

Odborná studie

CHODCI SOBĚ ZELENÁ ULICE

Řešení veřejného prostoru v souladu s potřebami obyvatel
na modelovém příkladu pražských Košíř



ZADAVATEL STUDIE: **Pražské matky, o.s.**
Lublaňská 18
120 00 Praha 2



ZHOTOVITEL STUDIE: **Ing. Květoslav Syrový**
Sušická 850/28
160 00 Praha 6

listopad 2015



Podpořeno grantem z Islandu, Lichtenštejska a Norska v rámci EHP fondů. www.fondnno.cz a www.eeagrants.cz

Podpořeno hlavním městem Prahou



OBSAH:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
2. PODKLADY	4
3. POPIS VÝCHOZÍ SITUACE	4
4. CÍLE	7
5. ANALÝZY A VÝCHODISKA PRO NÁVRHY	8
6. NÁVRHY	15
7. ORIENTAČNÍ PROPOČET NÁKLADŮ	20
8. NÁVRH ETAPIZACE PŘÍPRAVY	20
9. ZÁVĚR	20
10. LITERATURA	21

SEZNAM GRAFICKÝCH PŘÍLOH

01	VÝCHOZÍ STAV	A3
02	ANALÝZA STAVU	A3
03	NÁVRH	A3
04	NÁVRH – ZÁKRES DO ORTOFOTO	A3

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

PROJEKT: **CHODCI SOBĚ**

AKTIVITA: **ZELENÁ ULICE**
Řešení veřejného prostoru v souladu s potřebami obyvatel na modelovém příkladu pražských Košíř

ZADAVATEL STUDIE: **Pražské matky**
Lublaňská 18, 120 00 Praha 2
IČ: 45246220, zast. Jarmila Johnová, tel. 721 761 474
jarmila.johnova@prazskematky.cz

ZHOTOVITEL: Ing. Květoslav Syrový
Sušická 850/28, 160 00 Praha 6
IČ: 76384110, syrovky.k@gmail.com, tel. 731 701 027

DATUM VYPRACOVÁNÍ: listopad 2015

PODKLADY

V rámci modelování návrhu řešení byly použity následující podklady:

- polohopis a výškopis zájmového území, ortofoto (IPR)
- orientační polohy inženýrských sítí (IPR)
- územní plán územního celku hl. m. Prahy (IPR)
- údaje o dopravní nehodovosti (<http://pcr.jdvm.cz>)
- intenzity dopravy z roku 2015 a výhledové (TSK, IPR MHMP) pro širší území
- údaje z mapového podkladu katastru nemovitostí - ČÚZK
- vlastní pasport dopravního značení, vlastní fotodokumentace
- koordinace (dostupné související připravované záměry)
- dopravní průzkum Bezpečných cest do školy (ZŠ Nepomucká)
- happening s místním obyvateli, kde proběhla debata nad návrhy

2. POPIS VÝCHOZÍ SITUACE – MODELOVÝ PŘÍKLAD

Pražské Košíře tvoří srdce severní oblasti městské části Prahy 5. Tato část postrádá své centrum a tak středobodem místního denního života je blízké okolí Plzeňské ulice (Kavalírka). Plzeňská je současně i jednou z nejdůležitějších pražských automobilových radiál, takže je velmi dopravně zatížená. V okolí Kavalírky se nachází i největší místní instituce Košíř (škola, kostel, pošta apod.), přesto sousední Košířské náměstí nezastává žádnou z funkcí, kterou by náměstí mělo plnit.

Je ale běžné, a Košíře nejsou výjimkou, že samotná komunita obyvatel si nachází alternativy chybějícího společensko-komunitního prostoru. V Košířích je to prostor v křižovatce ulic Musílkova a Fabiánova, nacházející se mezi samostatně stojícími bytovými domy se zahradami a blokovou zástavbou. Společensko-komunitní funkci plní a mohl by ještě lépe plnit. Jedna z budov – městská knihovna a cukrárna - svým situováním poskytuje místním obyvatelům možnosti kulturně-sociálních aktivit, případně zázemí. Přestože forma ani celková kvalita okolního venkovního veřejného prostředí neposkytují pro setkávání podmínky (nyní zde prostranství tvoří pouze úzký chodník, parkoviště směrem k jihu pak travnatá plocha ve svahu se vzrostlými stromy a keři). Místní se zde i přes absenci prostranství pravidelně setkávají a podílejí se na různých společných aktivitách.

