (pásky), optimálně vhodně doplněné o přechody pro chodce či místa pro překonání komunikace
    - lokální zúžení vozovky, směrové šikany
  - zvýšené plochy vozovky na vybraných křižovatkách

### grafická příloha:

- orientační vymezení rozsahu

## **Zlepšení dopravní obslužnosti území: ~ obousměrný průjezd jízdních kol vybranými ulicemi**

### analýza:

- viz výše: analýzy problematických bodů i celého prostoru
- Jednosměrné ulice (jednopruhové) zpravidla vznikají z těchto důvodů:
  - požadavek na zvýšení průjezdnosti automobilů územím tam, kde se proti sobě jedoucí dvoustopá vozidla nemohou (kdekoliv v rámci úseku) vyhnout z důvodu nedostatečných šířkových poměrů:
    - samotné komunikace (v případě MČ Prahy 1 zpravidla středověké ulice na gotickém půdoryse)
    - s ohledem na režim motorové dopravy v klidu (v případě MČ Prahy 1 problém i velmi širokých, velkoryse založených ulic po asanaci s ohledem na požadavek využití maximální možné kapacity prostoru pro povrchové parkování)
  - snížení atraktivity trasy pro nežádoucí tranzitní automobilovou dopravu (např. průjezd zástavbou Josefova a Starého Města namísto užití objízdné trasy na obvodu zástavby po Dvořákově nábřeží).

### princip:

- Jednosměrnost ulic s sebou přináší zásadní zhoršení možnosti průjezdu územím pro jízdní kola a cyklo doprava se pak stává mnohem méně efektivním a konkurenceschopným způsobem dopravy, neadekvátně charakteru dotčeného území. Často navíc zbytečně, protože průjezdný profil bývá dostatečně široký pro bezpečné míjení dvoustopého a jednostopého vozidla anebo intenzity provozu umožňují bezproblémový střídavý provoz s využitím výhyben.
- V souladu se zajišťováním rovnocenných podmínek jednotlivých druhů dopravy je snaha o co nejjednodušší, nejpřímější a nejméně komplikovaný průjezd územím pro jízdní kola žádoucí v rámci zvyšování prostupnosti území pro bezmotorovou dopravu (narozdíl od dopravy automobilové, pro kterou je vzhledem k její prostorové náročnosti, charakteristice pohybu a minimálních vzdálenostech pro efektivitu vykonané jízdy v kompaktní polyfunkční městské zástavbě zpravidla vyžadován pravý opak).
- Vzhledem ke stávajícímu vysokému stupni motorizace, (současné) nedotknutelnosti počtu parkovacích stání přímo u objektů v uličních profilech, omezeným možnostem změn dopravního režimu a postupnému vzájemnému „navykání“ motoristů a cyklistů apod. je možné provádět veškeré úpravy postupně.

### možné opatření:

- místní úprava provozu:
  - zobousměrnění ulice pro všechna vozidla
    - bez / včetně zásahu do režimu či rozsahu stání
  - zobousměrnění ulice pro všechna vozidla s úpravou předností protijedoucích vozidel
    - bez / včetně zásahu do režimu či rozsahu stání
    - značení např. P 7 „Přednost protijedoucích vozidel“ a P 8 „Přednost před protijedoucími vozidly“
  - omezení vjezdu vybraných vozidel na jednom konci úseku
    - značení např. B 11 „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“
  - „cykloobousměrky“ (protisměrný provoz jízdních kol v úseku s jednosměrným provozem)
    - svislým dopravním značením:
      - umístění dodatkových tabulek E 12 (resp. E 13) pod značkami B 2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“ a IP4b „Jednosměrný provoz“ na obou koncích úseku

- omezení maximální povolené rychlosti na 30 km/h: výhodná plošná platnost, tzv. zóna 30 (viz výše), kdy není nutné doplňovat svislé značení B 20a Nejvyšší dovolená rychlost 30 km/h na každém začátku jednosměrné komunikace s protisměrným provozem jízdních kol)
- není nutné zachování šířky protisměrného jízdního pruhu v celé délce komunikace: pokud jsou intenzity provozu dostatečně nízké, mohou se protijedoucí vozidla vyhýbat pouze při výrazném zpomalení či zastavení (optimálně zajištění např. míst „výhyben“ dle ČSN 73 660)
- možné doplnění vodorovného dopravního značení (např. tzv. cyklopiktokoridoru), a to především v oblasti křižovatek a (domovních) vjezdů (viz ukázky z Pardubic).
- svislým i vodorovným dopravním značením – protisměrným jízdním pruhem
  - umístění dodatkových tabulek E 12 „Jízda cyklistů v protisměru“ pod značkami IP4b „Jednosměrný provoz“ a B 2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“ na obou koncích úseku
  - omezení maximální povolené rychlosti až na 50 km/h
  - vyznačení protisměrného jízdního pruhu ve vozovce s plnou čarou šířky 0,25 m, při dodržení bezpečnostních odstupů v souladu s TP 179, s piktogramy jízdních kol a směrovou šipkou V 9a a červeným podkresem především v oblasti křižovatek a (domovních) vjezdů

#### • etapizace:

- první etapa – přímá návaznost na budovu školy (možné použití většiny výše uvedených opatření):
  - Dušní (úsek U Milosrdných > Bílkova)
  - Bílkova (úsek Dušní > Elišky Krásnohorské)
- další etapy – zlepšování dopravních vazeb a dostupnosti v širším okolí školy (různá opatření):
  - Bílkova (úsek Kozí > Dušní)
  - Dušní (předprostor kostela Sv. Šimona a Judy)
  - U Milosrdných (postupně v celé délce)
  - Haštalská (Rámová > U Obecního Dvora)
  - a dále pak např. ulice Široká, Pařížská, Kaprova a další, zpravidla optimálně v součinnosti s výhledově plánovanými rozsáhlými změnami provozního režimu a stavebními úpravami parteru

#### grafická příloha:

- možné trasy průjezdu mezi školou a základními přístupovými body



## Obsah grafické části

- **00.1 mapa** celková přehledná mapa okolí školy s vyznačenými body

### Pařížská x Bílkova (místo 6)

- **06.0 stav** (současný stav – situace s ortofotomapou)
- **06.1 VDZ\_vše** (ukázka možných opatření pomocí vodorovného dopravního značení)
- **06.2 DZ\_různé** (ukázka možných opatření pomocí fyzických prvků značení)
- **06.3 DZ\_výběr** (vybrané opatření dopravního značení)
- **06.4 SU\_var-01** (stavební úprava s rozšířením chodníků na nárožích)
- **06.5 SU\_var-02** (stavební úprava se zvýšenou plochou vozovky)
- **06.6 SU\_var-03** (stavební úprava s rozšířením chodníků a zvýšenou plochou vozovky)

### Široká x Žatecká (místo 11)

- **11.0 stav** (současný stav – situace s ortofotomapou)
- **11.1 DZ\_var-01** (ukázka možných opatření pouze pomocí dopravního značení)
- **11.2 DZ\_var-02** (dopravní značení doplněné fyzickou úpravou pochozí plochy)
- **11.3 SU\_var-01** (stavební úprava s rozšířením chodníků na nárožích)
- **11.4 SU\_var-03** (stavební úprava s rozšířením chodníků a zvýšenou plochou vozovky)

### náměstí Curieových (místo 2)

- **02.0 stav** (současný stav – situace s ortofotomapou)
- **02.1 DZ+obruba** (úprava dopravního značení a obruby)

### 17.listopadu x Břehová + 17.listopadu x Pařížská (místo 3 – východní a západní část)

- **03.0 východ stav** (současný stav východní části uzlu– situace s ortofotomapou)
- **03.1 západ stav** (současný stav západní části uzlu– situace s ortofotomapou)
- **03.2 východ DZ** (vybrané opatření pomocí dopravního značení)
- **03.3 západ DZ** (vybrané opatření pomocí dopravního značení)
- **03.4 východ SU** (stavební úpravy s rozšířením chodníků)
- **03.5 západ SU** (stavební úpravy s rozšířením chodníků)
- **03.6 východ SU** (stavební úpravy s rozšířením chodníků / zvýšeným přechodem pro chodce)
- **03.7 západ SU** (stavební úpravy s rozšířením chodníků / zvýšeným přechodem pro chodce)
- **03.8 východ SU** (stavební úprava se zvýšeným pásem – místem pro překonání komunikace)

nábřeží Edvarda Beneše x Čechův most (místo 1)

~ bez grafické přílohy

### Dušní (místo 4)

- **04.0 stav** (současný stav – situace s ortofotomapou)
- **04.1 DZ\_var-01** (opatření pomocí dopravního značení: úzký západní chodník + parkování)
- **04.2 DZ\_var-02** (opatření pomocí dopravního značení: široký západní chodník)
- **04.3 SU západ\_01** (ukázka možnosti stavebního provedení západního chodníku)
- **04.4 SU západ\_01** (ukázka možnosti stavebního provedení západního chodníku)
- **04.5 SU východ\_01** (ukázka možnosti stavebního provedení východního chodníku)
- **04.6 SU východ\_02** (ukázka možnosti stavebního provedení východního chodníku)

<u>Dlouhá x Revoluční (místo 17)</u>	~ bez grafické přílohy
<u>Kaprova x Valentinská (místo 10)</u>	~ bez grafické přílohy
<u>Široká x Maiselova (místo 12)</u>	~ bez grafické přílohy
<u>U Obecního domu (místo 18)</u>	~ bez grafické přílohy
<u>Široká x Pařížská (místo 13)</u>	~ bez grafické přílohy
<u>Křížovnická x Kaprova (místo 9)</u>	~ bez grafické přílohy
<u>Křížovatka Dušní x Dlouhá x Týnská ulička (místo 20)</u>	~ bez grafické přílohy
<u>Masná (místo 15)</u>	~ bez grafické přílohy
<u>Malá Šturpartská (místo 19)</u>	~ bez grafické přílohy

#### **Bílkova x E. Krásnohorské (místo 7)**

- **07.01\_stav** (současný stav – situace s ortofotomapou)
- **07.02\_DZ\_var-01** (opatření pouze pomocí dopravního značení, rychle demontovatelné)
- **07.03\_DZ\_var-02** (opatření pomocí dopravního značení vč. „pevných“ úprav ve vozovce)
- **07.04\_SU\_var-01** (stavební úprava s rozšířením chodníků)
- **07.05\_SU\_var-02** (stavební úprava s rozšířením chodníků a zvýšenou plochou vozovky)

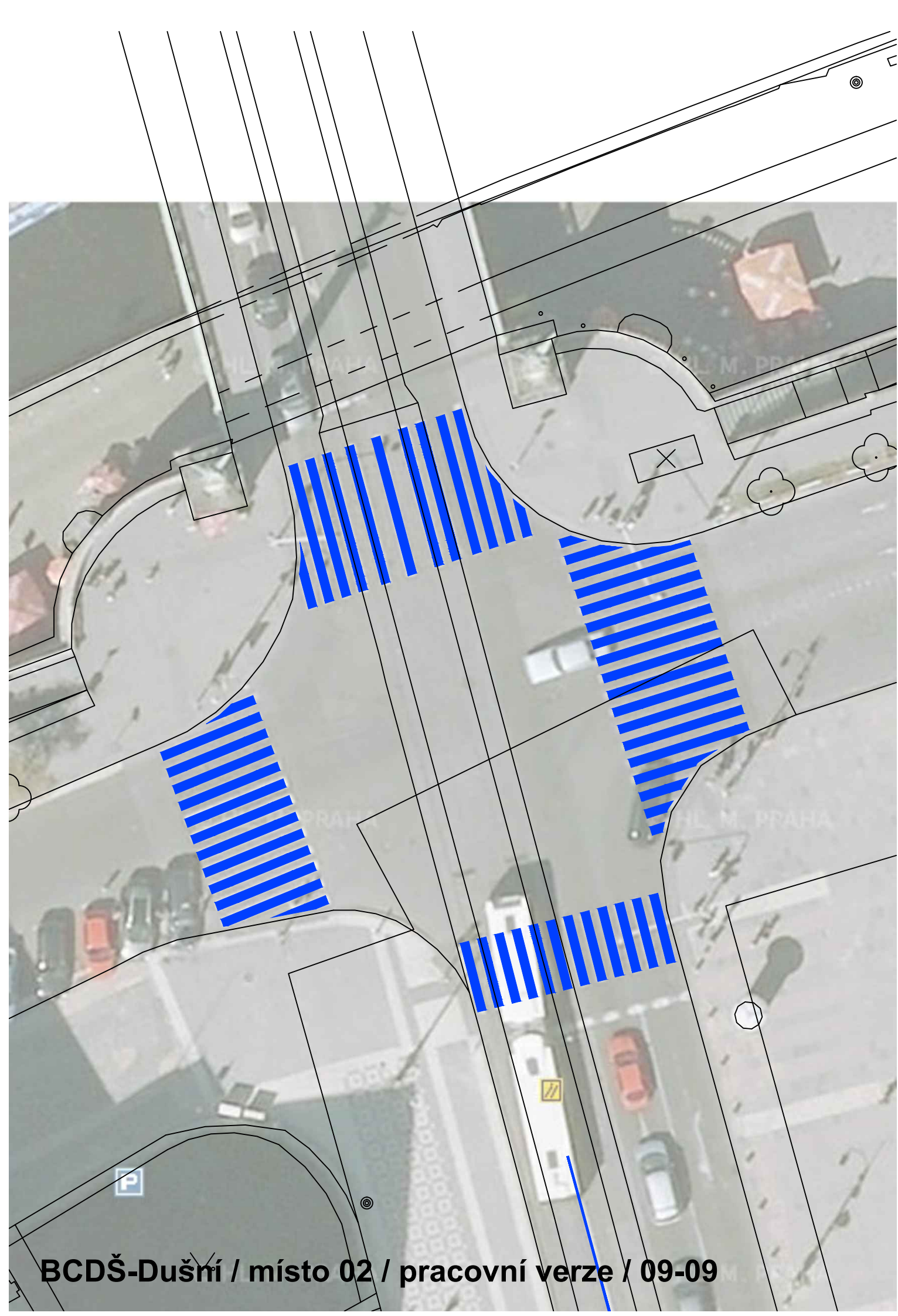
<u>Dvořákovo nábřeží (místo 5)</u>	~ bez grafické přílohy
<u>U Milosrdných x Kozí (místo 8)</u>	~ bez grafické přílohy
<u>Široká x Věžeňská (místo 14)</u>	~ bez grafické přílohy
<u>Masná x Malá Šturpartská (místo 16)</u>	~ bez grafické přílohy

#### **Dopravní zklidnění celé oblasti – zóna 30**

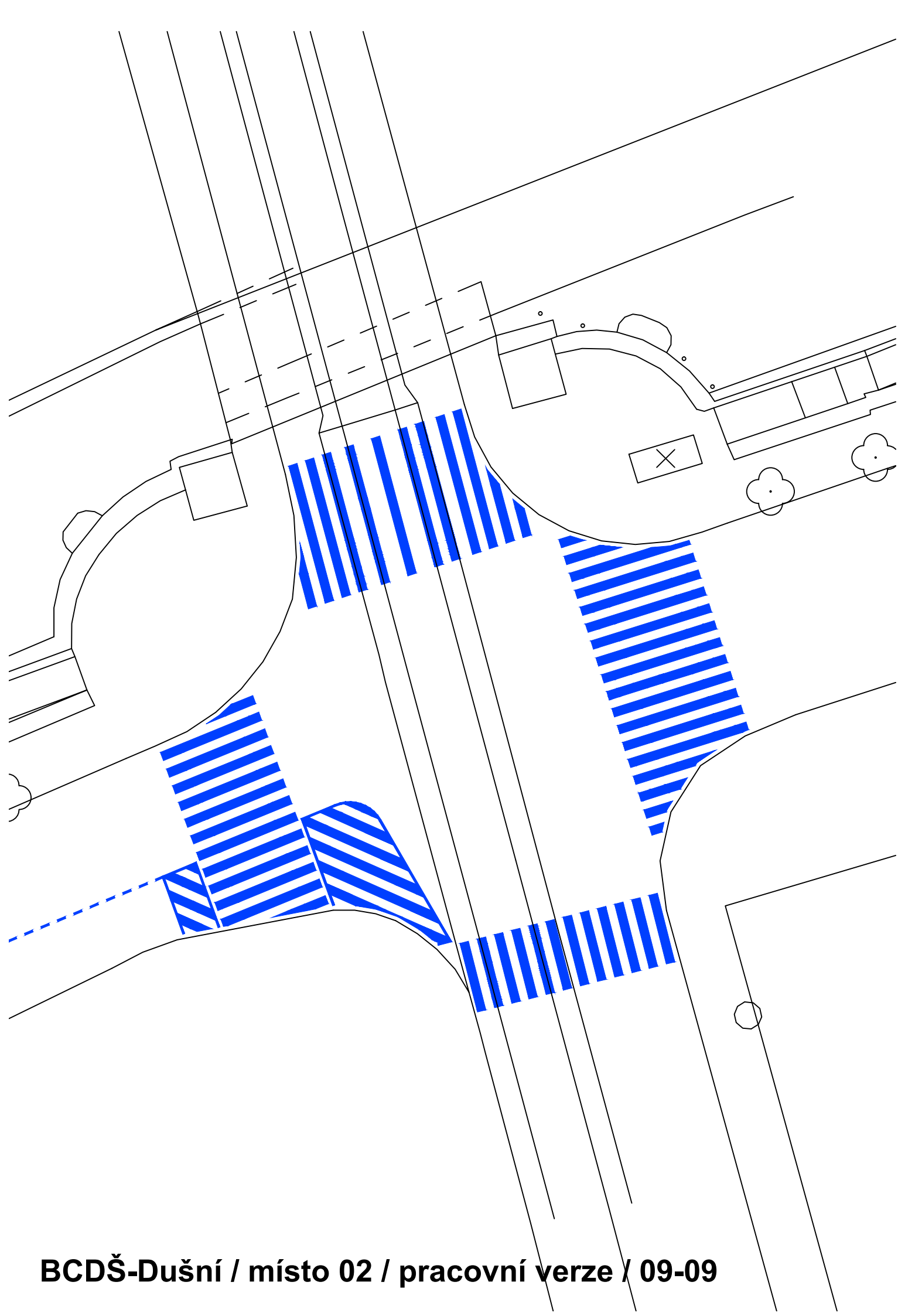
- **30.1\_zóna-30** (doporučené vymezení rozsahu zóny 30 km/h v okolí školy)

