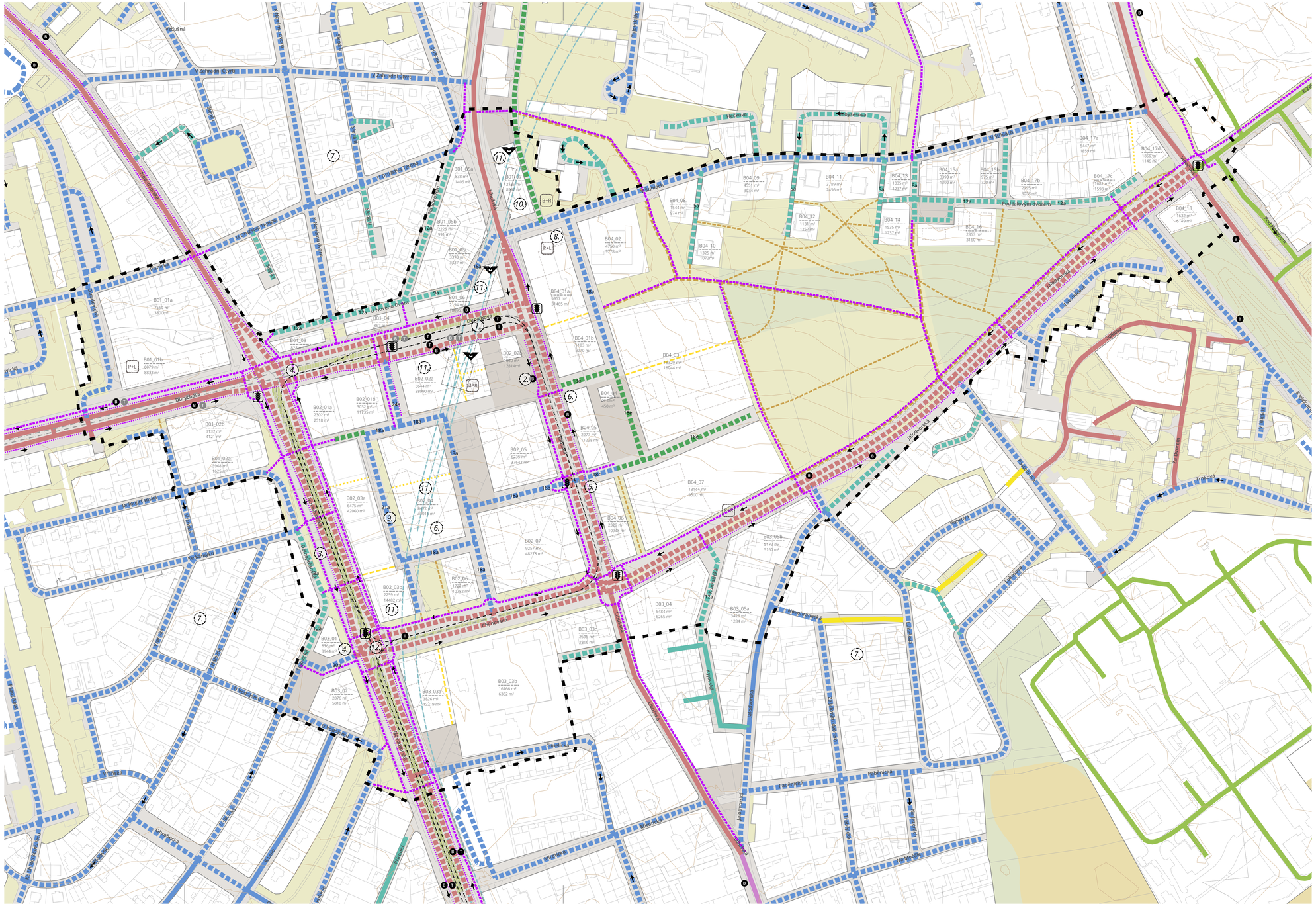

LEGENDA VÝKRESU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

KATEGORIE A DOPRAVNÍ RŽIM KOMUNIKACÍ

- místní komunikace I./II./III. třídy - 50km/h
- místní komunikace I./II./III. třídy - 40km/h
- místní komunikace III. třídy - zóny 30
- místní komunikace IV. třídy - obytné zóny
- místní komunikace IV. třídy - pěší zóny
- místní komunikace IV. třídy - 20 km/h
- místní komunikace IV. třídy - ostatní s IAD
- místní komunikace IV. třídy - ostatní bez IAD