Absence adekvátních veřejných prostranství s možností multifunkčního využití je velkým dluhem nejen směrem k obyvatelům Košíř, ale je to téma týkající se celé Prahy. Taková prostranství jsou často vytvářena spontánně, jen např. časově omezeným obsazením prostoru nějakou společenskou aktivitou, ale pro skutečně trvalé a funkční využití pro komunitně-společenské účely je ve většině případů potřebné provést větší či menší opatření zejména ve vztahu k dopravě, dopravě v klidu a doplnit potřebnou infrastrukturu.

Prostor před budovou městské knihovny a cukrárnou se nabízí zkultivovat a přerozdělit ve prospěch dalších aktivit, tj. nejen pro parkování (které je možné v navazujících ulicích, ve kterých jsou stále volná místa). V souvislosti s tím je zapotřebí danou lokalitu zabezpečit z hlediska dopravního, neboť v současnosti je poměrně dost dopravně zatížená. V místě každodenně vznikají situace, kdy lidé a děti, kteří se zde pravidelně scházejí, jsou ohrožováni rychle projíždějícími automobily. Viditelnost chodců z pohledu řidičů je navíc snižována parkujícími automobily.

1. východisko pro návrh: poptávka po zřízení místa pro setkávání je přímo závislá na společenské potřebě, která je v řešené oblasti evidentní. Pouze je třeba najít kompromis mezi jednotlivými dosavadními funkcemi a funkcemi, které má nový stav podpořit anebo nově zajistit.



Obr 2: Jedna ze společenských akcí v řešeném prostoru (Sousedská slavnost, 21. 9. 2015)

Důležitým východiskem pro řešení konverze veřejných prostranství je samotný fakt, že se lokalita stává místem, kde se přirozeně scházejí lidé a je jakýmsi centrem místního dění, přestože není pro taková setkání uzpůsobeno – ani z estetických, urbanistických i dopravně-bezpečnostních.

Obyvatelé Košíř tento stav vnímají jako problematický a uvítali by změnu – podali již podnět na jeho úpravu prostřednictvím portálu Pražských matek www.chodcisobe.cz a děti navštěvující nedalekou ZŠ Nepomucká jej označili jako nebezpečné místo v analýze dopravní situace, která na škole proběhla v rámci projektu Bezpečné cesty do školy.



Obr 3: Běžný den před cukrárnou



Obr 4: Sousedská slavnost, 21. 9. 2015

3. CÍLE

Záměrem odborné studie je ukázat na konkrétním příkladu možný postup, jak přetvořit, resp. dotvořit místo v bezpečnou multifunkční plochu se zelení, městským mobiliářem, vodním prvkem, širším chodníkem a rozumně řešeným parkováním a dopravou.

Tato studie vzniká na základě spolupráce Pražských matek se ZŠ Nepomucká a spolkem místních obyvatel, zejména místního spolku Košířská Cibulačka v rámci kampaně Zelená ulice, která je součástí projektu Chodci sobě. Návrhy obsažené ve studii byly projednány se zástupci veřejné správy a samosprávy Prahy 5, MHMP a Policie.

Z jednání se všemi zainteresovanými stranami jasně vyplynulo, že klíčovým pro konverzi veřejného prostranství v komunitně-společenský prostor, je vyřešení otázek týkajících se dopravy.

Prostřednictvím dopravní části studie lze odborně analyzovat zjištěná kritická místa, především negativní vlivy dopravy a posléze vyhodnotit možnosti území, definovat limity

realizace (prostorové, časové, technické, dopravní a finanční). Další fází je pro tato místa navrhnout odpovídající opatření nebo jejich soubor.

Dopravní studie vždy představuje ideový záměr s analýzou dopravní situace a řeší je v grafické rovině, což pak dále poslouží jako odborný podklad pro další jednání.



Obr 5: Otázkou zůstává, nakolik má být slavnost jen několika z 365 dní v roce, resp. zda mají být všední dny jen některé z 365 dní v roce. Odpověď je na místních

4. ANALÝZY A VÝCHODISKA PRO NÁVRHY

Intenzity dopravy a nehodovost – dopravně inženýrská data

Okamžité intenzity dopravy byly sledovány v rámci projektu Bezpečných cest do školy, ZŠ Nepomucká v okolí školy v době dopravy dětí do/ze školy jsou uvedeny přímo v analytické grafické příloze.