#### **Zlepšení dopravní obslužnosti území - cyklo doprava**

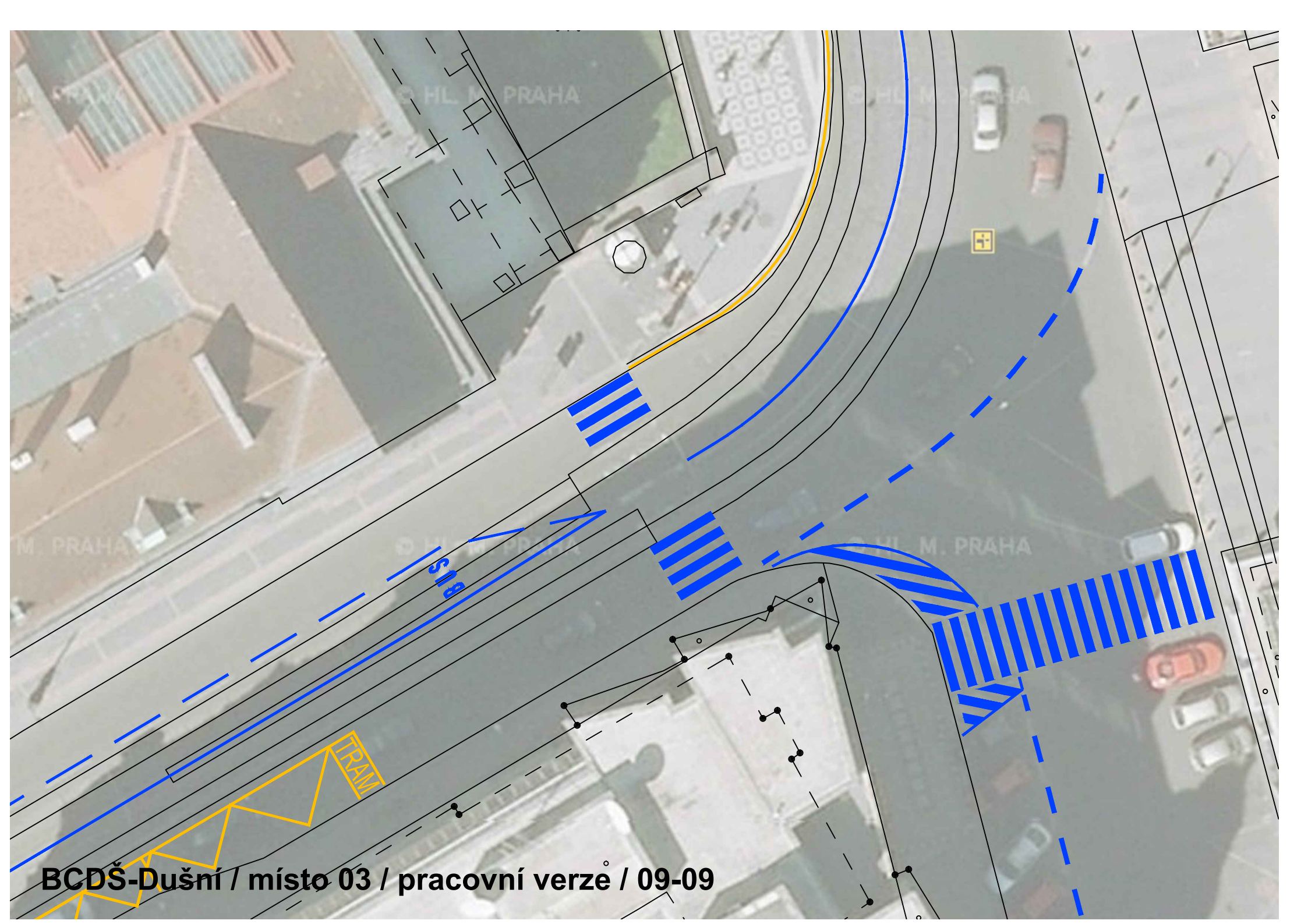
- **C.1.01** současný stav – situace (rozsah etapy 01)
- **C.1.02** současný stav – situace (část pro výhledové řešení)
- **C.2.01** návrh: varianta „pouze svislé dopravní značení“
- **C.2.02** návrh: varianta „cyklopiktokoridor“
- **C.2.03** návrh: varianta „protisměrný pruh“
- **C.2.04** návrh: varianta „cykloobousměrka“ + obousměrný provoz
- **C.3.01** návrhy - vzorové řezy - 3 varianty "cykloobousměrky"
  - návrh: varianta „pouze svislé dz“
  - návrh: varianta „cyklopiktokoridor“
  - návrh: varianta „protisměrný pruh“



