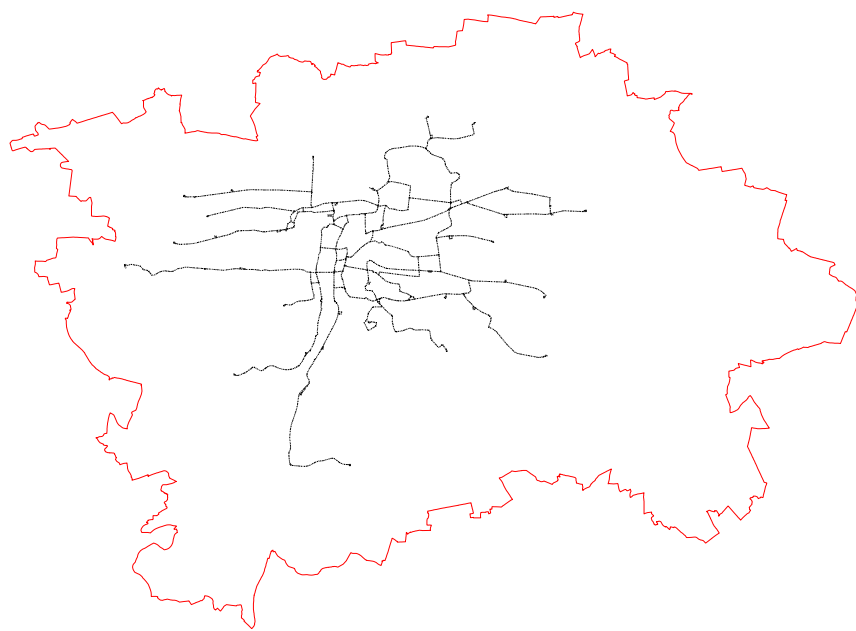


Povrchy tramvajových tratí

hlavního města Prahy



plug-in → Manuál tvorby
veřejných prostranství



IPR ———
PRaHa ○

Kancelář
veřejného
prostoru

Veřejná prostranství jsou výsledkem dlouhodobého urbanistického formování města a spolu s vystavěným prostředím městské krajiny primárně spoluvytváří celkovou kvalitu obrazu města. Stav a užívání interiéru města je projevem kulturní identity jeho každodenních uživatelů. Z tohoto pohledu je základní společenskou odpovědností jeho tvůrců a správců zajistit kontinuální zlepšování jeho celkového obrazu ve fyzické i dějové rovině, což je základní předpoklad zachování a kultivování kulturního odkazu předchozích generací. Přístup by měl spočívat především v zohledňování potřeb na soudobou náplň interiéru města, kterému musí, při respektování historických souvislostí, být přizpůsobeno architektonické řešení konkrétního prostoru. Každá generace se v městském prostředí uplatňovala svými soudobými znalostmi a potřebami. Tato proměnlivost obrazu města je přirozená a je jednou z nejvyšších hodnot vytvářející mnohvrstevnaté prostředí pro každodenní městský život.

I. Účel a obsah dokumentu	5
II. Základní kategorie povrchů	9
III. Návrh	21
IV. Podklady použité pro volbu povrchů	29
V. Autoři	42

[!] Dokument *Povrchy tramvajových tratí hl. m. Prahy* byl vypracován na základě zadání ze Sekční rady náměstka primátorky Petra Dolínka a v souladu s usnesením Rady hlavního města Prahy č. 1495 ze dne 24.6.2014 k *Manuálu tvorby veřejných prostranství hl.m. Prahy a návrhu Strategie rozvoje veřejných prostranství* (bod II. 2. 1. - zpracování navazujících materiálů, vyplývajících ze záměrů Manuálu a návrhu Strategie).

[!] Dokument *Povrchy tramvajových tratí hl. m. Prahy* je zpracováván jako plug-in k dokumentu *Manuál tvorby veřejných prostranství* (MELKOVÁ, Pavla a kol. *Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy*. Praha: IPR Praha, 2014. ISBN 978-800-87931-11-0. Dostupné z: http://manual.iprpraha.cz/uploads/assets/manual_tvorby_verejnych_prostranstvi/pdf/IPR-SDM-KVP_Manual-tvorby-verejnych-prostranstvi.pdf).

[!] *Koncepce živičných a dlážděných povrchů památkové rezervace* je samostatným dokumentem zpracovaným Kanceláří veřejného prostoru IPR Praha.

I.



Účel a obsah dokumentu

Koncepce povrchů tramvajových tratí (KPTT) deklaruje snahu samosprávy města cíleně a kontinuálně zlepšovat kvalitu veřejných prostranství hlavního města Prahy. Optimální návrh povrchů tramvajových tratí, který bude posilovat hodnotu jednotlivých míst, je jedním z mnoha elementů, jak toho dosáhnout.

CÍLE DOKUMENTU

Hlavním cílem dokumentu je nastavit základní systém diferenciací jednotlivých povrchů tramvajových tratí tak, aby mohly být pro jednotlivé kategorie uličních prostorů definovány konsensuální „standarty“ řešení povrchů. Cílem je vytvořit dokument, který bude obsahovat dohody napříč správou hlavního města a který bude určujícím a závazným východiskem pro projekty rekonstrukcí a novostaveb tramvajových tratí na území Prahy.

URČENÍ DOKUMENTU

Koncepce povrchů TT je určena všem aktérům, kteří jsou součástí správy, údržby a tvorby veřejných prostranství na území Prahy. Primární cílovou skupinou je Dopravní podnik, a.s., odbory MHMP při výkonu samostatné působnosti hl. m. Prahy, příspěvkové organizace a akciové společnosti s majetkovým podílem hl. m. Prahy čerpající finance z rozpočtu hl. města Prahy, které se aktivně podílejí na správě, údržbě a tvorbě veřejných prostranství.

Ve vztahu k orgánům státní správy, které vydávají ke stavebním činnostem na veřejných prostranstvích svá závazná stanoviska, by měl být dokument chápán jako vyjádření koncepčního cíle hl. města Prahy ohledně podoby povrchů TT, a při výkonu působnosti jednotlivých orgánů by měl být v maximální možné míře respektován.

PŮSOBNOST DOKUMENTU

Daný materiál se, vzhledem ke svému celkovému měřítku a určení, nezabývá konkrétními principy návrhu veřejných prostranství, jak v obecné rovině, tak například ve vztahu k vytváření bezbariérového městského prostředí. Pro zajištění tohoto veřejného zájmu při návrhu jednotlivých aspektů bezbariérových úprav veřejných prostranství slouží příslušné prováděcí vyhlášky a normy. Základní principy pro řešení bezbariérového prostředí jsou taktéž uvedeny v Manuálu veřejných prostranství hl. m. Prahy.

VÝCHODISKA

Tramvajové trati jsou liniovými dopravními stavbami, vstupujícími do kompaktního města menších rozměrů, měřítek a rozdílných charakterů míst. Díky úzké spolupráci Dopravního podniku, Institutu plánování a rozvoje a Městských částí se pomalu vytrácí ryze technické pojetí tramvajových tratí jako čistě dopravních staveb bez přílišného ohledu na charakter města a lze otevřeně mluvit o postupných krocích zlepšování kvality veřejných prostranství při jejich současných rekonstrukcích. Přesto je nutné otevřeně deklarovat některé základní principy přístupu k návrhům tramvajových tratí, které pomohou zkvalitňovat veřejná prostranství hlavního města Prahy.

Při projektové přípravě většiny investičních záměrů na veřejných prostranstvích hl. m. Prahy je třeba důkladně předcházet řadě chybných či absentujících rozhodnutí v různých fázích procesu od projektové přípravy po realizaci, které jsou často způsobeny nevhodně vymezeným řešeným územím, které se týká pouze dílčí části prostorového celku bez vyhodnocení vlivu uvažovaných úprav na kvalitu celkového prostoru kterým tramvajová trať prochází.

Předpokladem kvalitní tvorby a úprav veřejných prostranství tak je, ze strany zadavatelů, nutnost odpovídajícího vymezení řešeného veřejného prostranství a výběru kvalitního zpracovatele všech stupňů projektové dokumentace. Z podstaty komplexního přístupu je tak nutné zajistit u všech úprav veřejných prostranství zpracování dokumentace autorizovaným architektem (v důsledku absence odborníka, architekta jsou často upřednostňována nebo dokonce jako jediná zohledňována technická kritéria před kritérii pobytové a výrazové kvality).

Použití KPTT nemůže být uplatňováno zcela automaticky. Aplikací závěrů Koncepce povrchů tramvajových tratí nesmí být obcházena či nahrazována, odborná projektová příprava a autorská rozhodnutí.

VAZBA NA KONCEPČNÍ DOKUMENTY HL. MĚSTA PRAHY
Koncepce povrchů tramvajových tratí hl. m. Prahy svým přístupem navazuje na *Koncepci živičných a dlážděných povrchů Pražské památkové rezervace (KVP IPR Praha, 2015)*, *Strategii rozvoje veřejných prostranství hl. m. Prahy / návrh* (KVP IPR Praha, 2014) a uplatňuje formou koncepčního dokumentu principy obsažené v *Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy* (KVP IPR Praha, 2014).



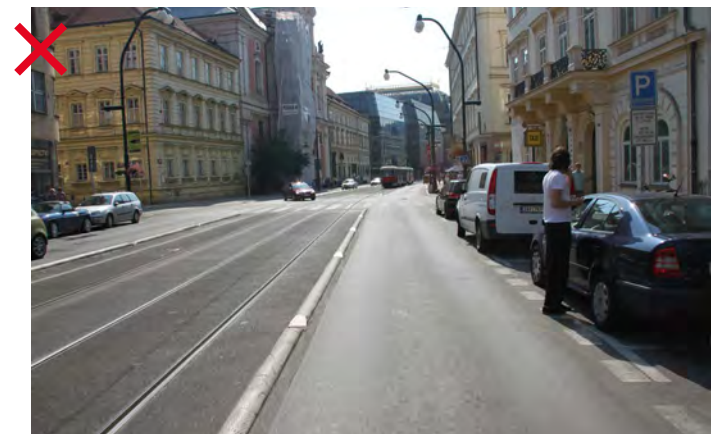
001 Vhodné provedení křížení nepojížděné tramvajové tratě a vozovky jasně vymezující dopravní prostor a prostor tramvajové tratě [Francie, Le Havre]



005 Asfaltový povrch tramvajového pásu neúměrně rozšiřující jednotlost dopravního prostoru ulice [Praha, Svatovítská]



002 Příklad extenzivního povrchu tramvajové tratě s různorodým složením suchomylných bylin bez potřeby údržby [Itálie, Florencie]



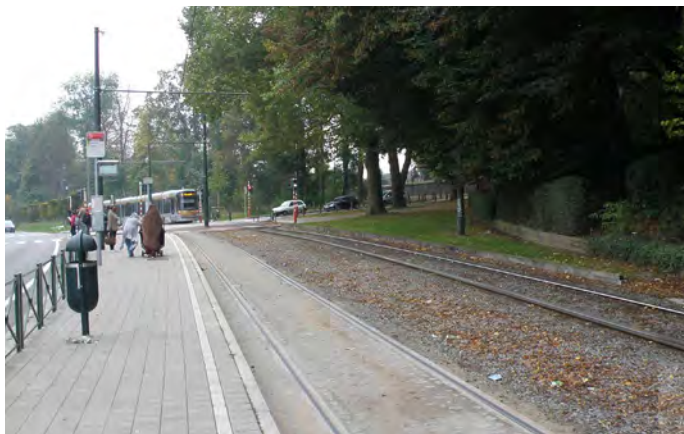
006 Asfaltový povrch tramvajového pásu neúměrně rozšiřující jednotlost dopravního prostoru ulice [Praha, Národní]



003 Příklad subtilního mimoúrovňového tělesa ve městě vytvářející místa pro efektivní využití veřejným životem [Německo, Berlín]



007 Nevhodná forma mimoúrovňového tramvajového tělesa vytvářející fyzickou bariéru a sociálně-patologická místa [Praha, Modřanská]



004 Kvalitní betonová dlažba při hraně tramvajového pásu u tramvajové tratě mimo uliční profil [Belgie, Brusel]



008 Otevřený kolejový svršek vytvářející bariéru a podporující periferní charakter místa zásadně omezuje kvalitní rozvoj města [Praha, Vinohradská] (zdroj GoogleStreetView)

CELOSTNÍ PŘÍSTUP

Koncepce předpokládá znalost a dodržování celostního přístupu a souvislosti při tvorbě veřejných prostranství definovaných v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. města Prahy, který je základním koncepčním dokumentem hl. města Prahy v oblasti tvorby veřejných prostranství.

VYMEZENÍ PŮSOBNOSTI PRO APLIKACI DOKUMENTU

KPTT je zaměřena čistě jen na materiálové varianty tramvajových tratí. Povrchy přilehlých vozovek na území PPR jsou definovány v materiálu Koncepce živičných a dlážděných povrchů PPR, chodníkové plochy nejsou předmětem řešení KPTT. Požadavky a doporučení pro výběr a užití povrchů chodníkových ploch je součástí Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. města Prahy.

KPTT definuje pouze základní materiálový charakter uličních profilů v rámci hl. m. Prahy. Ostatní přístupy k úpravám veřejných prostranství podrobně definuje Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy, Koncepce živičných a dlážděných povrchů Pražské památkové rezervace a příslušné metodiky NPÚ, OPP MHMP a další.

OKOLNOSTI PRO NÁVRH POVRCHŮ

KPTT definuje ideální cílový stav povrchů na základě aktuálního dopravního režimu území a potřeb veřejné dopravy. Na základě trendů snižování intenzity dopravy a jejího celkového zklidňování v daných oblastech hl. m. Prahy je možné předpokládat, že bude v dílčích částech města postupně přehodnocována celková obslužnost, druh a intenzita realizované dopravy. V případě budoucích výraznějších změn dopravního režimu na území hl. m. Prahy je tak nutné aktualizovat i zařazení konkrétního dotčeného uličního profilu z hlediska vhodného povrchu pro pojižděné části tramvajové trati a uličního prostoru, které definuje KPTT a KZDP PPR.

Povrch tramvajové tratě by měl být jednotný po celé délce průjezdu daným veřejným prostranstvím. Případná změna barvy či struktury materiálu musí být kompozičním záměrem či prostředkem organizace pohybu. (viz. Manuál tvorby veřejných prostranství hl. Města Prahy, kap. Materiály a povrchy). V místech, kde KPTT určuje pro dané prostory povrchy odlišné od stávajících, je nutné, aby jejich budoucí výměna probíhala v ucelených a logických celcích. To znamená ideálně v celé délce konkrétního uličního profilu / úseku TT tak, aby částečným uplatňováním nedocházelo k nežádoucí fragmentaci jednoho uličního prostoru způsobené materiálovou roztržitostí.

Pro každou základní variantu je vytvořena škála možných materiálových variant. Konkrétní typ materiálové varianty (druh, barevnost povrchu, velikost dlažby) je nutné stanovit vždy na základě celkové koncepce konkrétního prostranství, kterým tramvajová trať prochází.

TRAMVAJOVÁ DOPRAVA A HLUKOVÁ LEGISLATIVA

Tramvajová doprava má ve městě nezastupitelné místo. Objem cestujících je daleko větší než u autobusové dopravy, množství emisí vypouštěných do ovzduší je nulový.

Z důvodu požadavku legislativy na plnění limitů v chráněném venkovním prostoru staveb (dále jen hlukové limity) vzniká problém s umisťováním staveb v zastavitelném území a to jak obytných objektů, tak i ostatních staveb dopravní infrastruktury. Na území hl. m. Prahy je velmi hustá síť komunikací i kolejové dopravy a z perspektivy emisí hluku i hustá zástavba. Při umisťování jakéhokoliv záměru na území hl. m. Prahy v současné době není možné při překračování limitních hodnot ve venkovním chráněném prostoru staveb kompenzovat tato překročení ochranou vnitřního prostředí. Tímto de facto vzniká uzavřený kruh a legislativně podpořená stavební uzávěra i v oblastech jinak zastavitelných a k zastavění určených územním plánem.

Paradoxem hlukových limitů lze nazvat stav, kdy brání rozvoji veřejné dopravy jako klíčového prvku udržitelného rozvoje měst. Zejména jde o rozvoj tramvajových tratí, které mají jednoznačně městotvorný efekt, nikoliv však za protihlukovými stěnami. Jestliže koncepce dopravy v Praze staví na rozvoji tramvajů z důvodů ekonomických, sociálních a urbanistických, pak hlukové limity mohou zásadně tento koncept narušit.