5.1 Intenzity dopravy

Níže uvedené intenzity jsou převzaty z průzkumu ZŠ Nepomucká v rámci bezpečných cest do školy. Sčítání bylo provedeno v ranní špičce v době dopravy dětí do školy (7:30 – 8:30)

a pak odpoledne po škole, což neodpovídá odpolední špičce, avšak zvýšenému výskytu dětí v provozu při návratech ze školy či přesunování do kroužků.

V ranní špičce projede území cca 50 vozidel za hodinu a odpoledne cca polovina. Důvodem jsou ranní nárazové odjezdy do zaměstnání a odpolední rozvolnění do více hodin.

Z parkoviště za hodinu ráno odjede cca 15 vozidel (zdroj) a naopak v řádu jednotek vozidla přijíždí (mají zde cíl). Odpoledne je opět rozvolněné.

Přes prostor prochází v ranní špičce cca 35 chodců před knihovnou (z toho 15 dětí), cca 55 chodců jde středem plochy přímo ke schodišti i přes zaparkovaná vozidla (z toho 35 dětí) a při východní straně přechází taktéž 35 chodců (z toho 15 dětí).

2. východisko pro návrh: provoz chodců v ranní špičce značně převažuje nad provozem (cca 2,5x). Vzhledem k nepřehlednosti celého prostoru – a to především díky zaparkovaným vozidlům – tuto důležitou skutečnost nevnímá především řidič vozidla. Z hlediska dopravní psychologie je prokázáno, že řidič vozidla vnímá v první řadě podobně velké a podobně pohybující se objekty. Chodci nejsou zkrátka mezi vozidly vnímání a v případě řešeného prostoru se z důvodu výskytu dětí a blízkosti ZŠ jedná o potenciálně velmi nebezpečné místo.



Obr 6: Současné přecházení přes východní stranu řešeného prostoru

5.2 Nehodovost

Evidované nehody mají příčiny především:

- parkování a manévrů spojených s parkováním
- rychlé jízdy a nedodržení dopravních předpisů.

Nehodovost byla vyhodnocena na základě dat evidence PČR na portálu jdvm.cz. Rozložení nehod je patrné z analytické situace – příloha 02. Nehody jsou bez následků na zranění a bez účasti chodce či cyklisty. Z celkových devíti nehod v celé oblasti od 1.1.2007 do 30.7.2015 jsou 2 způsobeny při parkování, 7x se jedná o nevhodnou jízdu.

3. východisko pro návrh: Z nehodovosti vyplývá, že řidiči jsou nepozorní, riskují a jezdí neopatrně, co bylo sledováno i při místní šetření a průzkumech (rychlý průjezd obloukem z ul. Fabiánova do ul. Musílkova a naopak).

5.3 Automobilová doprava v pohybu i v klidu (parkování)

Košíře jsou poměrně kopcovité území a automobilová doprava do značné míry zdatně konkuruje ostatním druhům dopravy, k čemuž přispívá důležitá sběrná komunikace Plzeňská propojující Pražský i Městský okruh. **Zásadním problémem v celém území je:**

- **zastaralá a nevyhovující dopravní infrastruktura**
- **předimenzované šířky vozovek a křižovatek, které při stále se zlepšujících technických a jízdních vlastnostech všech vozidel umožňují nebezpečné chování řidičů**
- **zvyšující se poptávka po parkování vlivem zahušťování zabydlení území a vlastnictví více vozidel na jednu rodinu (včetně velmi pozitivní státní politiky ve smyslu podpory provozovat firemní vozidla i pro soukromé účely).** Přestože nové bytové domy obsahují parkovací místa dle technických předpisů, jejich majitelé nemají povinnost tato parkovací místa vlastnit a tedy na nich i parkovat. S přibývajícím byty tedy stoupá i počet vozidel v ulicích Košíř.
- **chování řidičů.** Zaparkovaná vozidla jsou odstavena mnohdy v rozporu se silničním zákonem a naddimenzovaná infrastruktura dovoluje neadekvátní chování v rezidentní zóně i na sběrných komunikacích v rámci Košíř.