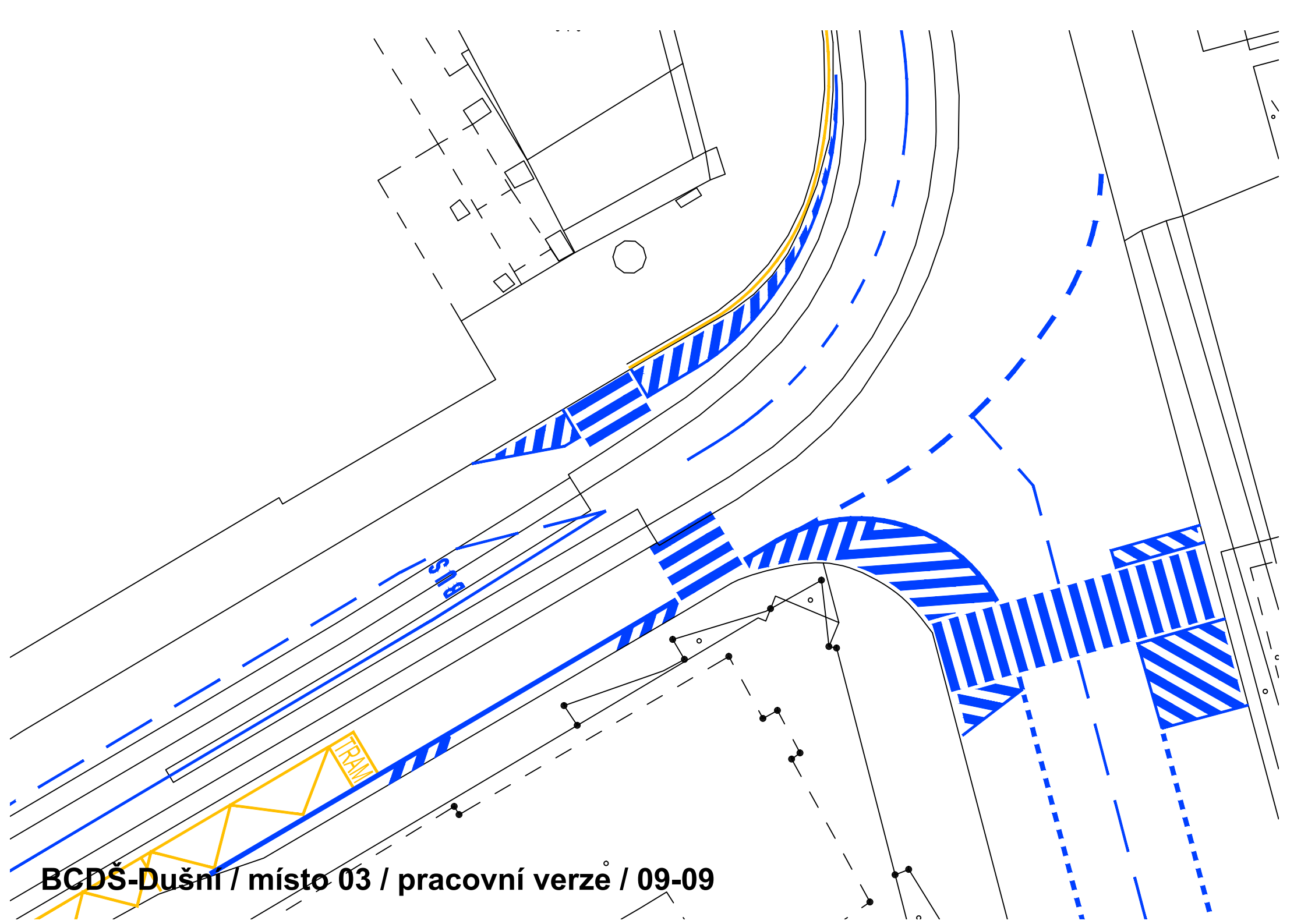




**BCDŠ-Dušní / místo 02 / pracovní verze / 09-09**

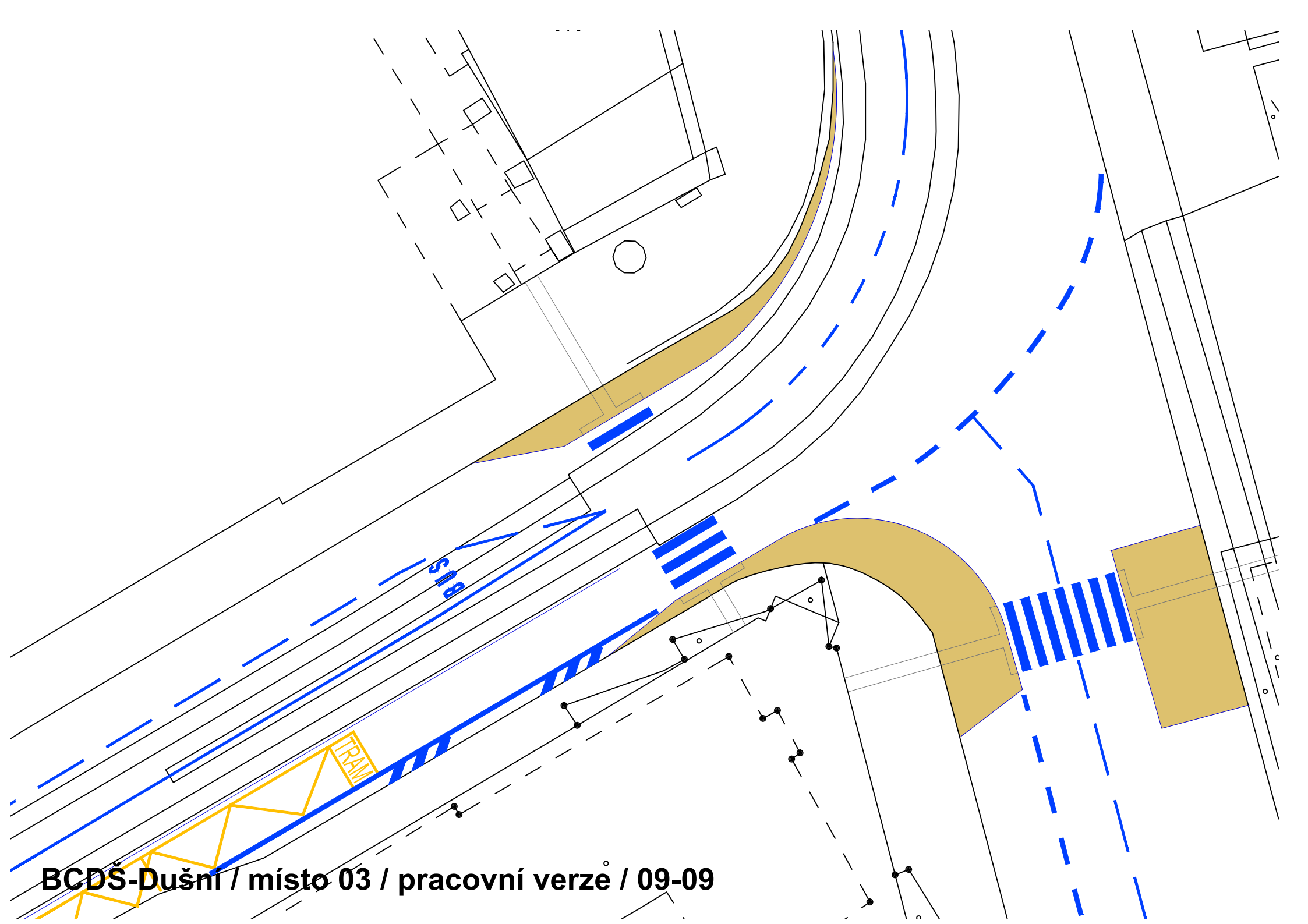


**BCDŠ-Dušní / místo 03 / pracovní verze / 09-09**

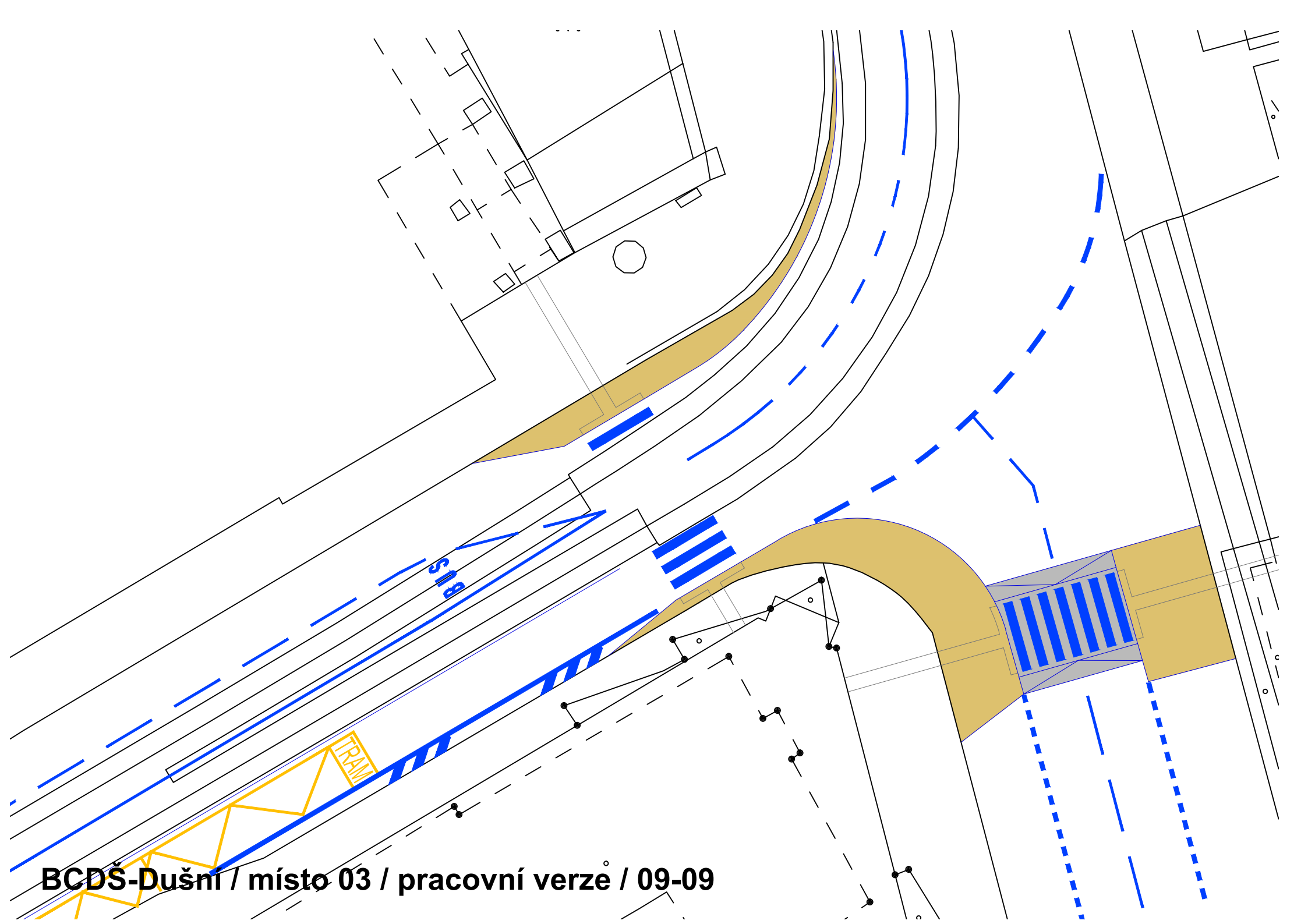


**BCDŠ-Dušní / místo 03 / pracovní verze / 09-09**

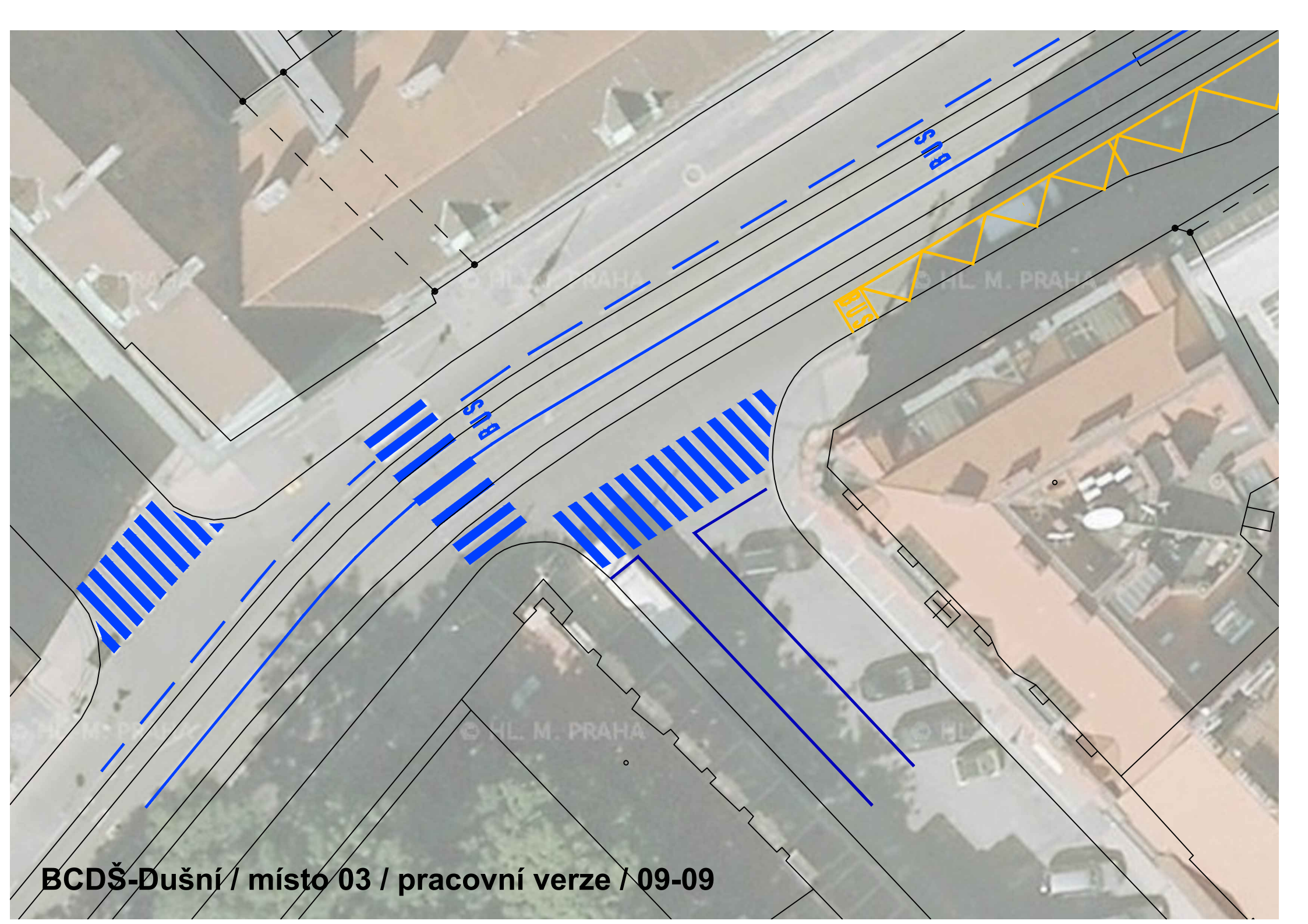




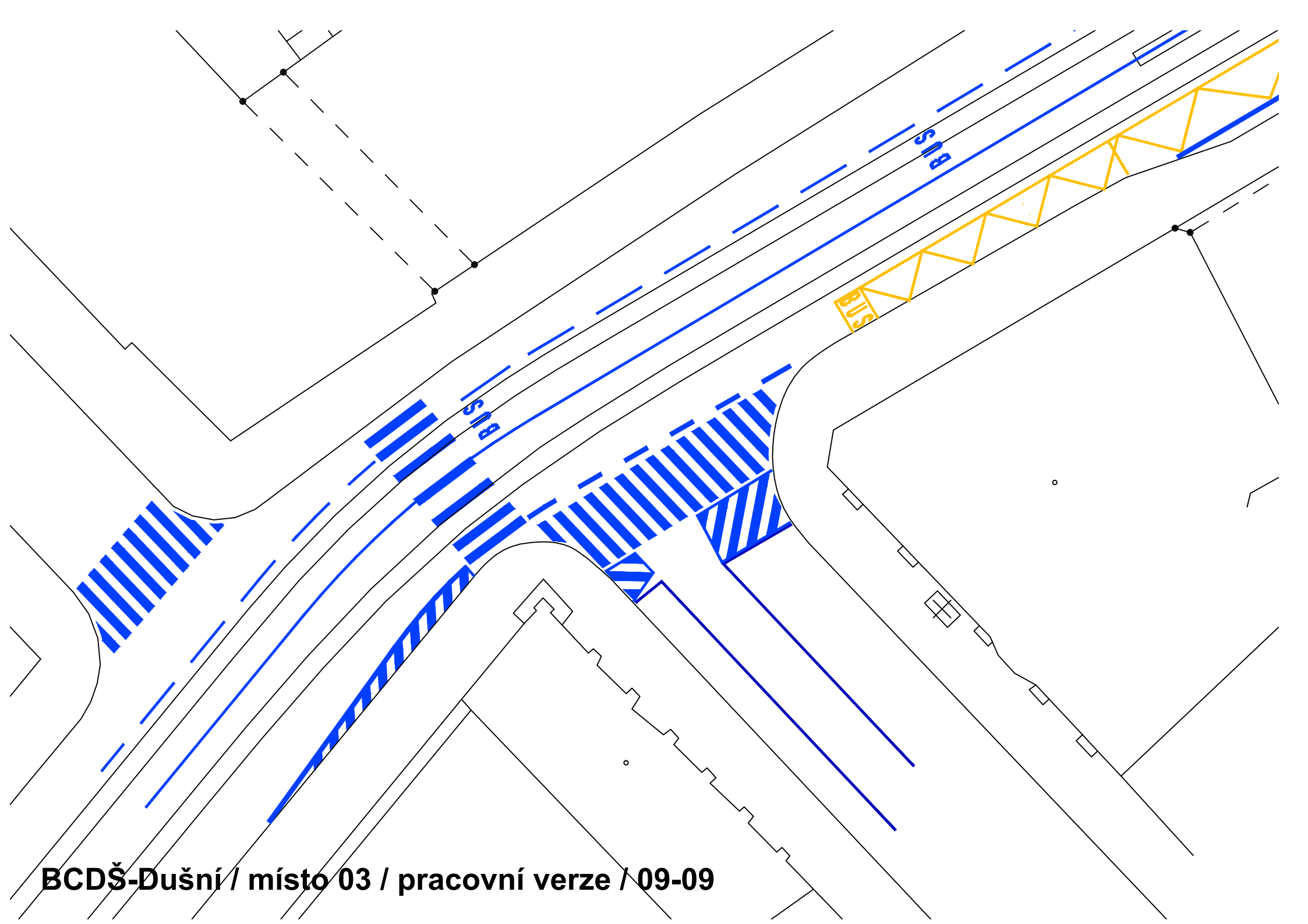
**BCDŠ-Dušní / místo 03 / pracovní verze / 09-09**