Na tramvaj, která je umístěna do ulice, je pohlíženo v „hlukové“ legislativě jako na automobil, platí pro ni stejná maximální výpočtová rychlost a i hygienické limity. Kdežto tramvaj ve vlastním koridoru, na vlastním tramvajovém tělese, mimo ulici, je chápána jako železniční trať, se všemi přípustnými korekcemi.

Tento rozdvojený přístup není pro podporu tramvajové dopravy přínosem, spíše brání výstavbě nových tratí a rekonstrukci již stávajících, kdy se např. blokové panely vyměňují za otevřená kolejiště, kolejnice se obkládají bokovnicemi, zatravňují se tramvajové pásy atd. A nutno podotknout, že v posledních letech došlo díky aktivnímu přístupu Dopravního podniku hl. m. Prahy k výrazným pozitivním změnám a ke snížení hlukové zátěže při rekonstrukcích tramvajových tratí, kdy jsou prokazatelně výrazné útlumy použitím výše uvedených opatření.

V této souvislosti je nutné apelovat na tvůrce hlukové legislativy, aby byl napraven deficit vůči tramvajové dopravě a mohla být rozvíjena způsobem srovnatelným s evropským trendem protěžování hromadné dopravy nad individuální automobilovou dopravou.

Doporučení k dalšímu postupu:

Učinit kroky vedoucí k odstranění znevýhodnění tramvajové dopravy, jako klíčového faktoru dalšího rozvoje města, při posuzování hlukové zátěže.

II.



Základní kategorie povrchů tramvajových tratí

STANDARDNÍ KATEGORIE TRAMVAJOVÝCH TRATÍ A POVRCHŮ [B - E]

Dokument definuje základní kategorie povrchů tramvajové trati v tradičních uličních prostorech na území hl.m. Prahy, které vychází z reálných možností města, historických souvislostí a technických možností tramvajových tratí. Jejich užívání závisí na kombinaci parametrů daných ulic (na jejím konkrétním umístění uvnitř urbanistické struktury města, historickém postavení a celkovém významu daného veřejného prostranství a tramvajové tratě ve městě), pro něž jsou v mapovém listě (část III. Návrh) definována konkrétní užití daného typu tramvajové tratě a kategorie povrchu.

SPECIFICKÉ POVRCHY TRAMVAJOVÝCH TRATÍ [A]

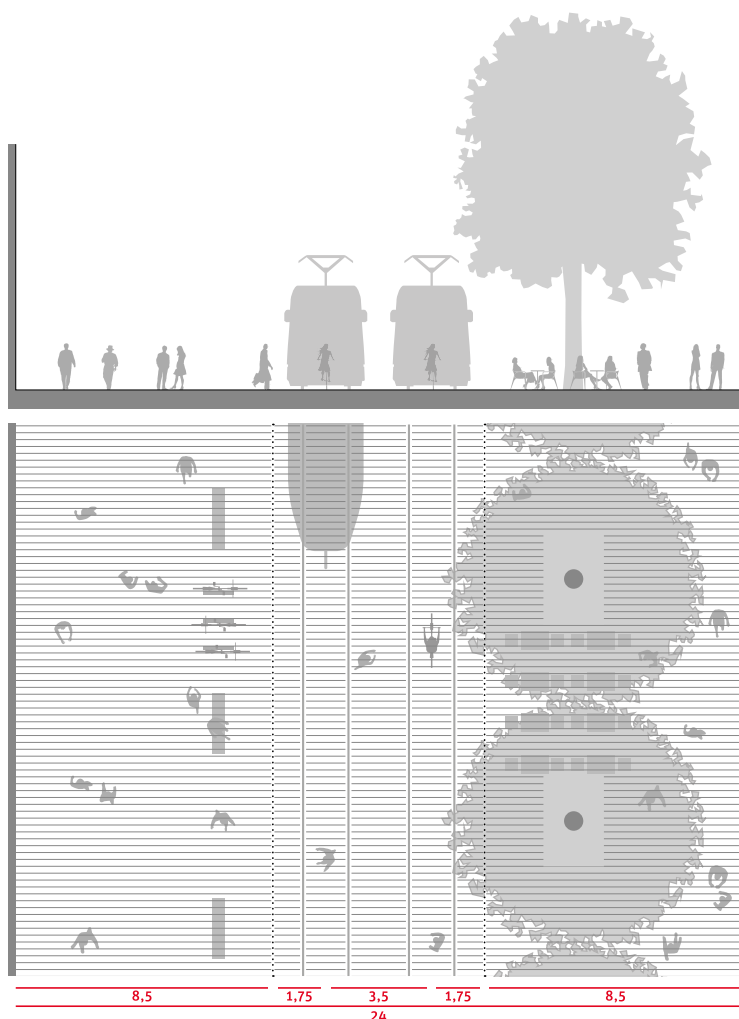
Pro specifická veřejná prostranství (náměstí, sdílené prostory, památkově chráněné plochy a objekty, parky apod.) mohou být určeny specifické a zřídka užívané materiály a povrchy. Jejich volba závisí vždy na konkrétním architektonickém návrhu a projektu.

bez vnějších vstupů	pěších vazeb a pobytového využívání prostoru	významný cyklistický provoz	potřeba poježdění BUS	vysoké zatížení motorovou dopravou
B ₁ - Kamenná dlažba	-	B ₃ - Alternativní povrch	B ₃ - Alternativní povrch	C ₁ - Kamenná dlažba
B ₂ - Asfaltový kryt	-	-	-	C ₂ - Alternativní povrch
C ₁ - Kamenná dlažba	B ₃ - Alternativní povrch	-	C ₂ - Alternativní povrch	C ₂ - Alternativní povrch
C ₂ - Alternativní povrch	B ₃ - Alternativní povrch	-	-	-
D ₁ - Vegetační kryt nákladný	C ₁ - Kamenná dlažba	-	C ₁ - Kamenná dlažba	C ₂ - Alternativní povrch
D ₂ - Vegetační kryt bezúdržbový	D ₁ - Vegetační kryt nákladný	-	C ₂ - Alternativní povrch	C ₂ - Alternativní povrch
D ₃ - Alternativní povrch	D ₂ - Vegetační kryt bezúdržbový	-	C ₂ - Alternativní povrch	C ₂ - Alternativní povrch
E ₁ - Vegetační kryt přírodní	x	x	x	x
E ₂ - Železniční svršek	x	x	x	x

A) SPECIFICKÁ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

Náměstí, významné městské třídy, pěší zóny a parky jsou jedny z nejdůležitějších veřejných prostranství hl. m. Prahy, která jsou vždy specifická svým uspořádáním, architekturou i převážně pobytovým využitím. Z hlediska povahy těchto veřejných prostranství by měly být jakékoli záměry součástí celkového návrhu prostoru, který by měl být vytvořen kvalifikovanou architektonickou kanceláří na podkladu široké společenské dohody, či architektonické soutěže, zohledňující široké spektrum požadavků na dané veřejné prostranství.

Na tato veřejná prostranství není žádoucí uplatňovat základní členění povrchů KPTT. Výběr materiálů a povrchů všech těchto veřejných prostranství i řešení uspořádání prostoru by měl vždy vycházet z celkové architektonické koncepce řešící dané veřejné prostranství celostním autorským přístupem, jemuž je podřízen i povrch procházející tramvajové tratě. Řešení by mělo být konzultováno s IPR Praha, MČ a příslušnými subjekty státní správy.





009 Průjezd tramvajové trati přes náměstí, zachovávající přirozený charakter převážně pobytového veřejného prostranství [Brno, náměstí Svobody]



010 Významný předprostor nádraží s tramvajovou zastávkou, který slouží jako sdílený a rozptylový prostor pro pohodlný přestup [Francie, Le Havre]



011 Průjezd tramvaje parkovým prostředím, kdy tramvajové těleso přirozeně přebírá charakter povrchu, přes který prochází [Nizozemsko, Amsterdam]



012 Příklad vhodného provedení tramvajové tratě mimo základní uliční profil ve městě [Praha, Mariánské hradby]

A₁ NÁRODNÍ KULTURNÍ PAMÁTKY, KULTURNÍ PAMÁTKY A VÝZNAMNÉ BUDOVY (VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ A AREÁLY)

Pro řešení průjezdů tramvajových tratí přes území národních kulturních památek platí specifická pravidla a návrh je nutně kromě konzultace s koncepčním pracovištěm Institutu plánování a rozvoje důsledně konzultovat s odbornými pracovišti památkové péče již ve fázi záměru. Návrh celkového prostoru by měl zpracovávat vždy autorizovaný architekt.

A₂ NÁMĚSTÍ, NÁBŘEŽÍ, PŘEDPROSTORY VÝZNAMNÝCH BUDOV, ZAHRADY A PARKY, PĚŠÍ A SMÍŠENÉ ZÓNY, PRŮJEZDY ATYPICKÝCH VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

Tramvajové tratě procházející těmito prostory by měly být vždy integrální součástí celkového návrhu prostoru, včetně detailů. Takovéto prostory často vyžadují celkovou změnu charakteru daného prostranství, či širší koncepční úvahu, na které musí být učiněna širší shoda moderovaná hlavním koncepčním pracovištěm hl. m. Prahy. Návrh celkového prostoru by měl zpracovávat vždy autorizovaný architekt.

A₃ Parky

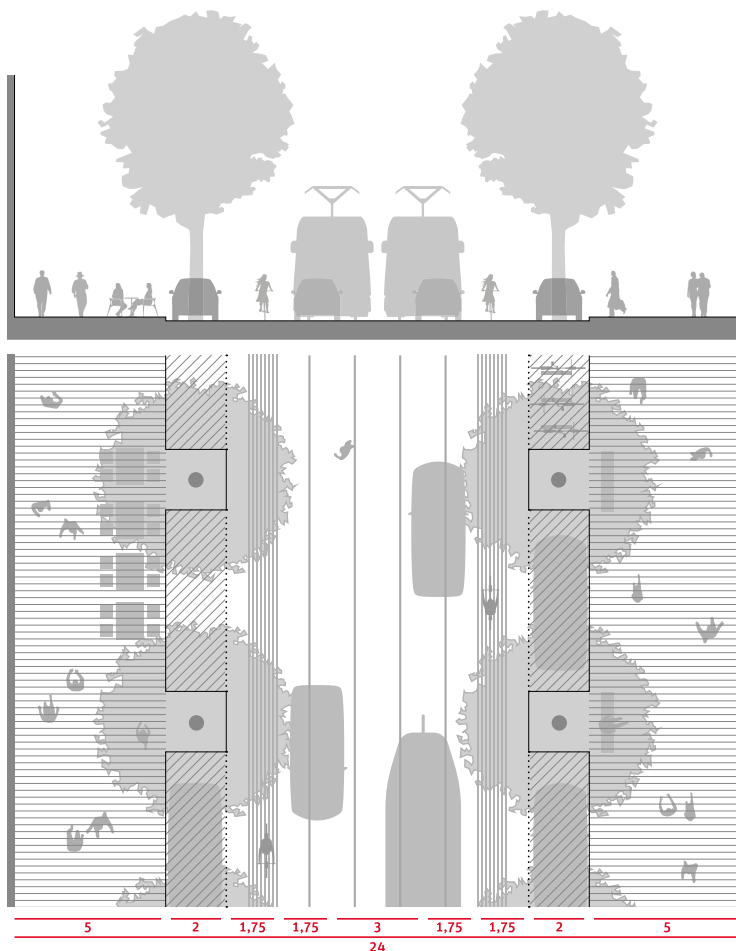
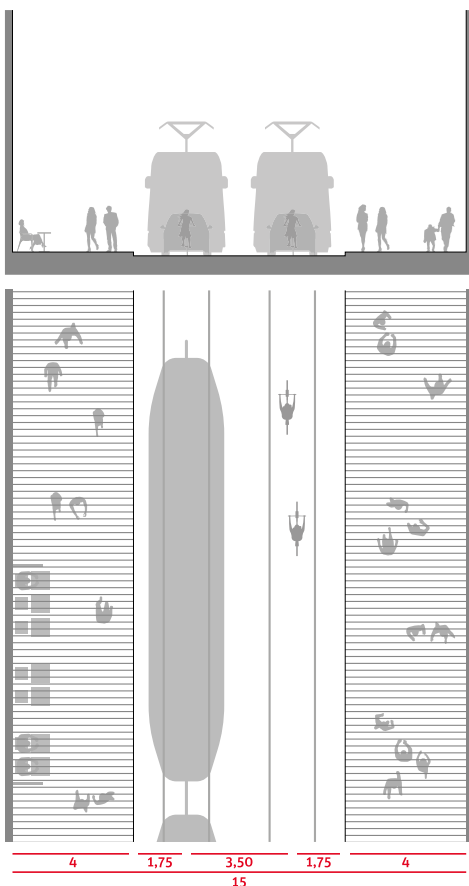
Tramvajové tratě a jejich součásti vstupující do prostředí parku, či jiné významné krajinného prostoru, by měly přirozeně respektovat vegetační hodnoty a potřeby, které jsou zpravidla předmětem celkového krajinařského řešení daného prostranství. Vzhledem k tomu, že jakýkoli zásah do prostředí parku může být zničující pro kořenový systém stromů, je nutné aby součástí týmu, zpracovávající projekt byl krajinařský architekt a arborista schopný posoudit dopady na vegetační složku parku.

B) TĚLESO UMÍSTĚNÉ VE VOZOVCE

Tyto tramvajové trati jsou plnohodnotnou součástí vozovky dané ulice a jsou společně užívány pro provoz veškeré povrchové dopravy. Jde převážně o úzké ulice o šířkách do 24m, či o širší významnější ulice s nižší dopravní zátěží a požadavkem na pobytové vlastnosti prostoru pro pěší, tj. větší šířky chodníků, možnosti parkování apod. Povrch tramvajového pásu je jednotný pro celou šířku vozovky a měl by být materiálově sjednocen s celkovým charakterem ulice. Výběr materiálu souvisí s umístěním tratě v rámci města, charakteru ulice i dopravním zatížením.

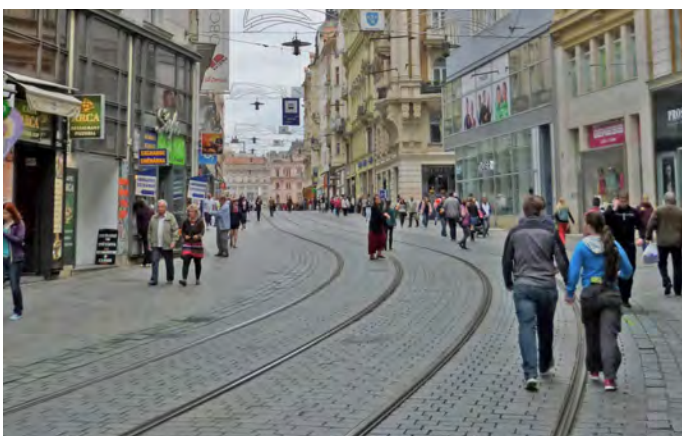
Vzhledem k významu a městotvornému účinku tramvajové trati jde o převážnou většinu ulic v historickém centru města a ulice kompaktního města.

Parkovací stání podél těchto komunikací se zpravidla vymezuje změnou povrchu - povrchem z dlažby, změnou skladby dlažby, či změnou formátu dlažby, charakter se blíží povrchu chodníku.





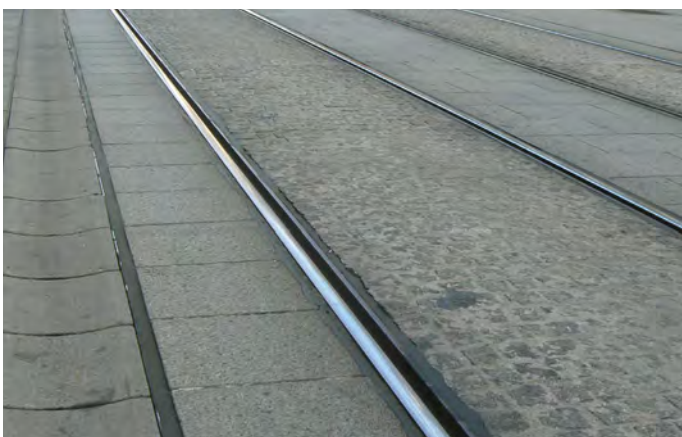
013 Dlážděný kryt z vozovkové dlažby vhodný pro historické prostředí města [*Praha, Karmelitská*]



014 Dlážděný kryt s úpravou pro pohodlnou chůzi a hladký pojezd umožňuje pohodlný pohyb po městě a snižuje hlučnost [*Brno, Ludvíka Svobody*]



015 Asfaltový kryt ve vozovce poskytuje tichou jízdu automobilů a jasně vymezuje dopravní a pěší prostor. [*Praha, Myslíkova*]



016 Kombinovaný povrch hladké dlažby umožňující pohodlnou chůzi a hladký pojezd cyklistů [*Rakousko, Graz*]

B₂ - Kamenná dlažba

Tramvajové tratě ve vozovkách v historickém městě by primárně měly být opatřeny kamenným povrchem, zpravidla žulovou vozovkovou dlažbou, která koresponduje s historickou hodnotou centra města.