Obr 7: Současné parkování v prostoru průjezdné komunikace, kde má být zachováno dle zákona 6 m

Přímo v řešeném místě je z hlediska automobilové dopravy problematické:

- parkování jako bariéra pro chodce (u míst přecházení)
- parkování jako estetický prvek
- parkování jako překážka pro vlastní automobilovou dopravu (nevhodně či špatně zaparkovaná vozidla / zúžené profily apod.)
- rychlá jízda přes prostor obou křižovatek (a to i v zatáčkách, což je příčinou nehod s jinými vhodně i nevhodně zaparkovanými vozidly)

4. východisko pro návrh: stav dopravní infrastruktury, potažmo veřejných prostranství do značné míry ovlivňuje chování, tj. určuje hranice a limity chování jednotlivce v dané situaci a v daném místě.

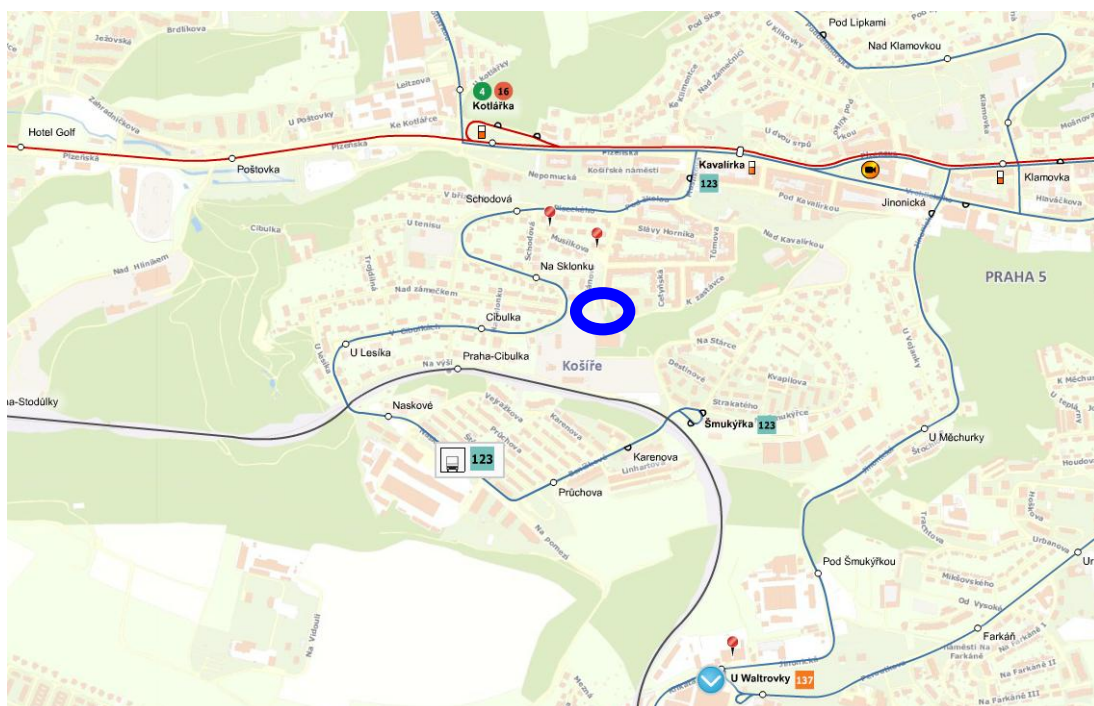


Obr 8: Parkování v řešeném prostoru

5.4 Veřejná doprava

V širším území je obsluha veřejnou dopravou zajištěna autobusovou dopravou (Košíře – Kavalírka, dočasně i Košíře – Anděl, avšak ta zřejmě opět od roku 2016 nebude v provozu). Dále pak z Kavalírky po Plzeňské do i z centra tramvajovými linkami. Právě kvůli přesezení a nebezpečnému prostoru celé Kavalírky požadují místní obyvatelé ponechání linky 123 až na Smíchov, avšak DP, ROPID ani MHMP toto z důvodu úspor nepodporuje.

Nejbližší zastávka veřejné dopravy je autobusové zastávka Schodová, která se nachází na západním konci ul. Musílkova ve směru z kopce. Řešeného místa se veřejná doprava sice přímo nedotýká, avšak je třeba uvažovat s pohybem tímto územím k zastávkám veřejné dopravy, tj. především ve směru ke zmíněné zastávce Schodová a dále směrem ke škole a na Kavalírku k tramvaji, resp. i v opačném směru.