**BCDŠ-Dušní / místo 03 / pracovní verze / 09-09**

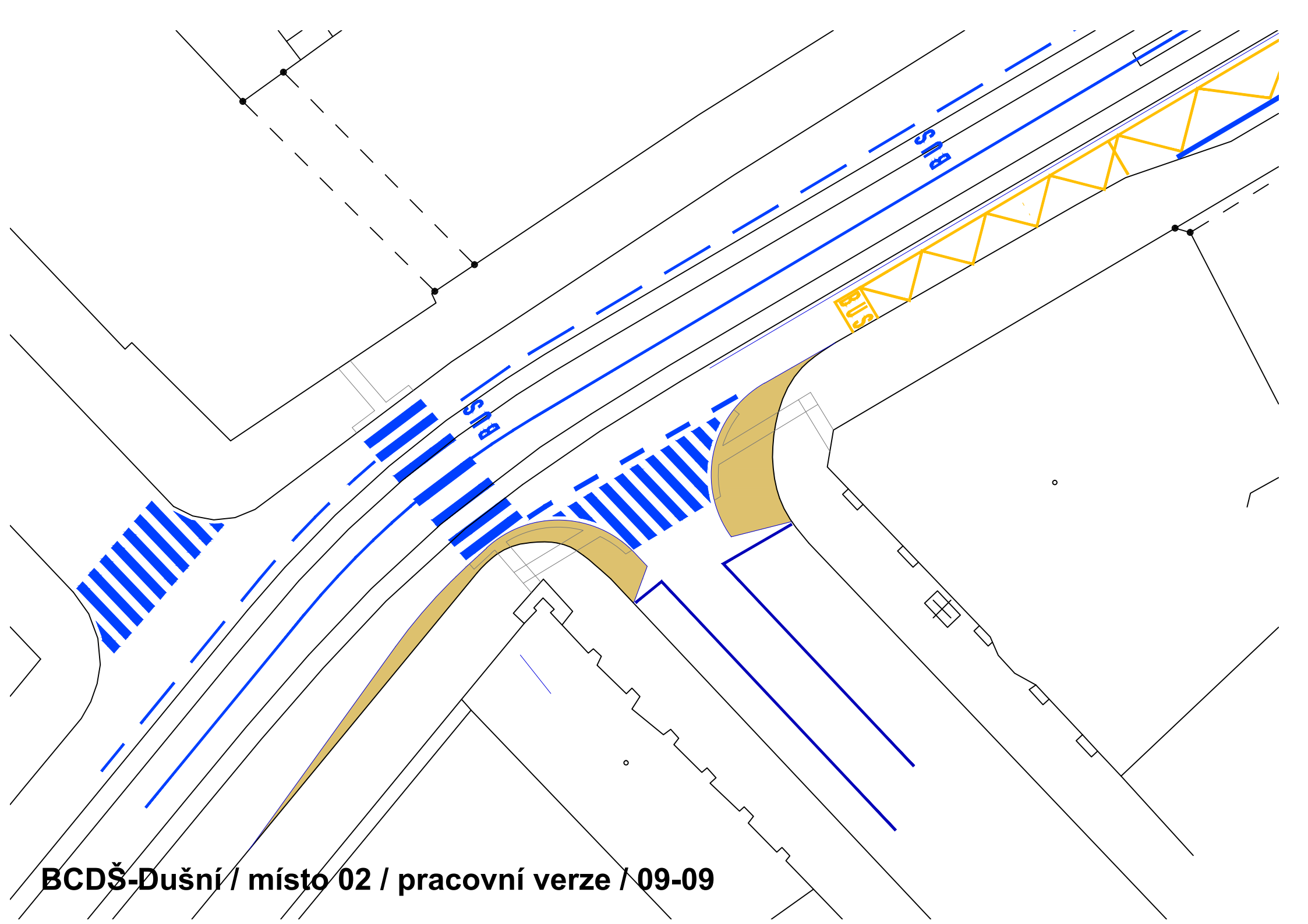


**BCDŠ-Dušní / místo 03 / pracovní verze / 09-09**

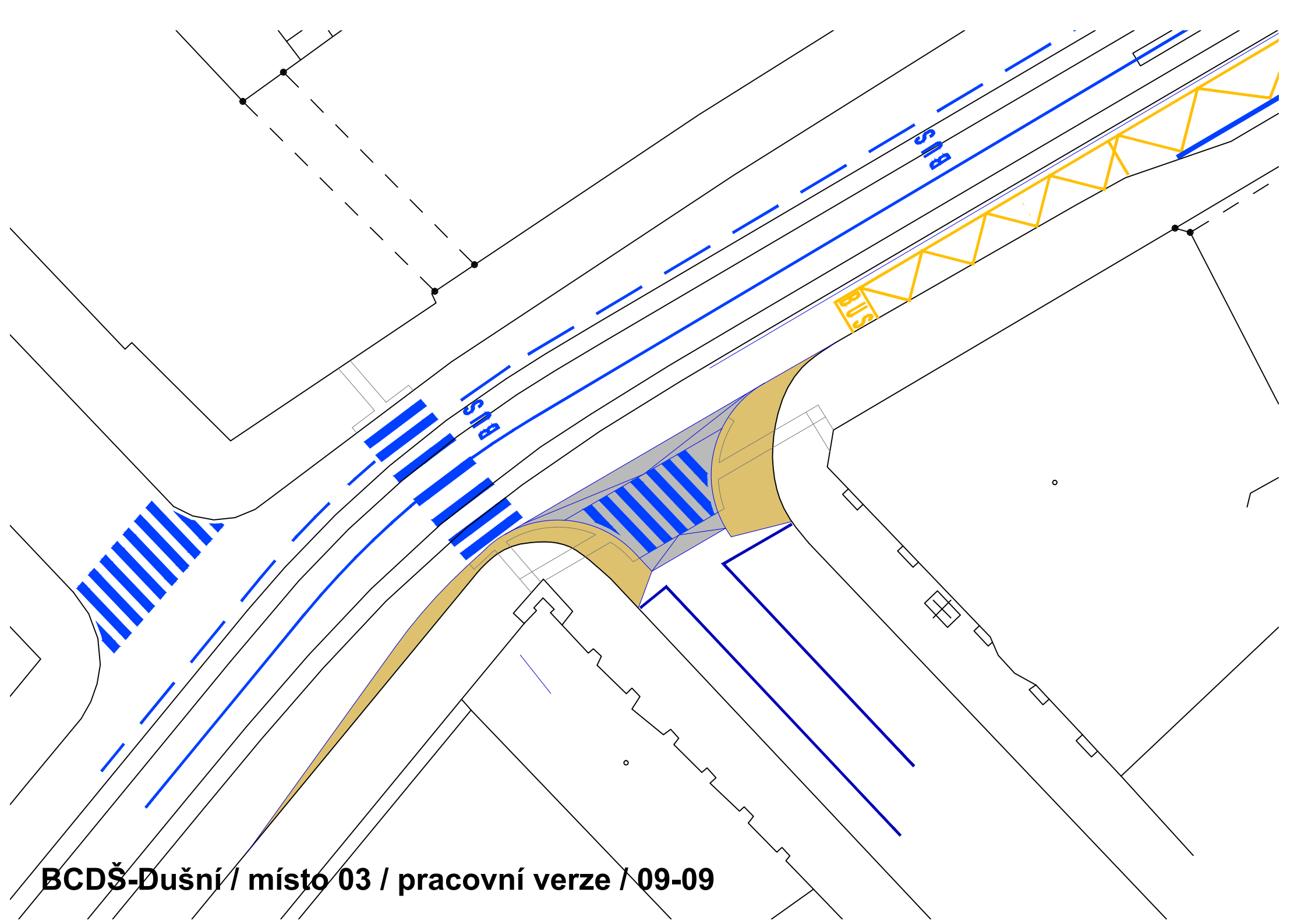


**BCDŠ-Dušní / místo 03 / pracovní verze / 09-09**

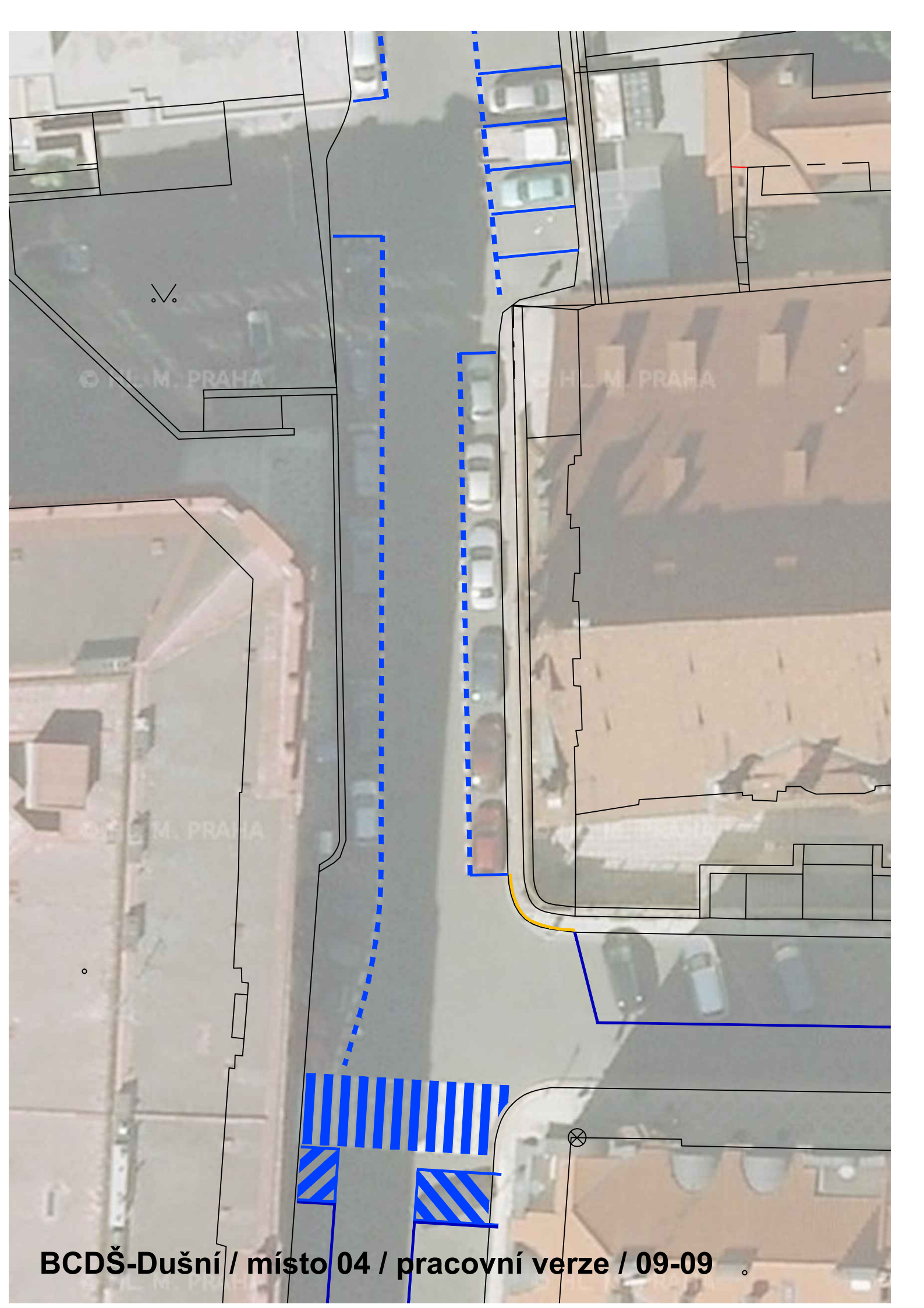


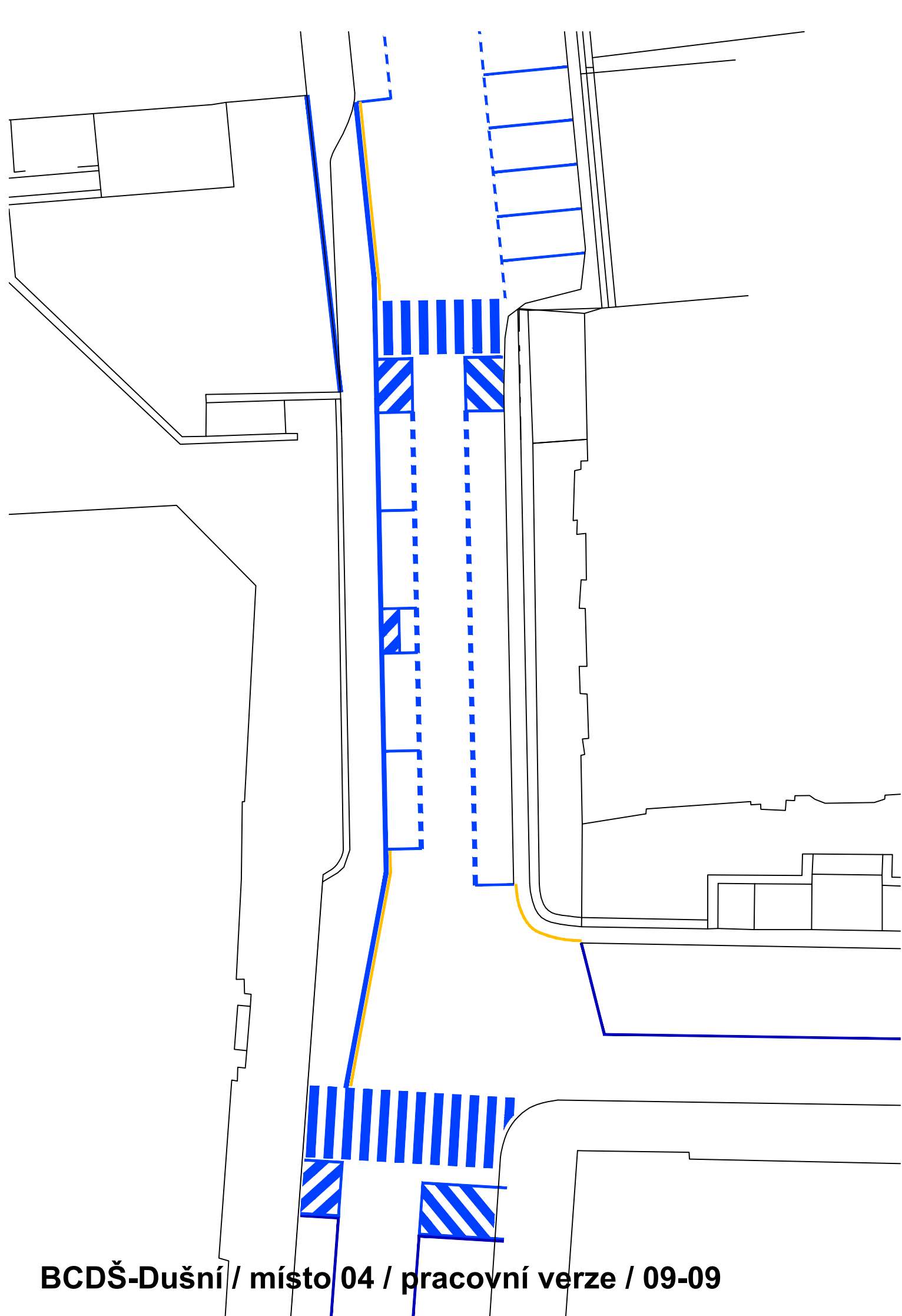


**BCDŠ-Dušní / místo 02 / pracovní verze / 09-09**



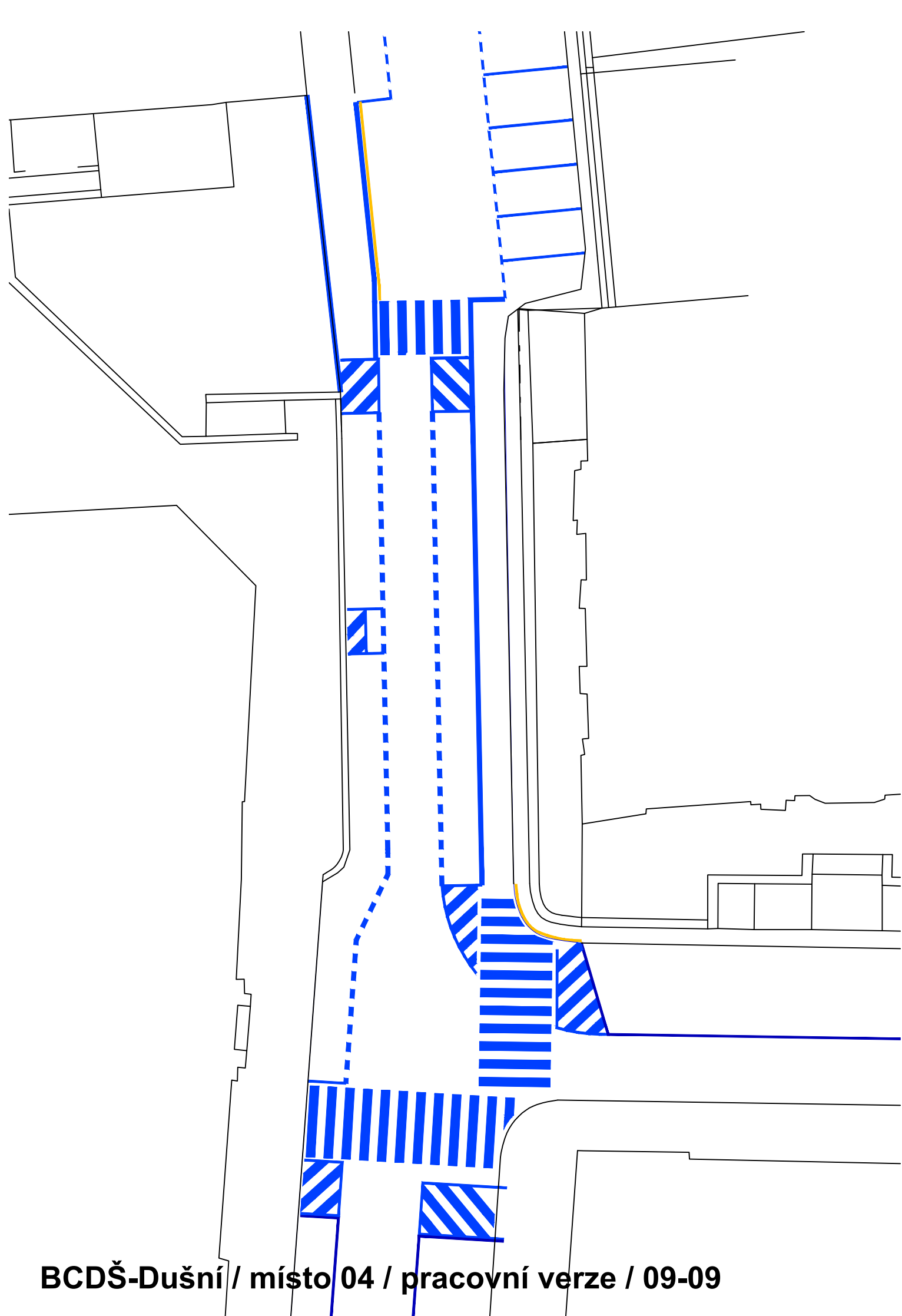
**BCDŠ-Dušní / místo 03 / pracovní verze / 09-09**