Zejména s ohledem na požadavky na kvalitu povrchu z důvodu užívání pro jízdu na kole, či z důvodu snižování hluku z provozu je vhodné provedení skládaných kamenných vozovkových dlažeb vždy řešit s důrazem na rovinnost a minimalizaci šířek spár (jejich kvalitní zásyp nebo zálivku). Povrchy vozovek/tramvajových tratí uličních profilů, které jsou zatíženy zvýšeným provozem cyklistů je vhodné zpravidla opatřovat např. shora řezanou kamennou dlažbou s velkým důrazem na kvalitu položení, či dlažbu středního formátu kladenou na koso / do kroužků apod...

V místech, kde je z hlediska památkové ochrany nutné užívat přímo vozovkovou dlažbu, by měla být vždy kladena s minimalizací spár tak, aby umožňovala bezpečnou a pohodlnou chůzi, jízdu na kole a zároveň nízkou hlučnost automobilového provozu.

B₁ - Asfaltový kryt

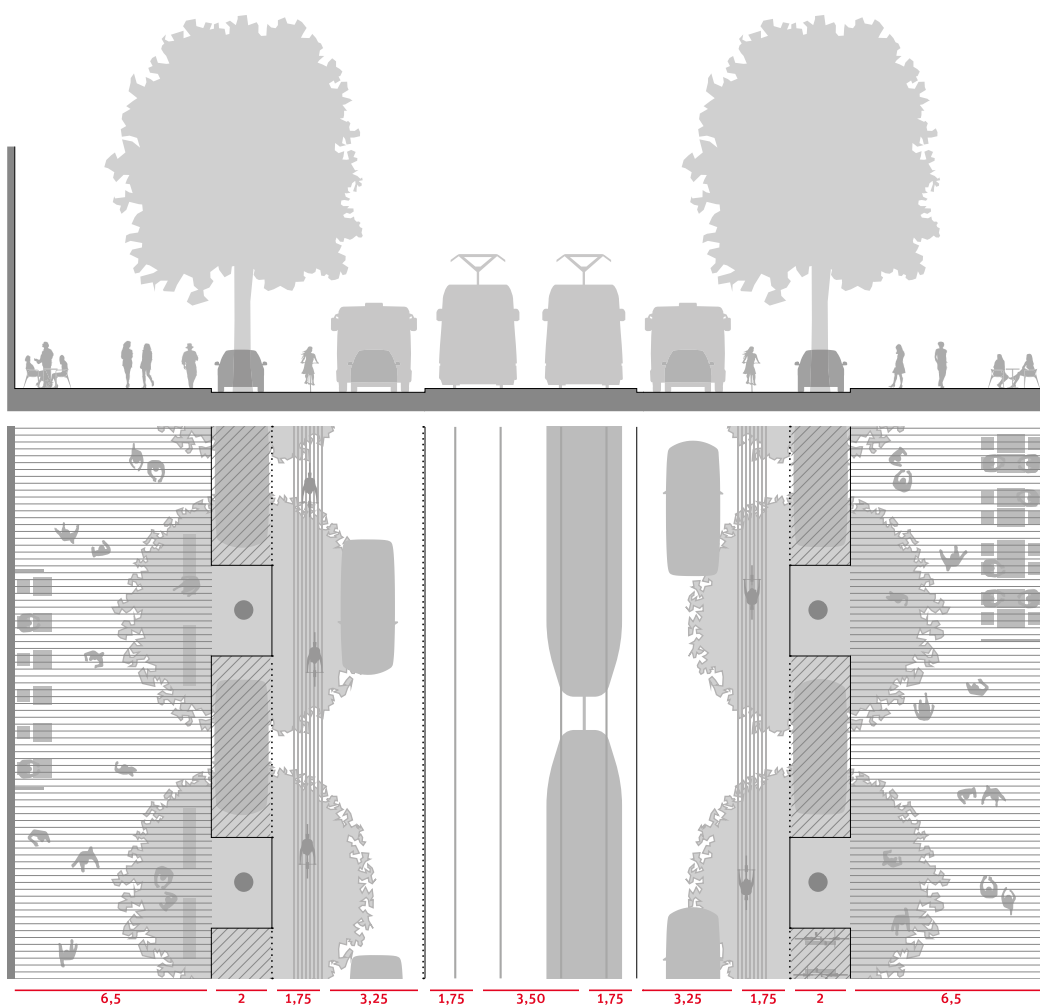
Asfaltové povrchy by měly být užívány pro povrchy tramvajových tratí v kompaktním městě, které nejsou předmětem zvláštní památkové ochrany, či zájmu o vysokou kvalitu povrchů z hlediska vyššího významu ulice a na které jsou vyšší nároky z hlediska dopravní kapacity a snižování hluku, případně u ulic s vyšší zátěží provozu cyklistů bez možnosti vytvoření vyčleněného cyklistického pruhu.

Parkovací stání podél těchto komunikací se zpravidla vymezuje povrchem z vozovkové dlažby.

C) TĚLESO ODDĚLENÉ OD VOZOVKY - POJÍŽDITELNÉ

Tramvajové těleso oddělené od vozovky - pojížditelné odděluje tramvajový provoz od ostatní, zejména individuální dopravy v dané ulici. Tento typ tramvajové trati je zpravidla užíván v širších uličních profilech (od šířky 30m), kde je nutné upřednostnit jízdu tramvají a zároveň zachovat možnost příležitostného poježdění vozidel v emergency módech (IZS), či ostatních druhů veřejné dopravy (autobusů).

Z důvodu jednoznačného vymezení i optického rozdělení prostoru vozovky a tramvajového pásu by měl vždy být povrch odlišen od okolní vozovky. Jeho povrch je pak volen dle umístění v rámci města, charakteru dané lokality a nízké hladiny hluku s ohledem na četnost poježdění jinými vozidly.





017 Dlážděný kryt tramvajové trati vymežující prostor pro jízdu tramvaje [Praha, Jičínská]



018 Dlážděný betonový kryt vzhledově blízký povrchu chodníků umožňující pojezd autobusů [Francie, Lyon]



019 Kryt z betonových panelů vymežující povrch vozovky a povrch pro provoz pro veřejnou dopravu [Rakousko, Vídeň]



020 Litý beton odlišující tramvajovou trať od okolní vozovky [Belgie, Brusel]

C₁ - Kamenná dlažba

Kamennou, zpravidla vozovkovou dlažbu je vhodné užívat zejména v historickém centru města (bloková zástavba), kde vhodně doplňuje přirozený kamenný povrch města (Pražská mozaika).

Zejména s ohledem na požadavky snižování hluku z provozu by měl být vždy kladen zvláštní důraz na provedení skládaných kamenných vozovkových dlažeb tak, aby bylo vždy řešeno s důrazem na rovinnost a minimalizaci šířek spár (jejich kvalitní zásyp nebo zálivku odpovídajícím materiálem).

C₂ - Alternativní povrch

Pro samostatná tělesa, u kterých je potřeba jejich častější pojiždění, ale není nutné splňovat přísné požadavky na užívání historické žulové dlažby (zejména mimo Pražskou památkovou rezervaci), je vhodné volit alternativní povrchy, které umožňují pojiždění, snižují hlučnost pojezdu, odlišují se svým materiálem od okolní vozovky a zároveň nejsou tak investičně náročné, jako kamenná dlažba.

V památkové zóně může jít o specificky upravené kamenné dlažby pro pohodlný pojezd a chůzi různých forem, či asfalt v jiném odstínu přirozené barvy, či kvalitní skládaná dlažba z různých trvanlivých materiálů se schopností přirozeného stárnutí (nesmí být užitá zámková dlažba).

Mimo památkovou zónu je možné užívat další případné alternativy, které opticky odliší tramvajovou trať od okolní vozovky. Může jít například o tyto druhy povrchů:

- kamenná dlažba různé barevnosti a formátu
- betonové panely
- probarvený asfalt
- betonový monolit
- kvalitní betonová skládaná dlažba (nikoli zámková dlažba)
- a další alternativy umožňující pojiždění vozidel

Tato kategorie nevylučuje možnost užití běžně užívané kamenné žulové vozovkové dlažby.

D) TĚLESO ODDĚLENÉ OD VOZOVKY - NEPOJÍŽDĚNÉ

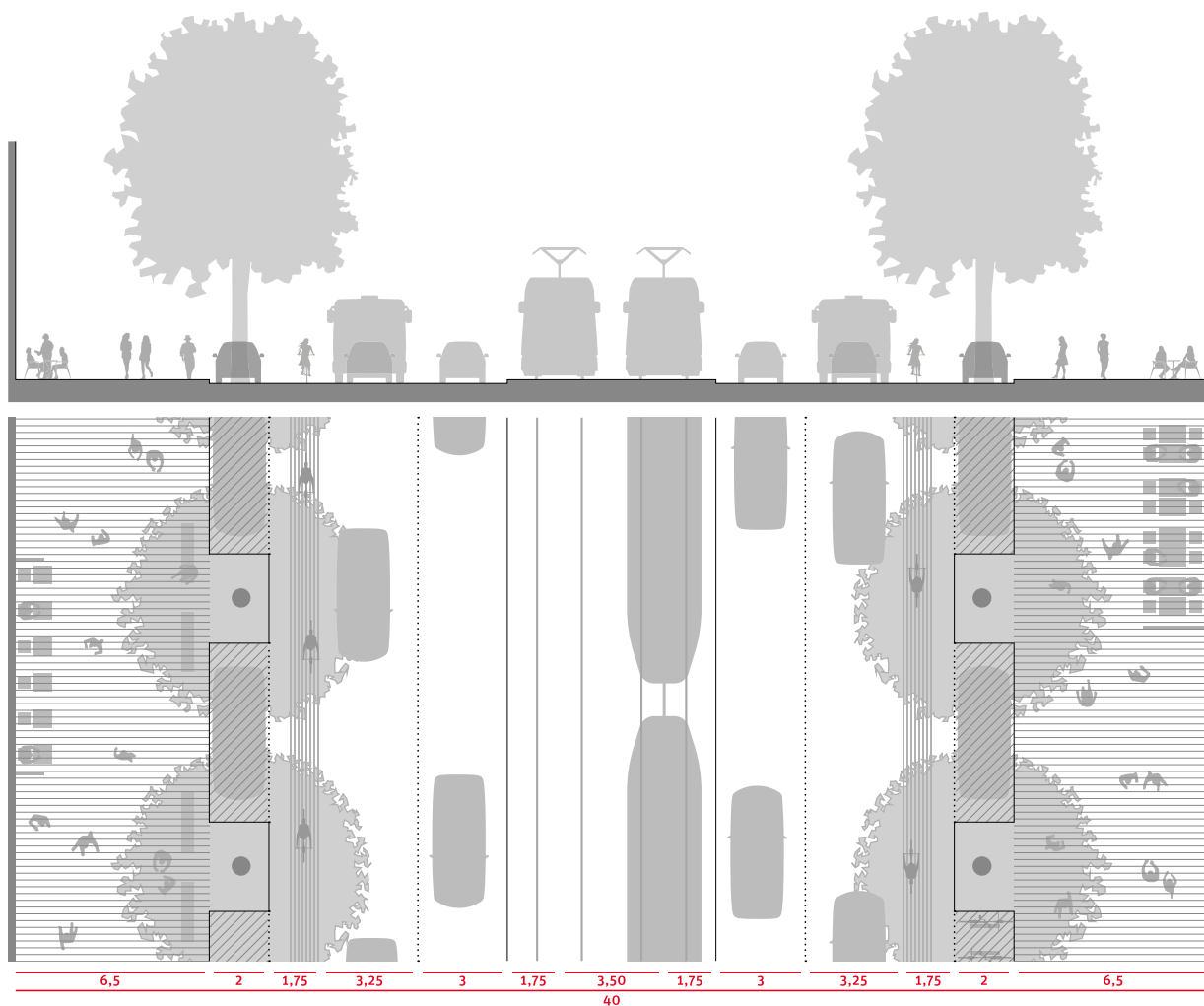
Nepojížděné těleso v rámci uličního profilu přináší tramvajovému provozu garanci preference před ostatní dopravou. Vzhledem k prostorovým nárokům i potřebám ostatních druhů dopravy je možné uvažovat o jeho umístění zpravidla do ulic širších než 40m, které ve svém principu nevyžadují četná propojení (včetně pěších) mezi oběma částmi ulice.

Při návrhu je nutné důsledně dbát na umožnění kvalitních pěších přechodů v požadovaných vazbách. Dlouhé úseky tramvajového pásu, které neumožňují jeho přejíždění nebo přecházení napříč, jsou v městském prostředí nežádoucí, neboť přetrhávají příčné vazby a rozdělují veřejná prostranství.

Vzhledem ke své podstatě by se mělo v principu jednat o nezaplněné povrchy, které neumožňují poježdění vozidly a přinášejí danému veřejnému prostoru hodnoty, které nemůže naplnit ve zbylých poježděných a pochozích površích ulice (vegetační kryt, zasakování dešťových vod, apod.).

V blokové struktuře kompaktního města, která vyžaduje reprezentativní povrchy je vhodné užívat kvalitní vegetační strukturu travníkové plochy. Zatravnění tramvajových pásů travními koberci je však spojeno s vysokými náklady na údržbu, zejména v podobě zavlažování a sečení. Z mnoha důvodů je tak vhodné užívat extenzivní formy vegetačních skladeb krytů, které nevyžadují žádnou údržbu a zároveň dokáží nabídnout proměnlivou podobu v průběhu ročního období.

Otevřené tramvajové svršky jsou zejména z důvodu své výrazné fyzické a vizuální bariéry a rozdělení uličního prostoru pro městské prostředí zásadně nevhodné, protože svým působením snižují reálnou hodnotu daných věřených prostranství i nemovitostí k nim přiléhajícím. Ve městě je tak vždy nutné hledat alternativní řešení, která tramvajové těleso zakryjí.





021 Intenzivně udržovaný vegetační povrch tramvajového pásu [Francie, Le Havre]



022 Příklad extenzivního povrchu tramvajové tratě [Itálie, Florencie]



023 Zásyp drceným štěrkem jemné frakce zvyšuje pohledovou kvalitu tratě a zároveň umožňuje pohodlné přecházení v případě potřeby [Belgie, Brusel]



024 Příklad vhodného řešení pěší vazby přes nepojížděnou tramvajovou trať s kvalitně řešeným architektonickým detailem [Francie, Le Havre]

██████ D₁ - Vegetační kryt - intenzivně udržovaný

Tramvajové tratě s intenzivně udržovaným trávníkem jsou vhodné především v širokých ulicích širšího centra města, kde spoluvytváří reprezentativní charakter ulice.

Tento typ povrchu vyžaduje náročnou údržbu v podobě intenzivního zavlažování a sečení. Z důvodu tepelné zátěže z tramvají je nutné jej v prostoru zastávek nahrazovat alternativním krytem (nejvhodněji štěrkovým zásypem, mlatovým povrchem, či jiným nezpevněným krytem, korespondujícím s trávníkovým povrchem), případně materiálem dle návrhu tramvajové zastávky.

██████ D₂ - Vegetační kryt - extenzivně udržovaný

V ulicích zahradního a modernistického města a v ulicích zatížených motorovou dopravou s nižším požadavkem na reprezentativnost prostoru je vhodné povrch tramvajové trati opatřit extenzivní formou vegetace, která nevyžaduje nutnost vysoké údržby. Jde zejména o druhy suchomilných rostlin, extenzivních suchomilných travin, apod. Výhodou extenzivní formy je různorodá barevnost a proměnlivost v průběhu roku, nulová zátěž z hlediska údržby a možnost užití stejného povrchu i v prostoru zastávky.