20a identifikace typu uličního profilu (viz příloha P2 Uliční profily)

křižovatka řízená světelným signalizačním zařízením

ponechaný stávající dopravní režim / upravený dopravní režim

jednosměrná komunikace (až na výjimky vždy s obousměrným provozem jízdních kol)

KATEGORIE KOMUNIKACÍ PRO PĚŠÍ A CYKLISTY

integrální liniové opatření pro cyklisty ve vozovce

chráněné liniové opatření pro cyklisty - "cyklostezka"

DOPRAVA V KLIDU

P+L podpovrchové stání pro stávající rezidenty nad rámec požadavků na stavební blok dle PSP

MPR podpovrchové stání pro návštěvníky nad rámec požadavků na stavební blok dle PSP (městské P+R u stanice metra)

B+R velkokapacitní parkování pro jízdní kola u stanice metra (zahrnuje různé typy ochrany kol)

MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA

tramvajová trať - osy kolejí: návrh / dlouhodobý výhled

zatravněný tramvajový pás

B / B zastávka autobusu: návrh / dlouhodobý výhled

T / T zastávka tramvaje: návrh / dlouhodobý výhled

M vstup do vestibulu stanice metra

podzemní objekt stanice metra

osy kolejí metra

STRUKTURA ÚZEMÍ

ČLENĚNÍ ÚZEMÍ

hranice řešeného území

uliční čára vymezující: stavební blok / nestavební blok

rozhraní odlišných bloků (nebo jejich částí)

IDENTIFIKACE PRVKU

B01_01 00 m² 00 m² identifikace stavebního bloku se základními daty : plocha bloku orientační výměra HPP

20a identifikace typu uličního profilu

ULIČNÍ PROSTRANSTVÍ

ulice

uliční prostranství s vyšším pobytovým významem

nezpevněná část uličních prostranství

NESTAVEBNÍ BLOKY

pobytová parková plocha

rekreační přírodní plocha

PODKLADNÍ A INFORMATIVNÍ JEVY

parcelní kresba

ilustrace možné zástavby v rámci regulace

zástavba stávající a zástavba ve vysokém stupni povolovacího procesu

vrstevnice po 2 m

POZNÁMKY

1. V ulici byl prověřen systém dvojice paralelních výstupních a nástupních zastávek tramvaje s vloženými odstavy v ose profilu při ponechání značně velké osové vzdálenosti obou kolejí. Toto uspořádání umožňují zachování jak stávajícího stromořadí v ose ulice, tak i vzrostlých dubů při její jižní straně. Příjezdné zastávky autobusů jsou navrženy při okrajích profilu. Řešení je principiálně připraveno i na výhledový možný provoz tramvají v obou směrech bez zásahu do uspořádání kolejí. V této výhledové fázi bude prostor odstavů tramvají využít pro průjezdné sdružené zastávky tramvaje a autobusů.

2. Autobusové zastávky v záливech v ul. Libušská jsou dimenzovány s ohledem na postupně se proměňující využití autobusů souvisejícího s etapizací výstavby tramvajových tratí a metra.

3. Profil v ulici Novodvorská počítá s vybudováním středového pásu připraveného na manipulační/výlukový dvoukolejný provoz, nicméně pouze s jednou trvale pojížděnou kolejí. V závislosti na podrobném technickém prověření bude zřejmě vybudována i druhá kolej a využívána pro odstavování tramvají. V prostoru současně může vzniknout i rezerva pro odstavování autobusů využitelná zřejmě hlavně v mezifázi po zprovoznění I. etapy stavby metra D a před zprovozněním etapy II.

4. Stávající okružní křižovatka bude v rámci výstavby TT nahrazena průsečnou křižovatkou se SSZ.

5. IAD od severu v křižovatce bez levého odbočení.

6. V místě vyznačeném poznámkou je v projektu stavby metra D lokalizována větrací šachta, která bude koordinována se zástavbou v místě a bude do ní plně integrována.

7. V přilehlých územích mimo samotné řešené území nebylo podrobně prověřováno vhodné řešení dopravních režimů. Stávající převažující zatřídění ponechávající v rezidenčních ulicích rychlost 50 km/h je nicméně zjevně nevhodné. Nabízí se tedy plošné přetřídění do režimu zóny 30, do režimu obytné zóny či do nějaké jejich kombinace. V rámci zobrazení smysluplného širšího kontextu dopravního návrhu studie se předpokládá nejméně ambiciózní a finančně náročné zatřídění většiny ulic jako zóny 30 s několika výjimkami koncových úseků zjevně vhodných pro obytné zóny i bez větších úprav. Toto zatřídění nicméně neurčuje zónu 30 jako jednoznačně vhodné řešení, plošné zavedení obytných zón v některých oblastech (typicky kolonie Tempo) se může ukázat při podrobném prověření jako vhodnější.

8. V rámci navrženého objektu v místě dnešního supermarketu bude vyžadováno také vybudování parkovacích stání, která budou k dispozici veřejnosti, především obyvatelům sídliště Krč.

9. Je navržena transformace plochy stávajícího velkoplošného parkoviště na veřejných pozemcích, které slouží přilehlým administrativním objektům, na uliční profil a plochu zástavby. Místo rušeného prkoviště není řešena přímá náhrada. V tomto profilu nicméně bude prioritizováno využití pro parkování, které v praxi bude zřejmě využito pro část kapacity zrušeného parkoviště.

10. Na stávajícím parkovišti, v místě plánovaného povrchového vestibulu metra, je navržena nová zástavba integrující tento vestibul. Parkoviště tedy bude celé zrušeno a nahrazení jeho kapacity bude řešeno v přilehlém objektu ve formě navýšení kapacity podzemních parkovacích stání nad požadavek dle PSP - viz pozn. 8.

11. Pro podrobnější návrh konkrétních záměrů včetně počtu podzemních podlaží je nutná koordinace s projektanty trasy metra D.

12. Ukončení TT může být v první etapě před realizací celé blokové smyčky řešeno dočasně pomocí úvratě v křižovatce Novodvorská x Chýnovská. Zastávka Chýnovská v tomto uspořádání slouží jako nástupní zastávka.

ÚZEMNÍ STUDIE NOVÉ DVORY

POŘIZOVATEL

Magistrát hlavního města Prahy, odbor územního rozvoje
Jungmannova 35/29, 110 01, Praha 1
Pověřená řízením odboru: Ing. Marie Jindrová
Pověřená pořizovatelka: Ing. Anna Kuryviálová

ZPRACOVATEL

unit architekti, s.r.o.
Thákurova 9, 166 34 Praha 6
+420 224 356 470

HLAVNÍ ARCHITEKT
Ing. arch. Filip Tittl
Prof. Ing. arch. Michal Kohout
doc. Ing. arch. David Tichý, Ph.D.

VEDOUCÍ PROJEKTU
Ing. arch. Jitka Molnárová, MSc.

PROJEKČNÍ TÝM
Ing. arch. Zdenka Kornoušková Říhová
Ing. arch. Zuzana Lyčková
Bc. Dominika Šebestová

Syrový - dopravní ateliér, s.r.o.
Ing. Květoslav Syrový, Ing. arch. David Pfann,
Bc. Alexandra A. Bajan / *doprava*

Symbio studio, s.r.o.
Ing. Pavla Drbalová / *krajina*

NÁZEV VÝKRESU

VÝKRES DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

MĚŘÍTKO	FORMÁT [mm]	DATUM
1 : 2000	950 X 460 mm	09/2022

FÁZE
NÁVRHOVÁ ČÁST ÚZEMNÍ STUDIE

ČÍSLO VÝKRESU
E

NÁVRH

N

0 m 50 m 100 m