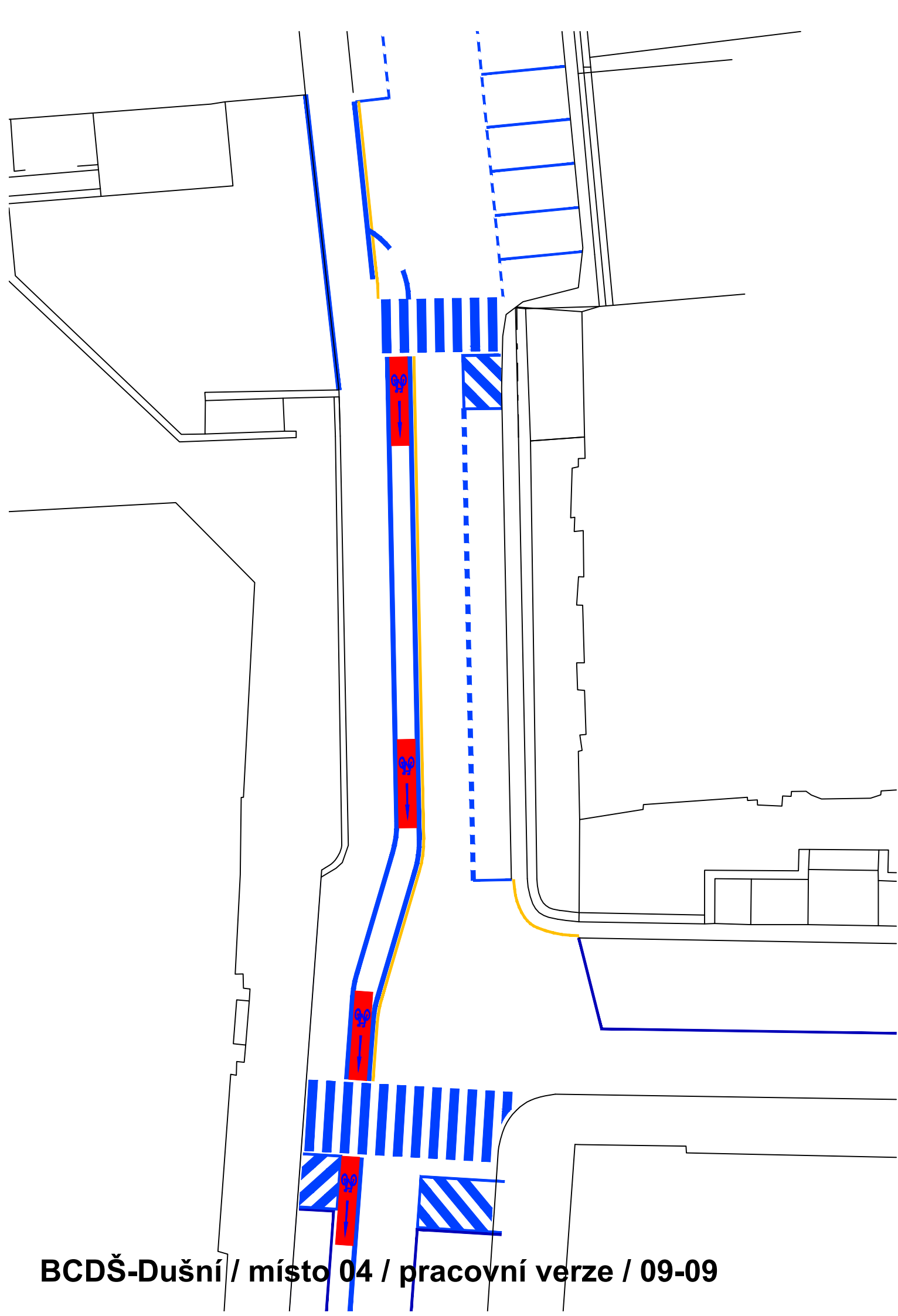


**BCDŠ-Dušní / místo 04 / pracovní verze / 09-09**

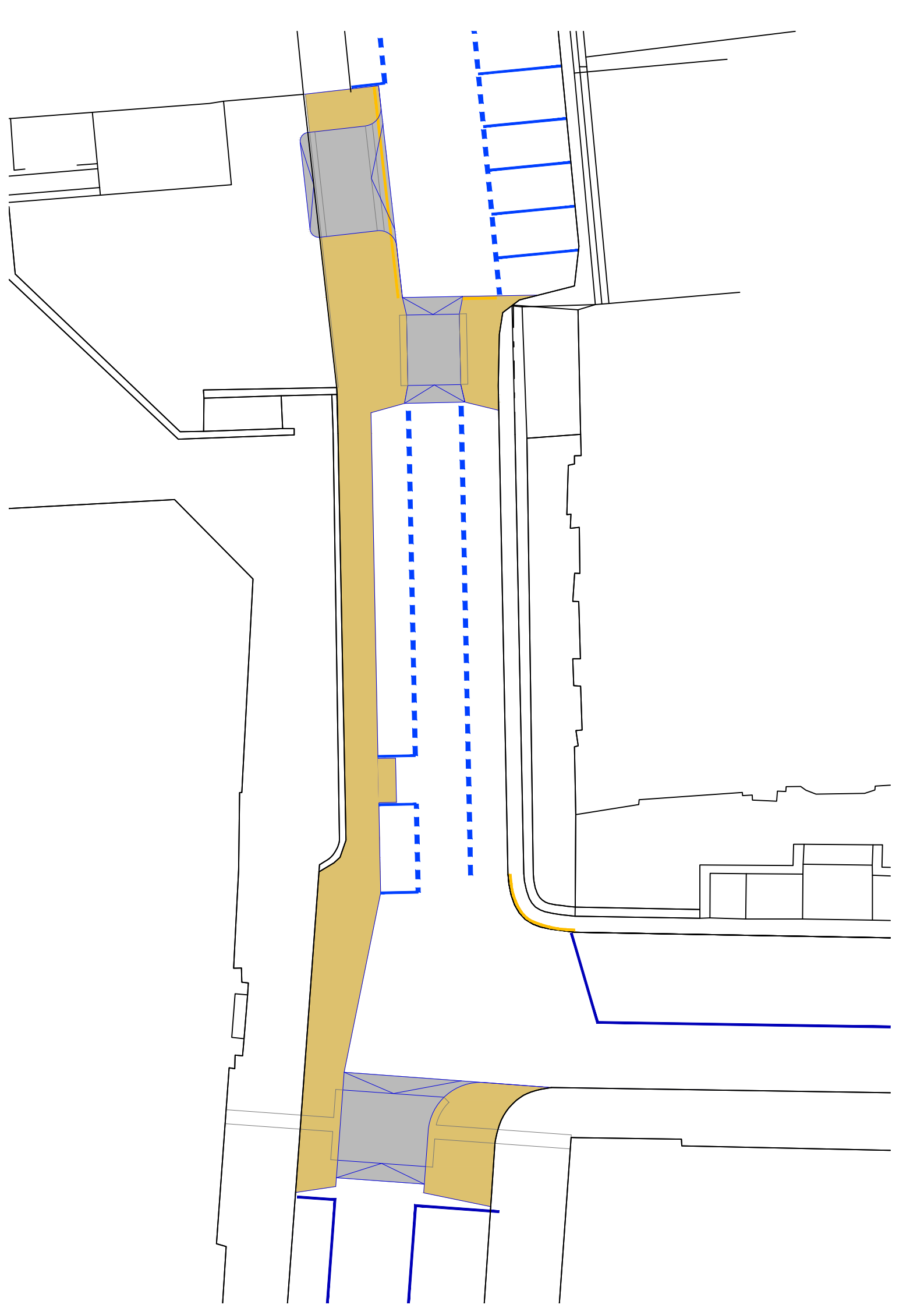


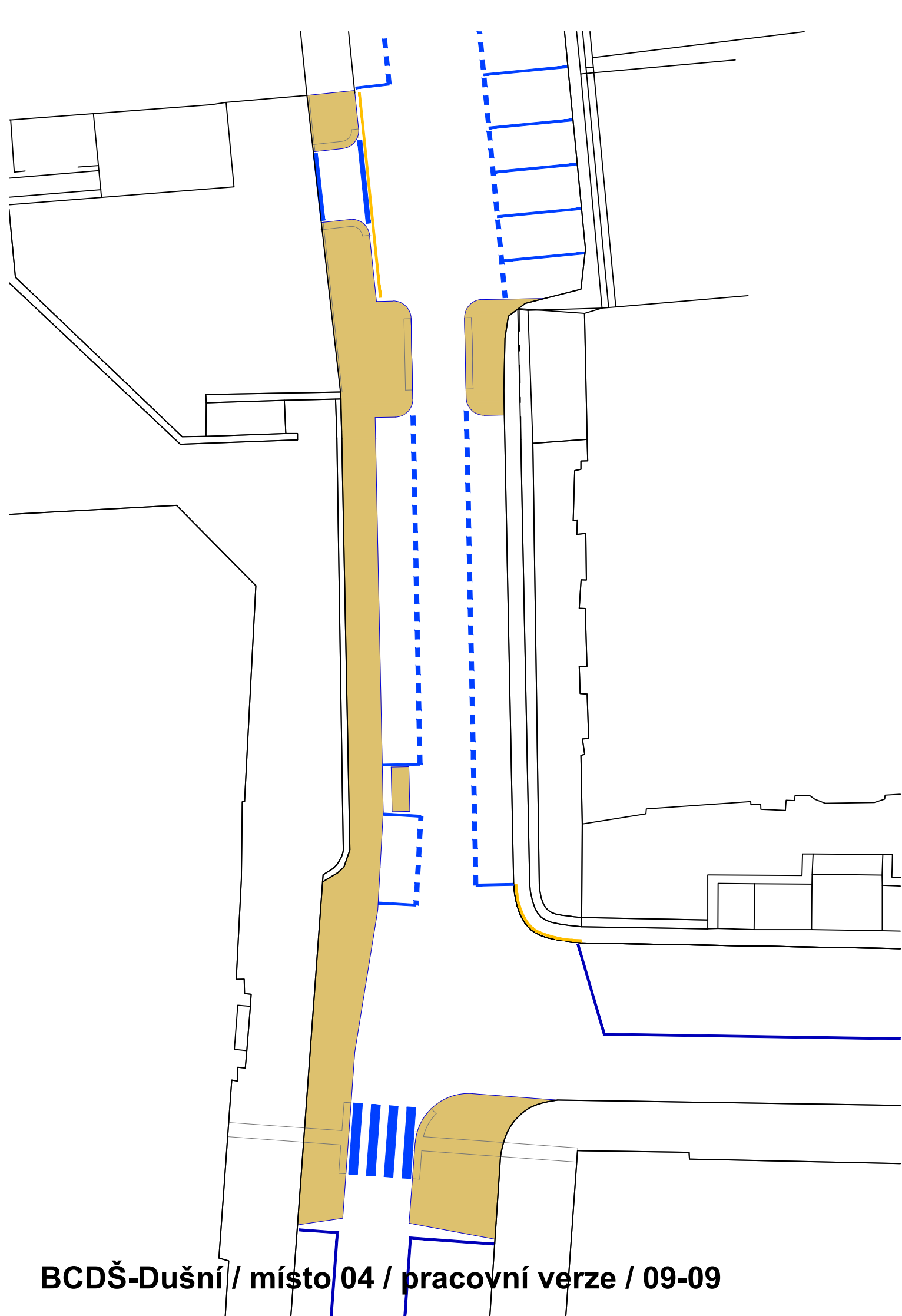


**BCDŠ-Dušní / místo 04 / pracovní verze / 09-09**



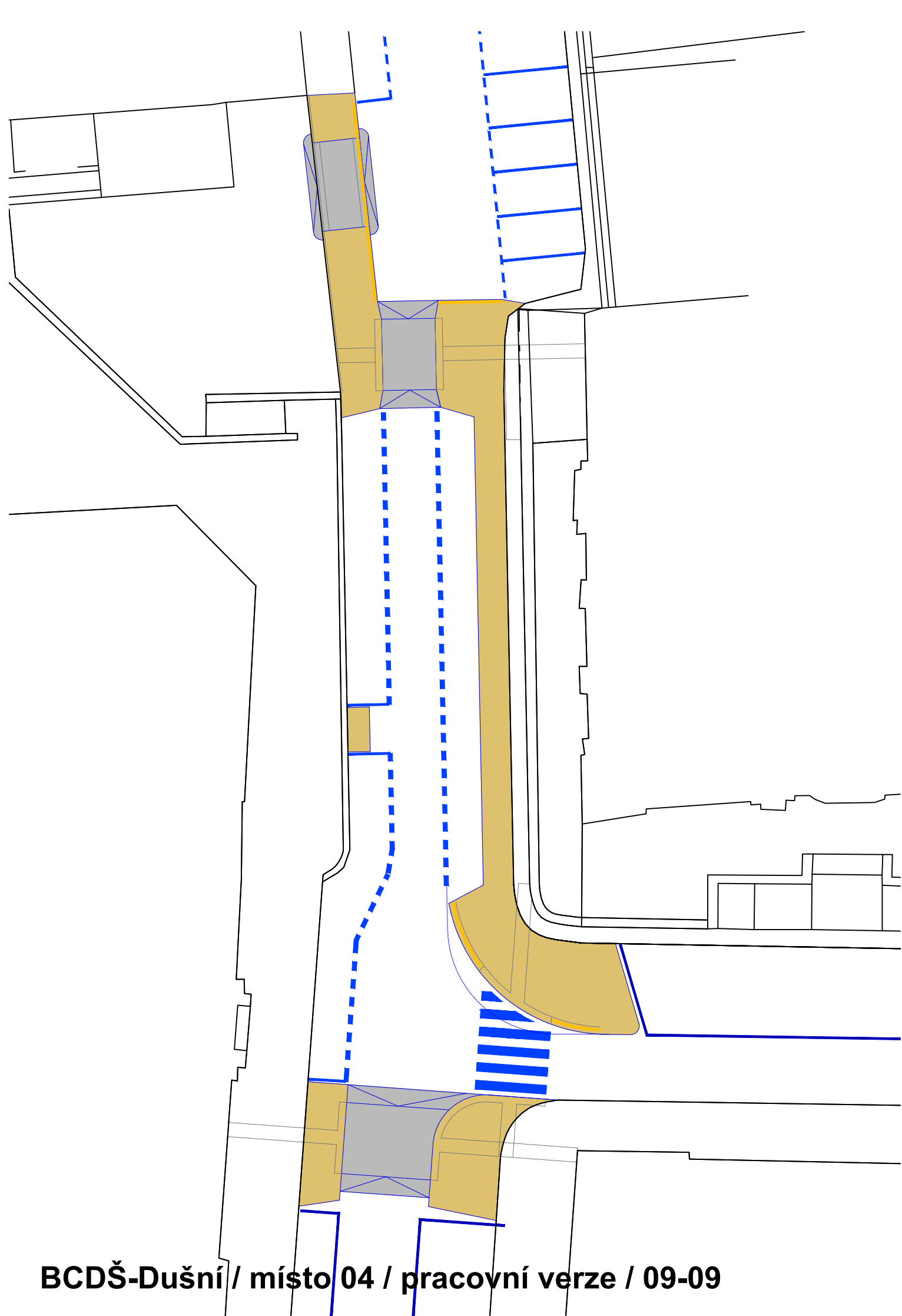
**BCDŠ-Dušní / místo 04 / pracovní verze / 09-09**