Tento typ povrchu vyžaduje výlučnou spolupráci s odborníkem na krajinné vegetační prvky - krajinářským architektem!

██████ D₃ - Alternativní povrch

Lze užívat na technicky pojatých tramvajových tratích mimo blokovou strukturu města, kde je primárně vyžadováno řešení s nižšími náklady na realizaci i provoz. Povrchy těchto tramvajových tratí by měly být však vždy řešeny tak, že tramvajové těleso zakryjí a umožní jeho případné přecházení (obr.022). Nikdy by se nemělo jednat o úplně otevřený kolejový svršek. Konstrukce takové tramvajové tratě by měla vždy technicky umožňovat její dodatečné zatravnění.

Pro místa podjezdů mostů apod. je vhodné pro samostatné tramvajové pásy užívat takové povrchy, které utlumí hluk, nebudou působit negativně a zároveň umožní pojezd čistící techniky. Pro toto užití jsou vhodné například gumové pojížděné povrchy (neplatí pro památkově chráněné historické plochy).

Pro tramvajové tratě lze rovněž použít další alternativní povrchy, které mohou přinést vyšší kvalitu veřejných prostranství.

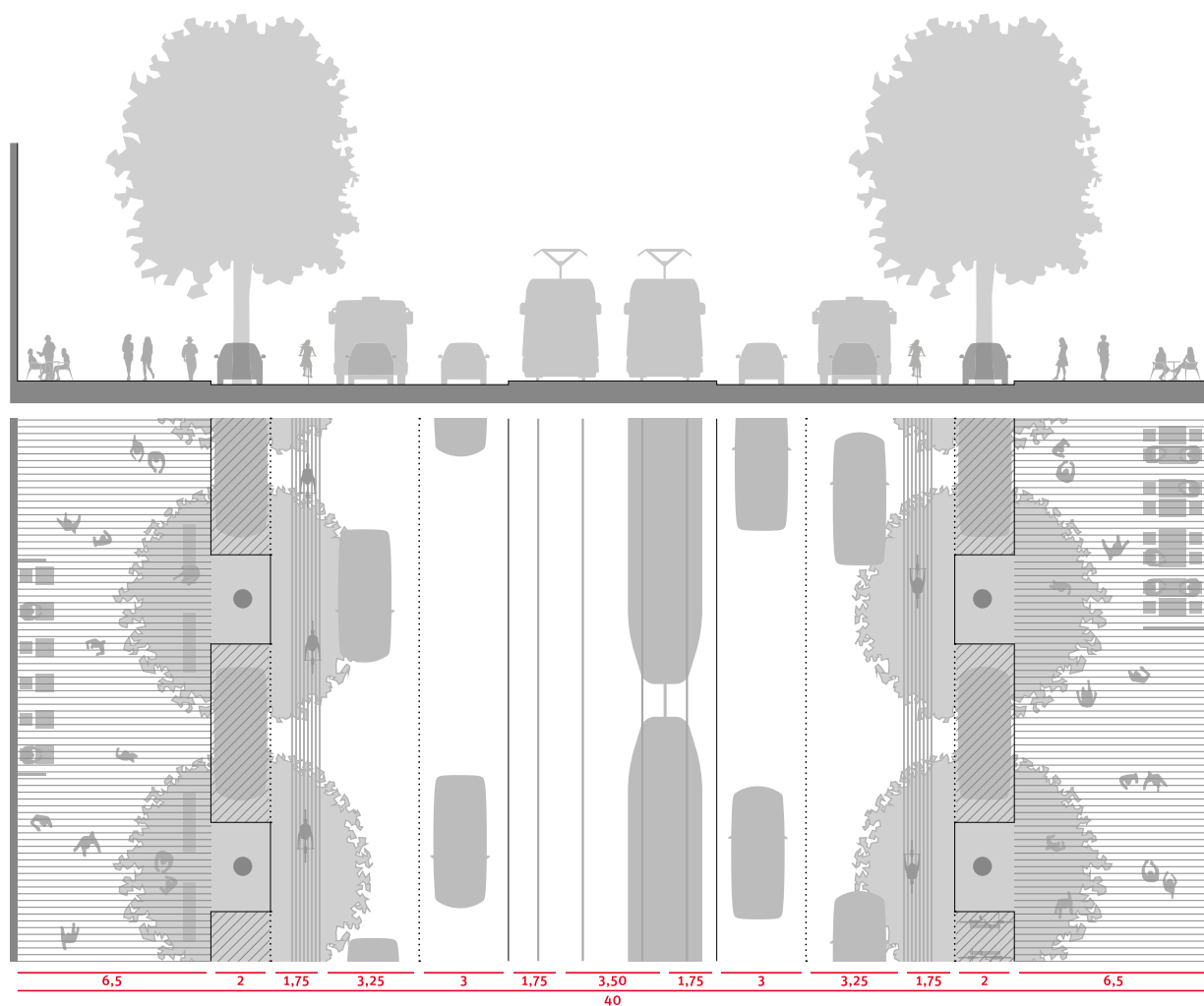
E) TĚLESO MIMO ZÁKLADNÍ ULIČNÍ PROFIL

Tramvajová trať by pro svou městotvornou funkci měla být vždy součástí uličního profilu a spoluvytvářet tak hodnotné a přirozené městské prostředí. V klasickém uličním profilu zastavěného města by tak obecně nemělo docházet k vybočení tramvajových těles mimo vymezený prostor ulice pro dopravu, což zpravidla způsobuje značné problémy v obytnosti prostoru a tvorbě složitých vazeb a křížení.

V místech, kde prochází nezastavěným územím (tj. spojuje od sebe vzdálená sídla), záleží na charakteru okolní krajiny avšak zpravidla je vhodné překrýt těleso přirozeným vegetačním prvkem, který přebírá charakter navazujícího

prostoru a tramvajová trať se tak stává přirozenou součástí krajiny. Alternativně, pokud to nepoškodí charakter navazující krajiny, lze uvažovat o změně jejího charakteru do podoby železniční dráhy s klasickým otevřeným kolejištěm.

Tramvajové estakády by neměly v přirozeném prostředí Prahy být umísťovány vůbec. V případě, že je to nezbytné, měly by pak být tvořeny městotvorně, tj. nabízet přidanou hodnotu místu, nikoli tvořit bariéru. Povrch tramvajové trati na estakádě je dán návrhem mostního objektu, zpravidla však může být technický, tj. železniční otevřený svršek.





025 Tramvajová trať přebírající charakter okolní vegetace
[Belgie, Brusel]



026 Tramvajová trať jako železniční těleso mimo uliční profil
[Praha, Modřanská]



027 Estakáda jako přirozená součást města
[Německo, Berlín]

E₁ Vegetační kryt jako součást krajiny

Tramvajová trať procházející krajinou by měla být součástí celkového krajinářského řešení daného místa a převzít přirozený charakter navazující vegetace. Proto je vhodné užit vegetační kryt s výsevem v místě obvyklé vegetace, která propojí procházející trať s navazující krajinou.

E₂ Otevřený kolejový svršek

Použití otevřeného tramvajového svršku je možné pouze v periferních oblastech města mimo zastávku, kde tramvajová trať přebírá formu železnice a kde není nutné vytvářet pěší či jiná propojení. Tramvajová trať se v těchto místech stává bariérou.

Tento typ tramvajové tratě není vhodné (možné) umísťovat do zastavěného území města.

E₃ Tramvajové těleso mimoúrovňově

Mimoúrovňové tramvajové tratě nejsou pro zastavitelné území Prahy vhodné a dosud neexistuje v Praze jediný pozitivní příklad, který by bylo vhodné doporučit. Všechny obecně způsobují značné bariéry v prostoru, ruší pěší vazby a vytvářejí sociálně-patologické prostředí s vysokou kriminalitou (např. modřanská rychlodráha)

V případě nevyhnutelnosti potřeby umísťovat tramvajové těleso mimoúrovňově do prostoru města, je nutné vždy důsledně zachovat maximální možnou subtilnost konstrukce, neomezené pěší vazby.

Návrh tramvajových mimoúrovňových tratí by měl vždy vytvářet autorizovaný architekt a podléhá koncepčnímu rozhodnutí Institutu plánování a rozvoje hl.m.

III.



Návrh

STANDARDNÍ ULICE

Pro standardní typ tramvajových tratí v jasně definovaných uličních profilech dokument určuje konkrétní užití kategorií povrchů tramvajových tratí z části II. Základní kategorie. Jejich užití vždy závisí na jejím konkrétním umístění uvnitř urbanistické struktury města, historickém postavení a celkovém významu daného veřejného prostranství a tramvajové tratě ve městě.

SPECIFICKÁ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

Ze struktury veřejných prostranství na území hl. m. Prahy jsou z celkové množiny veřejných prostranství pro aplikování definovaných typů povrchů vyjmuty plochy se specifickou památkovou ochranou, parky, náměstí a další specifické prostory.

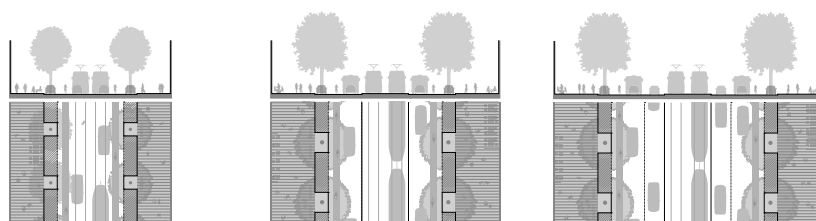
U všech těchto typů veřejných prostranství je o volbě povrchů nutné rozhodovat na základě konkrétních koncepčních (architektonických) záměrů pro dané prostory. Tato řešení musí vycházet jak z historických souvislostí, tak z konkrétně definovaných požadavků na soudobé užívání prostorů. Přístup k takto vyčleněným místům musí být vždy specifický a musí vycházet z konkrétního kontextu místa,

není na něj z toho důvodu proto možné ani vhodné aplikovat systémové začlenění, které je dále v KPTT použito.

Pro konkrétní záměry, na prostranstvích vyjmutých z rozhodování podle KPTT, tento dokument slouží jako podkladový materiál, který dává zpracovateli základní informaci o nejbližším kontextu místa ve smyslu nutnosti definování vhodného navázání povrchu řešeného veřejného prostranství vůči svému okolí.

ULICE A VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ VYŠŠÍHO VÝZNAMU

Na samostatném mapovém listu (část III. Návrh - Veřejná prostranství k celkové koncepci) jsou definovány ty tramvajové tratě, jejichž rekonstrukce by měla být z pohledu IPR Praha podmíněna celkovou koncepční studií daného veřejného prostranství. Jedná se o ulice vyššího významu, ulice, v nichž by bylo z hlediska užívání veřejného prostoru vhodné upravit např. polohu tramvajové tratě ve vztahu k okolnímu prostoru, změnu uspořádání ulice, či změnu dopravního režimu. V principu jsou do této kategorie zahrnuty všechny nově plánované tramvajové tratě bez ohledu na jejich umístění. Prvotní návrh těchto tramvajových tratí by měl bezpodmínečně provádět architekt.



B - ve vozovce

C - samostatný - pojížděný

D - samostatný - nepojížděný

E - železniční těleso

	B ₁ - Kamenná dlažba	C ₁ - Kamenná dlažba	-	x
HISTORICKÉ MĚSTO	B ₁ - Kamenná dlažba	C ₁ - Kamenná dlažba	-	x
(alternativně)	B ₂ - Alternativní povrch	C ₂ - Alternativní povrch	-	x
KOMPAKTNÍ MĚSTO	B ₁ - Asfaltový kryt	C ₁ - Alternativní povrch	D ₁ - Vegetační kryt nákladný	x
(alternativně)	B ₂ - Kamenná dlažba	C ₂ - Kamenná dlažba	D ₂ - Vegetační kryt bezúdržbový	x
ZAHRADNÍ MĚSTO	B ₁ - Asfaltový kryt	C ₂ - Alternativní povrch	D ₂ - Vegetační kryt bezúdržbový	x
(alternativně)	B ₂ - Alternativní povrch	-	D ₃ - Vegetační kryt nákladný	x
MODERNISTICKÉ MĚSTO	-	-	D ₂ - Vegetační kryt bezúdržbový	E ₁ - Vegetační kryt přírodní
(alternativně)	-	-	D ₃ - Vegetační kryt nákladný	D ₂ - Vegetační kryt bezúdržbový
PŘÍMĚSTSKÁ KRAJINA	-	-	-	E ₂ - Vegetační kryt přírodní
(alternativně)	-	-	-	E ₃ - Otevřený svršek

Povrchy tramvajových tratí

hlavního města Prahy



















NÁVRH

plug-in → Manuál tvorby veřejných prostranství

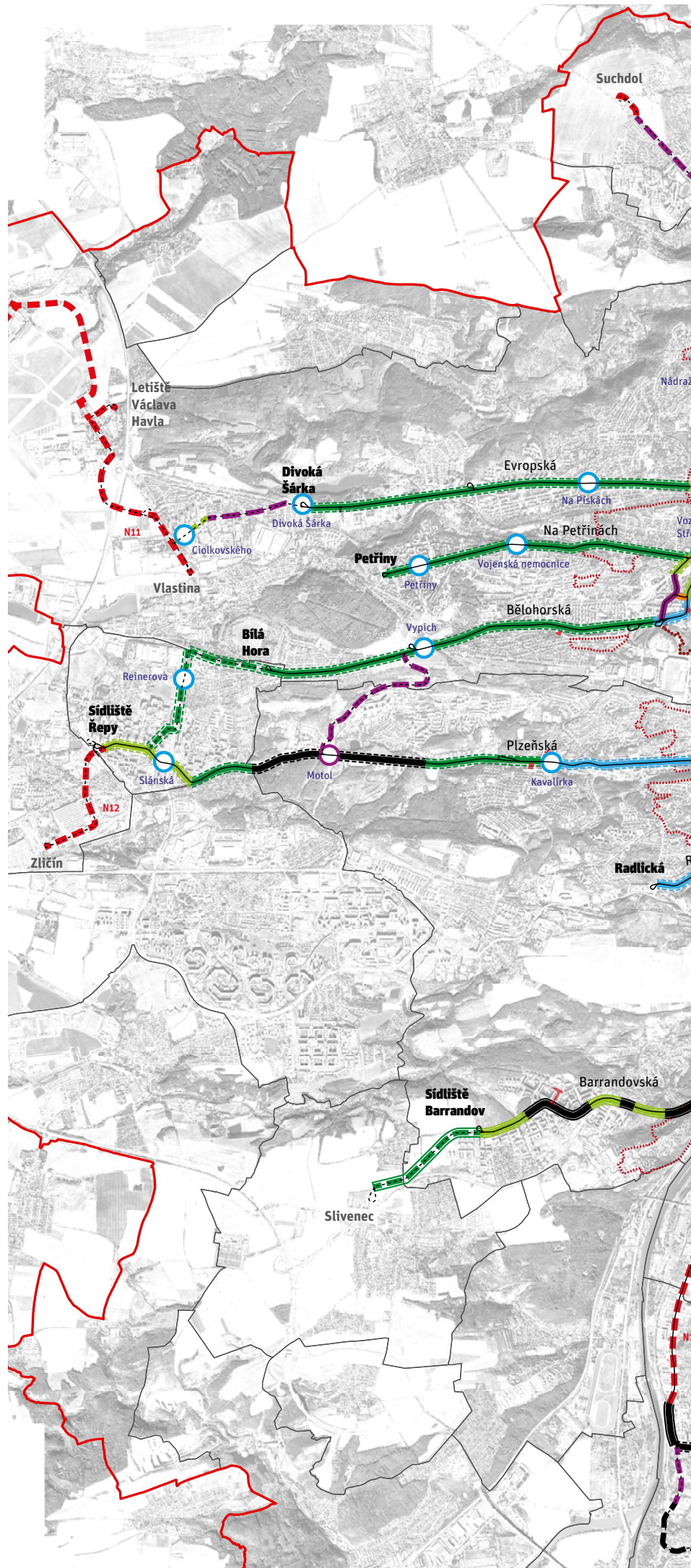
Schema znázorňuje základní principy užívání definovaných kategorií povrchů tramvajových tratí. Měřítka výkresu neřeší detailně jednotlivá místa uličního profilu, křižovatek, přechodů pro chodce, apod. Nedílnou součástí návrhu je textová část obsahující metodiku návrhu, popis základních kategorií povrchů tramvajových tratí. Samostatná mapa bez textové části nemůže být brána jako vypovídající dokument.