Obr 9: Schéma linek veřejné dopravy a poloha ZŠ Nepomucká (zdroj: www.ropid.cz 2015)

5.5 Pěší doprava

Chůze je základní druh pohybu, který v první chvíli využívají všichni, i ti, kteří směřují od domu pro automobil. Chodcem je v první chvíli každý. Bezpečnost pěšího pohybu je tedy primárním zájmem. Přestože jsou v každé ulici chodníky, v řešeném místě jsou nejčastějšími problémy z hlediska pěší dopravy:

- parkování z části na chodníku značně limituje průchozí profil (pod schodištěm),
- parkování v místech logických pěších vazeb
- absence přechodů a míst pro přecházení v místech vysoké poptávky
- celkově je prostor nepřehledný a to i díky zaparkovaným vozidlům v podstatě v celé ploše prostoru
- zcela nevhodně jsou umístěna i zařízení a vybavení (lavičky vs. kontejnery apod.)

Graficky jsou důležité vztahy a poptávkové směry pro chůzi vs. jízda automobilů znázorněny v příloze 2.

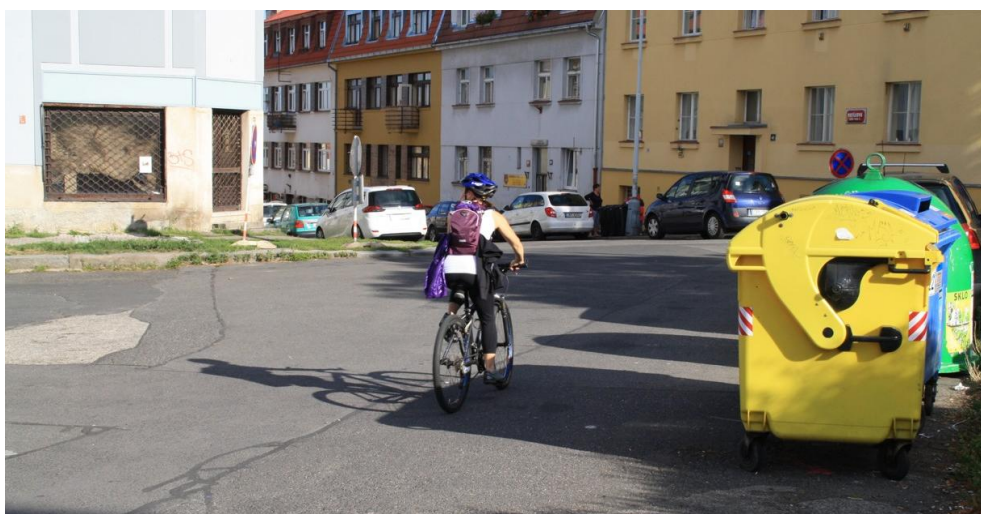


Obr 10: Při západní straně je prostor prostupný jen velmi omezeně
(z hlediska provozu rodin s kočárky a vozíčkářů je neprostupný)