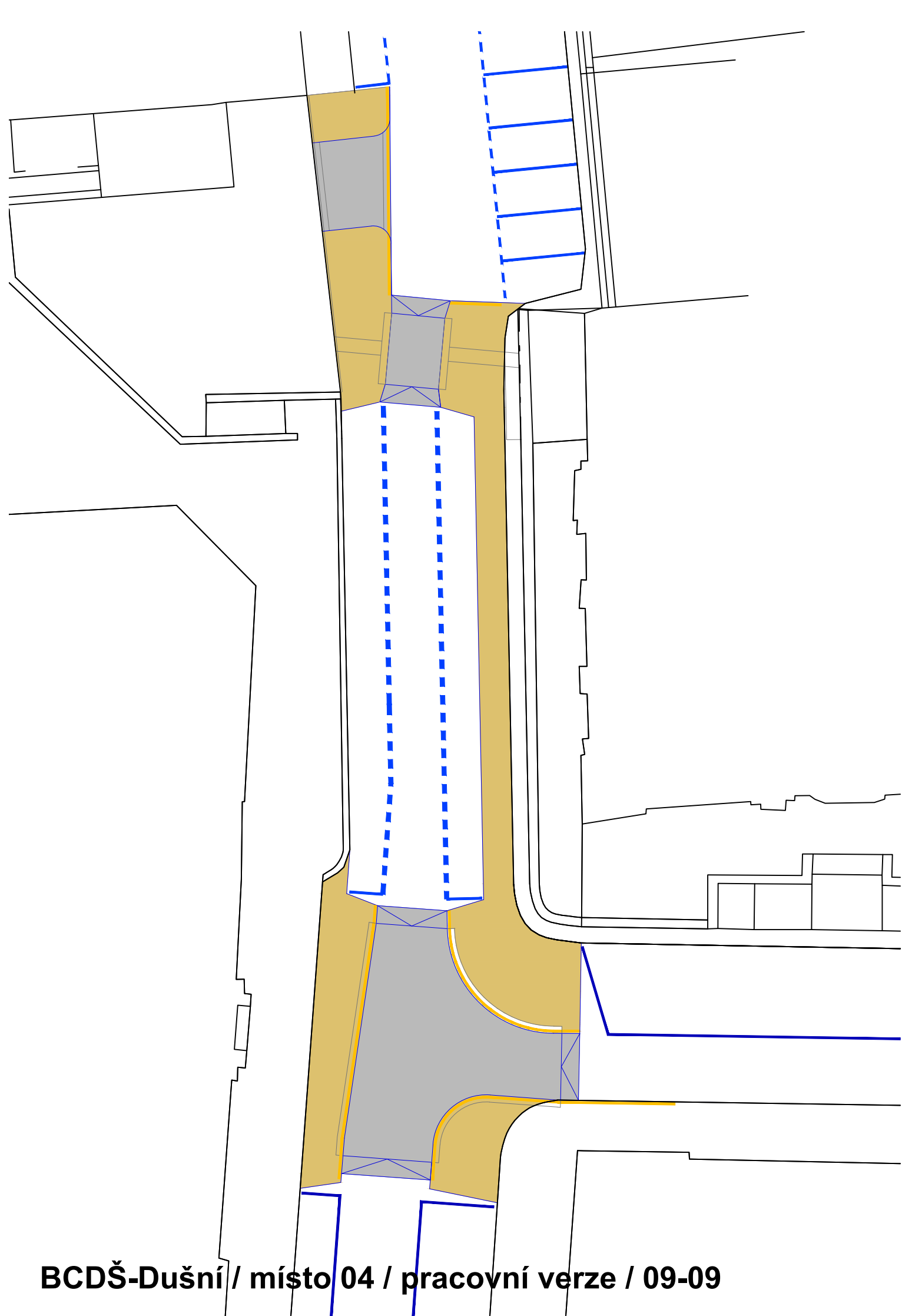


**BCDŠ-Dušní / místo 04 / pracovní verze / 09-09**





**BCDŠ-Dušní / místo 04 / pracovní verze / 09-09**



**BCDŠ-Dušní / místo 04 / pracovní verze / 09-09**

13,20

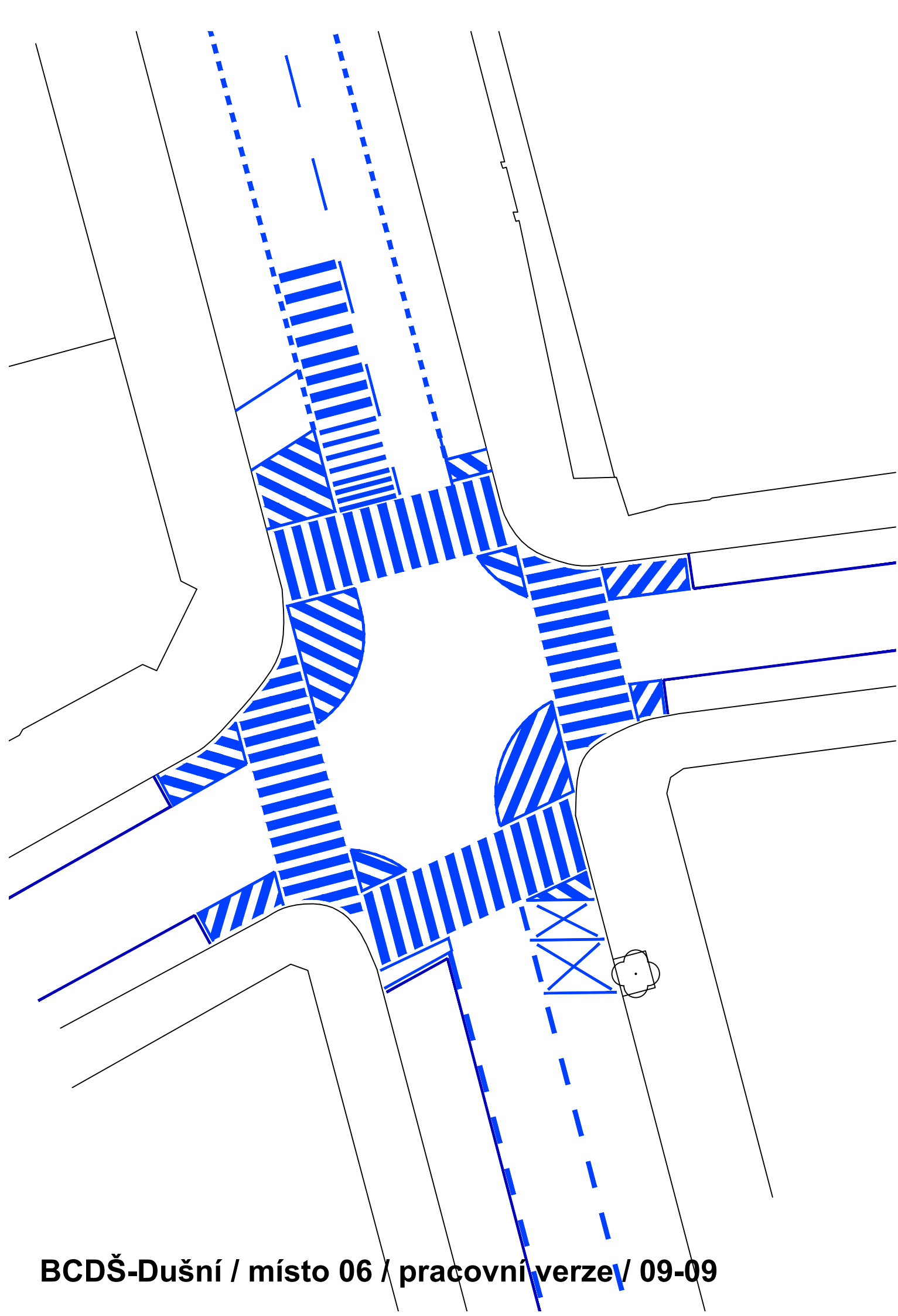
4.00 6.80 2.40  
13.15

06.80

10.00

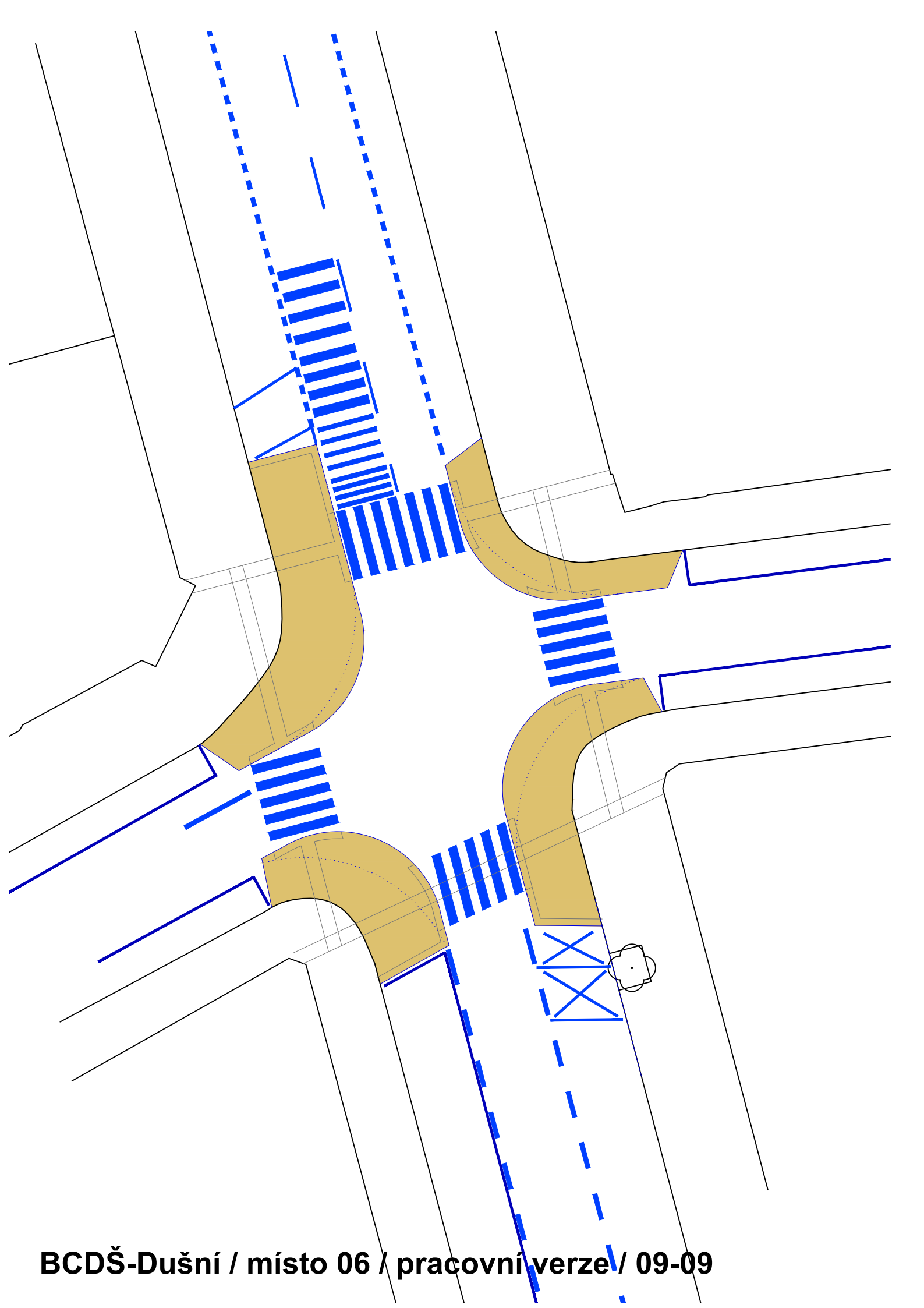
13.05

13,00

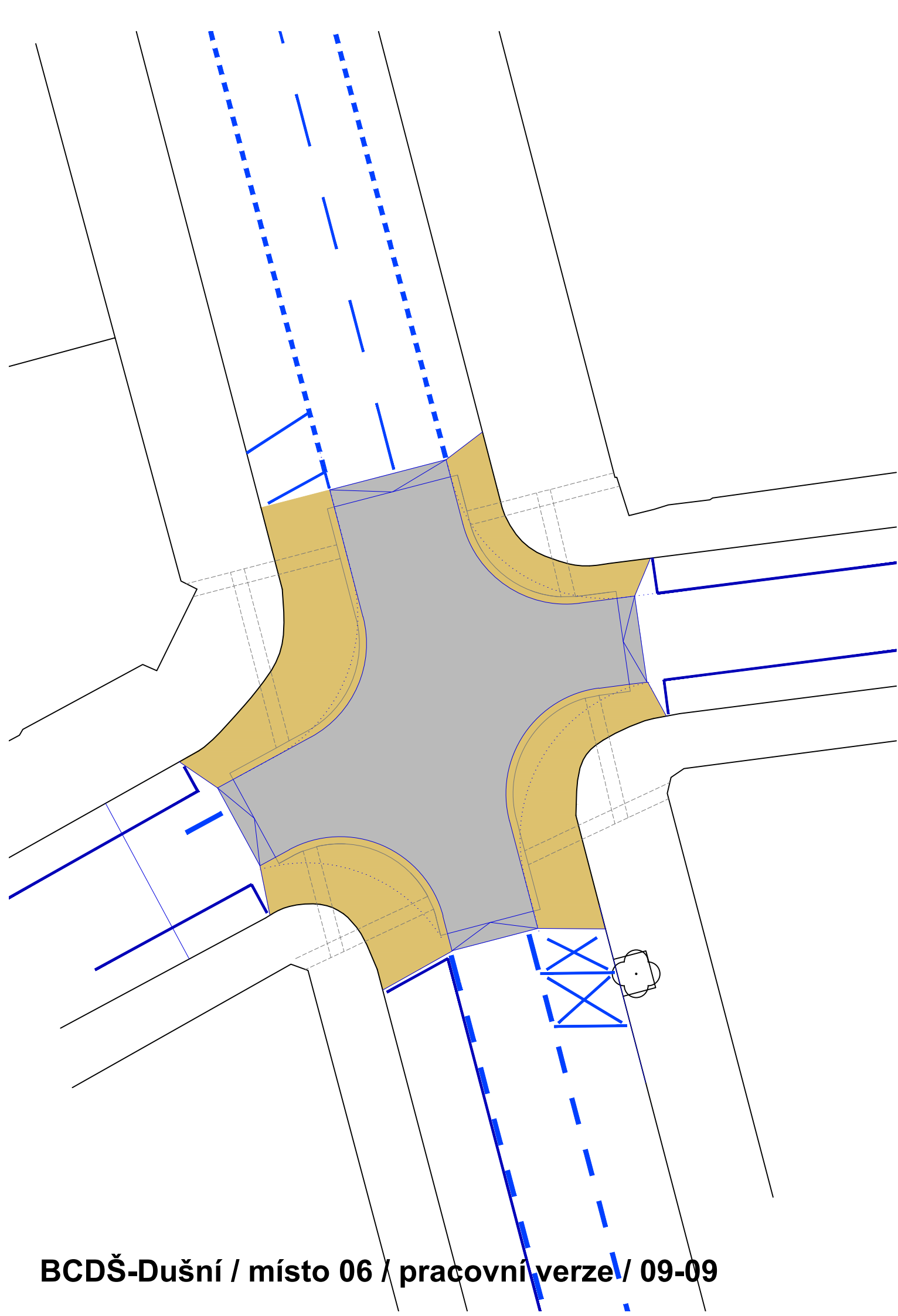


**BCDŠ-Dušní / místo 06 / pracovní verze / 09-09**

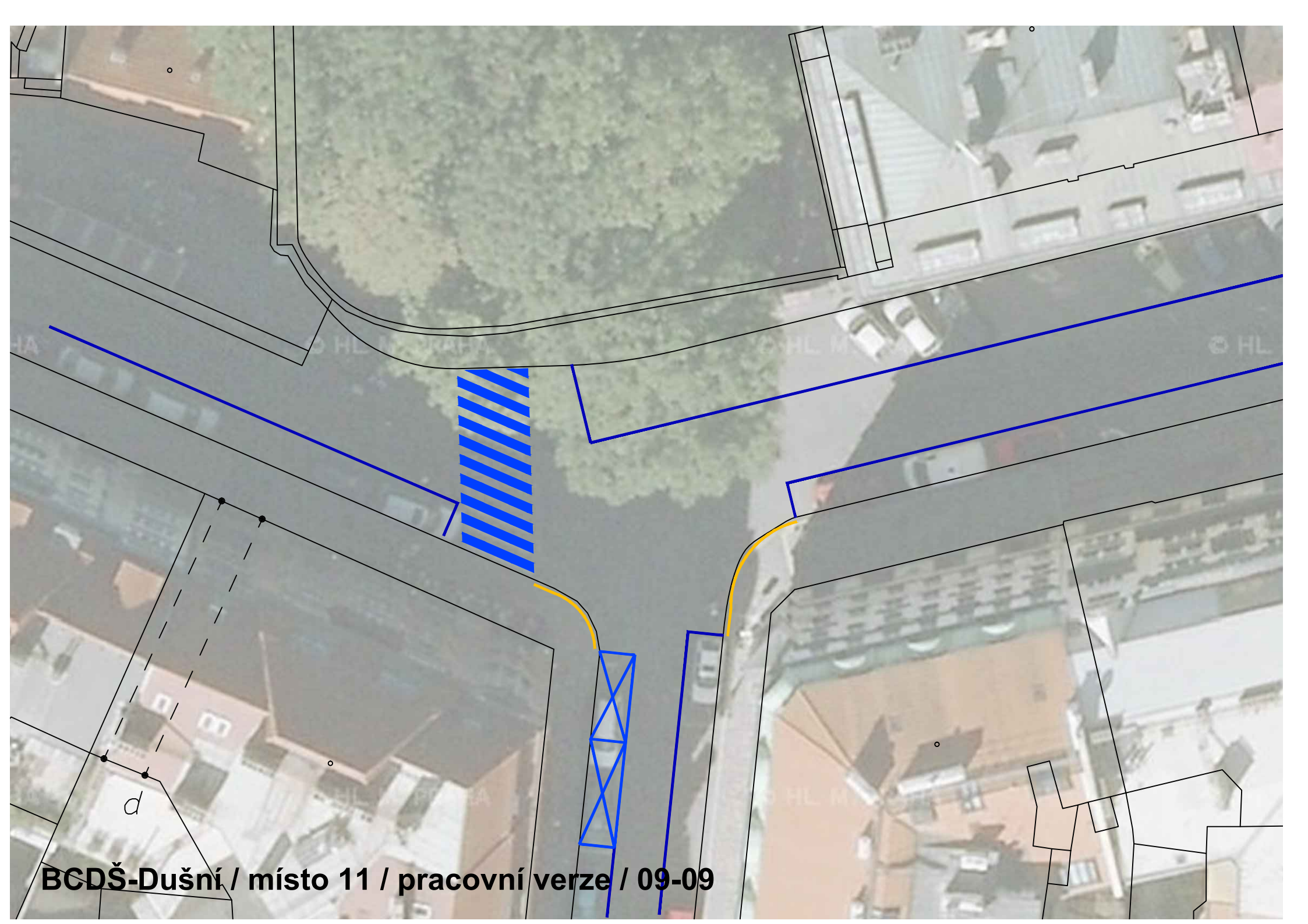




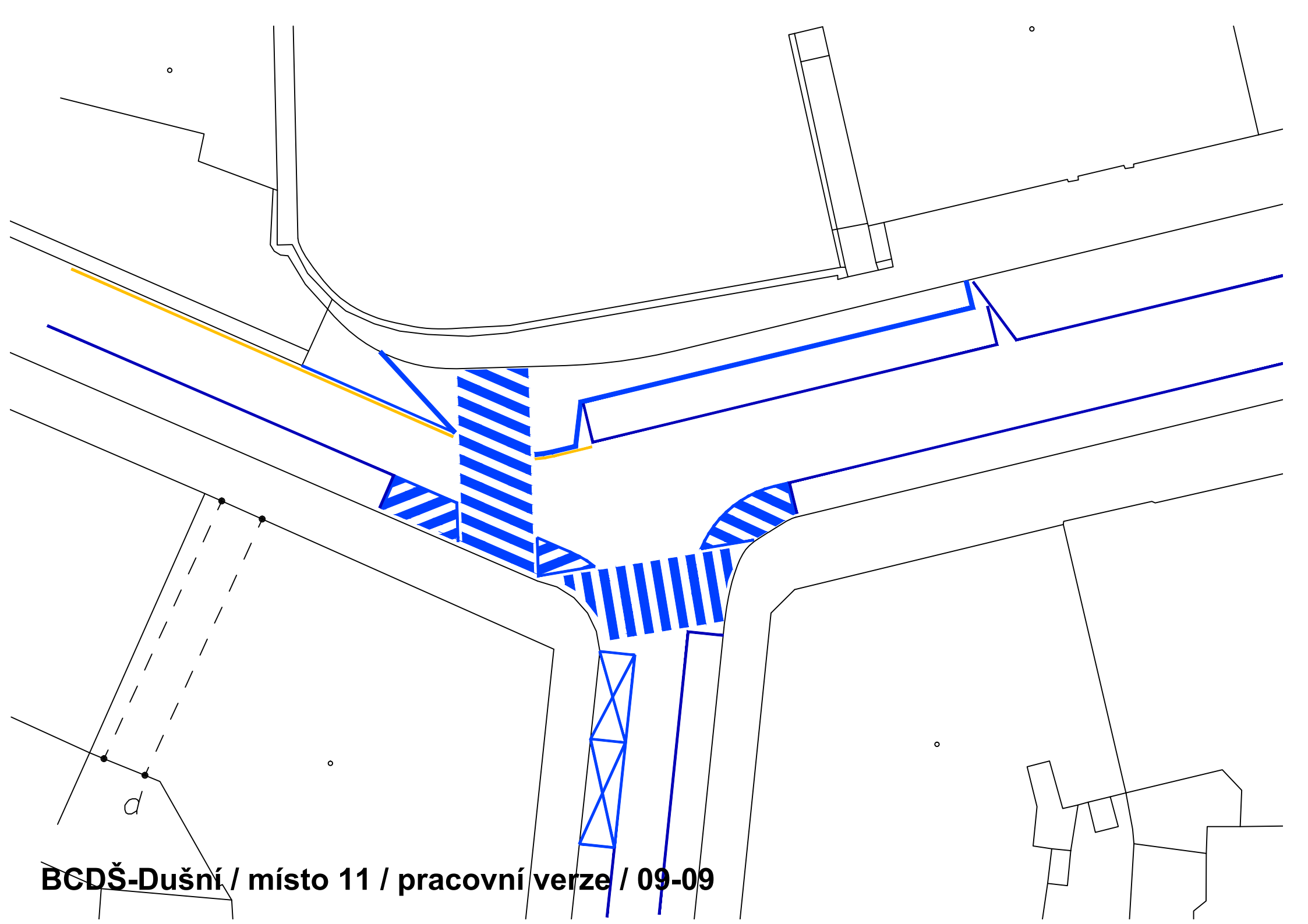
**BCDŠ-Dušní / místo 06 / pracovní verze / 09-09**