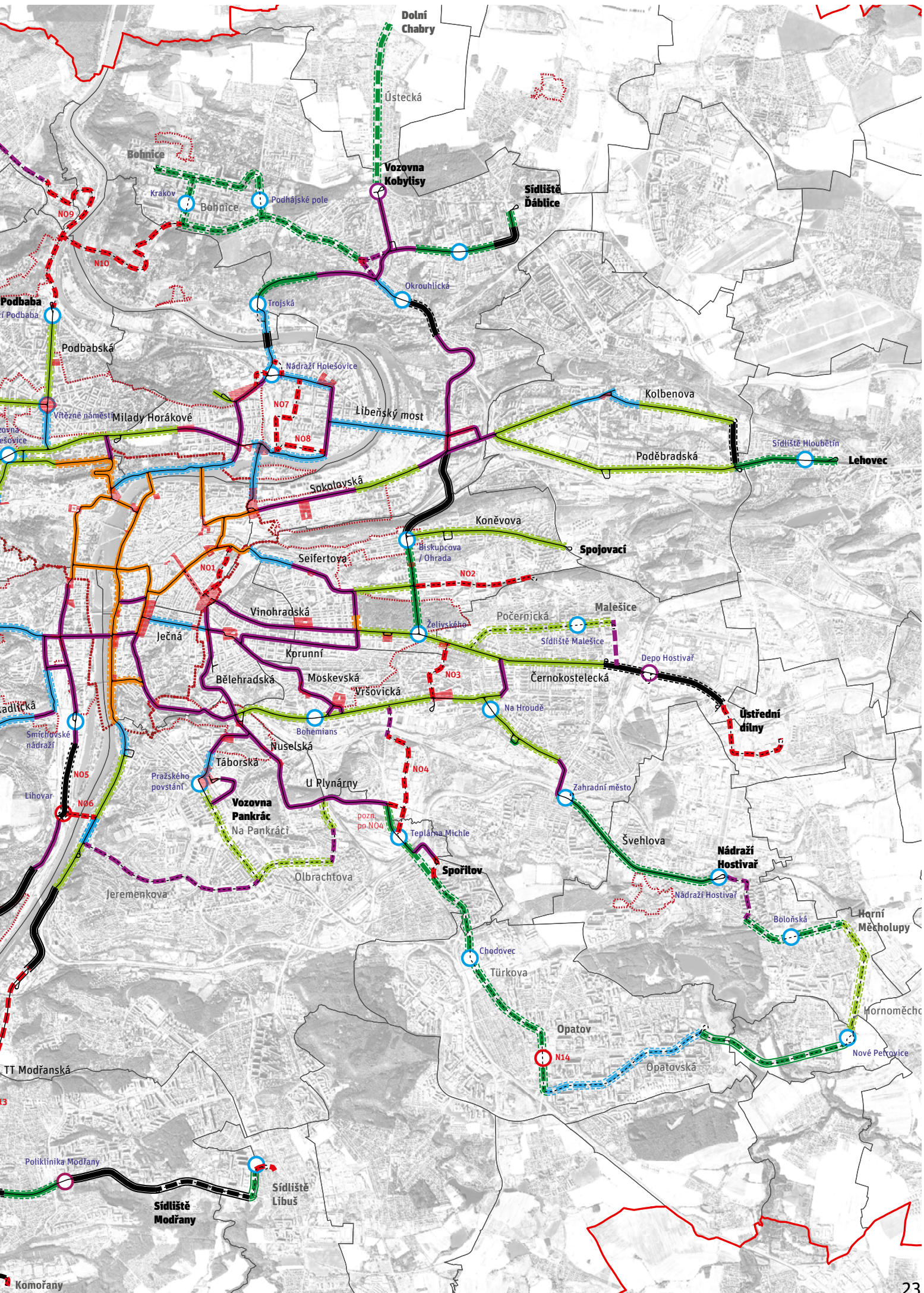
Legenda:

SOUČASNÉ TT VÝHLEDOVÉ TT

-  **A. Specifická veřejná prostranství**
-  nestabilizované TT / nelze definovat povrch
- B. Umístění ve vozovce**
-  asfalt (B₁)
-  dlažba (B₂)
- C. Sdružené těleso - pojízditelné**
-  dlažba (C₁)
-  alternativní povrch (C₂)
- D. Sdružené těleso - nepojízditelné**
-  vegetační povrch reprezentativní (D₁)
-  vegetační povrch bezúdržbový (D₂)
-  alternativní typ zákrytu (D₃)
- E. Samostatné těleso mimo uliční profil - nepojízditelné**
-  vegetační povrch (E₁)
-  otevřený svršek / alt. typ zákrytu (E₂)
- Významné přestupní body - lokální pojíždění BUS**
-  asfaltový povrch (B₁)
-  alternativní povrch (C₂)
- Hranice**
-  památková rezervace
-  ochranné pásmo památkové rezervace
-  hlavní město Praha
-  hranice městských částí
-  lokality MPP

- N01** Vrchlického sady podmíněno řešením celkové koncepce parku
- N02** Žižkovské nádraží řešení podmíněno celkovým urbanistickým návrhem
- N03** Nutné prověření v detailu daného uličního profilu
- N04** řešení podmíněno celkovým urbanistickým návrhem
- N05** Nádražní: výhledový stav tramvajové trati po dokončení developepských záměrů je vhodné v celkové urbanistické studii změnit; konstrukce musí umožňovat dodatečně zatravnění
- N06** Dvorecký most: předmětem architektonického návrhu mostu
- N07** Holešovice: nutno řešit v souvislosti s celkovým urbanistickým návrhem Bubny
- N08** Holešovice: nutno řešit v souvislosti s celkovým urbanistickým návrhem Bubny
- N09** Suchdol: předmětem celkové prověřovací studie
- N10** Bohnice: předmětem celkové prověřovací studie
- N11** Letiště: předmětem celkové prověřovací studie
- N12** Slivenec: předmětem celkové prověřovací studie
- N13** Modřanská: v souvislosti s Koncepcí Pražských břehů vhodné řešit odstranění bariéry a přeměnu na klasický uliční profil se středovým vedením tramvajové trati; možné řešit po dožití tramvajového tělesa; nutno prověřit majetkoprávní vztahy a možnosti realizace přestavby
- N14** Při úpravách okolí stanice Metra, výstavbě tramvajové tratě, či jiných celkových úpravách území je nutné řešit kvalitní přestupní vazbu mezi BUS/TRAM





Povrchy tramvajových tratí

hlavního města Prahy

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ K CELKOVÉ KONCEPCI





plug-in → Manuál tvorby
veřejných prostranství

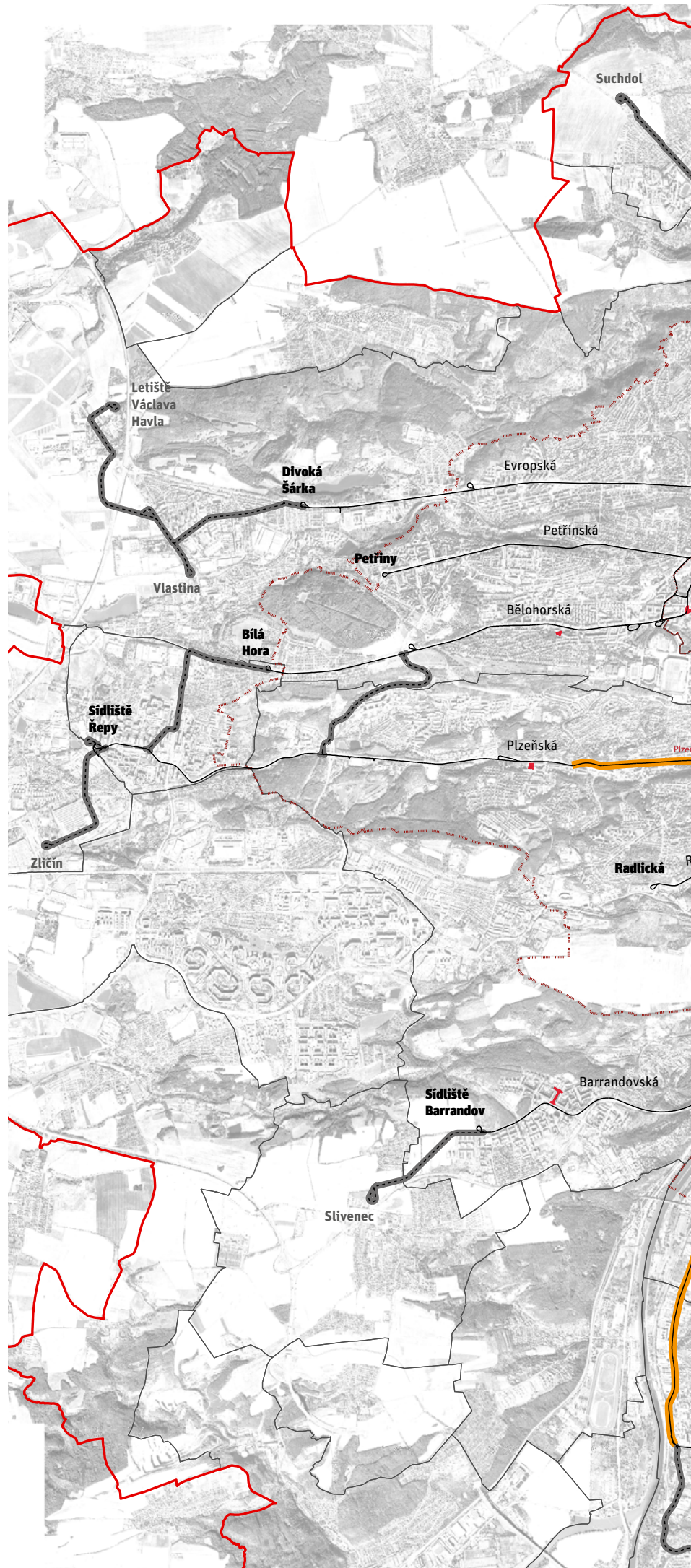
Schema znázorňuje ulice, které je z hlediska zkvalitnění veřejného prostoru vhodné řešit koncepční studii celkového uličního profilu, tj. nejen tramvajové trati. V těchto ulicích může být vhodná optimalizace polohy tramvajové trati, nebo vhodná změna dopravního režimu, či jen uspořádání obrub. U některých ulic jde rovněž o nutné sdružení různých investičních záměrů, apod.

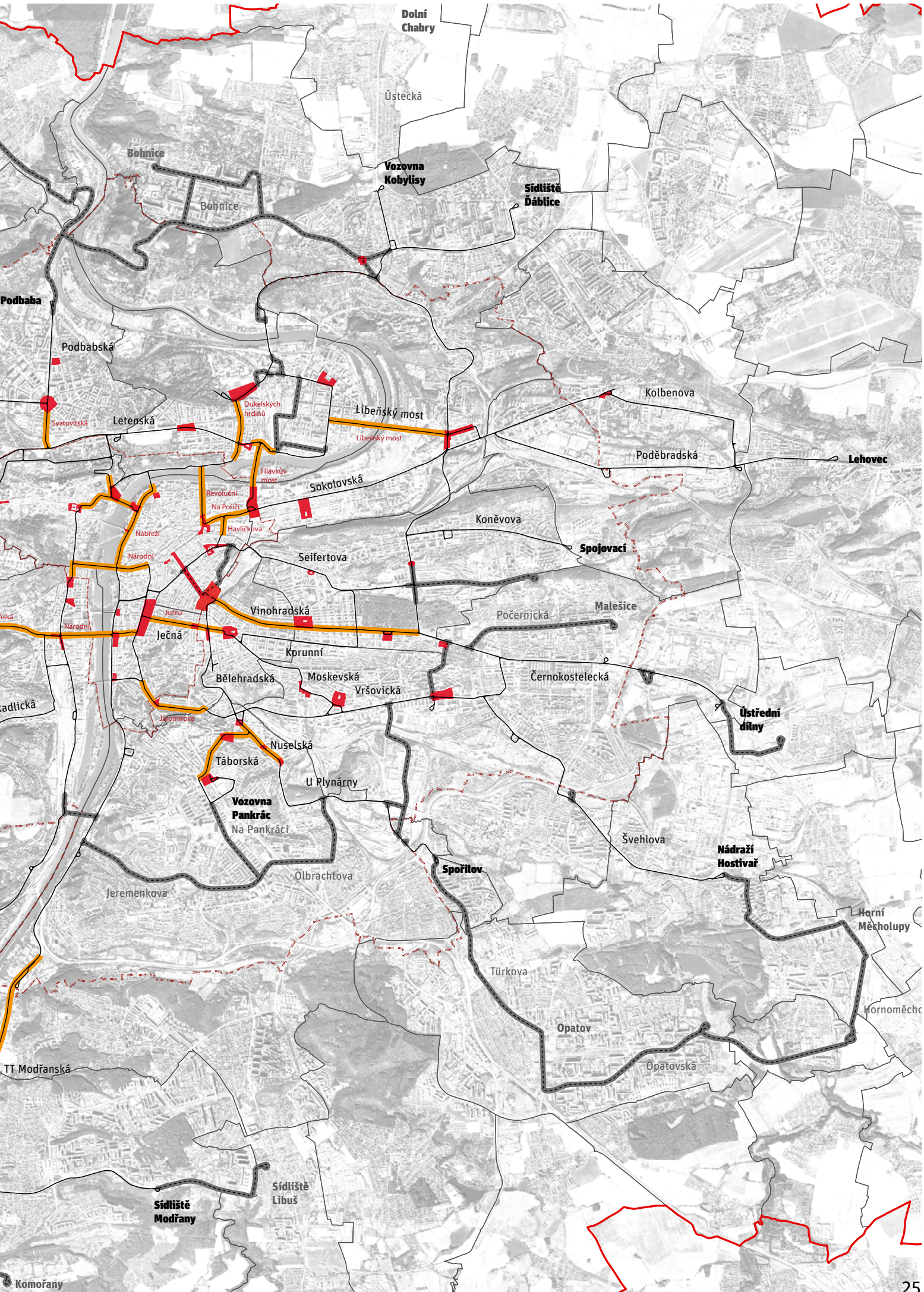
U tramvajových tratí, které jsou nově zrekonstruované se jedná o výsledný stav, který se váže k dlouhodobému horizontu, počítajícím s potenciální změnou dopravního režimu v souvislosti s dobudováním klíčových dopravních staveb (např. Plzeňská apod.)

Nedílnou součástí návrhu je textová část obsahující metodiku návrhu, popis základních kategorií povrchů tramvajových tratí. Samostatná mapa bez textové části nemůže být brána jako vypovídající dokument.

Legenda:

-  ulice vhodné k celkovému řešení uličního profilu
-  významné ulice k celkovému arch. řešení
-  náměstí
-  nové tramvajové tratě





Povrchy tramvajových tratí

hlavního města Prahy




ZMĚNY V ORGANIZACI DOPRAVY (důsledek návrhu)

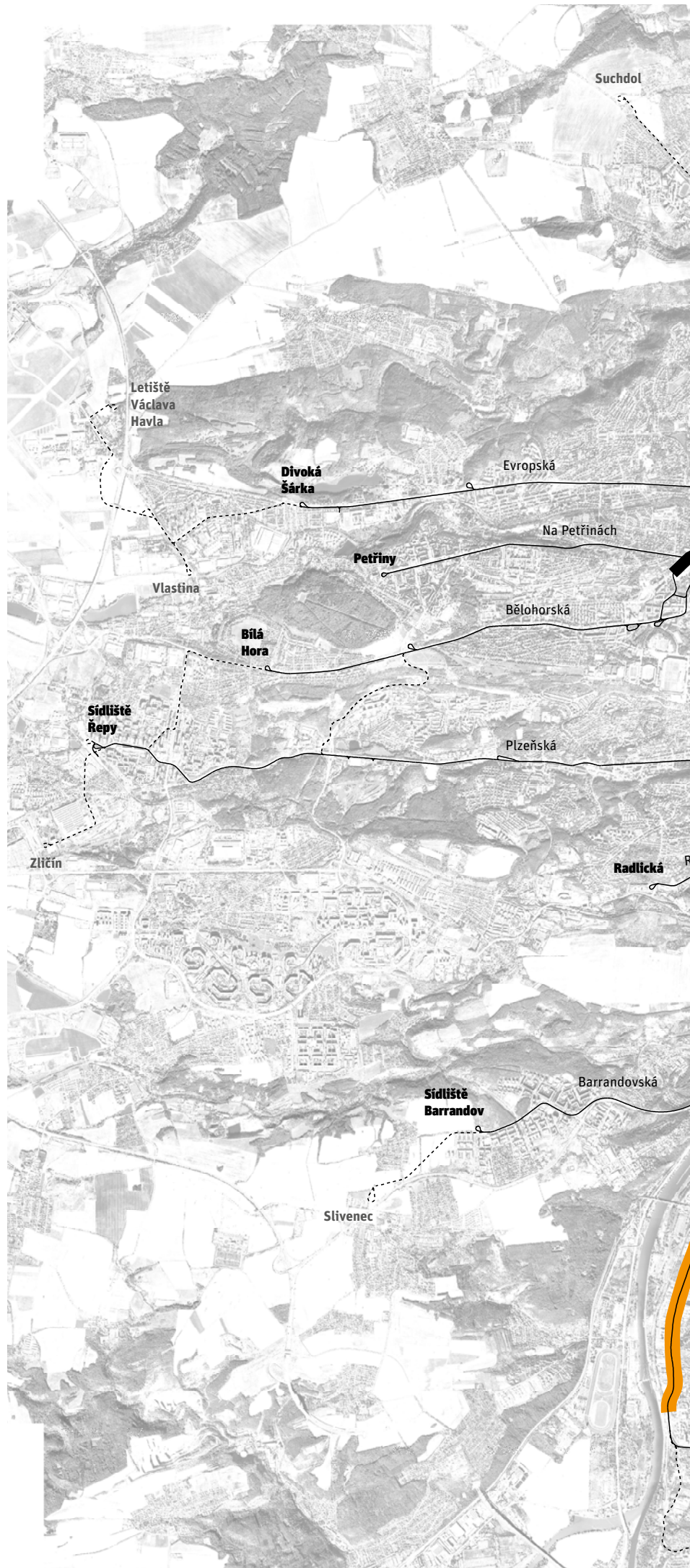
plug-in → Manuál tvorby veřejných prostranství

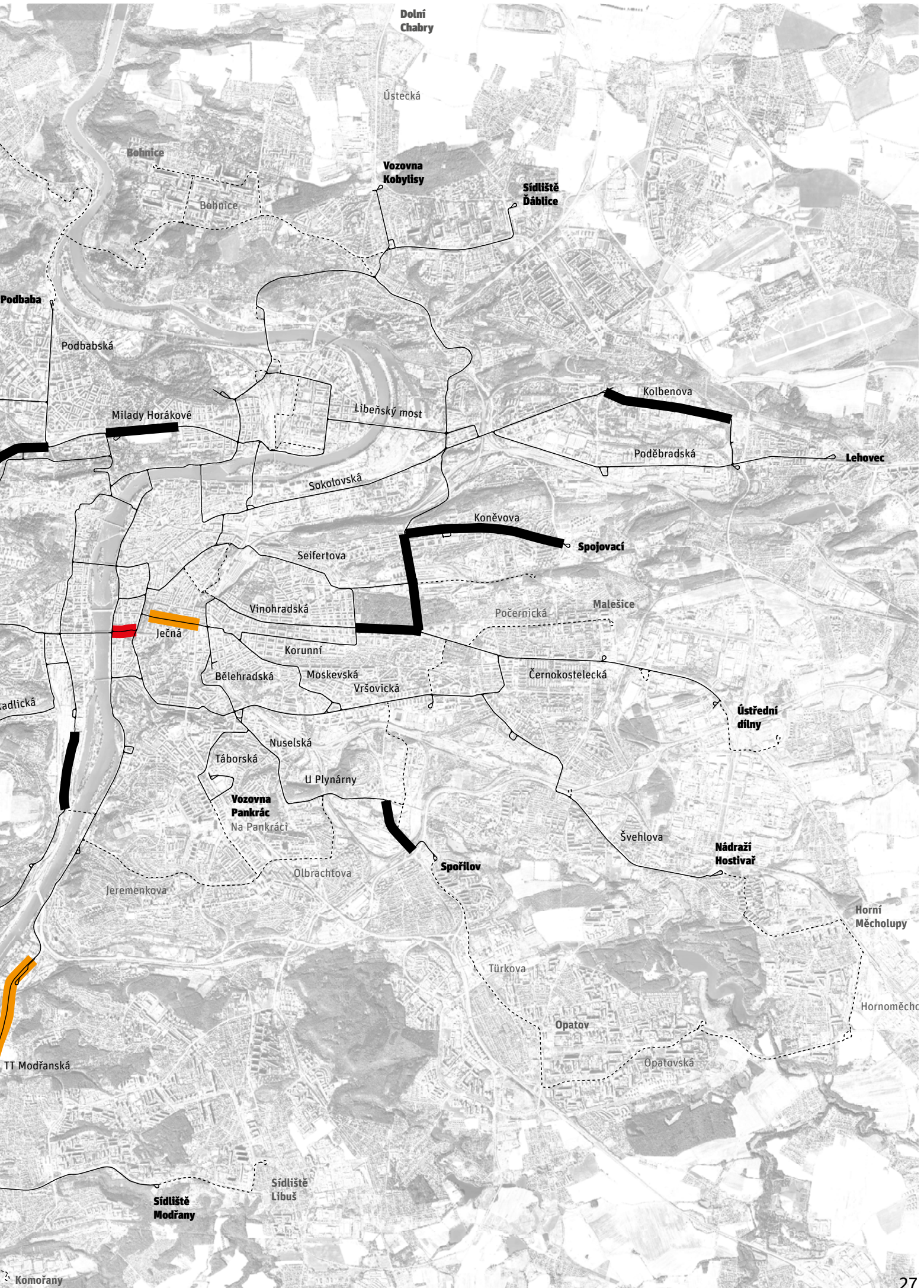
Schema znázorňuje změny dopravního režimu v ulicích s tramvajovými tratěmi jako důsledek návrhu v podobě změny pojízdatelného pásu na nepojízdný, či naopak a klíčové tramvajové tratě, u kterých je při rekonstrukci vhodné prověřit změnu umístění tramvajového tělesa.

Nedílnou součástí návrhu je textová část obsahující metodiku návrhu, popis základních kategorií povrchů tramvajových tratí. Samostatná mapa bez textové části nemůže být brána jako vypovídající dokument.

Legenda:

-  pojízdné > nepojízdné
-  samostatné > ve vozovce
-  žádoucí změna umístění tramvajového pásu; (musí být prověřeno v koncepční studii)





IV.



Podklady použité pro volbu povrchů

Pro posouzení stávající modality prostoru ulice byla použita kombinace parametrů, vysledovaných z podkladů uvedených v kapitole Podklady. Sledována byla aktivita parteru v blízkosti tramvajových tratí, kategorizace místních komunikací z hlediska zákona o pozemních komunikacích, střední šířky ulice, stávající stav vedení autobusových linek, mapa cyklistických opatření, mapa současné dopravní zátěže na komunikacích a také mapa hlukového zatížení. Dalšími vstupy je plán rekonstrukce tramvajových tratí Dopravního podniku hl. m. Prahy ve výhledu do roku 2025 a požadavky městského organizátora dopravy.

Tyto podklady, při vzájemné kombinaci a prolnutí, poskytují dostatečnou informaci pro rozhodnutí o základní kategorii povrchu pro konkrétní tramvajovou trať v uličním profilu.

Dalším podkladem k rozhodnutí o zatřídění tramvajových tratí a ulic byla sledovaná data stávajícího stavu povrchů veřejných prostranství a tramvajových tratí na území Prahy. Tento podklad posloužil především ke korekci návrhu ve smyslu zmenšení výsledného rozdílu mezi současným a navrhovaným stavem tak, aby byla dostatečným způsobem zohledněna i ekonomická racionalita návrhu.

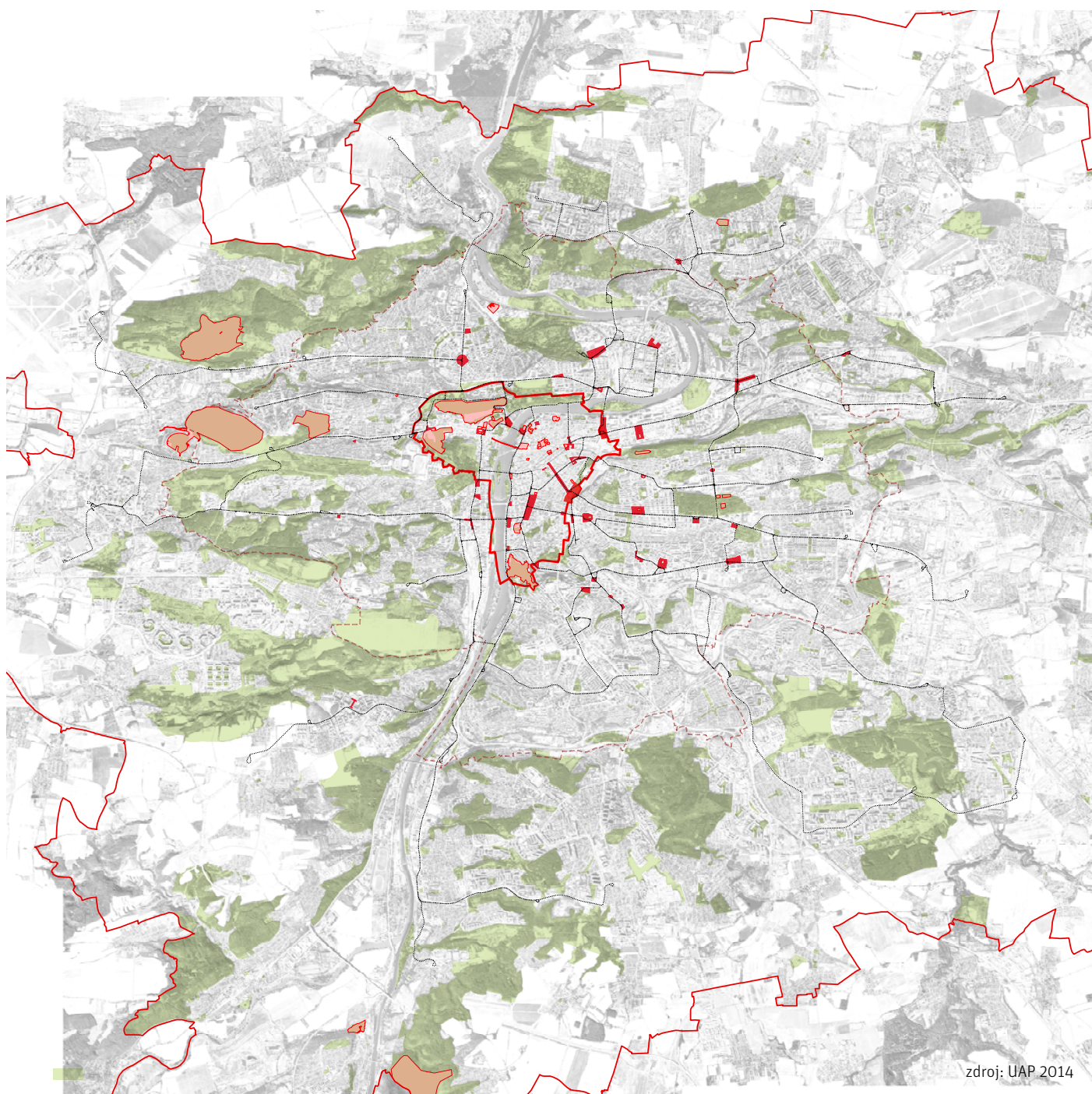
01/ VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Stávající a navrhované tramvajové tratě hl. města Prahy, které jsou předmětem návrhu povrchů.



O2/ VÝZNAMNÁ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

Významná veřejná prostranství (náměstí, parky, památkové rezervace a národní kulturní památky) podléhají zvýšené ochraně místa a potřebě celkového koncepčního řešení daného prostranství. Bez celkové koncepční studie, která definuje uspořádání a charakter místa není možné v tomto místě aplikovat základní typové řešení definované v tomto dokumentu.



03/ AKTIVITA PARTERU

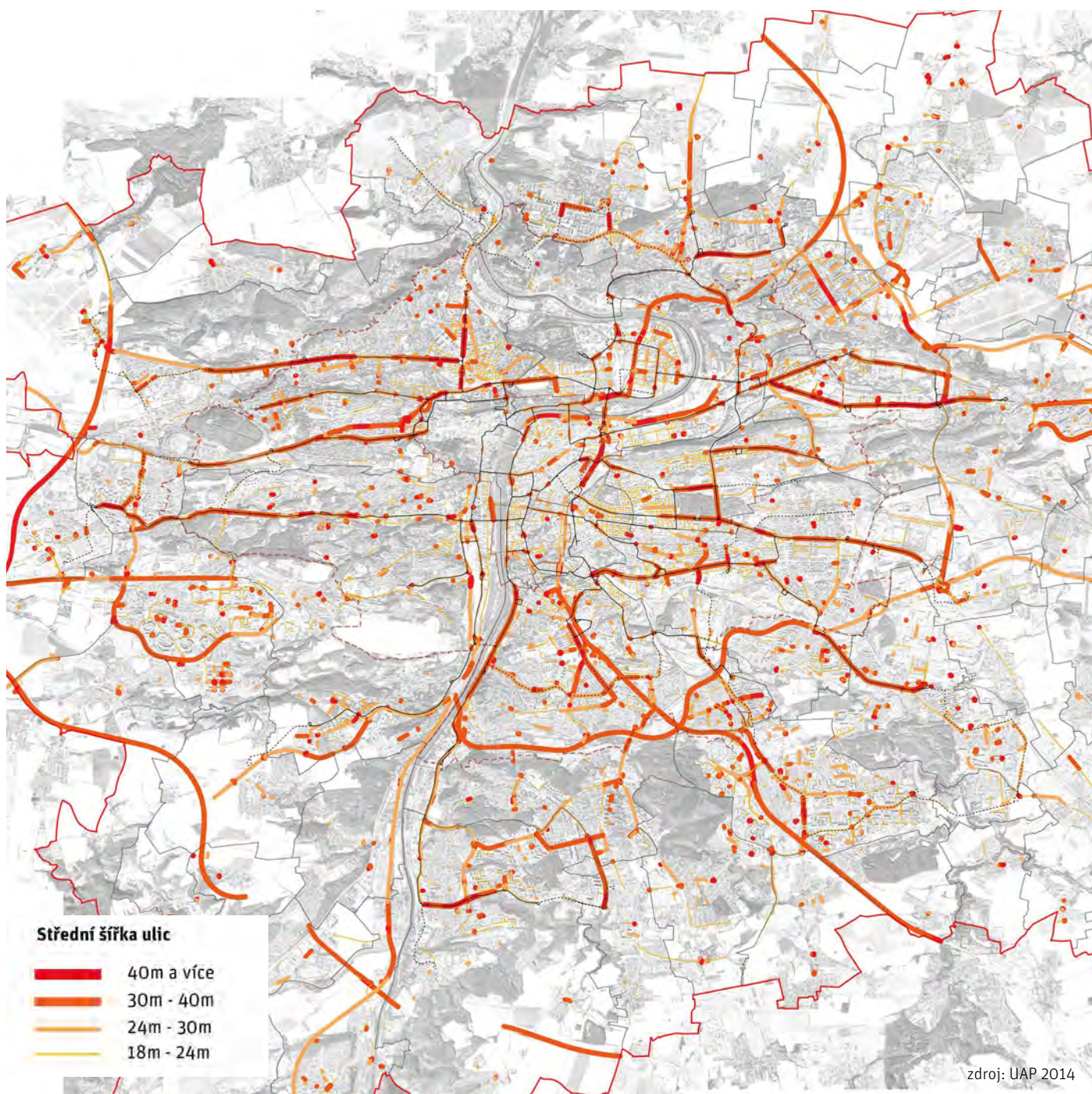
Povrchy tramvajových tratí má společně s celkovým řešením uličního profilu významný vliv na podobu prostředí, užívání veřejných prostranství a fungování parteru okolních budov. Zejména v okolí tramvajových tratí s povrchem železničního otevřeného svršku dochází k významnému utlumení aktivit ve veřejném prostoru. Naopak u tramvajových tratí s kvalitním povrchem a četnými možnostmi pěšího křížení lze pozorovat aktivní využití veřejných prostranství, včetně zvýšených živnostenských aktivit v parteru okolních budov.



O4/ STŘEDNÍ ŠÍŘKY ULIC

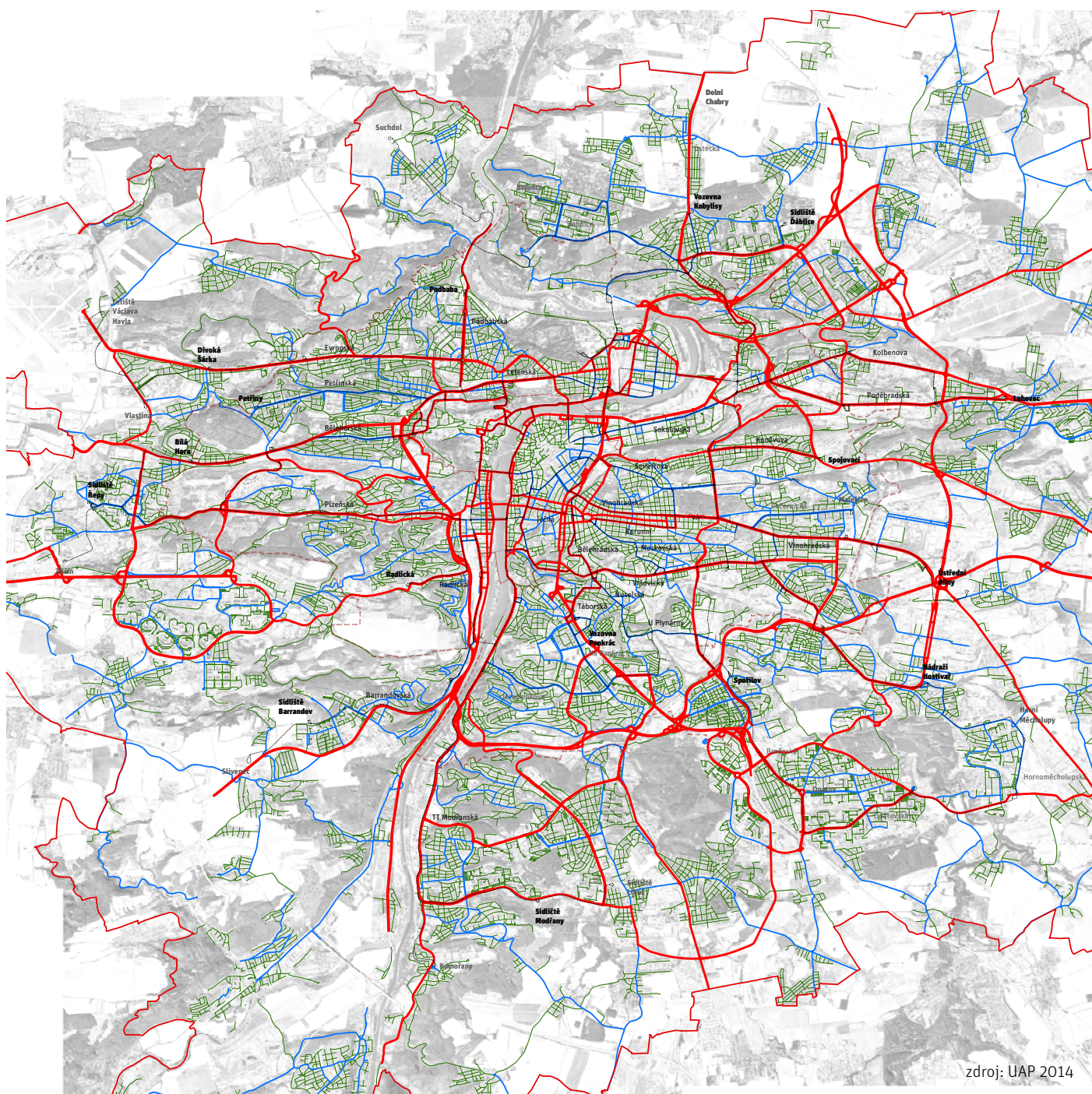
Šířka ulice je základním vstupním parametrem pro úvahu o typu tramvajového tělesa v dané ulici a definuje možnosti, jak lze pracovat s parterem, dopravními plochami a možnostmi oddělení, či sdružování druhů dopravy.

Obecně jsou definovány 4 kategorie šířek ulic, které lze (bez zahrnutí externích vstupů) užít pro primární volbu typu tramvajového tělesa.



05/ DOPRAVNÍ SKELET

Dopravní zatřídění komunikací má dopad na celkový charakter dané ulice, včetně tvarosloví užívaného pro návrh jejích úprav. U komunikací s vyšším významem dochází zpravidla ke zvýšenému požadavku na oddělování provozu tramvajových tratí od individuální automobilové dopravy.



O6/ DOPRAVNÍ ZÁTĚŽ KOMUNIKACÍ

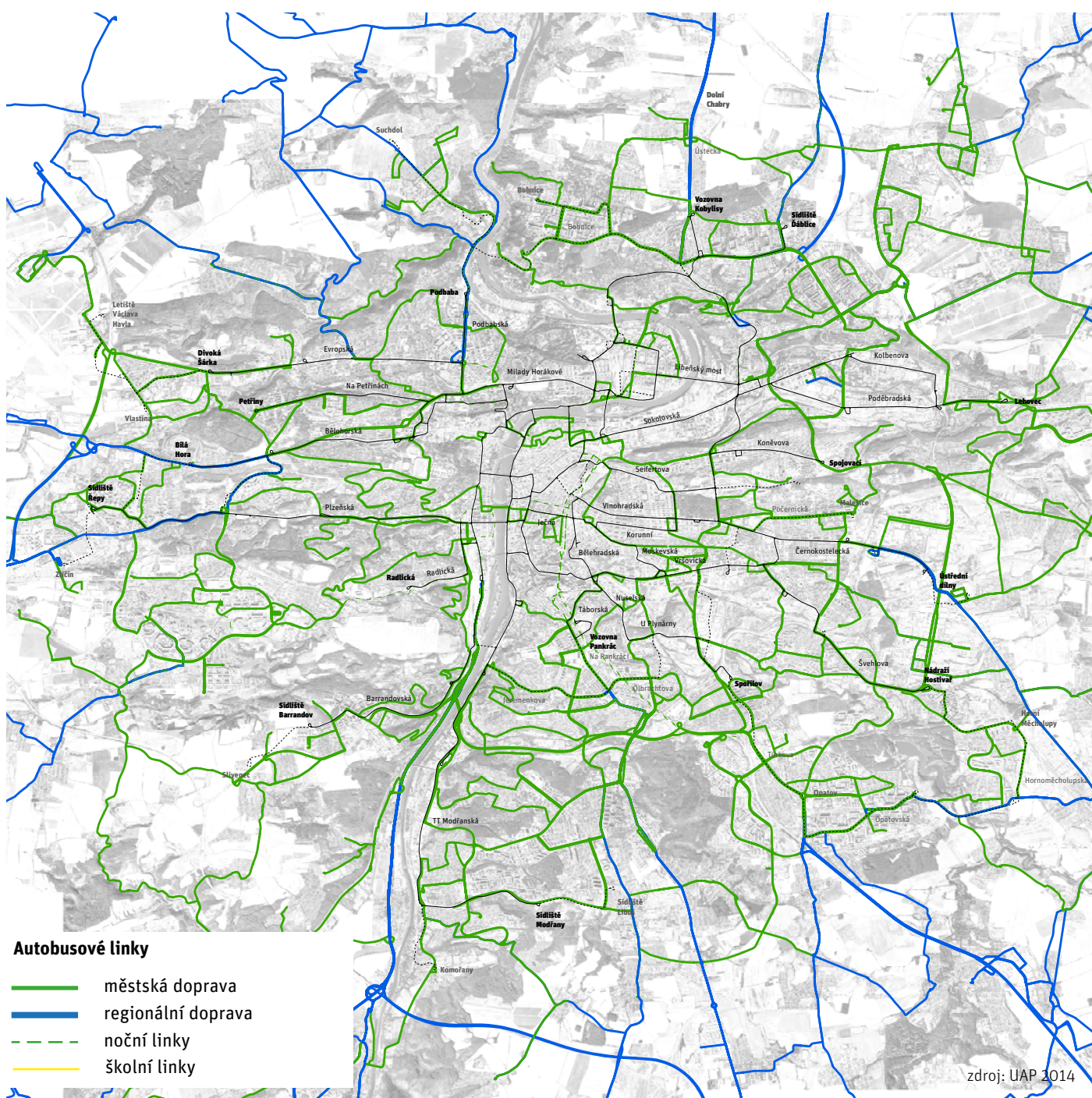
U ulic s vysokou dopravní zátěží je vhodné uvažovat o oddělení tramvajových těles od ostatní individuální dopravy pro zajištění priority pro veřejnou dopravu a zároveň je vhodné zvážit možnosti pojiždění tramvajových pásů ostatními druhy veřejné dopravy.



zdroj: UAP 2014

07/ TRASY AUTOBUSOVÝCH LINEK

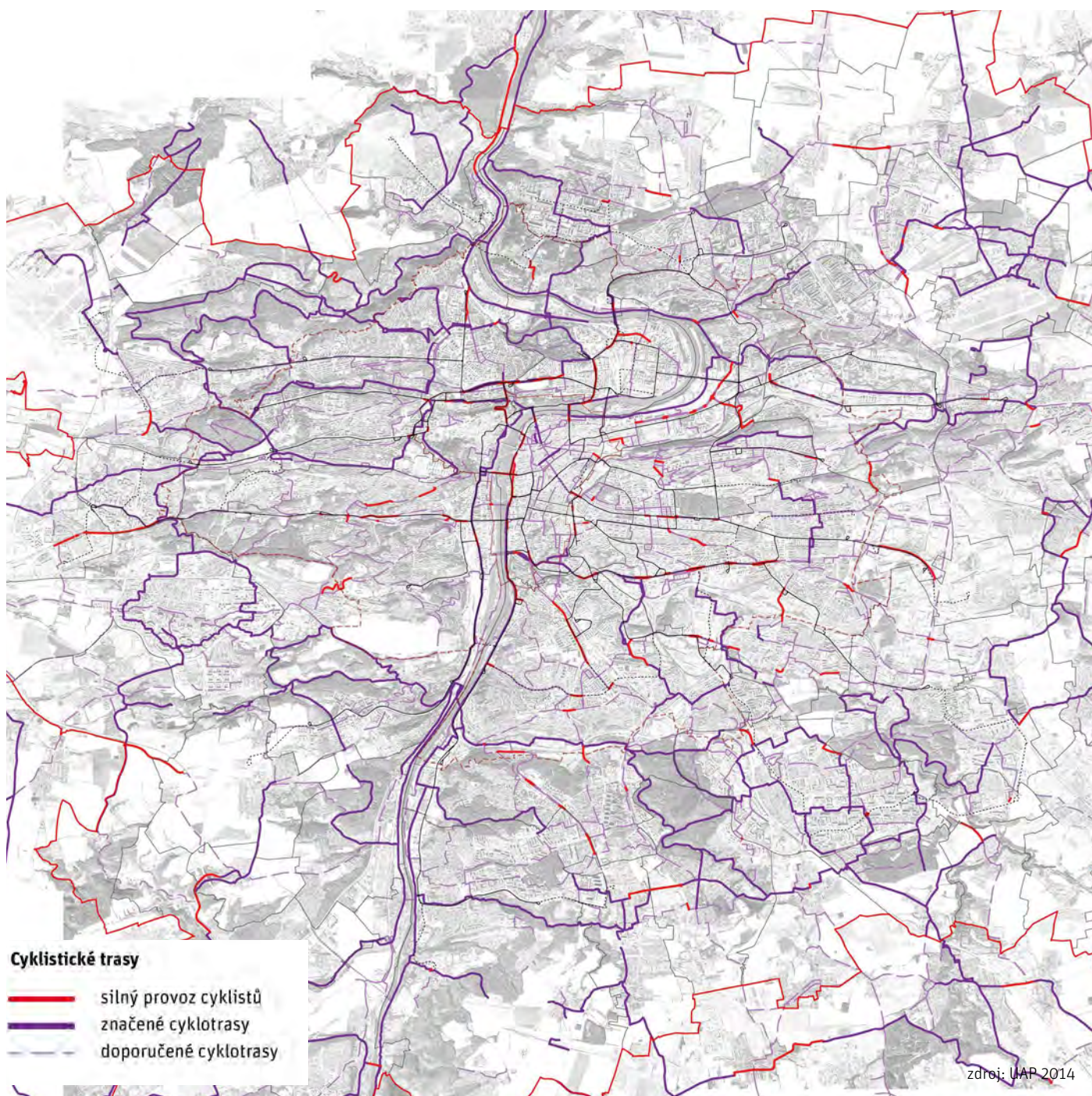
V ulicích, kde dochází k souběhu tramvajových tratí s trasami významných autobusových linek je obecně vhodné sdružování jejich zastávek, tj. umožnit poježdění autobusem alespoň části tramvajové trati v místě zastávky. S tímto přístupem je však nutné nakládat obezřetně, a zvažovat nutnost souběhu těchto dvou druhů dopravy, protože poježdění samostatný tramvajový pás lze téměř vždy chápat jako prvek, který do prostředí ulice nepřináší žádné hodnoty a zvyšuje podíl nezasakující plochy a zvyšuje prašnost.



O8/ CYKLOTRASY A CYKLISTICKÁ OPATŘENÍ

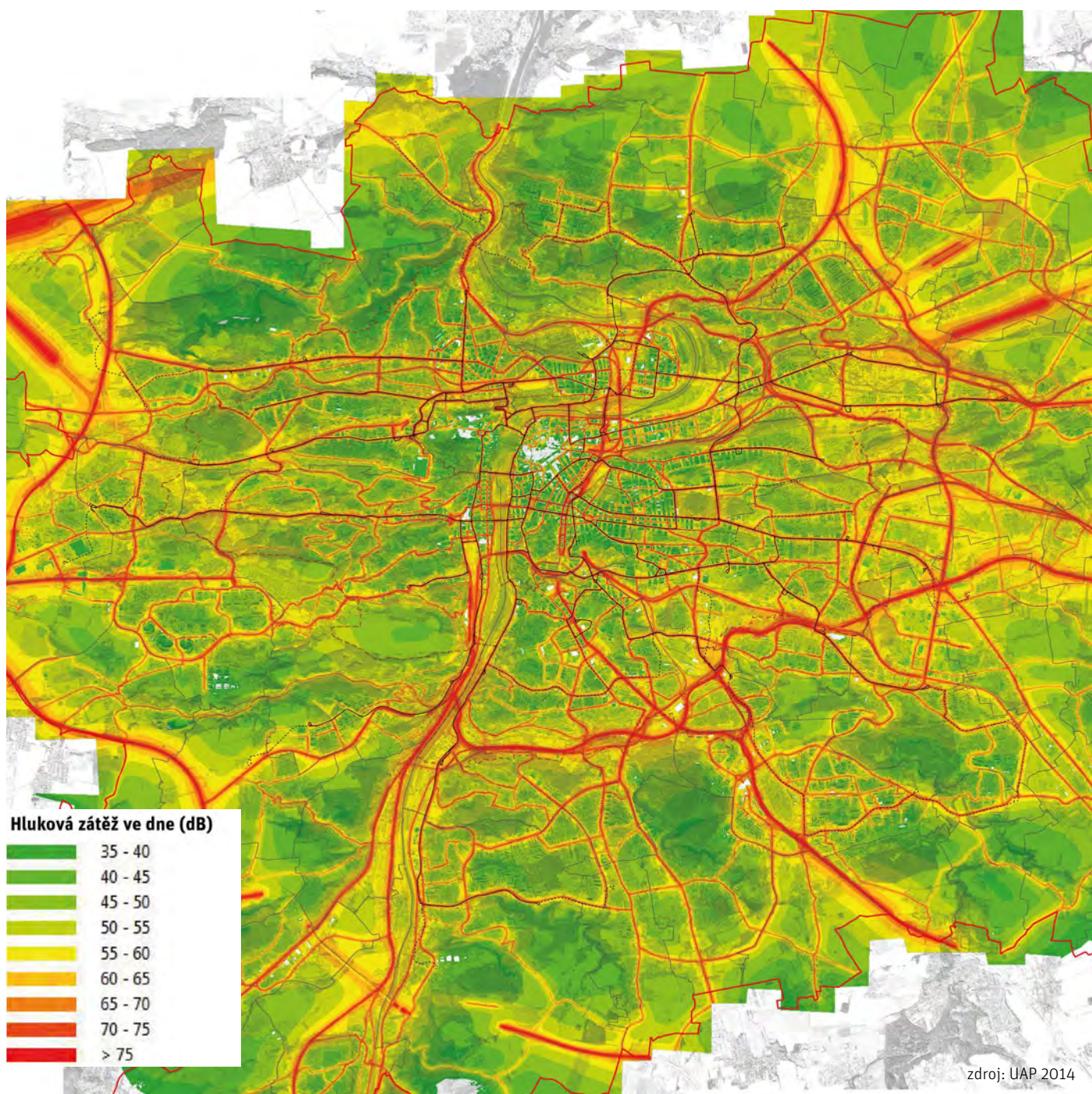
Opatření pro cyklisty se týkají zejména poježděných tramvajových tratí, které jsou umístěny ve vozovce v ulicích, kterými vede vyznačená cyklistická trasa, ulice je definována v cyklogenerelu jako perspektivní pro cyklisty, či jsou cyklistickou dopravou zatíženy. Takovéto povrchy tramvajových pásů by měly nabízet pohodlnou jízdu cyklistům, tj. měly by být primárně hladké, s minimalizací spár a nerovností, s vysokou mírou adheze.

Tato opatření platí i pro významná křížení tramvajových tratí s takto zatíženými cyklistickými trasami.



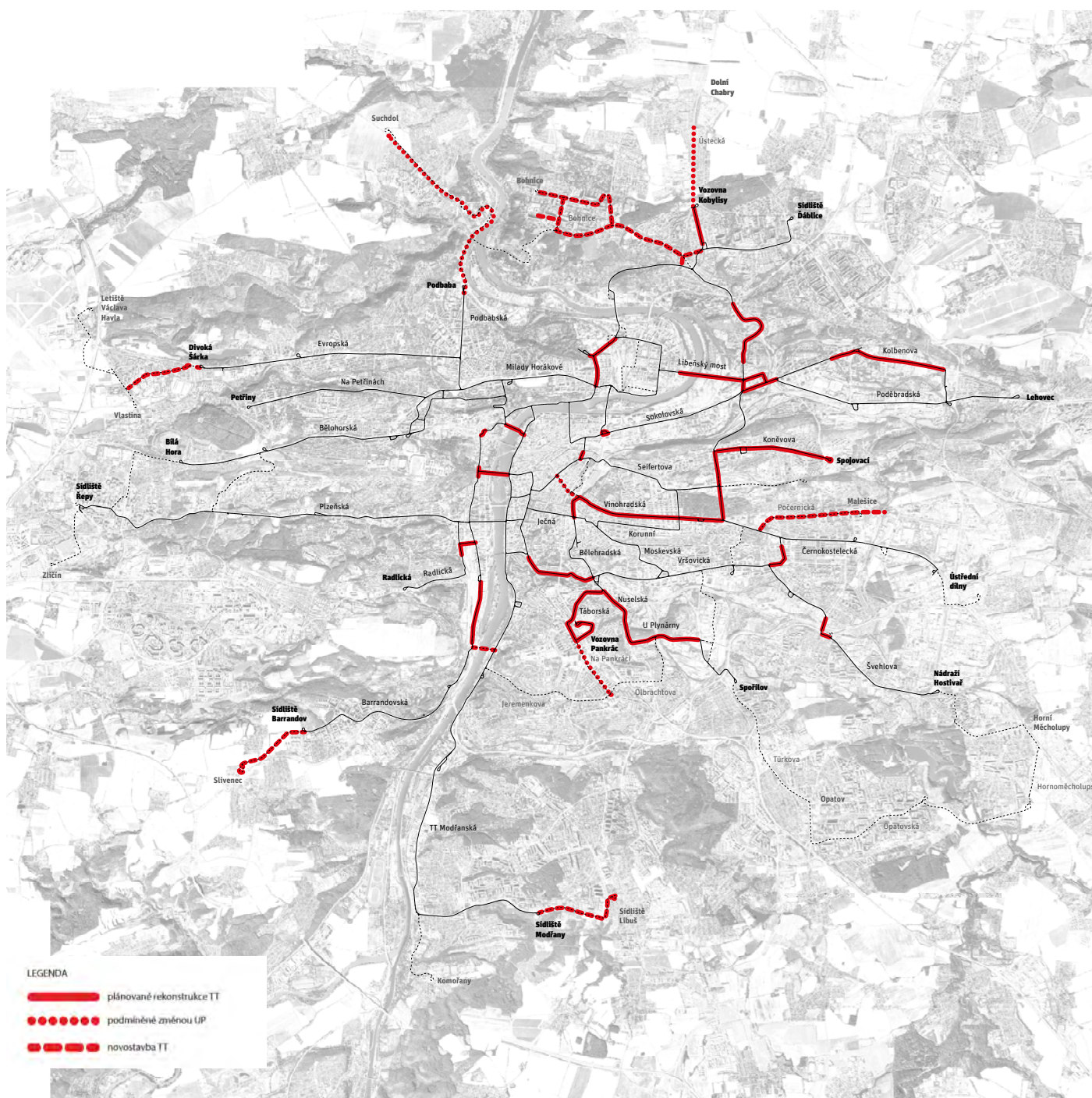
O9/ HLUKOVÁ ZÁTĚŽ

Povrchy tramvajových tratí mají společně s dopravním zatížením významný vliv na hlukovou zátěž v ulicích města. Volba povrchů a celkový charakter tramvajového tělesa v ulici má spolu s celkovým uspořádáním možnost zlepšit prostředí místa. Obecně je vhodné užívat co nejvíce porézní povrchy, které dokáží pohltit hluk v přibližně tomto pořadí:
1/ vegetační těleso, 2/ Štěrkový zásyp, 3/ Dlažba,
4/ Asfaltový povrch s tichým asfaltem



10/ PLÁNOVANÉ REKONSTRUKCE A NOVOSTAVBY TRAMVAJOVÝCH TRATÍ DO ROKU 2025

Střednědobý a dlouhodobý plán rekonstrukcí tramvajových tratí poskytuje přehled a možnosti zaměřit se v dlouhodobých plánech města na ty ulice, do kterých bude v následujících letech významně investováno, zejména z pohledu koordinace ostatních záměrů a možnosti koncepčního zvažování změny pojetí uličních profilů a tramvajových těles v celé Praze.



Povrchy tramvajových tratí

hlavního města Prahy

SOUČASNÝ STAV

08/2016

plug-in → Manuál tvorby
veřejných prostranství

Významným podkladem k rozhodnutí o zařazení tramvajových tratí byla sledovaná data současného stavu povrchů tramvajových tratí na území Prahy. Tento podklad posloužil především ke korekci návrhu ve smyslu zmenšení výsledného rozdílu mezi současným a navrhovaným stavem tak, aby byla dostatečným způsobem zohledněna i ekonomická racionalita návrhu.

Legenda:

Pojížděné ve vozovce

- asfalt
- dlažba
- alternativní kryt (panely)

Samostatné těleso - pojížděné

- asfalt
- dlažba
- alternativní kryt (panely)

Samostatné těleso - nepojížděné

- vegetační povrch
- otevřený svršek

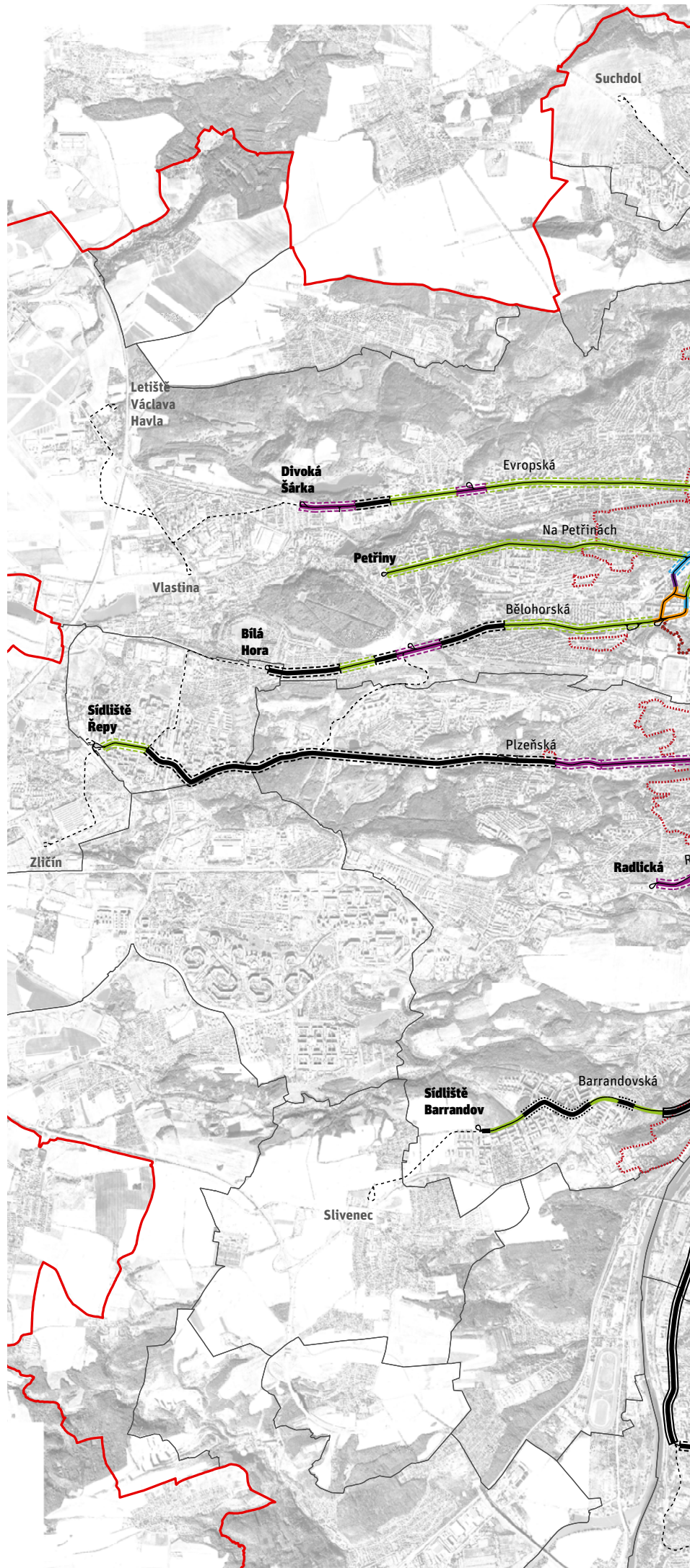
estakáda

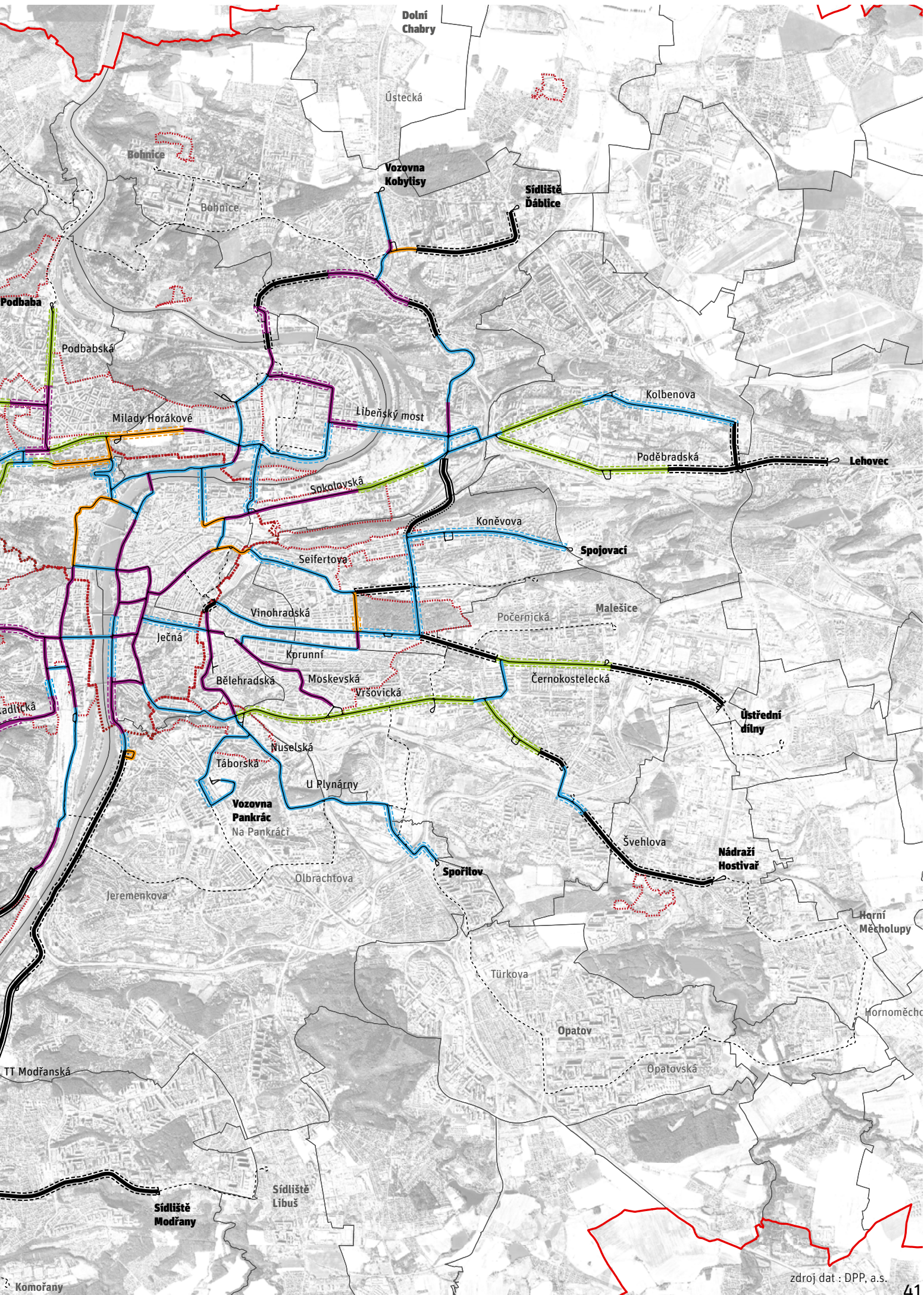
Hranice

- památková rezervace
- ochranné pásmo památkové rezervace
- hlavní město Praha

POZNÁMKA:

Schema znázorňuje základní kategorie povrchů tramvajových tratí. Měřítko výkresu neřeší detailně jednotlivá místa uličního profilu, křižovatek, přechodů pro chodce, apod. Nedílnou součástí návrhu je textová část obsahující metodu návrhu, popis základních kategorií povrchů tramvajových tratí. Samostatná mapa bez textové části nemůže být brána jako vypovídající dokument.





V.



Autoři

Vypracoval:

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
(Sekce detailu města)

IPR ———
PRAHA ○ Kancelář
veřejného
prostoru

srpen 2016

Vedoucí koncepce:

Ing. arch. Pavla Melková

Vedoucí projektu:

Ing. arch. Jan Harciník

Spolupráce a konzultace:

Ing. arch. Vladimír Fialka (KVP IPR Praha)

Ing. arch. Radek Novotný (KVP IPR Praha)

Kancelář metropolitního plánu IPR Praha

Kancelář infrastruktury a krajiny IPR Praha

Kancelář podpory plánu IPR Praha

Externí spolupráce a konzultace:

Ing. Jan Šurovský (DPP, a.s.)

Ing. Miroslav Penc (JDCT DPP, a.s.)

Ing. Vojtěch Novotný (Ropid)

Ing. Ivo Novotný (Ropid)

Tomáš Prousek (Ropid)

Ing. Ivana Síbrtová (OPP MHMP)

Ing. arch. Karel Bíba (OPP MHMP)

Dokument byl vypracován na základě zadání Sekční rady náměstka primátorky Petra Dolínka a v souladu s usnesením Rady hlavního města Prahy č. 1495 ze dne 24.6.2014 k *Manuálu tvorby veřejných prostranství hl.m. Prahy a návrhu Strategie rozvoje veřejných prostranství* (bod II. 2. 1. - zpracování navazujících materiálů, vyplývajících ze záměrů Manuálu a návrhu Strategie).



IPR ———
PRaHa ○

Kancelář
veřejného
prostoru