5.6 Cyklistická doprava

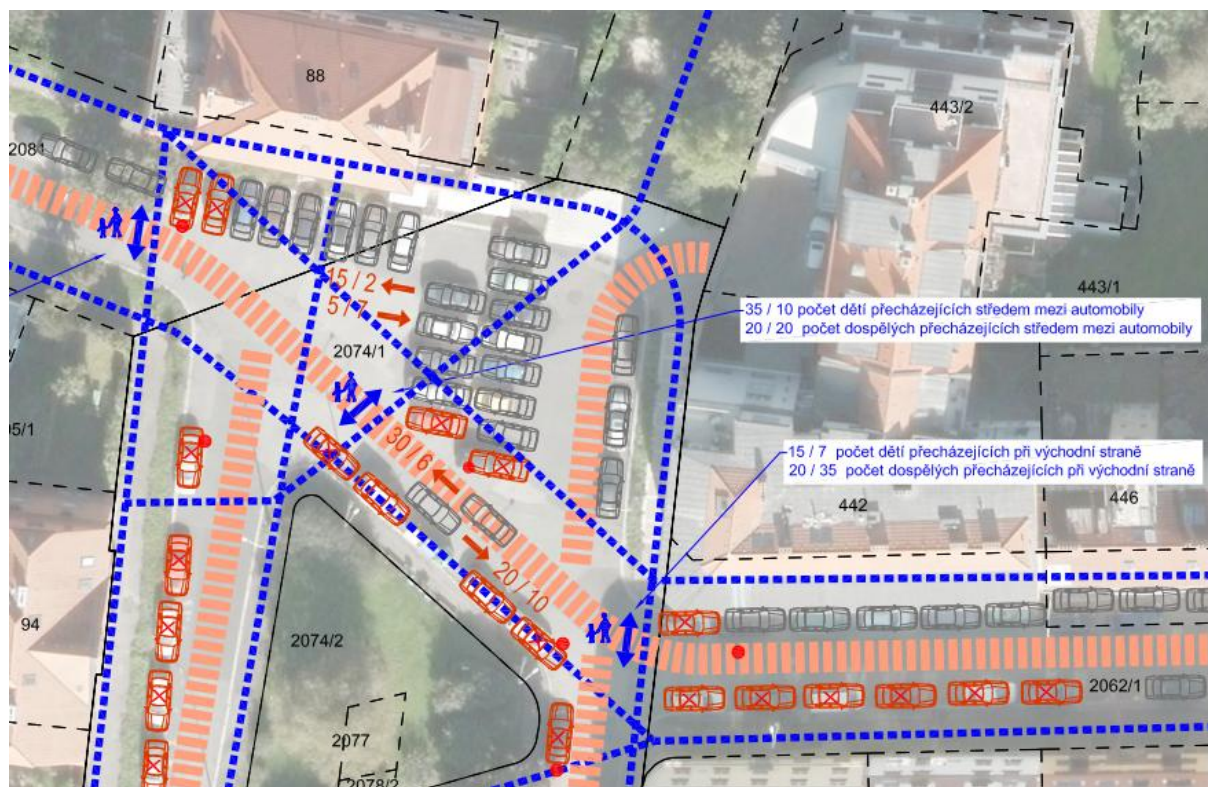
Prostor je součástí vnitřní rezidentní oblasti, ve které za podmínek plošného zklidnění provozu zpravidla není třeba provádět další speciální opatření, tj. cyklisté se pohybují společně v provozu.

V místech, jako je řešená křižovatka Musílkova x Fabiánova, je z hlediska cykloprovozu žádoucí nastavení co nejvíce společných podmínek pro společný provoz, tj. např. plošně nastavit max. dovolenou rychlost 30 km/h (zóna 30), přednosti zprava (zklidnění v křižovatkách tím, že je absence hlavních, tj. zpomalení v potenciálně kolizních bodech - křižovatkách).



Obr 11: V Košířích se jízdní kolo využívá nejen pro rekreaci a oddech ale i každý všední den

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu



Obr 12: Výřez z přílohy 02 - výsledná analytická situace

5. východisko pro návrh: Analytická situace znázorňuje jednak primární provoz v oblasti, pohyby v území a potřeby a jednak nevhodné parkování a umístění zařízení (vozidla, kontejnery, lavičky). V podstatě celý prostor nevyhovuje jak z hlediska dopravní i sociální bezpečnosti, tak z hlediska funkčního estetického. Prostor nyní nemá žádnou hodnotu a tak se k němu staví jak obyvatelé, tak návštěvníci.

5. NÁVRH

Veřejný prostor vs. dopravní plocha

Návrh má ambici být ideovou studí prostoru a tedy i jednou z možných variant řešení (kterých může být více). Respektuje jednak průjezdnou dopravu, zčásti i potřeby zásobování a parkování, avšak nejdůležitější je nabídka prostoru, který v Košířích chybí a tím je veřejný multifunkční prostor, resp. prostranství, na kterém se může odehrávat běžný život, lidé se přes prostor nebudou jen přesouvat, ale budou se v něm moci vzhledem k jeho charakteru i zdržet a současně se zde mohou konat akce typu sousedské slavnosti, aniž by takové akce měly vliv na běžný provoz místa a jeho okolí.

Prostor je ze tří stran zčásti vymezen uliční čarou a fasádami převážně obytných domů, ze severu přiléhá budova knihovny, která nabízí jednak komerční prostory (cukrárna/kavárna) a dále i bydlení. Z jihu je prostor otevřen do zelené plochy, která je sice udržovaná, avšak je jí nutno revitalizovat, odstranit keře, posílit funkci malého městského parku včetně doplnění vybavení (sezení, cesta formou prošlapu), případně dalšími prvky (to však citlivě a komorně, resp. a v měřítku prostoru).