**BCDŠ-Dušní / místo 06 / pracovní verze / 09-09**

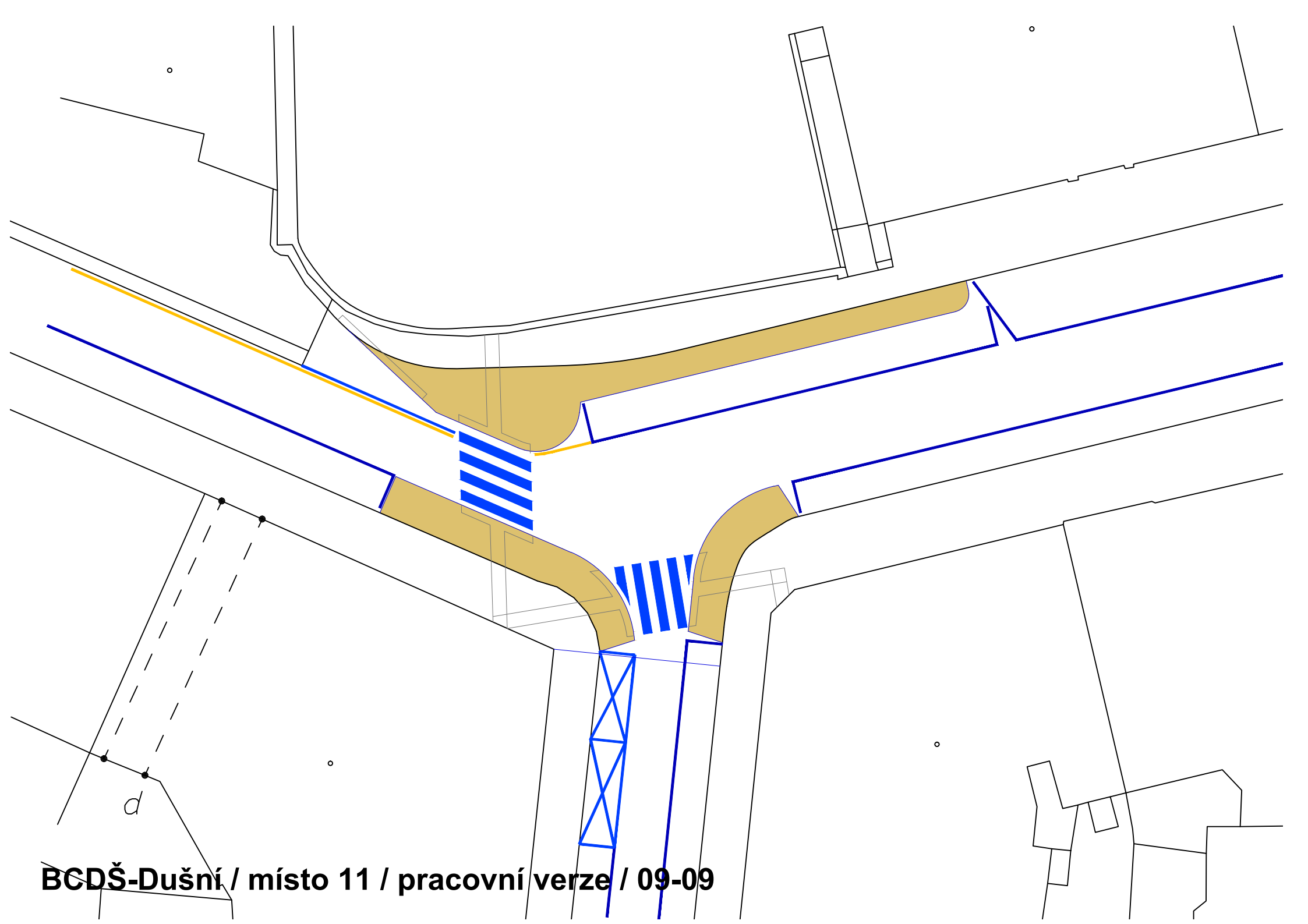


**BCDŠ-Dušní / místo 11 / pracovní verze / 09-09**

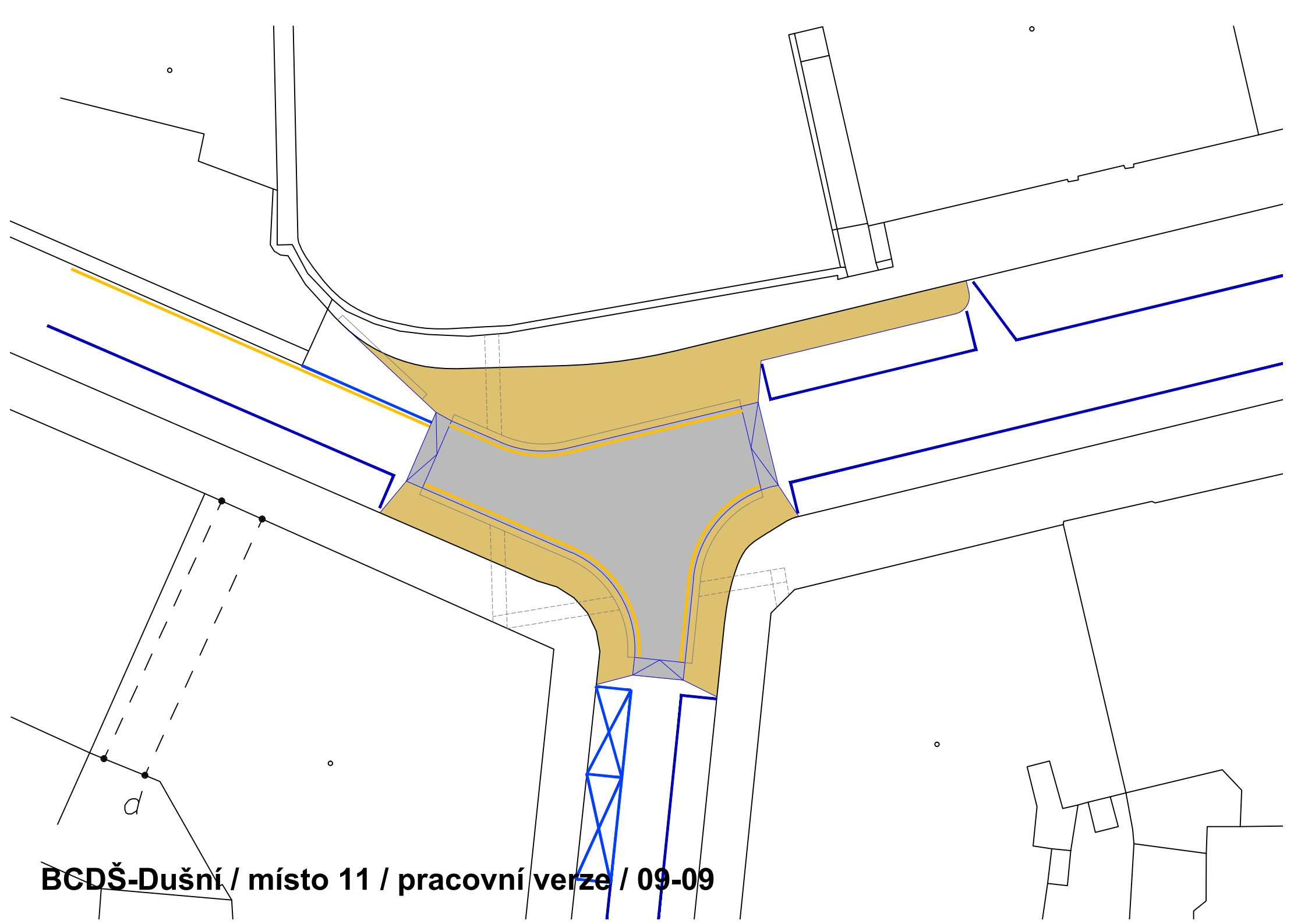


**BCDŠ-Dušní / místo 11 / pracovní verze / 09-09**





**BCDŠ-Dušní / místo 11 / pracovní verze / 09-09**



**BCDŠ-Dušní / místo 11 / pracovní verze / 09-09**

## **PŘÍLOHA: CYKLODOPRAVA – NAPOJENÍ ŠKOLY**

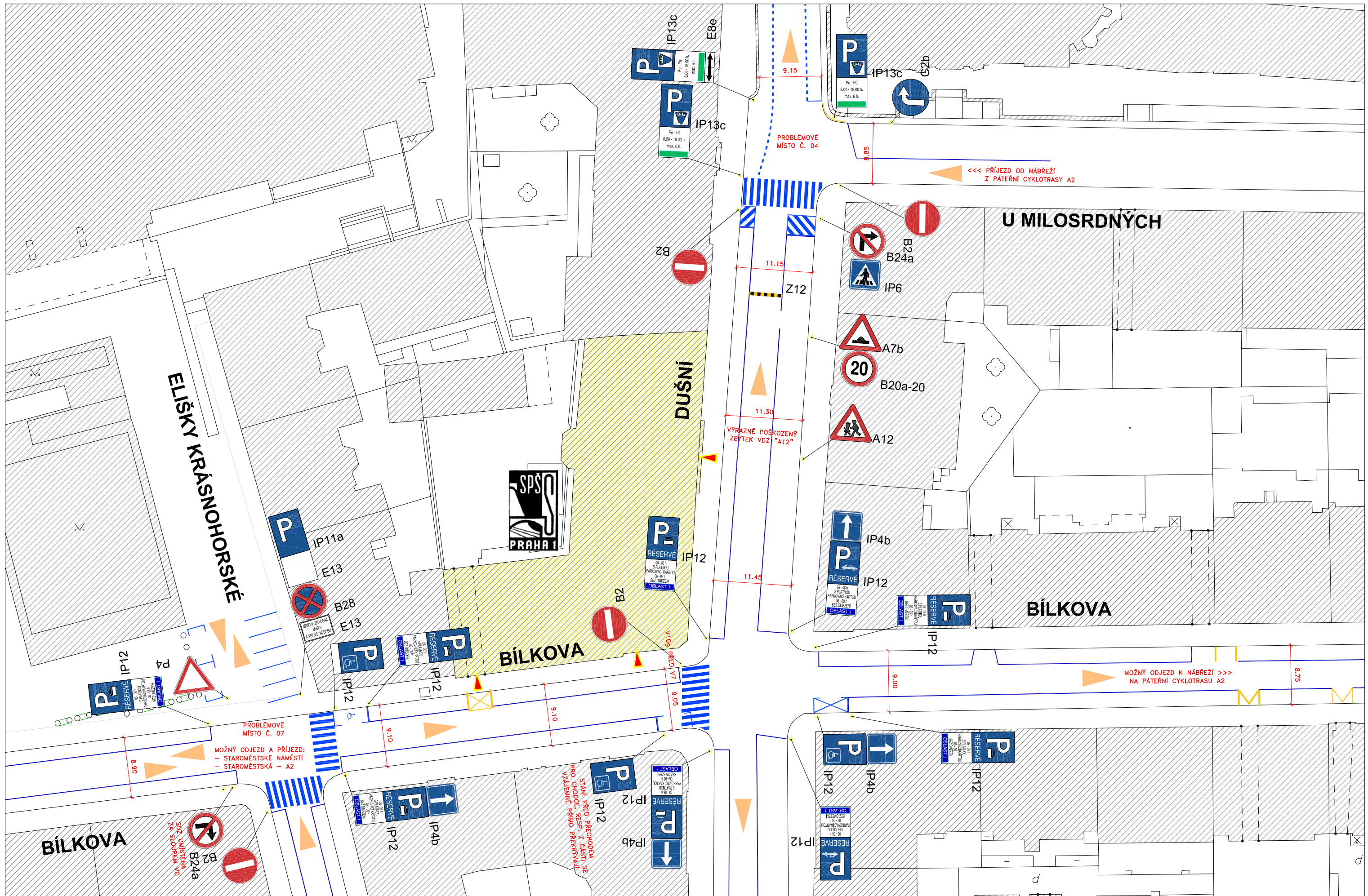
- **C.1.01**            **SOUČASNÝ STAV – SITUACE (ROZSAH ETAPY 01)**
- **C.1.02**            **SOUČASNÝ STAV – SITUACE (ČÁST PRO VÝHLEDOVÉ ŘEŠENÍ)**

### **SITUACE (ROZSAH ETAPA 01):**

- **C.2.01**            **NÁVRH: VARIANTA „POUZE SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ“**
- **C.2.02**            **NÁVRH: VARIANTA „CYKLOPIKTOKORIDOR“**
- **C.2.03**            **NÁVRH: VARIANTA „PROTISMĚRNÝ PRUH“**
- **C.2.03**            **NÁVRH: VARIANTA „CYKLOBOUSMĚRKA“ + OBOUSMĚRNÝ PROVOZ**

### **ŘEZY (ROZSAH ETAPA 01):**

- **C.3.01**            **NÁVRHY - VZOROVÉ ŘEZY - 3 VARIANTY "CYKLOBOUSMĚRKY"**
  - **NÁVRH: VARIANTA „POUZE SVISLÉ DZ“**
  - **NÁVRH: VARIANTA „CYKLOPIKTOKORIDOR“**
  - **NÁVRH: VARIANTA „PROTISMĚRNÝ PRUH“**



ELIŠKY KRÁSNOHORSKÉ

U MILOSRDNÝCH

DUŠNÍ

BÍLKOVA

BÍLKOVA

BÍLKOVA

PROBLÉMOVÉ MÍSTO Č. 07  
 MOŽNÝ ODJEZD A PŘÍJEZD:  
 - STAROMĚSTSKÉ NÁMĚSTÍ  
 - STAROMĚSTSKÁ - A2

VÝRAZNĚ POŠKOZENÝ ZBYTEK VZDZ "A12"

<<< PŘÍJEZD OD NÁBŘEŽÍ  
 Z PÁTĚRNÍ CYKLOTRASY A2

MOŽNÝ ODJEZD K NÁBŘEŽÍ >>>  
 NA PÁTĚRNÍ CYKLOTRASY A2

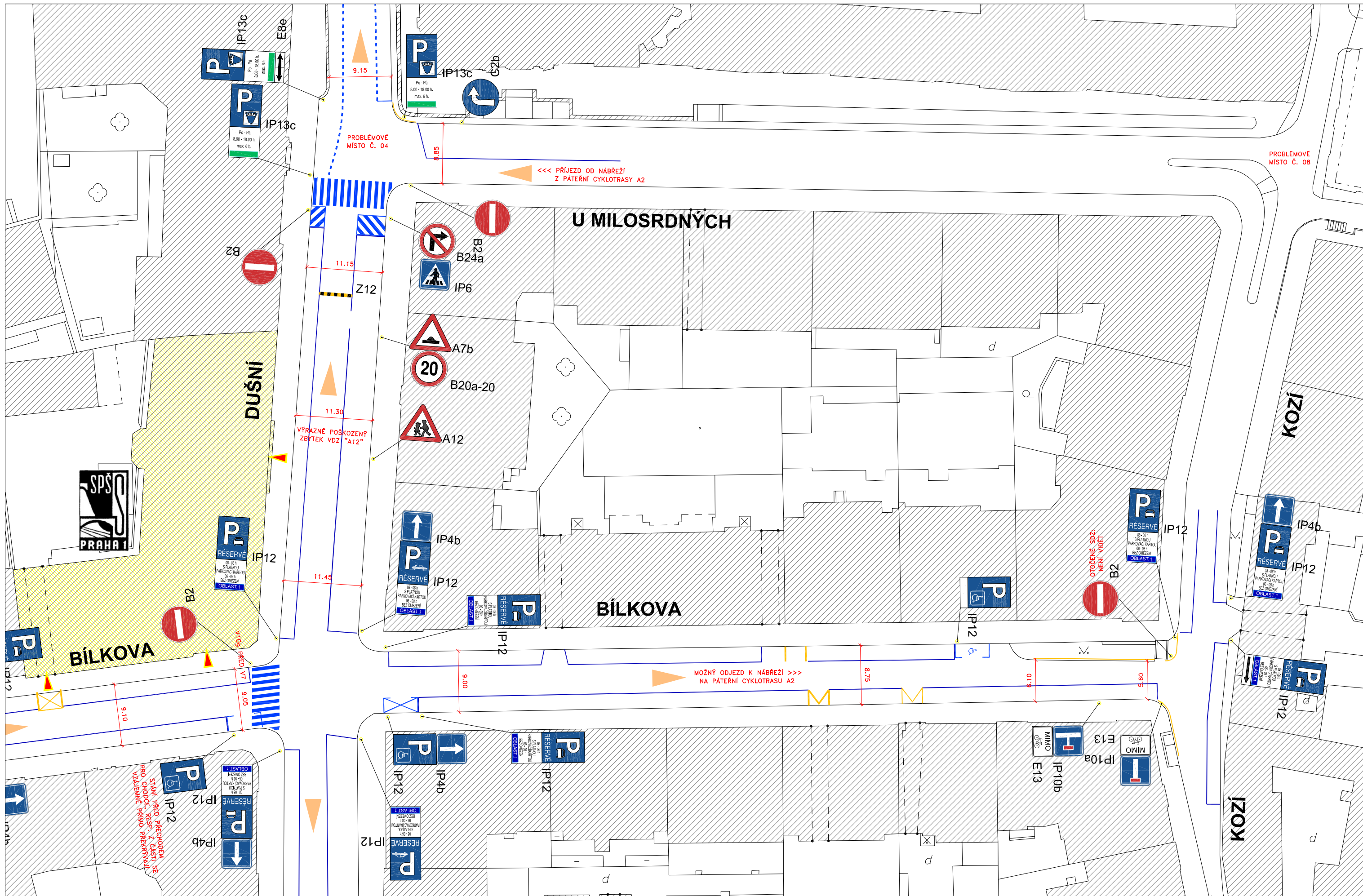
STANÍ PŘED PŘECHODEM  
 PRO CHODČE, RESP. Z ČÁSTI SE  
 VZÁJEMNĚ PŘÁMO PŘEKŘÍVALY



PŘÍJEZD A ODJEZD NA JÍZDNÍM KOLE / SITUACE / SOUČASNÝ STAV  
 STUDIE - BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOL - SPŠS DUŠNÍ 17, PRAHA 1  
 vypracovat: Ing. arch. TOMÁŠ CACH datum: 2009/11 měřítko: 1 / 500 ~ A3 výkres: C,1,01







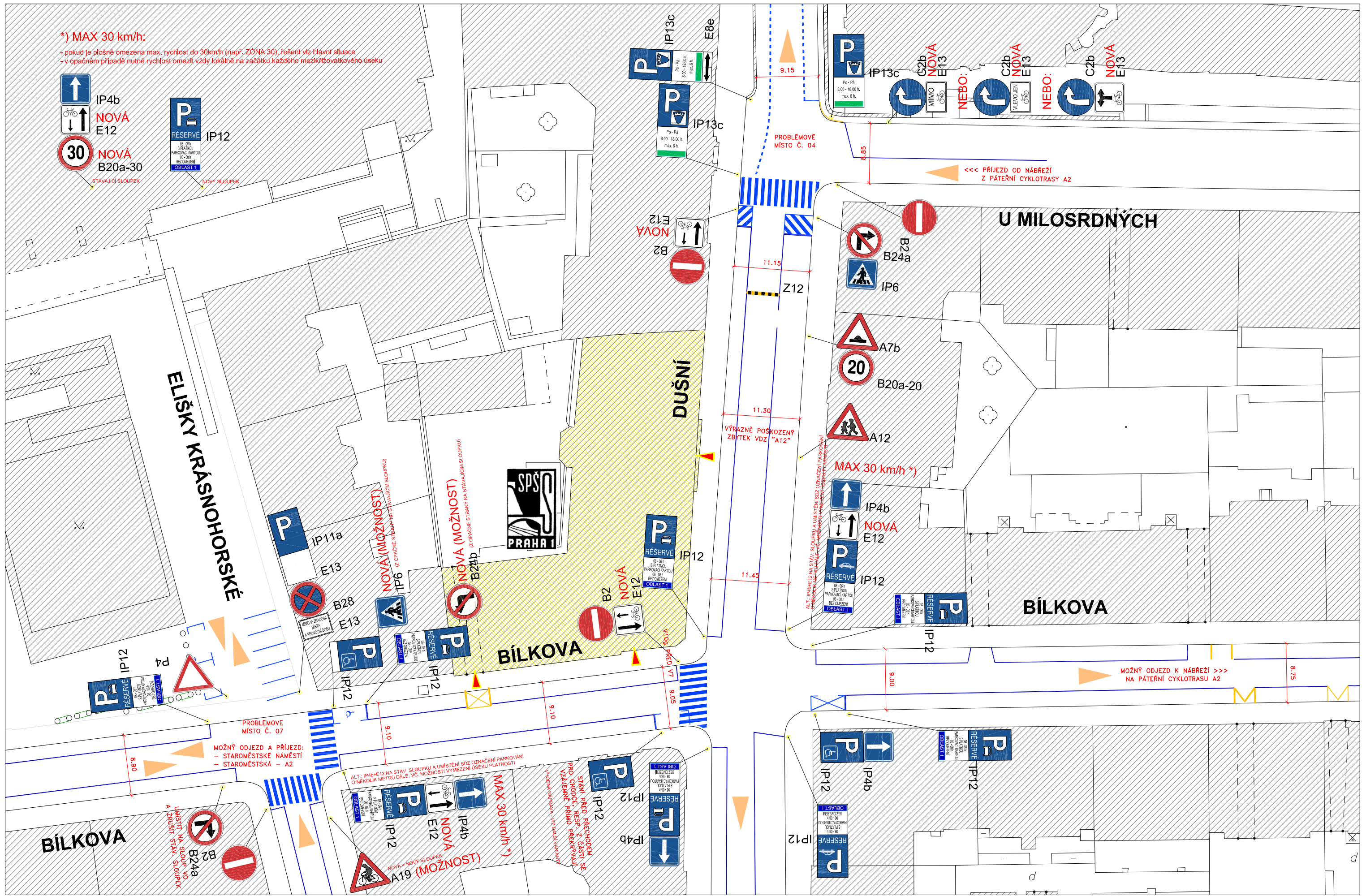
**PŘÍJEZD A ODJEZD NA JÍZDNÍM KOLE / SITUACE / SOUČASNÝ STAV**  
 STUDIE - BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOL - SPŠS DUŠNÍ 17, PRAHA 1  
 vypracoval: Ing. arch. TOMÁŠ CACH datum: 2009/11 měřítko: 1 / 000 ~ A3 výkres: C,1,02





\*) MAX 30 km/h:

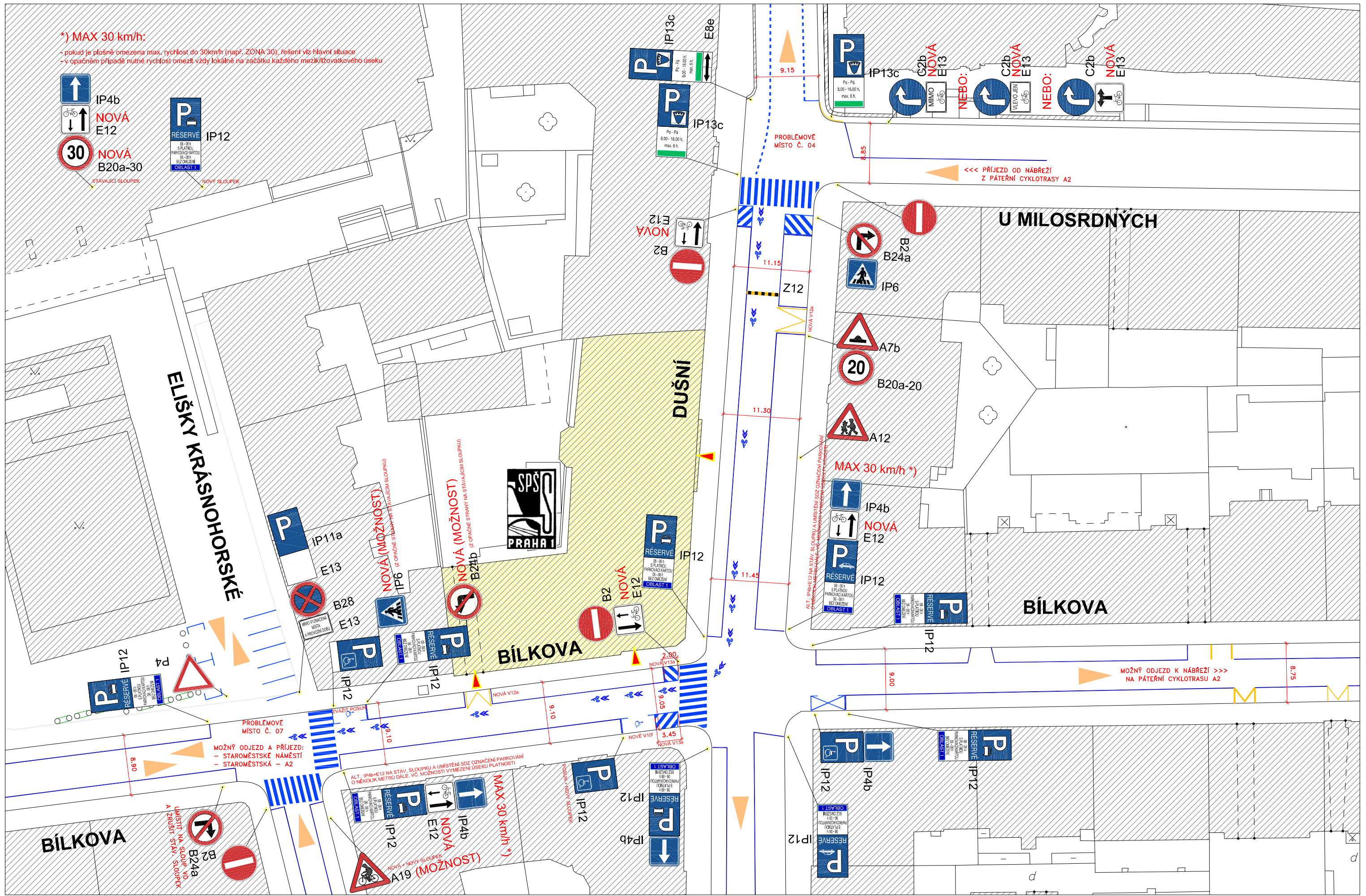
- pokud je plošně omezena max. rychlost do 30km/h (např. ZONA 30), řešení viz hlavní situace
- v opačném případě nutné rychlost omezit vždy lokálně na začátku každého mezikřížovatkového úseku



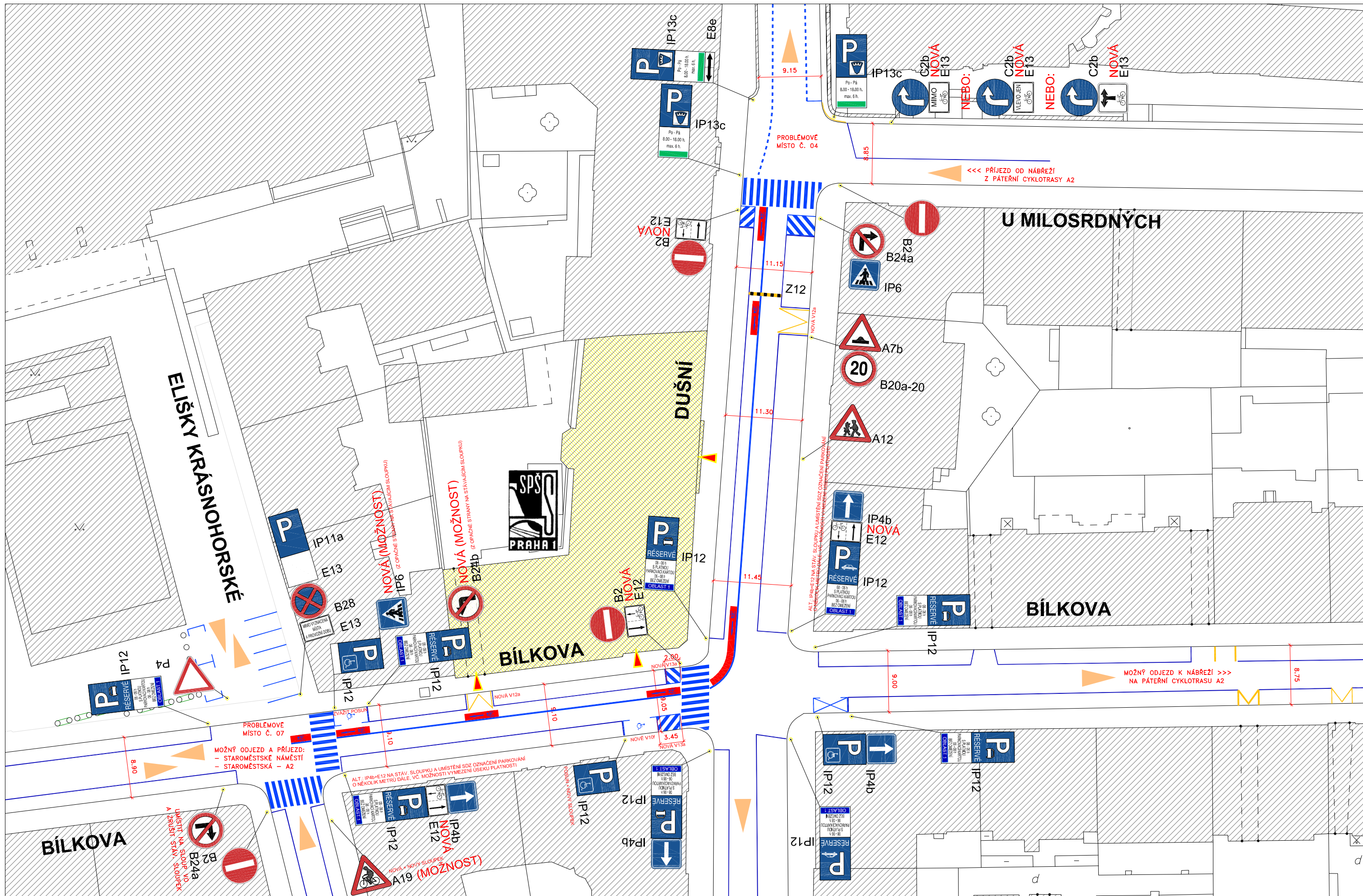


\*) MAX 30 km/h:

- pokud je plošně omezena max. rychlost do 30km/h (např. ZONA 30), řešení viz hlavní situace
- v opačném případě nutné rychlost omezit vždy lokálně na začátku každého mezikřížovatkového úseku







ELIŠKY KRÁSNOHORSKÉ

DUŠNÍ

U MILOSRDNÝCH

BÍLKOVA

BÍLKOVA

MOŽNÝ ODJEZD A PŘÍJEZD:  
 - STAROMĚSTSKÉ NÁMĚSTÍ  
 - STAROMĚSTSKÁ - A2

UMÍSTIT NA STUPEŇ NO  
 A ZRŮŠIT STAVY SLOUPEK  
 B24a

NOVÁ (MOŽNOST)  
 (Z OPACNĚ STRANY NA STAVAJÍCÍM SLOUPKU)

NOVÁ (MOŽNOST)  
 (Z OPACNĚ STRANY NA STAVAJÍCÍM SLOUPKU)

NOVÁ (MOŽNOST)  
 (Z OPACNĚ STRANY NA STAVAJÍCÍM SLOUPKU)

ALT.: IP4b+E12 NA STAV. SLOUPKY A UMÍSTĚNÍ SOZ OZNAČENÍ PARKOVÁNÍ  
 O NĚKOLIK METRŮ DALE. VČ. MOŽNOSTI VYMEZENÍ ÚSEKU PLATNOSTI

ALT.: IP4b+E12 NA STAV. SLOUPKY A UMÍSTĚNÍ SOZ OZNAČENÍ PARKOVÁNÍ  
 O NĚKOLIK METRŮ DALE. VČ. MOŽNOSTI VYMEZENÍ ÚSEKU PLATNOSTI

<<< PŘÍJEZD OD NÁBŘEŽÍ  
 Z PÁTĚRNÍ CYKLOTRASY A2

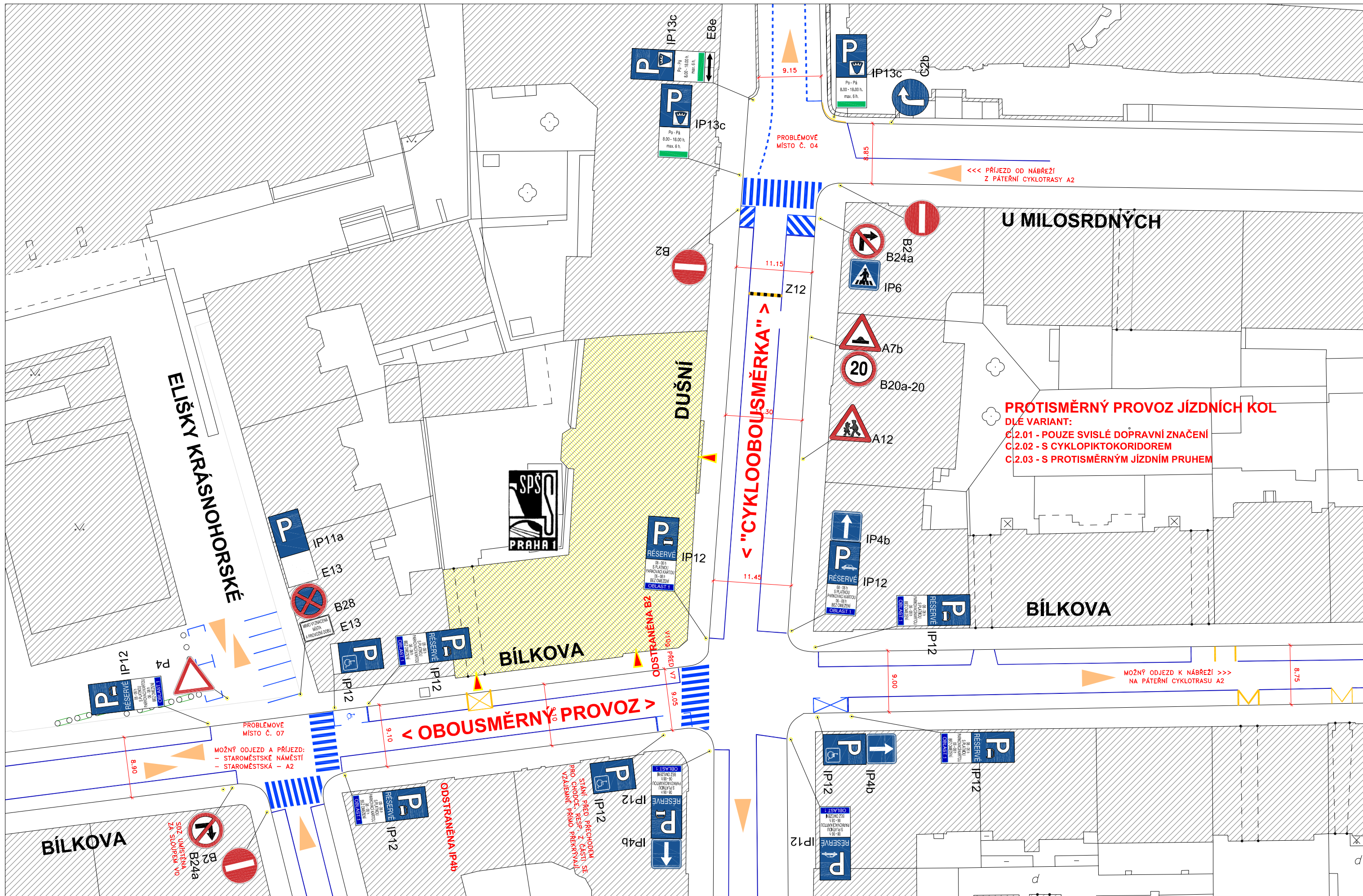
MOŽNÝ ODJEZD K NÁBŘEŽÍ >>>  
 NA PÁTĚRNÍ CYKLOTRASY A2



NÁVRH - "CYKLOOBOUSMĚRKY" / VARIANTA "PROTISMĚRNÝ PRUH"  
 STUDIE - BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOL - SPŠS DUŠNÍ 17, PRAHA 1  
 vypracovat: Ing. arch. TOMÁŠ CACH datum: 2009/11 měřítko: 1 / 500 ~ A3 výkres: C.2.02







**PROTISMĚRNÝ PROVOZ JÍZDNÍCH KOL**  
 DLÉ VARIANT:  
 C.2.01 - POUZE SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ  
 C.2.02 - S CYKLOPIKTOKORIDOREM  
 C.2.03 - S PROTISMĚRNÝM JÍZDNÍM PRUHEM

MOŽNÝ ODJEZD A PŘÍJEZD:  
 - STAROMĚSTSKÉ NÁMĚSTÍ  
 - STAROMĚSTSKÁ - A2

MOŽNÝ ODJEZD K NÁBŘEŽÍ >>>  
 NA PÁTEŘNÍ CYKLOTRASU A2

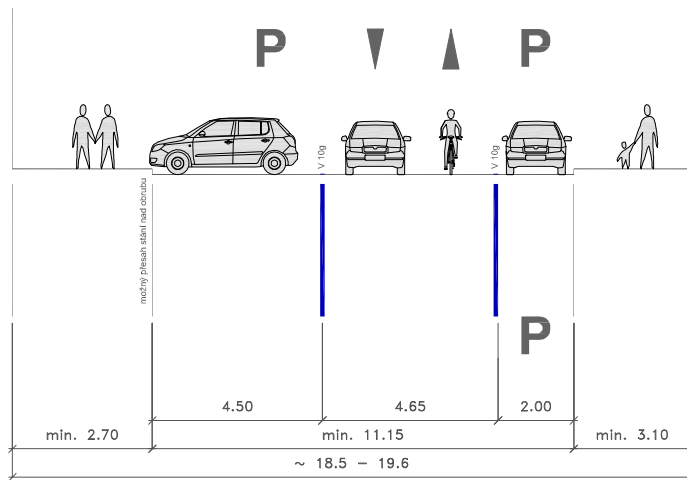
# VARIANTY:

## POUZE SVISLÉ DZ:

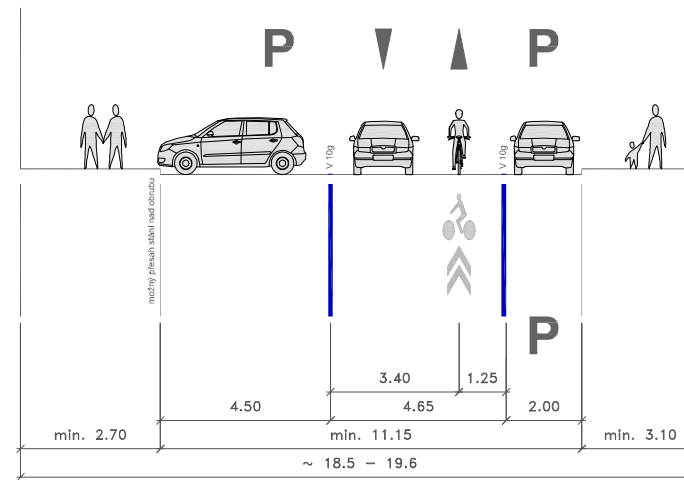
## CYKLOPIKTOKORIDOR:

## PROTISMĚRNÝ PRUH:

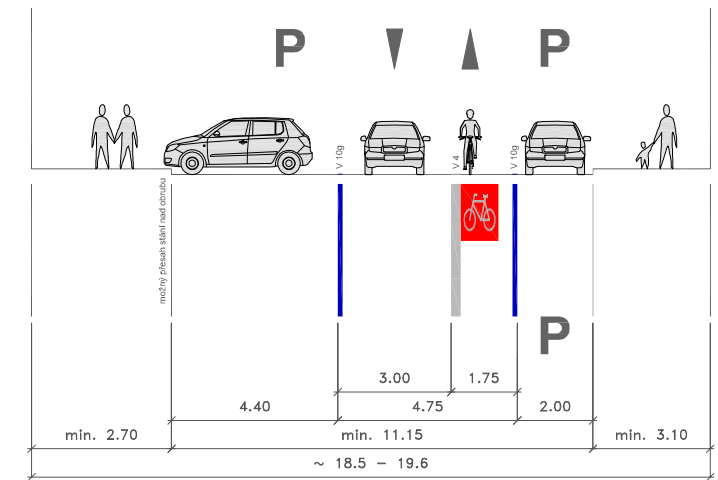
**DUŠNÍ**  
(úsek U Milosrdných - Bílkova)



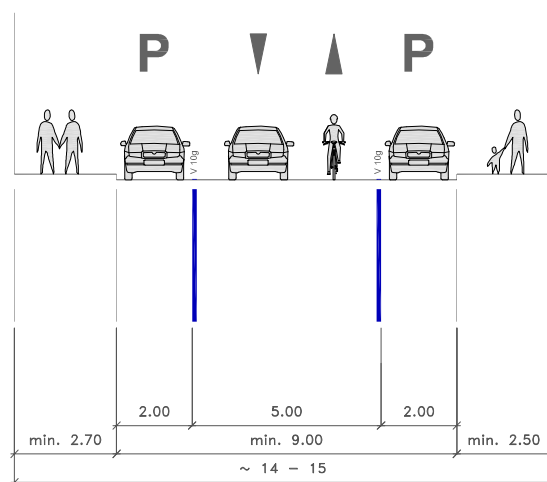
**DUŠNÍ**  
(úsek U Milosrdných - Bílkova)



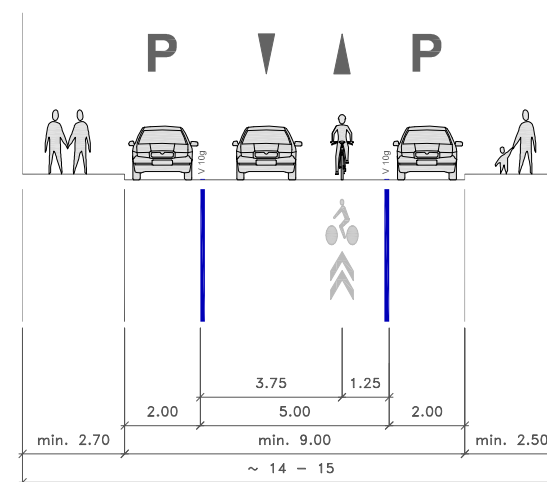
**DUŠNÍ**  
(úsek U Milosrdných - Bílkova)



**BÍLKOVA**  
(úsek Dušní - Elišky Krásnohorské)



**BÍLKOVA**  
(úsek Dušní - Elišky Krásnohorské)



**BÍLKOVA**  
(úsek Dušní - Elišky Krásnohorské)