Obr 13: Celý prostor je podřízen veškerému zařízení a zázemí

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Dle situování prostoru, navazujících ulic a veškerému provozu v nich je v místě sledována poptávka po směrech chůze či jízdy a tomu je prostor v maximální možné míře přizpůsoben. Největší poptávkový směr - diagonálně přes prostor ke schodišti směr Kavalírka – je nyní pro chodce v podstatě nejnebezpečnějším místem. V rámci průzkumů bylo sledováno mnoho situací, kdy řidiči projížděli právě tímto místem nepřiměřenou rychlostí. Současně se jedná o jednu z cest do školy a ke Kavalírce, kterou využívá další část Košíř. Intenzity jsou popsány v analýzách. Současně jsou nabídnuty i postranní místa pro přecházení.

V prostoru, který je provozně nejméně vytížen a nachází se cca mezi hlavními poptávkovými směry chůze i jízdy je nabídnuta plocha pro pobyt, zařízení (sezení), stromy (stín / odpočinek) či vodní prvek (osvěžení v letních dnech). Prostor tak opticky navazuje na parkovou plochu, která se odstraněním bariér v podobě parkování a kontejnerů propojuje se zelenou plochou se stromy. Mohou se doplnit stromy – jejich situování je však třeba dořešit na základě dalších šetření a konzultací s odborníky pro plánování veřejné zeleně, orgány ochrany ŽP a nejlépe také s konkrétní místní NNO, která se v ochraně ŽP angažuje (například Arnika) případně s některou místní ekoporadnou v rámci podrobné územní studie.

Před budovou knihovny a cukrárny vzniká možnost rozptylového prostranství umožňující umístiti zčásti sezení letní zahrádky či prostor pro hry dětí i dospělých. Část prostoru je řešena jako otevřená plocha a část se stálým sezením a stromy naopak nabízí každodenní spočinutí, stín a příjemné mikroklima. Naopak je nutné ponechat čisté plochy otevřené pro možnosti oslunění a prostor příliš neuzavírat (před kavárnou).

Vybavení prostoru a zeleň

Návrh řeší přibližné rozmístění různých druhů sezení (individuální či společné, s opěrami či bez). Sezení musí být příjemné i v zimních měsících, tj. sedáky i opěrky ze dřeva. Dále se navrhuje doplnění stánek pro jízdní kola, pítka.

Rozhodně je nutné odstranit keře, které prostor znepráhledňují a současnou travnatou plochou přirozeně navázat na chodník.

Povrchy a materiály

Chodníky – kamenná mozaika

Zvýšená plocha křižovatky – kamenná kostka – žula 10/10 cm

Navazující vozovky – asfalt, rampy plynulé s hranami v krajnicích

Plocha pod stromy – štěrk s mlatovým povrchem, stromy bez rabátek přímo v mlatovém povrchu

Obrubníky a krajníky - žula

Pěší doprava

Výše popsané principy zajištění pohybu chodců jsou podpořeny níže uvedenými prvky zklidnění dopravy.

Prvky pro bezpečný provoz chodců

- Přechod v centrálním diagonálním směru přes vozovku
- Místa pro přecházení po obou stranách
- Rozšířená nároží chodníků a odstranění zbytečných zelených a neudržovaných ploch, které nyní tvoří bariéry v provozu



*Obr 14: Logická vazba v území je středem prostoru a po jeho stranách
– střední pohyb je však primární*

Automobilová doprava v pohybu i v klidu (parkování)

Regulace parkování je zřejmě největší hrozbou celého řešení. V současné situaci zde fyzicky parkuje až 32 vozidel, z toho však 12 v rozporu se zákonem o provozu na pozemních komunikacích. Návrh počítá pouze s 8 místy a další nenahrazuje. Dle průzkumů nejsou sousední navazující ulice přeplněny, tj. kapacita zde není vyčerpána a tak se parkování

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

může odsunout do sousedních ulic. Řešení se doporučuje podrobit veřejné participaci, tj. zda si místní obyvatelé přejí spíše příjemný veřejný prostor, ve kterém se budou cítit nejen bezpečně, ale bude nabízet i další aktivity anebo zda tento prostor zůstane monofunkční dopravní plochou – parkovištěm.

Prvky zklidnění dopravy

- Zvýšená plocha celého prostoru v rozsahu dvou křižovatek - vozidla na všech vjezdech do prostoru musí fyzicky zpomalit na cca 15 - 20 km/h, což je rychlost, která odpovídá bezpečnému společnému provozu všech účastníků provozu.
- Zúžení všech vozovkových plocha na nezbytné minimum
- Zpřehlednění prostoru odstraněním vizuálních bariér a uspořádání parkování
- Fyzické i optické zúžení dopravního prostoru - zúžení pomocí stromů a přeuspořádání parkování

Cyklistická doprava

Pro cyklo dopravu je (takto lokálně) důležité zajištění zpravidla:

- zklidnění dopravy (zajištěno zvýšenou plochou křižovatek), pak je vhodný společný provoz bez dalších opatření či oddělování provozů,
- kvalita povrchu (dobře provedená kamenná dlažba z kostek max. 10/10 cm je v takto rovné ploše pro cyklisty ještě vyhovující)
- prostor je přehledný v křižovatkách neparkují vozidla



Obr 15: Kapacity pro parkování v blízkém okolí zdaleka nejsou vyčerpány – což lze sledovat nejn přes den, ale i večer, kdy se lidé vracejí ze zaměstnání (ul. Musílkova).



Obr 16: Pohled na plochu – nyní parkoviště



Obr 17: Pohled na plochu shora – bez zaparkovaných vozidel při akci Sousedské slavnosti byl v podstatě simulován provoz dle návrhu této studie. Pouze tři vozidla neodjela, přesto se stala součástí akce. foto Lukáš Žentel

6. ZÁVĚRY

Ideová studie řešení veřejného prostoru v souladu s potřebami obyvatel na modelovém příkladu pražských Košíř – konkrétně prostoru křižovatky ulic Fabiánova a Musílkova – vychází z iniciativy místních obyvatel a žáků ZŠ Nepomucká.

Celý prostor má velký potenciál pro okamžité zabydlení navrhovaného řešení, neboť v širokém okolí takovýto prostor chybí.

Základní otázkou pro výsledné řešení zůstává, nakolik má být obdobná slavnost (jako proběhla 21. 9. 2015) jen výjimkou z 365-ti dní v roce, anebo zda mají být naopak jen všední dny některé z celkových 365-ti dní v roce, tj. prostor bude neustále nastaven tak, že bude hodnotné, bude nabízet příjemné prostředí, a ve kterém se obyvatelé na chvíli či na delší dobu zastaví. Odpověď je na místních obyvatelích, jejichž participace na tomto projektu je nezbytná.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Ideová Studie zůstává otevřeným dokumentem tzn., že jeho obsah není dogmatický. Všechny návrhy jsou především reakcí na stav v době zpracování (podzim 2015), takže v případě jakýchkoliv změn v území (ať již provozního, dopravně-organizačního charakteru) - lze na tyto skutečnosti reagovat a návrhy zpracované touto studií mohou být doplněny resp. upraveny nebo některé navržené prvky ze záměru vypuštěny.

Řešení bylo předjednáno v rámci Bezpečných cest do školy i s odpovědným radním za dopravu MČ Prahy 5, panem Hynkem. Podobným záměrům se chce MČ v budoucnu určitě věnovat a je ochotna na tomto projektu participovat.

V Praze dne 25. 11. 2015

Ing. Květoslav Syrový

7. LITERATURA

- Sbírka zákonů číslo 398/ 2009 – o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- vyhláška č. 30/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů
- zákon 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů
- ČSN 73 61 10 – Projektování místních komunikací
- TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 85 – Zpomalovací prahy
- TP 132 – Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích
- TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 145 – Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi
- TP 218 – Navrhování zón 30
- TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty

VYSVĚTLIVKY:

- | | |
|--------|---------------------------------------|
| - DZ | <i>dopravní značení</i> |
| - PID | <i>Pražská integrovaná doprava</i> |
| - MHD | <i>Městská hromadná doprava</i> |
| - MHMP | <i>Magistrát hlavního města Prahy</i> |
| - MČ | <i>Městská část</i> |
| - VO | <i>veřejné osvětlení</i> |

všechny fotografie autor dopravní studie, pokud není uvedeno jinak (foto 17)

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu