



Křižovnická – Smetanovo nábřeží – Masarykovo nábřeží

Koncepční zadání k záměru na veřejném prostranství

04/2020 – 03/2021

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE

HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, příspěvková organizace

Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2

Tel.: +420 236 001 111

www.iprpraha.cz



IPR
PRAHA

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE

HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, příspěvková organizace

Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2

Tel.: +420 236 001 111

www.iprpraha.cz

Sekce detailu města | Kancelář veřejného prostoru

Sekce infrastruktury | Kancelář dopravní infrastruktury

Zpracovatel

Ing. arch. Šimon Jiráček | KVP

Ing. Vojtěch Benedikt | KDI

Spolupráce

Ing. arch. Jakub Zuzula | KVP

Rostislav Zapletal, DiS. | KVP

11/2020



IPR ———
Praha

OBSAH

1 Úvod	5
2 PŘEDMĚT KONCEPČNÍHO ZADÁNÍ	6
3 SOULAD SE STRATEGICKÝMI DOKUMENTY MĚSTA A DOPORUČENÍM KOMISÍ	10
4 ZÁKLADNÍ KONCEPCE A POŽADAVKY	14
5 KOORDINACE KONCEPČNÍHO ZADÁNÍ	20
6 CÍLOVÝ STAV	22
7 NÁVRH ÚPRAV A VIZUALIZACE	23
8 ZPRACOVATEL PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE	42



Rozsah řešeného území

1 | ÚVOD

Toto koncepční zadání vzniklo z podnětu I. náměstka primátora Petra Hlaváčka. Hlavním impulsem je plánovaná obměna stromořadí v nábrežní části řešeného území. Poloha nově vysazených stromů předurčí celkové uspořádání prostoru Smetanova nábreží, a proto je třeba zvážit podobu jeho profilu z dlouhodobé perspektivy.

Řešené pravobřežní území se rozpíná mezi ulicí Veleslavínova a Myslíkova. Celková délka území byla vymezena aktuálně kritickým úsekem bez jednoznačného konceptu vedení cyklotrasy pro pravobřežní cyklotrasu A2.

Navrhované řešení je ideálním stavem, který má být z odborného pohledu realizován. Jeho zdárné provedení je podmíněno společenskou a politickou shodou. Toto koncepční zadání je podkladem pro usměrnění a soulad veškeré navazující projekční a stavební činnosti, ke které by v území mělo postupně docházet.

Návrh uspořádání území cílí především na:

- zlepšení celkového mikroklimatu území;
- ochranu promenádních hodnot nejvýznamnějšího úseku pražského nábreží pro pěší;
- jednoznačnost a plynulost propojení severojižní cyklotrasy A2;
- podporu tramvajové dopravy a jejího významu pro území vznikem nových zastávek;
- zlepšení podmínek pro zásobování;
- zachování dopravní dostupnosti v celé délce území.

Křižovnická ulice, Smetanovo nábreží a Masarykovo nábreží jsou veřejným prostorem, který v současnosti nenaplnuje svůj potenciál. Území je zatíženo vysokým podílem individuální tranzitní dopravy, která svou intenzitou vyžaduje samostatný koridor, aby nedocházelo k omezování veřejné dopravy. Případné snížení dopravní zátěže by umožnilo sloučení dopravy veřejné a individuální v jeden dopravní pruh.

Takto vzniklý prostor by mohl být využit pro promenádní účely, předzahrádky, nová stromořadí, místa pro zásobování či vznik cyklostezky, aby nemuseli cyklisté jezdit po chodníku. Zejména v těchto příležitostech se skrývá nevyužitý potenciál. S ohledem na kvalitu ovzduší dlužno říci, že nábrežní okolí Křižovnického náměstí je nejnezdравějším územím ve staroměstské části města z důvodu koncentrace částic PM10¹. I tento kvalitativní aspekt veřejného prostoru je v koncepčním zadání reflektován.

2 | PŘEDMĚT KONCEPČNÍHO ZADÁNÍ

Předmětem tohoto koncepčního zadání je zpracování a stanovení principů komplexního dopravního a urbanistického řešení nábreží na pravém břehu Vltavy v úseku od ulice Veleslavínova po ulici Myslíkova, přičemž jeho klíčovou částí je úsek na Smetanově nábreží. Navazující projektová dokumentace (dále jen PD) by měla definovat optimální vedení obrub pro zachování charakteru příčného řezu pro dílčí částí řešeného území a umožnit jejich logické a funkční propojení. Současně by PD měla podrobně řešit umístění a typ tramvajových zastávek a optimalizaci množství a typů stožárů trakčního vedení i veřejného osvětlení v uličním prostranství. Dále by PD měla navrhnout komplexní řešení promenádního nábreží, včetně vhodného vedení cyklostezky v dostatečných rozměrech. Architektonické zpracování území musí vycházet zejména z vhodné volby a technického provedení povrchů.

Cílem těchto změn je vznik vstřícného, esteticky hodnotného a dopravně dobře uspořádaného veřejného prostranství, které zvýší bezpečnost chodců a cyklistů, zásadně posílí možnosti užívání území k promenádě a zároveň vytvoří dostatek prostoru pro umístění dlouhodobě životaschopného stromořadí.

2.1 | ROZSAH ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Jádro řešeného území je v oblasti křížení ulic Na Zábradlí, Karolíny Světlé a Smetanova nábreží. Tento prostor je nutné řešit vzhledem k jeho celoměstskému významu a s tím souvisejícími vysokými intenzitami pěší, cyklistické, tramvajové a automobilové dopravy, které v současném uspořádání nejsou ve vhodně vyvážené. K dosažení požadovaného efektu kultivace veřejného prostoru a dopravní situace v tomto území je nutné dopravně a architektonicky řešit celý úsek Smetanova nábreží od mostu Legií po Novotného lávku, s nutnými vyvolanými přesahy v ulici Křižovnické na severu a křižovatce s ulicí Myslíkova na jihu.

2.2 | SOUČASNÝ STAV ÚZEMÍ

Nestabilní uspořádání veřejného prostoru plyne z konfliktu mezi významem místa a jeho současnou formou užívání.

2.2.1 | SILNÉ STRÁNKY / POZITIVA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

- architektonický i historický význam lokality;
- přítomnost řeky;
- výhled na hradčanské panorama;
- funkční parter přiléhajících budov;
- dopravní dostupnost MHD;
- oslunění území;
- prostornost uličního profilu;
- vazba na rostlou strukturu města;
- stromořadí v ulici;

¹ Simulace proudění, teplot a znečištění vzduchu pro oblast Hradebního korza, Ústav informatiky AV ČR v.v.i., 2019

- zájem obyvatel města lokalitu navštěvovat a pobývat v ní

2.2.2 | SLABÉ STRÁNKY / NEGATIVA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

- absence cyklopatření na trase A2;
- úzké chodníky na zastavěné straně s omezenou možností umístění předzahrádek;
- vysoký podíl plochy veřejného prostoru je zabraný vozovkou a tramvajovou tratí;
- chybějící či nevhodný mobiliář;
- vysoká zátěž tranzitní automobilovou dopravou;
- špatné provětrávání v ulici Křižovnická, které při vyšší koncentraci spalin vysoce překračuje hygienické limity;
- pohybová komplikace v místě křížení s Královskou cestou;
- nedostatečný prostor vyhrazený pro zásobování;
- špatný stav stromořadí

2.2.3 | KOMPOZIČNÍ CELKY ÚZEMÍ

Řešené území je v zásadě rozčleněné do čtyř charakterově i dopravně odlišných částí:

- 1) Úsek od ulice Veveslavínova (u Hotelu Four Seasons) po ulici Anenská,** je stísněným a špatně provětrávaným úsekem bez paralelního vedení obrub na obou stranách, které by definovalo jednotný charakter v celé své délce. V tomto úseku dochází ke sloučení všech typů dopravy kromě pěší do jednoho koridoru a aktuální míra zatížení dopravou se podílí na míře stresu z pohybu slabších a pomalejších. Na Křižovnickém náměstí dochází ke křížení s Královskou cestou, jejíž vytížení dosahuje v kritických letních dnech hranice 100.000 lidí² za den.
- 2) Úsek od ulice Anenská po ulici Betlémská,** je celoměstsky významným promenádním prostorem s ikonickým výhledem na panorama Pražského hradu. V přirozeném komunikačním uzlu ulic Anenská, Na Zábřadlí, Karolíny Světlé je vysoký pohyb pěších, zejména turistů a zákazníků provozů v parteru přilehlých budov. Uliční profil se rozšiřuje a otevírá směrem k řece, rozšiřují se vozovky mezi obrubami což umožňuje souběžnou jízdu automobilové dopravy a tramvají. Prostor pro pěší je nedostačující zejména podél východní hrany ulice, kde je povoleno parkování aut částečně na chodníku a v na západní straně v prostoru jednosměrné tramvajové zastávky. V úseku je relativně silná zátěž automobilovou dopravou 18–20 tisíc automobilů denně a vysoká neorganizovaná aktivita zásobování zejména v oblasti Novotného Lávky.
- 3) Úsek od ulice Betlémská po ulici Národní,** je velkorysým uličním prostorem konstantní šířky s potenciálem pro pobytovou funkci na své východní straně, vzhledem k přítomnosti parku Národního probuzení a komerčních provozů ve zvýšeném parteru. Intenzita dopravy je vzhledem k přikázanému objezdu oblasti ulic Divadelní nižší než v ostatních úsecích řešeného území přibližně 14 tisíc automobilů denně. Tento klidnější režim dopravy je podpořen v době vzniku tohoto dokumentu dočasnými úpravami v místě tramvajové zastávky. V úseku je parkovací

pás o přibližné délce 80 m, využívaný zejména k dočasnému parkování za hodinový poplatek.

- 4) Úsek od ulice Národní po ulici Myslíkova,** je významným veřejným prostorem vzhledem k přítomnosti kulturních institucí a přístupu k nim. Ve stávajícím stavu převládá dopravní funkce prostoru – šířkové uspořádání povoluje souběžnou jízdu automobilové a tramvajové dopravy s výjimkou zúženého předprostoru Národního Divadla. V historickém průsečíku ulic Divadelní, Na Struze a Ostrovní je nepřehledná a neprostopupná křižovatka a substandardní nástupní ostrůvek jednosměrné tramvajové zastávky. Prostor pro chodce je nedostačující zejména podél východní hrany ulice, kde zároveň dochází k zásobování přilehlých provozů v parteru z chodníku. Prostor pro cyklistickou dopravu neexistuje a napojení z rekreační chráněné trasy náplavky je nepřehledné a nebezpečné. Z měření vyplývá, že většina cyklistů volí pro jízdu širší chodník na západní straně Masarykova nábřeží, pravděpodobně jako přirozenou návaznost dále po trase A2 a na most Legií.

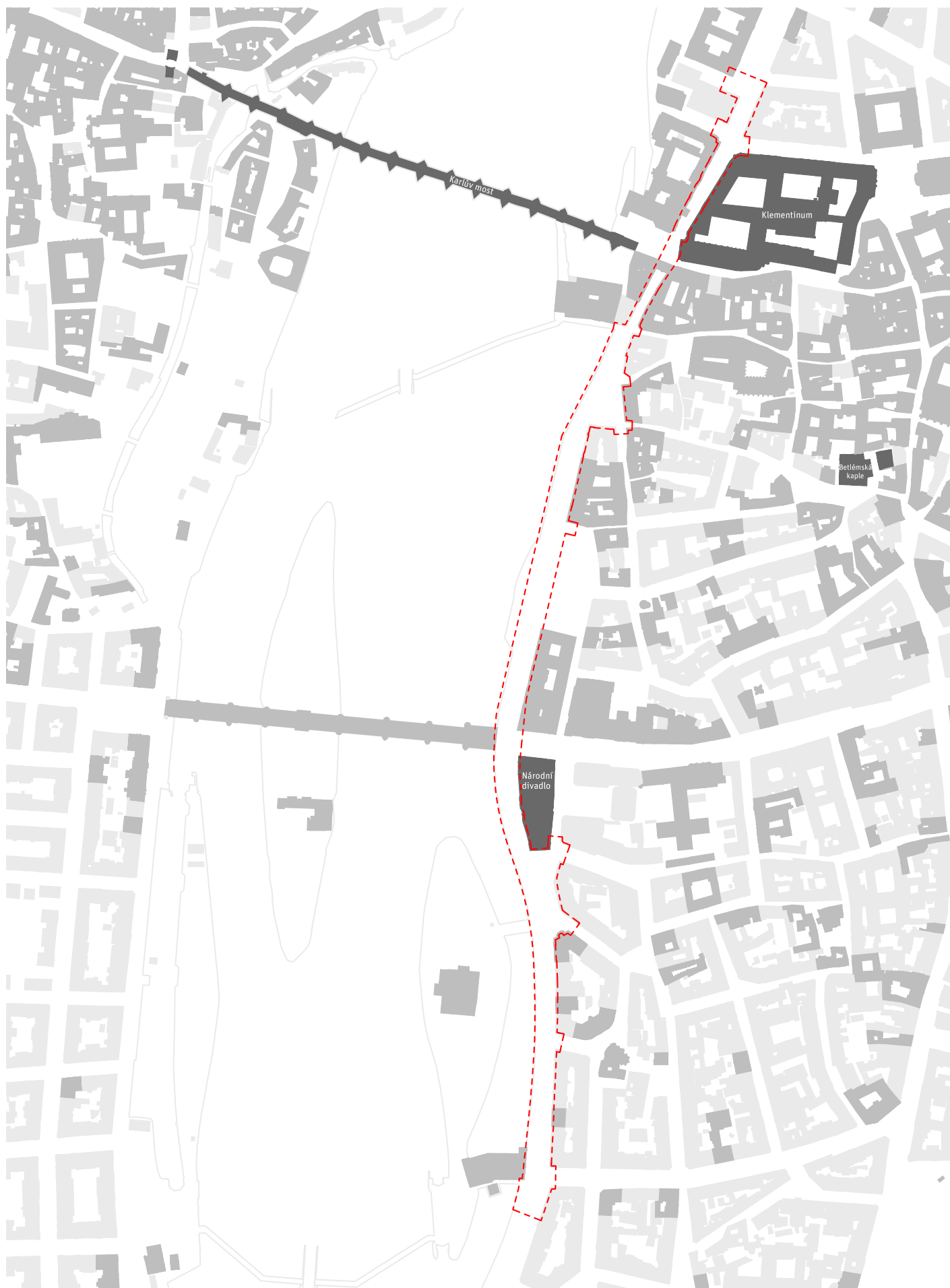
2.3 | ÚČEL A CÍL KONCEPČNÍHO ZADÁNÍ

Požadavek na zpracování koncepčního zadání vychází z koncepčních materiálů schválených Radou hl. m. Prahy, které jsou pro městské instituce i investory závazné. Jedná se zejména o Strategický plán hl. m. Prahy, Dopravní politiku (Plán udržitelné mobility Prahy a okolí), Strategii adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu, Strategii rozvoje veřejných prostranství hl. m. Prahy, Manuál tvorby veřejných prostranství a další. Všechny tyto materiály prosazují koncepční a celostní přístup k tvorbě veřejných prostranství v souvislosti s realizací nejen dopravních akcí. Vyšší kvalita veřejných prostranství patří mezi důležitá kritéria. Během výstavby nové dopravní infrastruktury je zapotřebí eliminovat vznik nevyužitelných prostranství bez zřejmého účelu.

2.4 | VÝZNAM A ZÁVAZNOST DOKUMENTU

Koncepční zadání je závazným podkladem pro městské organizace, které z něho budou vycházet při investičních akcích v území. Koncepční zadání vždy nerozhoduje o konkrétním řešení. Může například požadovat prověření více variant návrhu řešení. Je méně podrobným dokumentem než koncepční studie a předpokládá dopracování zásad a prověření v dalších stupních projektu. Pokud by došlo během zpracování projektové dokumentace k rozporu s koncepčním zadáním, Institut plánování a rozvoje v rámci stavebního řízení může uplatnit své právo předběžného vyjádření k záměru jménem hlavního města Prahy jako účastníka územního řízení dle § 85 odst. 1 stavebního zákona, a požadovat odůvodnění tohoto rozporu, resp. jeho nápravu.

² Monitoring pěšího pohybu na Královské cestě a Hradebním korzu, IPR Praha 2019.



Národní kulturní památky a Kulturní památky v okolí řešeného území



Silné stránky / pozitiva v území



Architektonický význam lokality



Přítomnost řeky



Výhled na hradčanské panorama



Dopravní dostupnost MHD



Prostornost uličního profilu



Stromořadí v ulici



Zájem obyvatel města lokalitu navštěvovat a pobývat v ní



Slabé stránky / negativa v území

- | | |
|---|---|
| ↖ ↖ | ↗ ↗ |
| Absence cykloopatření na trase A2 | Chybějící či nevhodný mobiliář |
| ↖ | ↗ |
| Úzké chodníky na zastavěné straně s omezenou možností umístění předzahrádek | Pohybová komplikace v místě křížení s Královskou cestou |
| ← | → |
| Vysoký podíl plochy veřejného prostoru je zabraný vozovkou a TT | Nedostatečný prostor vyhrazený pro zásobování |
| | ↘ |
| | Špatný stav stromořadí. |



3 | SOULAD SE STRATEGICKÝMI DOKUMENTY MĚSTA A DOPORUČENÍMI ODBORŮ MHMP A ODBORNÝCH KOMISÍ RHMP

3.1 | VÝCHODISKA PRO KONCEPČNÍ ZADÁNÍ OPÍRAJÍCÍ SE O RADOU HMP SCHVÁLENÉ DOKUMENTY

Strategický plán hl. m. Prahy, v aktualizaci 2016, schválen Zastupitelstvem hl. m. Prahy č. 21/7 dne 24. 11. 2016, stanoví k naplnění strategického cíle 1.5 Udržitelná mobilita mj. tato opatření:

- 1.5–A6 Dosáhnout nižší míry zatížení území automobilovou dopravou, která je v současnosti klíčovým poškozovatelem prostředí města;
- 1.5–C Sledovat vyšší kvalitu veřejných prostranství.

Klimatický závazek hl. m. Prahy, schválen Radou hl. m. Prahy usnesením č. 1334 dne 17. 6. 2019, stanoví cíl snížit emise CO₂ o min. 45 % do roku 2030 a dosáhnout nulových emisí do roku 2050; k emisím skleníkových plynů přispívá konvenční motorová doprava v Praze nemalou měrou a postupné vytěšňování její zbytné části, tranzitu, z města přispívá k naplňování tohoto závazku.

Akční plán Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, schválen usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 7/32 ze dne 24. 5. 2019, a Akční plán Plánu mobility Prahy a okolí, schválen usnesením Rady hl. m. Prahy č. 2462 ze dne 18. 11. 2019, obsahuje V Zásobníku opatření ID 265 Omezení zbytné dopravy na Malé Straně a Starém městě, kterého je primárním účelem odstranění zbytné dopravy 1. a 3. stupně z oblasti Malé Strany a staroměstského nábřeží. Akční plán upozorňuje, že zatížení obou komunikací negativně ovlivňuje provoz veřejné (zejména tramvajové) a cyklistické dopravy, pěší a turistické vazby i atraktivitu veřejných prostranství i životní prostředí v samém centru metropole.

http://zasobnik.poladprahu.cz/index.php?option=com_zasobnik&view=record&id=265

Zásady územního rozvoje ve znění pozdějších aktualizací č. 1 až 4 formulují v koncepci dopravy v kapitole 2.2.3. mj. zásadu: l) vytvořit podmínky pro omezování automobilové dopravy zejména v centrální oblasti města.

Územní plán hl. m. Prahy předpokládá omezení průjezdné dopravy v textové části v kapitole 4.2.4.2., a to mj. umožnit vhodným trasovým vedením nadřazených komunikací účinnou regulaci automobilové dopravy ve městě a vytvářet podmínky pro aktivní ochranu centrální oblasti města a hlavně pak Pražské památkové rezervace (PPR) od zbytné automobilové dopravy. Městský okruh, hlavně v západní a severozápadní části, je tedy regulační okruhem, na který navážou opatření vůči oblasti objížděné okruhem. V návazné kapitole je požadavek 4.2.4.5 Regulace dopravy, parkování a odstavování vozidel, dopravní plochy konkretizován:

- výpočty i plošné bilance v ÚPn potvrdily, že na území města nelze plně uspokojit všechny dopravní požadavky a je třeba počítat s účinnou regulací dopravy;
- regulace dopravy začíná již návrhem komunikační sítě města, která diferenciací atraktivity a svým uspořádáním umožňuje progresivní regulaci automobilové dopravy směrem k centru města;
- součástí účinné regulace dopravy je i navržená integrovaná a regionální osobní hromadná doprava s bezprostřední vazbou na město a jeho hromadnou dopravu a návrh sítě záchytných parkovišť. Navržené řešení předpokládá síť městské hromadné dopravy, která je schopna účinně konkurovat osobní automobilové dopravě kromě cenových relací i kvalitou a rychlostí;
- ještě striktněji je v návrhu přistupováno k regulaci dopravy v centrální oblasti města, zvláště pak v Pražské památkové rezervaci (PPR), na kterou je tlak dopravy enormní. V této oblasti je míra využití uliční sítě limitována s ohledem na životní prostředí, propustnost ulic, požadavky památkové ochrany a funkčního využití území;
- ÚP předpokládá nutnost uplatnění legislativních a organizačních opatření na území města a hlavně pak na území PPR, která umožní omezovat tlak automobilové dopravy na jeho centrální oblast.

Management plán ochrany světového kulturního dědictví historického centra Prahy, přijatý usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 12/99 ze dne 13. 12. 2019, v části 3.3.4 Dopravní infrastruktura identifikuje jako slabou stránku systému mimořádnou zátěž osobní automobilovou dopravou v pohybu i v klidu a jako jeden z cílů stanoví snížení dopravní zátěže Pražské památkové rezervace (cíl 35) a vytváření dopravně zklidněných oblastí s preferencí pěších a cyklistické dopravy (cíl 36), konkrétně prostřednictvím opatření:

- 107 snižovat nároky na parkování regulací vjezdu individuální automobilové dopravy do centra;
- 113 snižovat zatížení obyvatel i stavebního fondu hlukem a znečištěním ovzduší z individuální automobilové dopravy;
- 115 dopravně zklidnit pravobřežní komunikace v úseku Národní divadlo – Palachovo náměstí a posílit její promenádní funkci.

Usnesení Rady hl. m. Prahy č. 2165 ze dne 19. 11. 2013 k návrhu akcí na komunikační síti hl. m. Prahy v souvislosti se zahájením provozu tunelového komplexu Blanka obsahuje mj. bod:

- Zneprůjezdnění Malé Strany a Zneprůjezdnění Smetanova nábřeží.

Usnesení Zastupitelstva Městské části Praha 1 č. UZ15_0137 ze dne 24. 6. 2015 ke zklidnění dopravy v Praze 1 po otevření tunelu Blanka ukládá Radě městské části Praha 1 prosazovat vymístění tranzitní automobilové dopravy z Malé Strany a Starého Města do tunelového komplexu Blanka v co nejkratší možné době po jeho otevření.

3.2 | DOPORUČENÍ MHMP ZPRACOVANÉ V DOKUMENTU OMEZENÍ TRANZITNÍ MOTOROVÉ DOPRAVY V CENTRU PRAHY (ODO MHMP – PROSINEC 2020)

Záměr snížit intenzitu osobní automobilové dopravy v historickém centru Prahy je zakotven v mnoha koncepčních dokumentech hl. m. Prahy a je současně zásadní podmínkou realizace projektů na zvýšení kvality veřejného prostoru i rozvoje veřejné hromadné dopravy ve městě.

Tunelový komplex Blanka, doplněný ostatními již dokončenými částmi Městského okruhu, vytvořil podmínky naplnění tohoto cíle. Předkládané opatření, které se soustřeďuje na omezení zbytné motorové dopravy podél obou břehů Vltavy v centru města, vykazuje následující parametry:

- umožní zásadní zlepšení podmínek pro veřejnou hromadnou dopravu;
- zachová prostupnost území pro dopravní obsluhu;
- nebude mít významný vliv na dopravní situaci v okolních městských částech;
- zlepšit bezpečnost všech účastníků silničního provozu;
- zlepšit podmínky pro chodce a cyklisty;
- zvýší kvalitu života pro rezidenty v centru, zvýší atraktivitu této části města pro bydlení;
- je přínosné pro město z hlediska kvality životního prostředí vč. obytných funkcí veřejného prostoru, ochrany historických památek a směřování k udržitelnému systému městské mobility;
- je zásadním a nezbytným krokem k naplňování závazků HMP v oblasti snižování emisí ve městě;
- je proveditelné;
- je vratné.

3.3 | DOPORUČENÍ ODBORNÝCH KOMISÍ RADY HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

3.3.1 | KOMISE RADY HL. M. PRAHY PRO UDRŽITELNOU ENERGIÍ A KLIMA

Komise optimisticky vyhlíží k roku 2030 s cílem zvýšit počet vykonaných cest cyklisty po území města na 15 mil. a navýšit tím podíl cyklodopravy na dopravních výkonech na alespoň 7 % v letní a přechodové sezóně a 4–5 % ve zbývající části roku. Realizaci záměru vnímá podmíněnou za předpokladu, že dojde k dalším zlepšováním bezpečnosti a průjezdnosti městem cyklisty, jmenovitě³:

- úpravu stávajících páteřních cyklotras A1, A2 na standard chráněné, od automobilové dopravy stavebně oddělené cyklotrasy s kvalitním povrchem v celé své délce, optimální šířce a napojením na další páteřní cyklotrasy;
- výstavbu dočasných či trvalých segregačních prvků v uličních prostorech primárně na všech páteřních cyklotrasách, které umožní opět nejlépe oddělené propojení mezi páteřními cyklotrasami.

3.3.2 | KOMISE RADY HL. M. PRAHY PRO CYKLODOPRAVU

Usnesení komise Rady HMP pro cyklodopravu ze dne 2. 6. 2020 k návrhu tohoto Koncepčního zadání:

- komise souhlasí s dopravním řešením Smetanova nábreží s požadavkem navrácení možnosti levého odbočení pro jízdní kola z Národní třídy;
- komise podporuje další opatření ke snižování intenzit IAD na Smetanově nábreží;
- komise konstatuje, že úsek Smetanova nábreží, Masarykova nábreží a Křižovnické ulice není adekvátně dopravně vyřešen pro cyklistický provoz a to zejména s přihlédnutím k významu páteřní pravobřežní cyklotrasy A2;
- komise podporuje řešení tohoto území jako celku při zajištění kvalitního provedení infrastruktury pro cyklodopravu a doporučuje mimo předložené varianty (IPR Praha) dopracovat další varianty, například s průjezdem cyklistů Divadelní ulicí, řešení nábreží v jedné úrovni a jejich kombinace. KCD doporučuje řešit postupnými kroky organizaci dopravy, testování úprav atd., které jsou nezbytné k nalezení optimálního cílového řešení území.

Usnesení komise Rady HMP pro cyklodopravu ze dne 9.2. 2021 k návrhu tohoto Koncepčního zadání:

- komise podporuje návrh MHMP SE2 na stavební úpravu dočasně rozšíření chodníku na Smetanově nábreží v oblasti mezi ulicemi Národní a Betlémská. Klíčové pro tento úsek je zohlednění provozu cyklistů po trase A2, dle varianty 2 nebo 3, předložené IPR Praha.

3.3.3 | KOMISE RADY HL. M. PRAHY PRO PĚŠÍ DOPRAVU A BEZBARIÉROVOST

Usnesení komise Rady HMP pro pěší dopravu a bezbariérovost ze dne 3. 6. 2020:

- komise doporučuje městu, aby přijalo opatření vedoucí k dopravnímu zklidnění centra z hlediska individuální automobilové dopravy.

³ Klimatický plán hl. m. Prahy - doporučení Komise pro udržitelnou energii a klima



Současný stav – Cyklostezka A2

↖ ↖
Podolské nář. – Podolská vodárna

↖
Podolské nář. – pod Vyšehradem

←
Dvořákovo nářezí



Současný stav – Cyklostezka A2

↗

Nábřeží Ludvíka Svobody

↗

Dvořákovo nábř. – Štefánikův most

→

Rohanské nábř. – u hotelu Hilton

4 | ZÁKLADNÍ KONCEPCE A POŽADAVKY

Smetanovo nábreží a jeho navazující prostranství zpracované v tomto dokumentu jsou celoměstsky významnými místy. Současný stavebně technický a funkční stav území neodpovídá potřebám města, jeho obyvatel a návštěvníků. Základní požadavek při řešení tohoto území je optimalizace rozvržení uličních prostorů, naplnění zanedbaného potenciálu veřejných prostranství a vytvoření moderního, bezpečného a živého uličního prostoru. V souladu se strategickými a nadřazenými dokumenty města bude v území podpořena pěší prostupnost, zkvalitněna hromadná doprava a doplněn bezpečný prostor pro cyklistickou dopravu. Možnost obsluhy území automobilovou dopravou musí být v místě zachována.

4.1 | KONCEPCE ULIČNÍHO PROFILU

Uliční profil Smetanova nábreží by měl odpovídat jeho dnešní funkci a potřebám jeho uživatelů. Současný stav ulice je výsledkem stavebních úprav druhé poloviny dvacátého století, kdy byla vltavská nábreží upravena jako tranzitní páteřní komunikace celoměstské sítě. Toto příčné uspořádání je již morálně a funkčně zastaralé, nejen díky přítomnosti alternativní trasy v podobě tunelového komplexu východní části městského okruhu. V tomto dokumentu je uliční profil koncipován tak, aby bezpečně a důstojně naplnil požadavky jeho uživatelů. V naprosté většině se jedná o pěší provoz s rekreační a pobytovou funkcí, provoz MHD a nadřazenou cyklotrasu A2, která v současném stavu v místě postrádá stavebně či jinak vymezený prostor. Významná je v území komerční funkce s vysokým podílem aktivního parteru.

Konkrétními nejdůležitějšími body návrhu jsou proto:

- bezbariérové úpravy zastávek Karlovy lázně, Národní divadlo a přístupu k nim;
- zkvalitnění pěší prostupnosti pomocí rozšířených chodníkových ploch, doplnění zvýšených přechodů, doplnění stromořadí a mobiliáře;
- převedení bezpečné a stavebně oddělené cyklostezky v celém řešeném úseku;
- optimalizace a kultivace prostoru a režimu pro zásobování provozů v řešeném území.

Úsek od ul. Veleoslavínova (Hotel Four Seasons) po ulici Anenská

V tomto úseku vzhledem k jeho historickému významu a intenzivnímu pohybu chodců, cyklistů předpokládáme komunikaci ve zklidněném režimu např. zóny 30, ve kterém bude regulována automobilová doprava. Průjezd tramvaje tímto úsekem se zvýšeným pohybem chodců a cyklistů z informací DPP a pozorování na místě problematický. Stavební provedení včetně volby materiálů v tomto úseku by mělo podporovat princip inkluzivního prostoru a zklidňovat zbytkovou automobilovou dopravu tak, aby prostor byl komfortní pro všechny jeho uživatele. Severně od křižovatky

ulic Křižovnická a Platněřská je očekávána zvýšená intenzita místní dopravy a je proto navržena standardnější forma uličního prostoru.

Úsek od ul. Anenská po ulici Betlémská

Klíčový úsek celého řešeného území. V přirozeném komunikačním uzlu historických ulic Starého města je navrženo doplnění vstříčné tramvajové zastávky Karlovy lázně a její bezbariérová úprava, včetně pěších přístupů k zastávce a příčné prostupnosti nábreží. V úseku je očekáván zvýšený podíl chodců vzhledem k průsečíku ulic starého města, přítomnosti tramvajové zastávky a vyústění pasáže z Křižovnického náměstí. Rozšíření uličního prostoru umožňuje řešení příčného profilu s vyhrazením velkorysého prostoru pro bezmotorovou dopravu, stejně jako ve zbytku řešeného území. Obruby vozovky se posunou směrem k tramvajové trati, na východní straně podél domů č.o. 8 až 18 rozšířená chodníková plocha umožní doplnění stromořadí, kultivaci parkování a doplnění míst pro zásobování. Provoz cyklistů po cyklotrase A2 bude v oblasti zastávky veden ze sdíleného prostoru s tramvajemi do vyhrazených zvýšených cyklistických pásů o šířce 2 m, vedených souměrně po obou stranách uličního prostoru. Vzhledem k vysoké komerční aktivitě je nutné doplnění a organizace zásobovacích míst, zejména v oblasti Novotného lávky.

Úsek od ul. Betlémská po ulici Národní

V úseku je nejvhodnější pokračování v příčném uspořádání nastaveném před křižovatkou s ulicí Betlémskou. Vozovka mezi obrubami je zúžena na šířku tramvajové trati, nově získané prostory budou využity pro cyklistickou a pěší dopravu, doplnění stromořadí, vznik zásobovacích a míst. Vzhledem k absolutnímu minimu motorové dopravy (pouze místní doprava a zásobování) neohrozí tato plynulost hromadné dopravy, k částečnému nebo úplnému pojíždění kolejí dochází i v současnosti a to za násobně vyšších intenzit automobilů. Tramvajová zastávka Národní divadlo na Smetanově nábreží bude přesunuta směrem na jih na Masarykovo nábreží, kde bude v logičtější poloze před křižovatkou a zároveň vstříčná k zastávce směr jih.

Úsek od ul. Národní po ulici Myslíkova

Nejdůležitějším prvkem tohoto úseku je doplnění vstříčné mysové zastávky Národní divadlo, zřízení kvalitních bezbariérových pěších vazeb k oběma nástupním hranám a převedení cyklostezky přes prostor zastávky. Tyto úpravy pomohou kultivovat celý dnes nepřehledný a nevhodně řešený prostor křižovatky Masarykovo nábreží, Divadelní, Na Struze. K optimálnímu řešení prostoru pomůže regulace dopravy na pražských nábrežích dle dokumentu „Omezení tranzitní motorové dopravy v centru Prahy“ – ODO MHMP 2020. Zbytková automobilová doprava ve směru na jih by neměla v tomto místě omezovat průjezd tramvají, přičemž v severním směru je uvažováno zachování samostatného jízdního pruhu souběžného s TT. Cyklistická doprava je vedena obousměrnou vyhrazenou cyklostezkou na nábrežní straně uličního prostoru, mezi chodníkem a tramvajovou tratí. Toto uspořádání do značné míry respektuje současný neformální pohyb cyklistů,

kteřý byl na nábřeží pozorován při dopravním průzkumu. V prostoru mezi zastávkou tramvaje Národní divadlo a ulicí Národní dojde k přesmyku cyklistické dopravy přes zklidněnou komunikaci tak, aby se tato vhodně napojila na osově souměrné uspořádání cyklopásů na Smetanově nábřeží. Vjezd automobilů do oblasti náplavky by měl být omezen na absolutní minimum a zklidněn chodníkovým přejezdem k zajištění přirozené přednosti a bezpečnosti chodců a cyklistů.

4.2 | KONCEPCE PĚŠÍCH VAZEB

Zajištění pěších vazeb v každém směru v návaznosti na uspořádání sítě veřejných prostranství je základním předpokladem ke zrovnoprávnění nároků na inkluzivní užívání veřejného prostranství. Lineární prostor nábřeží musí ze svého západního chodníku umožňovat bezprostřední vstup do sítě ulic v navazující zastávce na východní straně. Žádná z navazujících uličních vazeb nesmí být vynechána bez důkladné rozvahy. Detail řešení je podmíněn konkrétní situací a zákonnými možnostmi.

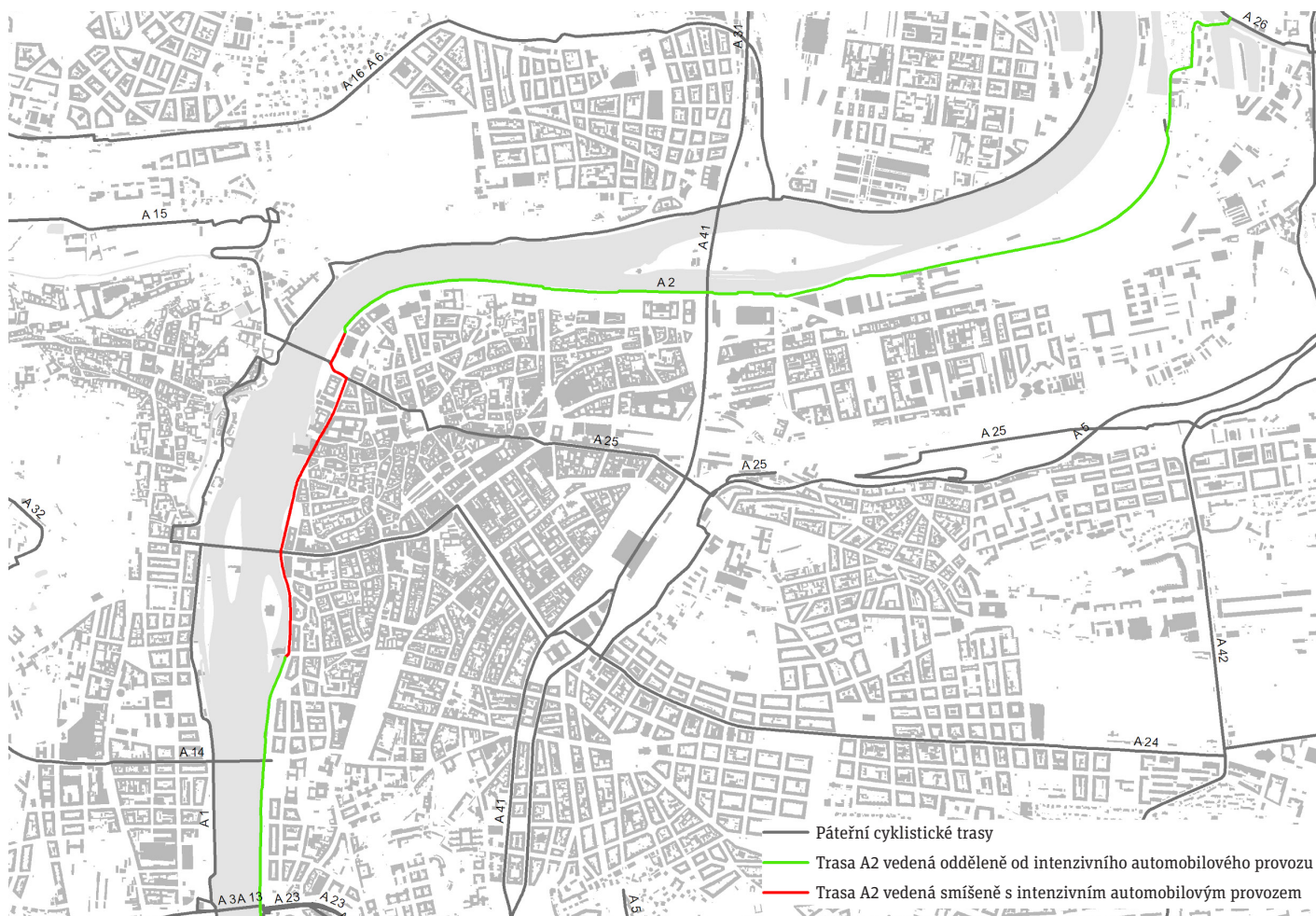
Šířka chodníků v příčném profilu řešeného území musí vždy dosahovat maximální možné, s ohledem na nezbytné doplňující funkce (cyklostezka, předzahrádka, mobiliář, parkovací stání pro zásobování) a infrastrukturní potřeby (veřejné osvětlení, tramvajová trakce, stromořadí). Sdružování nezbytných záborů prostoru do jedné osy je nezbytné s ohledem na technickou a finanční proveditelnost.

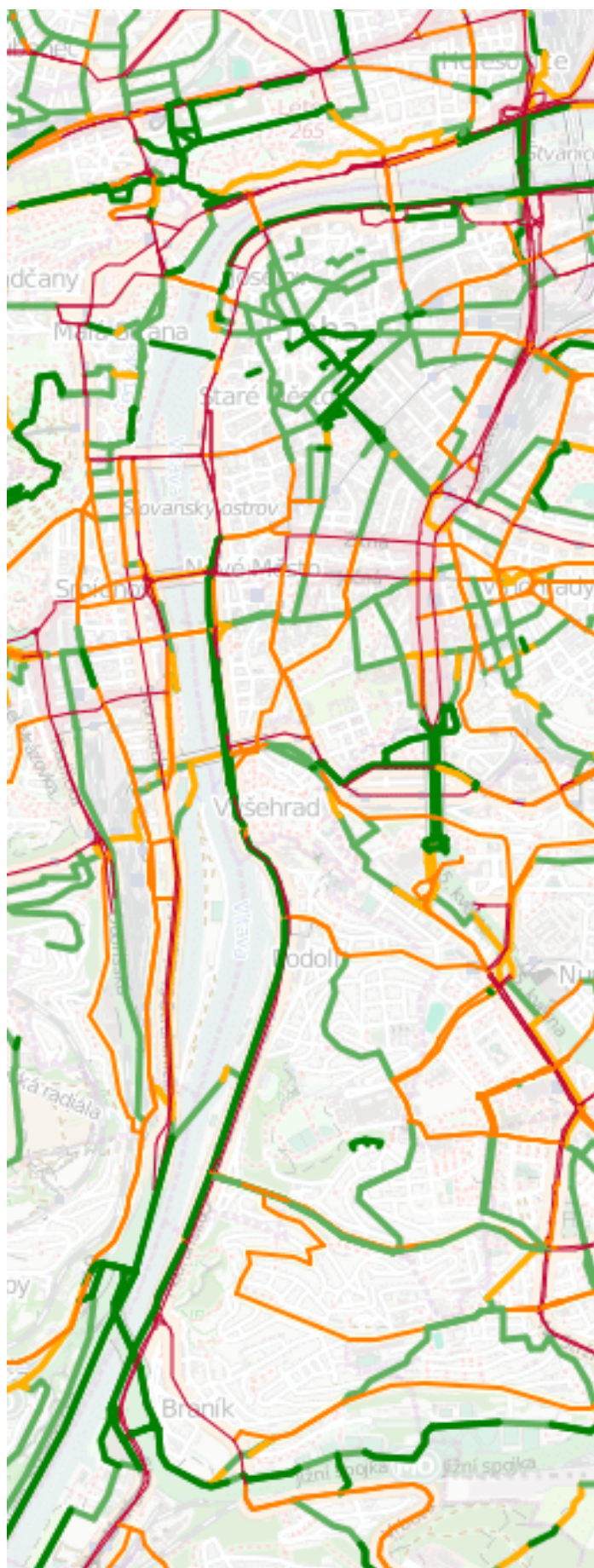
4.3 | KONCEPCE CYKLOTRASY A2

Řešeným územím prochází tzv. nadřazená cyklistická trasa A2 (Generel cyklistických tras hl. m. Prahy schválen RHMP) – nejpopulárnější a nejdůležitější trasa na území Prahy. Zároveň jsou řešeným územím vedeny dvě trasy celoevropské sítě cyklistické dopravy EuroVelo 4 (východo-západní) a EuroVelo 7 (severo-jihní). Na území hlavního města je trasa A2 vedena s výjimkou řešeného území Smetanova a Masarykova nábřeží buď zcela odděleně, na obousměrných cyklostezkách podél pobřeží Vltavy, případně po dopravně zklidněných komunikacích a pěších zónách s povoleným vjezdem cyklistů. Doplnění chybějícího dílku v samotném centru města je pro fungování celé cyklotrasy zcela klíčové a považujeme za vhodné, tento úsek doplnit takovým řešením, které je pro uživatele celé trasy srozumitelné, přehledné a především bezpečné. Varianty řešení převedení cyklotrasy A2 územím jsou popsány podrobněji v kapitole 4.3.4.

4.3.1 | ROZMĚRY CYKLOSTEZKY

Řešené území je historická uliční struktura se stabilizovanou polohou tramvají, přesto je možné vložit v celé jeho délce bezpečný prostor pro cyklisty a to buď v podobě obousměrné cyklostezky o šířce 3 m nebo zvýšených jednosměrných cyklopásů o šířce 2 m. Tato šířka může být redukována například v místě nástupního ostrůvku tramvajové zastávky, případně v těsné blízkosti historické

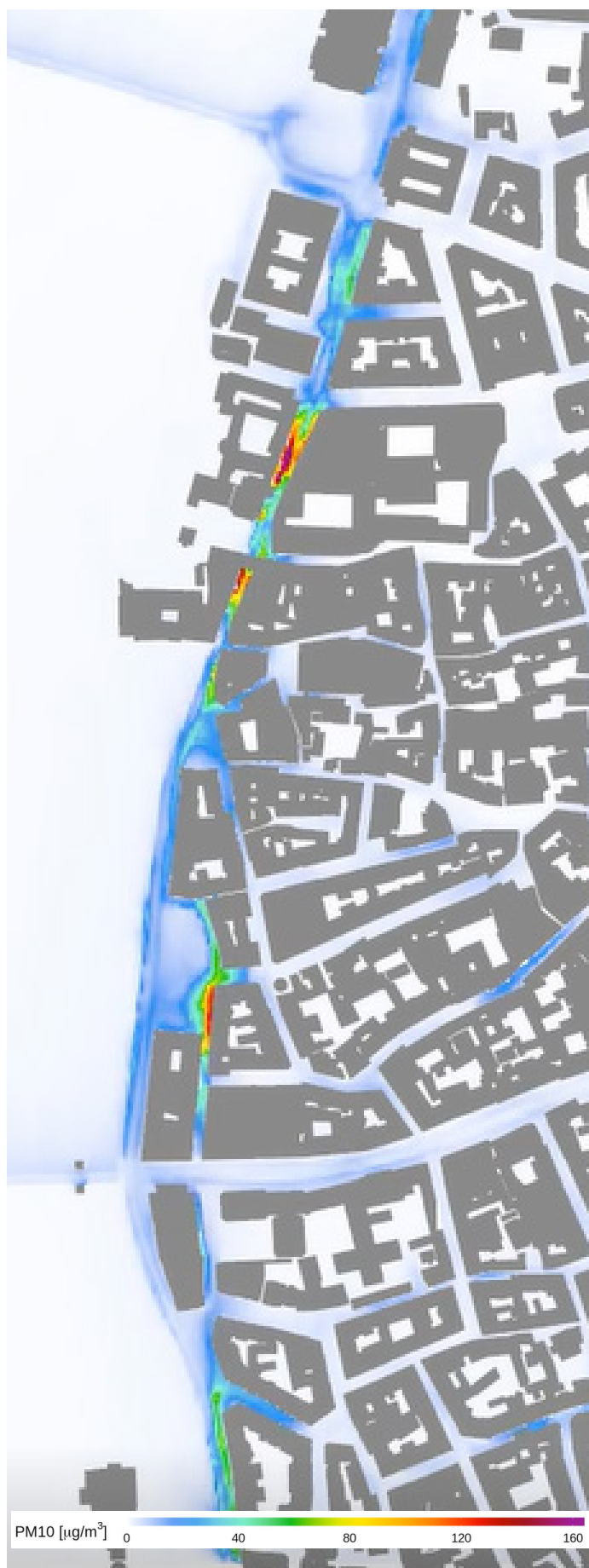




Mapa dopravního stresu

zdroj: prahounakole.cz

metodika: Low-stress bicycling and network connectivity,
Mekuria, Furth, Nixon 2012



Nejvyšší denní hodnoty prachových částic PM10
simulované na den 7.8.2018

Zdroj: Simulace proudění, teplot a znečištění vzduchu pro oblast
Hradební korza, Ústav informatiky AV ČR v.v.i., 2019



Skutečné využívání křižovatky Mánesova / Masarykovo nábreží
středa 22. července 2020 v časovém úseku 9.00–10.00.

budovy Národního divadla, kde je celková šířka uličního prostoru proměnlivá. Cyklostezka není na úkor chodníku ale jeho doplněním. Využitelný prostor chodníku se zvýší i díky revizi mobiliáře a minimalizaci motorové dopravy u jeho okraje.

4.3.2 | POVRCHY CYKLOSTEZKY

Cyklostezka pro bezproblémové užívání má mít jednotný charakter. V celé délce řešeného území je záhodno řešit pojižděný prostor v materiálu, který bude svým detailem adekvátní architektuře veřejného prostoru nábreží a uživatelské kvalitě, jež bude komfortní pro plynulý pojezd. Doporučuje se volit dlažbu s hladkým povrchem a dostatečnou adhezí za sucha i mokra, která je většího rozměru než dlažba na části chodníku pro pěší a pro srozumitelnost a přehlednost i jiného odstínu. Zároveň je nezbytné její kvalitní založení a klad s minimální spárou.

Oddělení prostoru pro cyklisty od prostoru pro pěší je vhodné volit výrazně aby uživatelé prostoru intuitivně chápali hierarchii prostoru a navzájem se neomezovali či neohrožovali. Je vhodné cyklistické pásy od prostoru chodníku oddělit obrubou s výškovým rozdílem několika centimetrů. Při projednání je vhodné stanovit výšku nášlapu tak, aby eliminovala potřebu hmatného varovného pásu. Obrubu je vhodné volit zkosenu směrem k cyklostezce z důvodu komfortu cyklistů a předejití nehody z důvodu zaseknutí šlapky o obrubu.

Cyklostezku je vhodné barevně či materiálově zvýraznit v místě křížení s komunikací, aby nedocházelo k přehlédnutí křižujících cyklistů auty, jejich řidiči si v pražském prostředí na možnosti jinými způsoby dopravy teprve zvykají. V křížení cyklostezky s komunikací, kde je automobilový provoz nižší zátěže (Slovanský ostrov, Platněřská,...) bude povrch cyklostezky a chodníku průběžný a zvýšený tak, aby zajišťoval zklidnění křižující dopravy.

4.3.3 | VAZBY CYKLOTRASY

Na severním a jižním konci řešeného území je cyklostezka napo-

jena dál na chráněnou trasu A2. V rámci řešeného území je pak nutné zajistit cyklistickou návaznost na Hradební korzo (ulice Národní, 28. Října, Na Příkopě a dále) jímž prochází trasa A24. Příčné vazby a napojení na historické centrum města je vhodné řešit v synergii s pěšími vazbami formou sdružených přechodů pro chodce a pro cyklisty a sdílených nároží křižovatek. Tam kde je to vhodné, stezku doplnit sníženou či zkosenu obrubou k zajištění přístupu kol na a z ní.

4.3.4 | VARIANTNÍ USPOŘÁDÁNÍ CYKLOSTEZKY

V rámci variantního řešení prostoru nábreží byly prověřeny tři přístupy k vedení cyklistické dopravy v příčném uspořádání uličního prostoru. Varianta 1 – obousměrná cyklostezka na nábrežní straně, varianta 2 – jednosměrné zvýšené cyklopásky po obou stranách uličního prostoru a varianta 3 – rozšířený prostor vozovky s umožněním pohybu cyklistů ve stejné úrovni s tramvajemi a motorovými vozidly.

Volba varianty k dalšímu rozpracování

Na základě variantního prověření bylo vyhodnoceno jako vhodnější řešení kombinovat variantu 1 v úseku od Mánesa po ulici Národní a variantu 2 od ulice Národní směrem na sever. Kombinace obou řešení zajišťuje co nejdelší možné chráněné řešení pro cyklo-dopravu v území s tím, že v exponované části Smetanova nábreží je maximalizovaný nábrežní prostor pro pěší. Rovněž jsou minimalizovány kolizní body s vedlejšími komunikacemi. Pohyb cyklistů ve vozovce, jeden z požadavků varianty 3 bude zajištěn buď právě projednávanou změnou legislativy, případně pomocí vodorovného dopravního značení.

Vzhledem k inovativnímu a pro Prahu nevšednímu řešení je nutné vhodné a přehledně navrhnout i napojení na cyklistickou infrastrukturu v širším území.

4.4 | KONCEPCE TRAMVAJOVÉ TRATI

Tramvajová trať a její pozice v uličním profilu je považována za stabilizovanou. Zastávka tramvaje Karlovy lázně bude doplněna vstřícnou mysovou zastávkou dle studie proveditelnosti Karlovy lázně – doplnění zastávky č. akce 999412/34 (TSK, Sinpps).

Zastávka Národní divadlo na Masarykově nádraží bude bezbarierově upravena a doplněna o vstřícnou bezbarierovou nástupní hranu. Zastávka za křižovatkou, na Smetanově nábřeží bude zrušena. Projekty bezbariérových úprav a doplnění zastávek musí být koordinovány s tímto koncepčním zadáním a zároveň obsahovat nezbytné návaznosti a přístupy k zastávkám.

4.5 | KONCEPCE IAD

Dostupnost řešeného území automobilovou dopravou nesmí být narušena. Základem pro navržení režimu IAD je Zastupitelstvem HMP zadaný koncepční dokument, zpracovaný Odborem dopravy MHMP – “Omezení tranzitní motorové dopravy v centru Prahy”.

Dokument reguluje zejména tranzitní průjezdnost přes Křižovnické náměstí jak časem (6–22 hod), tak i povolením vjezdu (MHD, IZS, cyklisté, rezidenti P1, P2). Při takovém odklonění stávající tranzitní dopravy a za předpokladu přerušování spojení přes Staré město – zejména pak v místě Mariánského náměstí, nebude nutné vjezd na Smetanovo nábřeží dále regulovat – doprava se sama omezí pouze na místní, dopravní obsluhu a zásobování. Vzhledem k výborné dostupnosti Smetanova nábřeží pomocí MHD, pěšky a na kole nepředpokládáme vysokou intenzitu osobních automobilů při umožněné obsluze území.

Na Masarykově nábřeží (úsek od mostu Legií k ulici Myslíkově) bude oproti stávajícímu stavu regulována doprava v jižním směru, která musí být omezena na absolutní minimum aby neomezovala plynulý průjezd tramvají. Vzhledem k předpokladu omezení průjezdu Křižovnickým náměstím dle dokumentu „Omezení tranzitní motorové dopravy v centru Prahy“ – ODO MHMP 2020 a stávajícího zákazu odbočení vlevo z ul. Národní zbývá v tomto směru pouze odbočení vpravo z mostu Legií. Pokud bude nutné tento vztah omezit, je možné například zřídit příkázané odbočení vlevo do ulice Na Struze, případně další opatření pro redukci zdržení tramvají na SSZ Myslíkova.

4.6 | KONCEPCE ZÁSOBOVÁNÍ

V rámci přerozdělení uličního prostoru jsou návrhem vymezená místa pro zásobování v souladu se Strategii city logistiky (schváleno RHMP). Nejexponovanějším místem je oblast Novotného lávky, kde je doporučeno nejen zřízení zásobovacích míst ale i organizace zásobování časovými limity – jak na délku, tak na dobu zásobování. V tomto místě je doporučena participace provozovatelů komerčních provozů z níž vzejde stanovení pravidel zásobování a způsob jejich vymáhání.

4.7 | KONCEPCE MODRO-ZELENÉ INFRASTRUKTURY

4.7.1 | STROMOŘADÍ

TSK Praha nechala zpracovat k 2.9. 2019 znalecký posudek (Ing. Jiří Grulich) uličního stromořadí lip nacházejících se na Smetanově nábřeží. Posudek vyhodnocuje stav vegetace a navrhuje výměnu s ohledem na jejich stávající stav. V části návrhu rekonstrukce uličního stromořadí se posudek odkazuje na adekvátní způsob založení, aby bylo zlepšeno prostředí, ve kterém nové stromořadí bude růst. Koncepční zadání doporučuje s ohledem na úroveň zpracování tohoto posudku navázat na jeho závěry a využít ho při realizaci nového stromořadí v území.

Při výměně stromořadí je nezbytné dbát na umístování stromů s ohledem na cílový stav řešení území dle Koncepčního zadání. Je nezbytné, aby kmeny stromů byly v dostatečné vzdálenosti od cyklostezky a aby nedocházelo u nových stromů k zásahu koruny do průjezdného profilu tramvajové tratě.

4.7.2 | HOSPODAŘENÍ S DEŠŤOVOU VODOU

Současně s obnovou stromořadí je nutné realizovat opatření umožňující využít maximum srážkových vod v území pro jednotlivé stromy a zajistit dostatečný prokořenitelný prostor s využitím strukturálních substrátů. Cílem těchto opatření je zlepšení stanovištních podmínek pro nově realizované stromořadí. Konkrétní technické řešení a výběr nejvhodnějšího složení substrátu musí být řešeno v rámci projektu obnovy stromořadí s ohledem na specifické prostorové a půdní podmínky stanoviště.

4.8 | KONCEPCE TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

4.8.1 | PŘELOŽKY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Vyvolaným důsledkem navrhované koncepce mohou být nároky na dílčí přeložky sítě technické infrastruktury. Ty se z titulu urbanistické koncepce zejména v případě dosadby stromořadí považují za oprávněný nárok výše investice a součást projektu. V lokalitě se nepředpokládají přeložky významnějších řadů nebo kanalizace. Je žádoucí součinnost správce předmětné infrastruktury, zejména pak ve vztahu k umístování v ochranných pásmech (bude předmětem navazujících projektů a jejich projednávání).

4.8.2 | PROTIPOVODŇOVÉ OPATŘENÍ

Součástí řešeného území jsou i linie protipovodňové ochrany, vybudované pro ochranu území pro povodeň Q2002. Jedná se o podzemní stavby, na které se staví mobilní hrazení. V úseku od Žofína po Národní divadlo je tato linie vedena podél zábradlí nábřežní zdi a v úseku od parku Národního probuzení po objekt na Novotného lávce je linie vedena mezi stávajícím stromořadím a pouličním osvětlením. Tyto linie protipovodňové ochrany je třeba zohlednit v návrhu úpravy Smetanova nábřeží. Vzhledem k významu a způsobu založení jsou nepřeložitelné.

4.9 | MOBILIÁŘ

Barevnost všech stožárů, zábradlí a dalších prvků mobiliáře bude navržena v souladu s Manuálem tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. Je žádoucí jednotná barevná úprava všech kovových povrchů v RAL 7021.

4.9.1 | STOŽÁRY A VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

- Stožáry trakčního vedení a veřejného osvětlení budou v celém řešeném úseku revidovány dle situačního a dopravního řešení i urbanistických zásad tvorby uličního profilu (viz blíže Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy) a navrženy přednostně jako sdružené – konkrétněji;
- veřejné osvětlení bude primárně sdruženo na nově navržené pozice stožárů trakčního vedení;
- teplota chromatičnosti VO bude nastavena na teplou bílou, tzn. specifikovanou přibližně jako 3000 K; teplota chromatičnosti VO v rámci specifického veřejného prostranství předprostoru Národního divadla a Parku Národního Probuzení bude nastavena odlišně – dle konzultací s OPP a THMP;
- dle potřeby budou každým dílčím investorem opatřeny nebo vypracovány příslušné zvláštní části dokumentace (osvětlovací studie, světelně-technický výpočet a dtto pro potřeby trakční soustavy TT) ve spolupráci s dotčenými partnery – HOM MHMP, THMP, DPP a dalšími správci;
- z pohledu technického řešení se předpokládá využití Katalogu doporučených prvků veřejných prostranství hl. m. Prahy pro VO, vznikajícího ve spolupráci HOM MHMP, THMP a IPR, který standardizuje technické i designové provedení.

4.9.2 | LAVIČKY, KOŠE, STOJANY NA KOLA

- Lavičky, koše a stojany na kola budou dle vhodnosti doplněny v celé délce území;
- při výběru mobiliáře (lavičky, odpadkové koše, stojany na kola) doporučujeme použít standardní typ pražského mobiliáře, který byl vybrán porotou mezinárodní designérské soutěže.

4.9.3 | PŘÍSTŘEŠKY MHD A ZÁBRADLÍ

- Pro umístění přístřešku a zábradlí doporučujeme použít standardní nový pražský mobiliář, který byl vybrán porotou mezinárodní designérské soutěže.

4.10 | SPECIFICKÁ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

Křižovnické náměstí

Dominantní Staroměstská brána se vstupem na Karlův most, průčelí kostela sv. Františka z Assisi a průčelí kostela Nejsvětějšího Salvátora či vstup do Karlovy ulice. To vše jsou kulisy Křižovnického náměstí. Prostor bývalého parkoviště dnes není využíván k účelu, ke kterému byl vydlážděn a výškově oddělen od chodníkových částí. Zároveň je Křižovnické náměstí jediným místem na Královské cestě,

kde je na ní kolmá ulice Křižovnická dominantnější s ohledem na hierarchické uspořádání prostoru i dopravy, než Královská cesta samotná. Vhodnou úpravu výškového uspořádání prostoru náměstí a adekvátního propojení Karlovy ulice a kostela Nejsvětějšího Salvátora by měla zajistit samostatná akce rekonstrukce náměstí.

Úsek Karlova – Anenská

Subtilní průjezd mezi Staroměstskou nábrežní zástavbou Novotného lávky a Colloredo-Mansfeldským palácem je dopravně přetížený. Jen stěží byste hledali v Praze nadzemní prostor, kde na každý metr vzdálenosti mezi fasádami obou budov je denně přepraveno více osob. Kritická situace tak vybízí zaujmout nový přístup. Na jedné straně stojí tunelové zefektivnění průjezdu s vyloučením pěší a cyklistické dopravy. Na druhé straně je sdílené veřejné prostranství se zpomalenou dopravou o nižší intenzitě. Doporučujeme veřejné prostranství tranzitně omezit a snížením rychlosti zvýšit bezpečnost a snížit hierarchické rozdíly mezi bezmotorovou, individuální a veřejnou dopravou.

Park Smetanovo nábreží x Karolíny Světlé

Zástavba mezi Smetanovým nábrežím a ulicí Karolíny Světlé je v severní části zakončena rozptylovou plochou – parkovým náměstím lokálního charakteru. Tzv. Anenský trojúhelník nechává vyniknout okolní kulisy přiléhajících domů. Vzrostlá vegetace, které se v místě velmi dobře daří, dodává prostoru patřičnou intimitu. Trojúhelníkové prostranství je oplocené, nepřístupné, pro veřejnost zapovězené. Celkový dojem z místa je vzdálený, neprožitý, neobytný. Náměstí není upraveno pro lidi.

Návrh revitalizace veřejného prostranství od architektonické kanceláře TAK na zarostlou plochu nahlíží z nové perspektivy, prostor veřejnosti otevírá. Navrhovaná místa k pobytu, odpočinku, lokálnímu využití však respektují svou pozitivní roli hierarchicky nižší, intimnější úrovně veřejného prostranství, vedle exponovaného a hojně navštěvovaného nábreží. Přiléhající čapadlo, které z Anenského trojúhelníku zpřístupňuje hladinu Vltavy je skryté. Na jeho objevení stále čekáme. Z pera stejného architektonického ateliéru Marka Tichého byla nastíněna tendence z čapadla vyběhnout po mole, až na samotný konec, a přiblížit pozorovateli překrásné panorama Prahy. Tímto dokumentem doporučujeme realizaci prostoru Anenského trojúhelníku a bezprostředně navázat i projektem rekonstrukce čapadla s výstavbou mol na Vltavě. V souboru se samotným nábrežím získá tak Praha významný soubor nově revitalizovaných reprezentativních prostranství.

Parčík u Národního divadla

Trojúhelníkový výběžek na jižní stranu od Národního divadla je symetrickým protipólem Anenskému trojúhelníku. V samotném středu se těší z okrasného osázení na trojúhelníkovém půdorysu. Místo je zároveň rozdělovníkem dopravy přijíždějící z jihu, kde část z ní má to privilegium pokračovat na nábreží a zbylá pokračuje ulicí Divadelní. Drobné zásahy by mysu Národního divadla napomohly při nalezení vhodné úlohy v místě. Zlepšit příčnou propust-

nost, zvýšit pobytové bezpečí, zpomalit okolní dopravu, vytvořit nové plochy k posezení třeba na hraně okrasného záhonu. V tomto koncepčním zadání doporučujeme rozšířit plochy chodníků podél zástavby. Do nově vzniklých ploch zasadit stromy. Netřeba měnit již staletými formované rozdělení, stačí ho upravit k požadavkům, které na dnešní veřejné prostranství klademe.

5 | KOORDINACE KONCEPČNÍHO ZADÁNÍ

Území řešené Koncepčním zadáním obsahuje související projekty, které je nezbytné koordinovat z důvodu plynulé návaznosti a efektivní realizace s ohledem na finance, čas a kvalitu. Rozpracovanost projektů se různí s ohledem na výkonovou fázi projektu a harmonogram.

5.1 | KOORDINACE ZÁMĚRŮ V ÚZEMÍ

Výkres evidovaných záměrů v území je výhradně přehledem platným k době dokončení Koncepčního zadání. Uživatel Koncepčního zadání musí platnost informací ověřit. Schéma je orientační.

5.2 | KOORDINACE NAVAZUJÍCÍCH PROJEKTŮ

5.2.1 | PALACHOVO NÁMĚSTÍ

Příprava rekonstrukce Palachova náměstí probíhá v souladu s vítězným soutěžním návrhem Ing. arch. Akad. arch. Václava Králíčka. Území řešené projektantem navazuje bezprostředně na řešené území tohoto Koncepčního zadání.

5.2.2 | MARIÁNSKÉ NÁMĚSTÍ

Koncepční studie Mariánského náměstí je závazným dokumentem schváleným RHMP Usnesením č. 2955 ze dne 21. 12. 2020. Toto koncepční zadání je s Koncepční studií Mariánského náměstí v souladu. Návrh řešení Platněřské ulice podporuje záměr Koncepčního zadání aktivně zlepšovat veřejné prostranství řešeného území. Navrhované rozšíření chodníkové plochy z ulice Křižovnická do ulice Platněřská je v souladu s Koncepčním zadáním.

5.2.3 | ANENSKÝ TROJÚHELNÍK

Záměr Městské části Praha 1 na revitalizaci tzv. Anenského trojúhelníku je v rámci tohoto zadání nezbytné koordinovat. Koncepční zadání podporuje záměr revitalizace území svírající ulice Smetanovo nábreží a Karolíny Světlé s cílem aktivně zlepšovat veřejné prostranství.

5.2.4 | MOLA NA VLTAVĚ

Záměr Městské části Praha 1 je doporučen k rozpracování. Význam propojení naplavenin v pravobřežní části Vltavy a dalších hůře přístupných částí je s ohledem na veřejný prostor vhodný.

5.2.5 | ČAPADLO POD HOLLAREM

TSK nechává vypracovat studii rekonstrukce objektu čapadla, které propojuje říční poloostrov Smetanova nábreží s ulicí Divadelní. Revitalizace dlouhodobě zanedbaných prostorů po obou stranách nábreží umožní nové formy užívání a bude přínosná pro celkový stav okolí.

5.2.6 | KONCEPCE HRADEBNÍ KORZO

Koncepce Hradební korzo je projekt zadaný RHMP usnesením č. 811 ze dne 6. 5. 2019. Toto koncepční zadání je s Koncepcí Hradební korzo koordinováno. Návrh řešení okolí Národního divadla podporuje záměr Koncepčního zadání aktivně zlepšovat veřejné prostranství řešeného území.

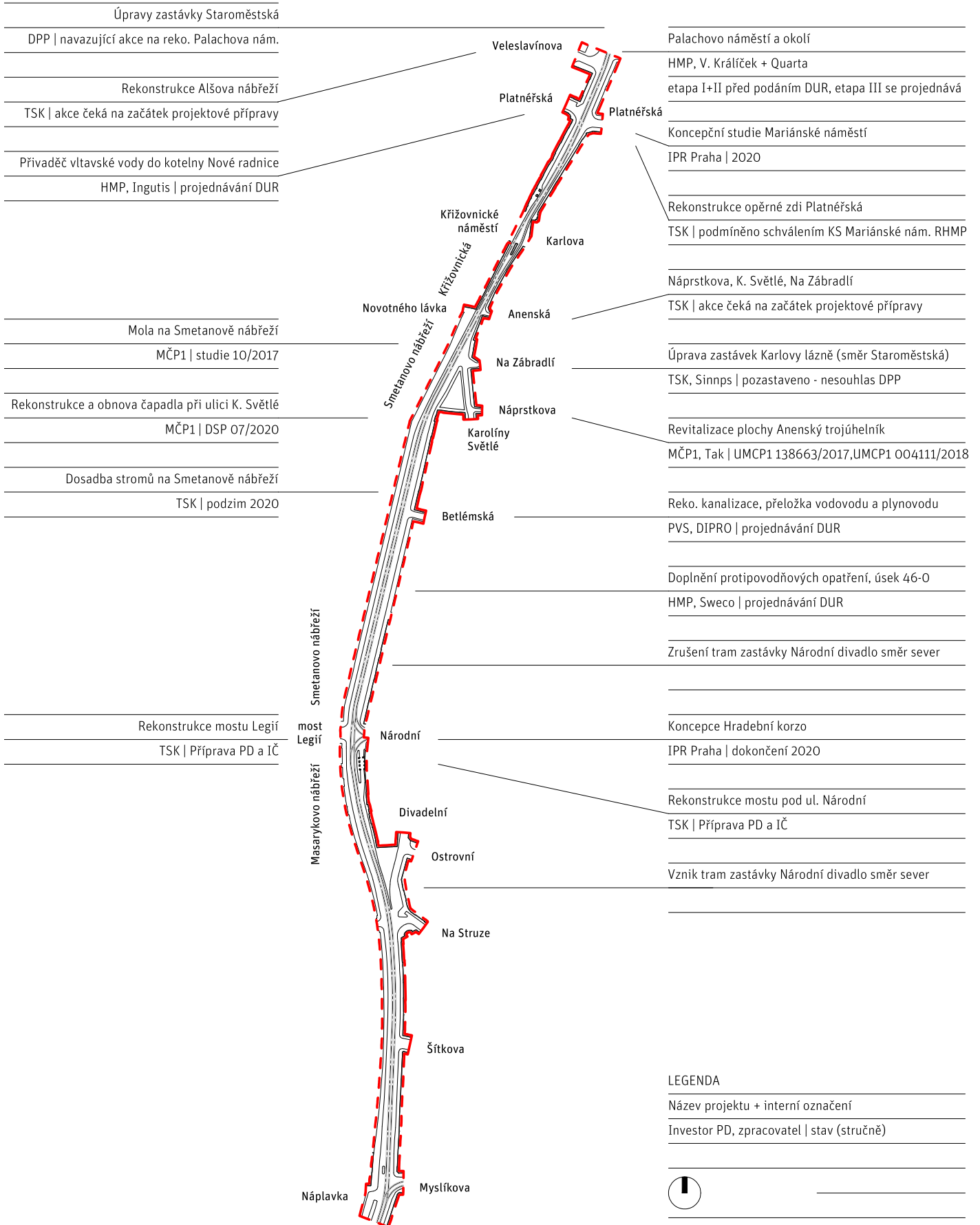
5.2.7 | VÍTĚZNÁ – ÚJEZD – MOST LEGÍÍ

IPR Praha v roce 2018 zpracoval Koncepční studii Vítězná – Újezd – most Legíí, na základě usnesení Rady hl. m. Prahy č. 2337 ze dne 27. 9. 2016. Koncepční studie je vypracována, nicméně není schválena Radou hl. m. Prahy.

Koncepční studie ve vztahu k řešenému území definuje především změnu polohy tramvajové tratě na mostu Legíí, posun severním směrem tak, aby nedocházelo ke kolizím mezi tramvajemi a automobily ve směru k ND. Tento posun se promítá i do řešení křižovatky Smetanovo nábreží /Masarykovo nábreží /most Legíí /Národní. Současně nutná rekonstrukce mostu bude v průběhu realizace zasahovat i do této křižovatky.

Koncepční studie prověřila a navrhla na žádost Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. doplnění jednoho oblouku tramvajových kolejí ve směru Masarykovo nábreží – most Legíí. Dále bylo v průběhu zpracování diskutováno i možné rozšíření/posun, a s tím nutné stavební úpravy, nábrežního chodníku přibližně v úrovni kavárny Slavie z důvodu možnosti změny poloměrů oblouků tramvajové trati Národní – Smetanovo nábreží a s tím i možné rozšíření chodníku na nároží u kavárny Slavie. Toto nebylo v rámci Koncepční studie prověřováno, nicméně byla následná dohoda, že se toto prověří v rámci přípravy rekonstrukce mostu Leigíí.

Koncepční studie dále navrhuje upravit chodník a režim průchodu v rámci "kočárového vjezdu" Národního divadla tak, aby byla umožněna jízda cyklistů mezi chodníkem a tramvajovými kolejemi podél Národního divadla. S tím souvisí i navržená úprava chodníkového nároží u ND.



6 | CÍLOVÝ STAV

- Vizuálně kultivované území, upravené s ohledem na jeho význam a historickou paměť;
- čisté a dobře spravované území;
- dobrá dopravní obslužnost a minimalizace dopravní zátěže tranzitního charakteru;
- vhodné rozmístění a stav mobiliáře pro podporu pobytových kvalit;
- vysoká míra inkluzivity prostředí;
- uspořádání prostoru s ohledem na jeho užívání;
- vysoká hodnota stávající i nové vegetace;
- zodpovědné hospodaření s dešťovou vodou;
- městem podporované aktivity a zvláštní využívání veřejného prostoru komerčními subjekty.

Při předběžném projednání zadání bylo dosaženo shody na rozdělení zásahů do dvou časových etap, zejména s přihlédnutím ke změně dopravního režimu automobilové dopravy v řešeném území. Po první etapě, jejíž součástí budou jak stavební, tak dopravně organizační úpravy, dojde ke kontrolnímu měření intenzit a případné korekci podmínek pro druhou etapu a dosažení cílového řešení.

6.1 | ETAPIZACE

Etapa 1

Hlavní a nejdůležitější stavební části první etapy budou tramvajové zastávky Národní divadlo, Karlovy lázně a mimo řešené území zároveň probíhající rekonstrukce zastávky Staroměstská. Dále je během první etapy možné rekonstruovat obruby v těsné blízkosti těchto zastávek a stavebně potvrdit již realizované dočasné dopravní uspořádání. Konkrétně se jedná o úpravu prostoru ulic Karolíny Světlé, Anenské ulice, Novotného lávky a jejich napojení do prostoru Smetanova nábřeží. Dále ulic Divadelní a Na Struze a jejich napojení do prostoru Masarykova nábřeží. Dočasné dopravní omezení v prostoru mezi ulicemi Národní a Betlémská lze realizovat stavebně a kultivovat tak předprostor objektů č.p. 1013, 334 a 995. Úpravy v rámci etapy 1 musí respektovat cílový stav a obsahovat stavební přípravu na dokončení celého veřejného prostranství nábřeží.

Stavební úpravy etapy 1 jsou podmíněné změnou organizace dopravy dle Akčního plánu Plánu udržitelné mobility pro Prahu a okolí (schválen usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 7/32 ze dne 24. 5. 2019), konkrétně opatření ID 265 Omezení zbytné dopravy na Malé Straně a Starém Městě. Omezení tranzitu a tím snížení celkové intenzity automobilové dopravy zejména v místě zastávky Karlovy lázně je klíčovou podmínkou DPP, ROPID, ODO, MČ Praha 1 a IPR Praha pro bezbarierovou stavební úpravu a doplnění vstřícné nástupní hrany zastávky.

Po dokončení stavebních a organizačních úprav etapy 1 v dostatečném rozsahu bude následovat kontrolní průzkum dopravy v území a v jeho bezprostředním okolí. Na základě měření bude následně v pracovní skupině (DPP, ROPID, ODO, TSK, MČ Praha 1 a IPR) stanoven další postup organizace dopravy tak, aby splnil podmínky pro cílové stavební řešení v etapě 2.

Etapa 2

V druhé etapě proběhne v celém řešeném území rekonstrukce povrchů chodníků, přeložení obrub, obnovení stromořadí se založením umožňujícím zdravý růst stromů, doplnění stromořadí na protější straně prostoru Smetanova nábřeží a výstavba cyklostezky.

Před výstavbou rozšířené plochy chodníku a cyklostezky na nábřežní straně dojde k ověření potřeb organizace automobilové dopravy pracovní skupinou, aby následná rekonstrukce nebyla v kolizi s dopravou tramvajovou. Tato úprava bude navržena na základě vyhodnocení měření po dokončení etapy 1. Po finalizaci stavebních úprav v rámci etapy 2 přejde tato úprava do trvalého režimu, případně může dojít ke korekcím na základě měření provedeného během výstavby.

7 | NÁVRH ÚPRAV A VIZUALIZACE

7.1 | SEZNAM VÝKRESOVÝCH A OBRAZOVÝCH PŘÍLOH

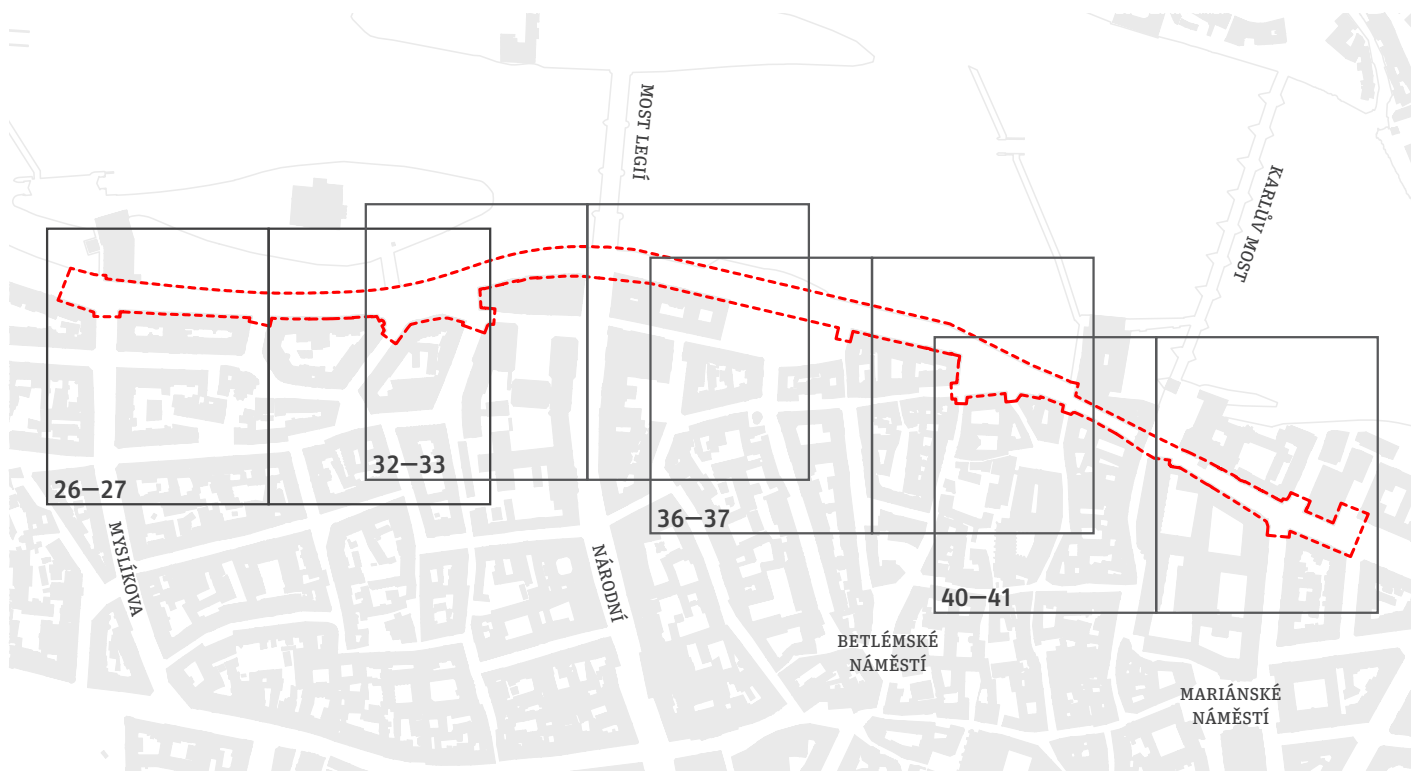
Návrh

- výkres úseku „Mánes – Národní divadlo“
- vizualizace: pohled od budovy Mánesa směr Národní divadlo
- vizualizace: pohled od Goethe-Institutu směr Národní divadlo
- výkres úseku „Národní divadlo – Smetanovo nábřeží“
- vizualizace: pohled na Smetanovo nábřeží směr Anenský trojúhelník
- výkres úseku „Smetanovo nábřeží – Anenský trojúhelník“
- vizualizace: pohled na Anenský trojúhelník od Novotného lávky
- výkres úseku „Anenský trojúhelník – Palachovo náměstí“
- vizualizace: pohled na průjezd v úseku kolem budovy Klementina směrem od Palachova náměstí

7.2 | ETAPIZACE - SAMOSTATNÁ VÝKRESOVÁ PŘÍLOHA

Etapa 1

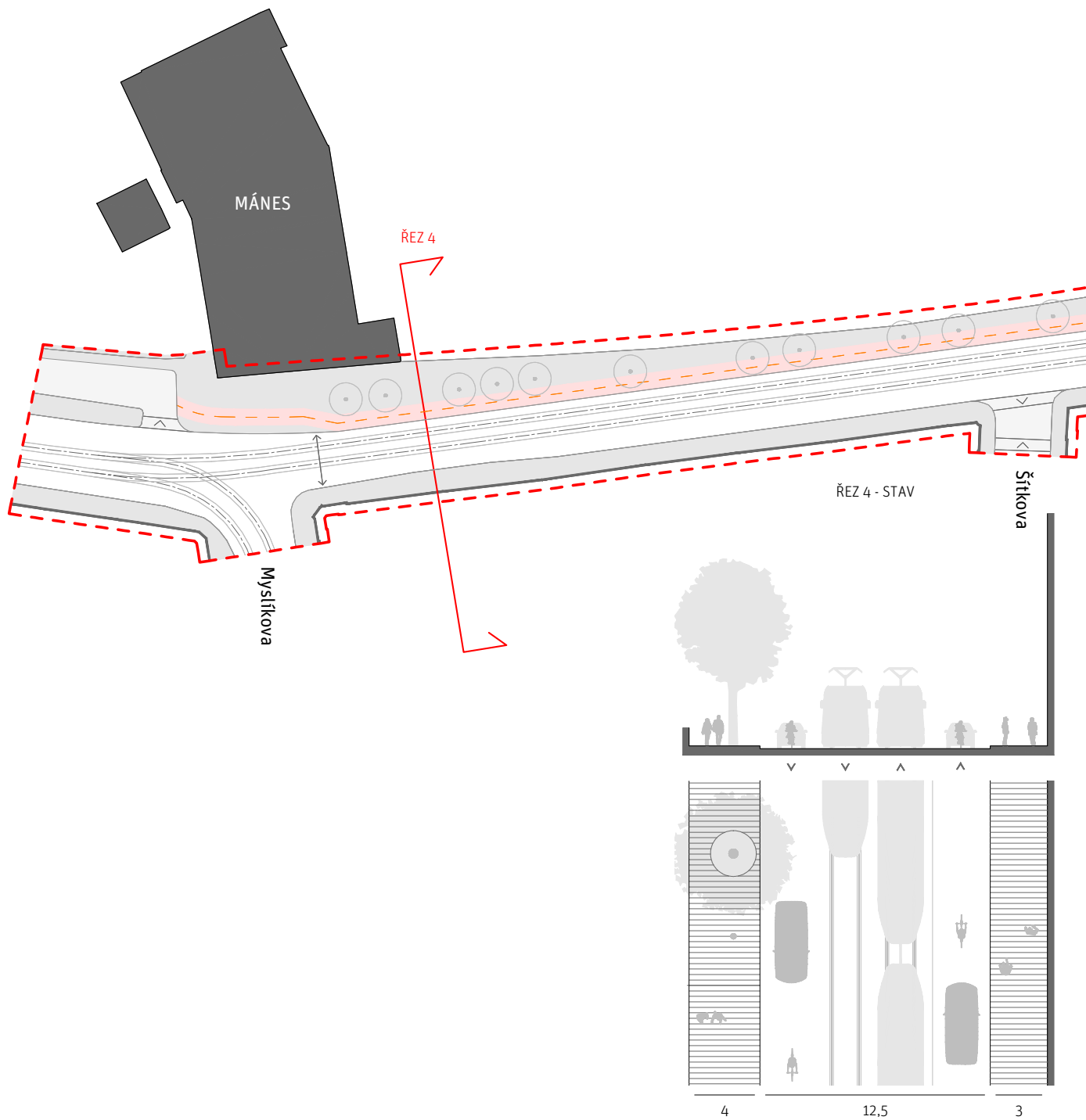
Etapa 2



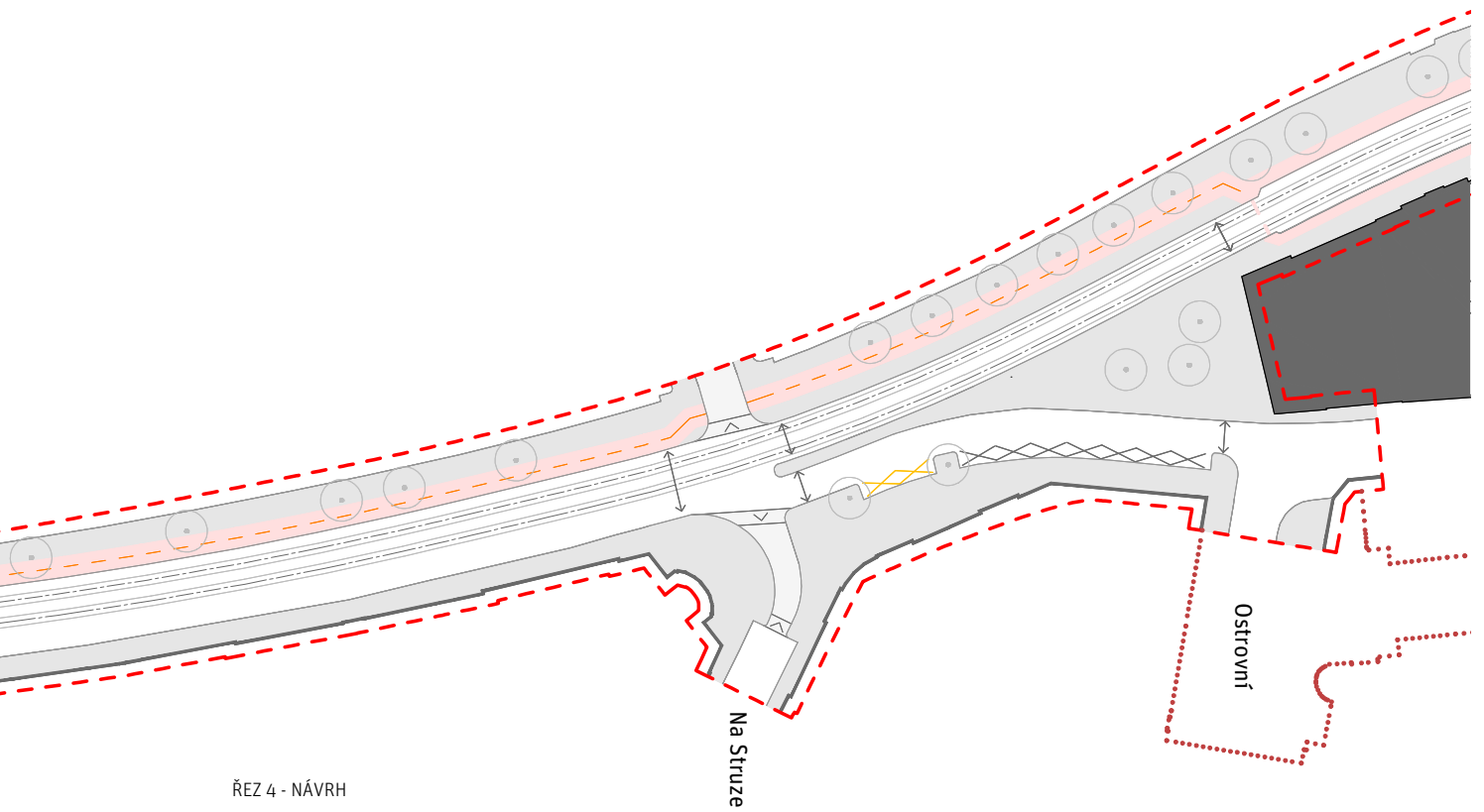
LEGENDA

	Stavebně řešené území
	Podporované projekty ke koordinaci
	Cyklostezka v úrovni + 0,000
	Vedení cyklo v úrovni vozovky
	Chodník v úrovni +0,000
	Vedení obruby - původní
	Osa stávajících kolejí
	Zóna 30
	Pěší vazba
	Strom - nový
	Strom - stávající
	Stání pro zásobování
	Parkovací stání

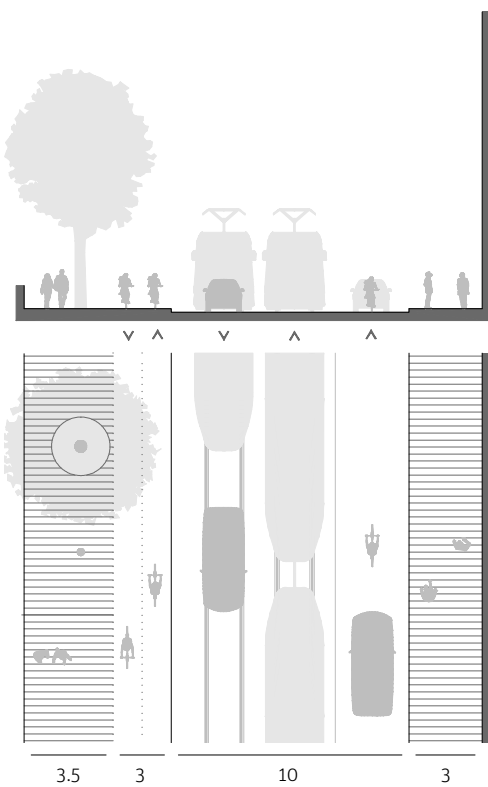
Masarykovo nábřeží



Masarykovo nábřeží



ŘEZ 4 - NÁVRH

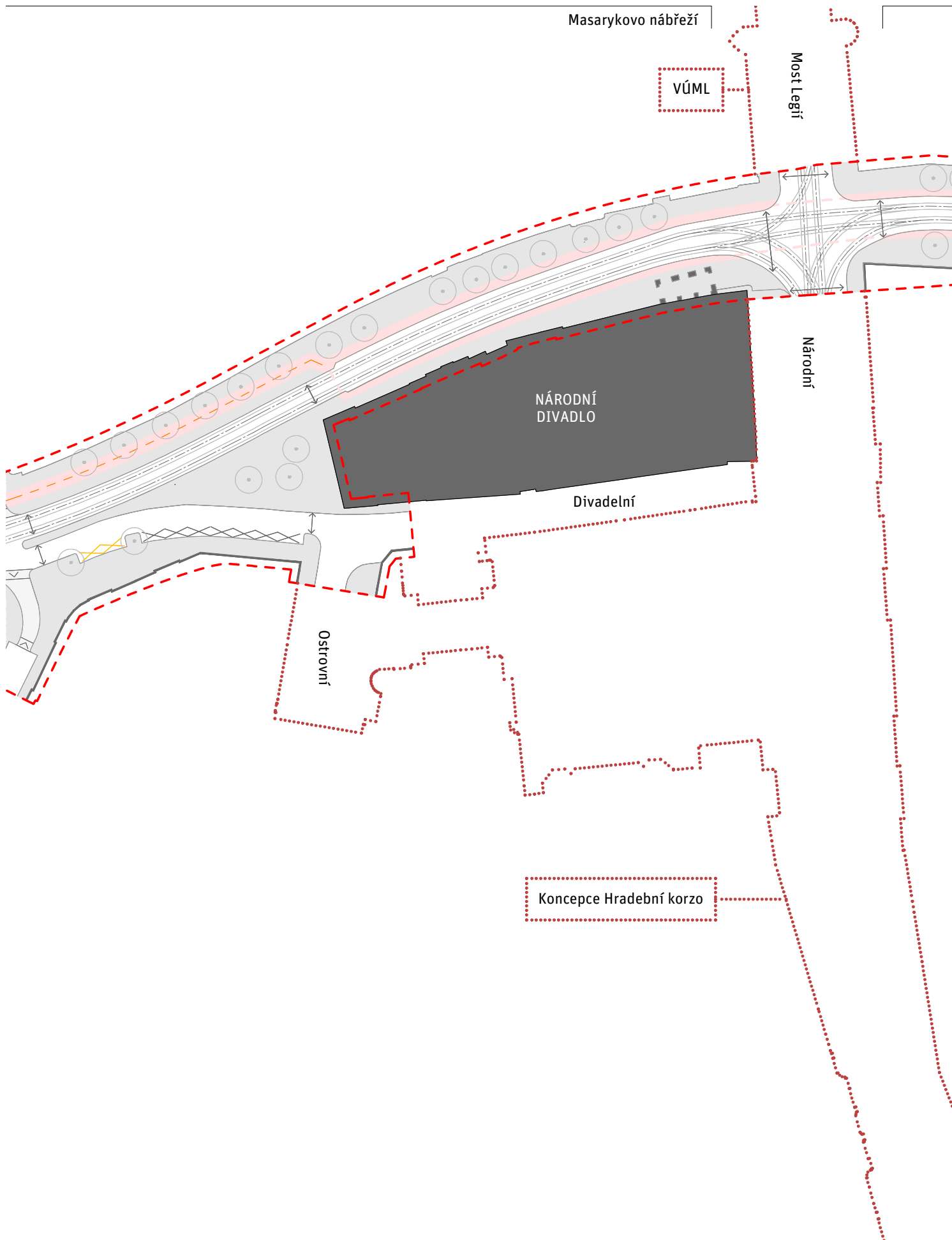




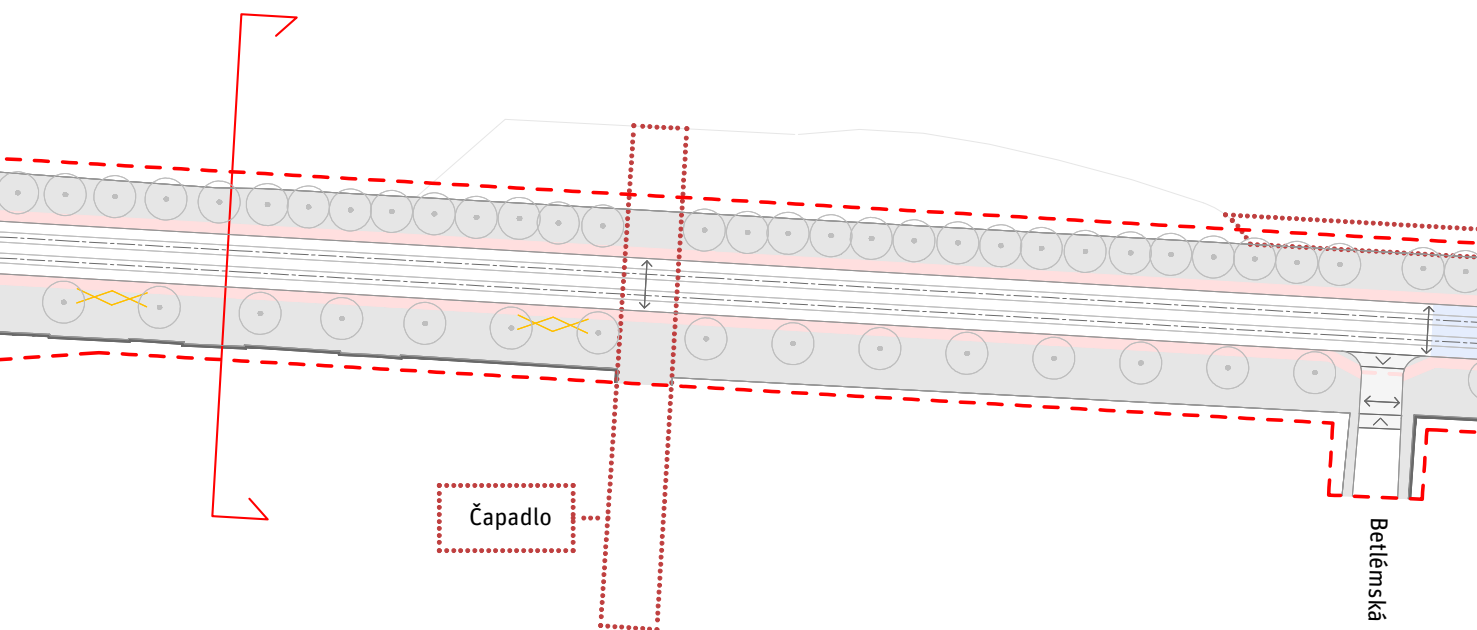




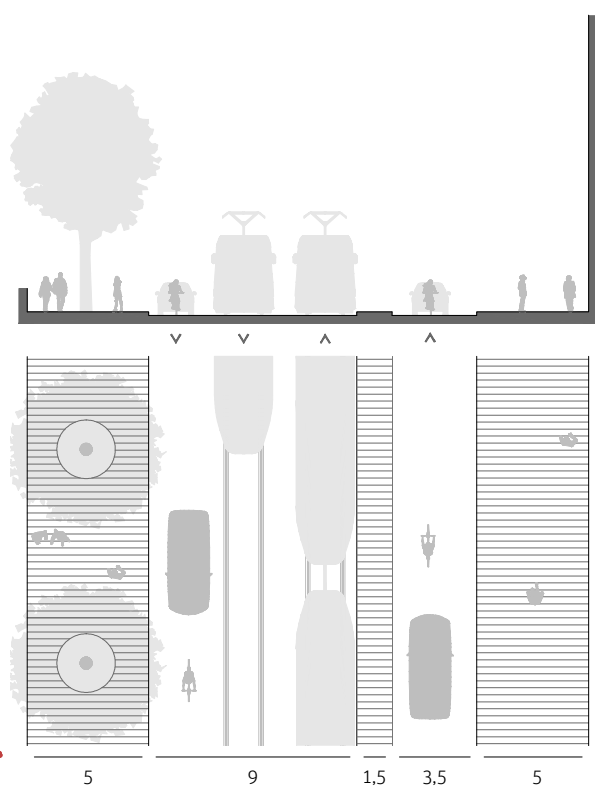




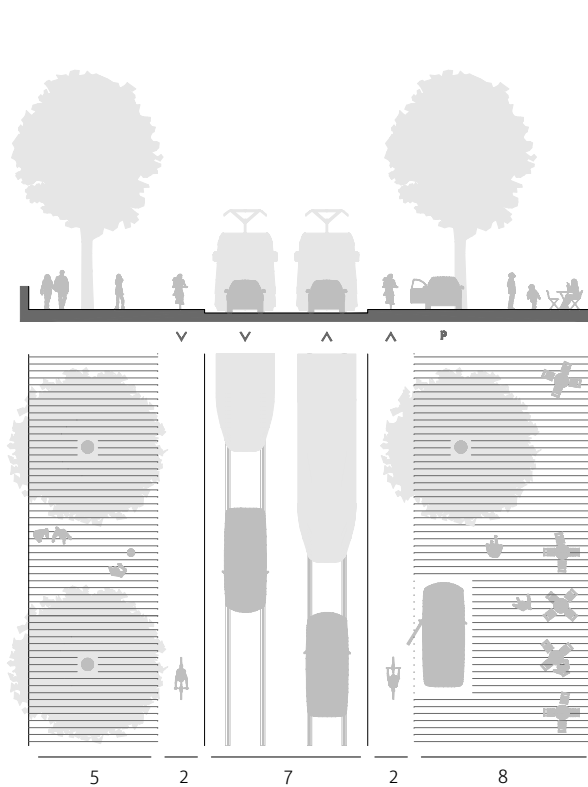
Smetanovo nábřeží



ŘEZ 3 - STAV



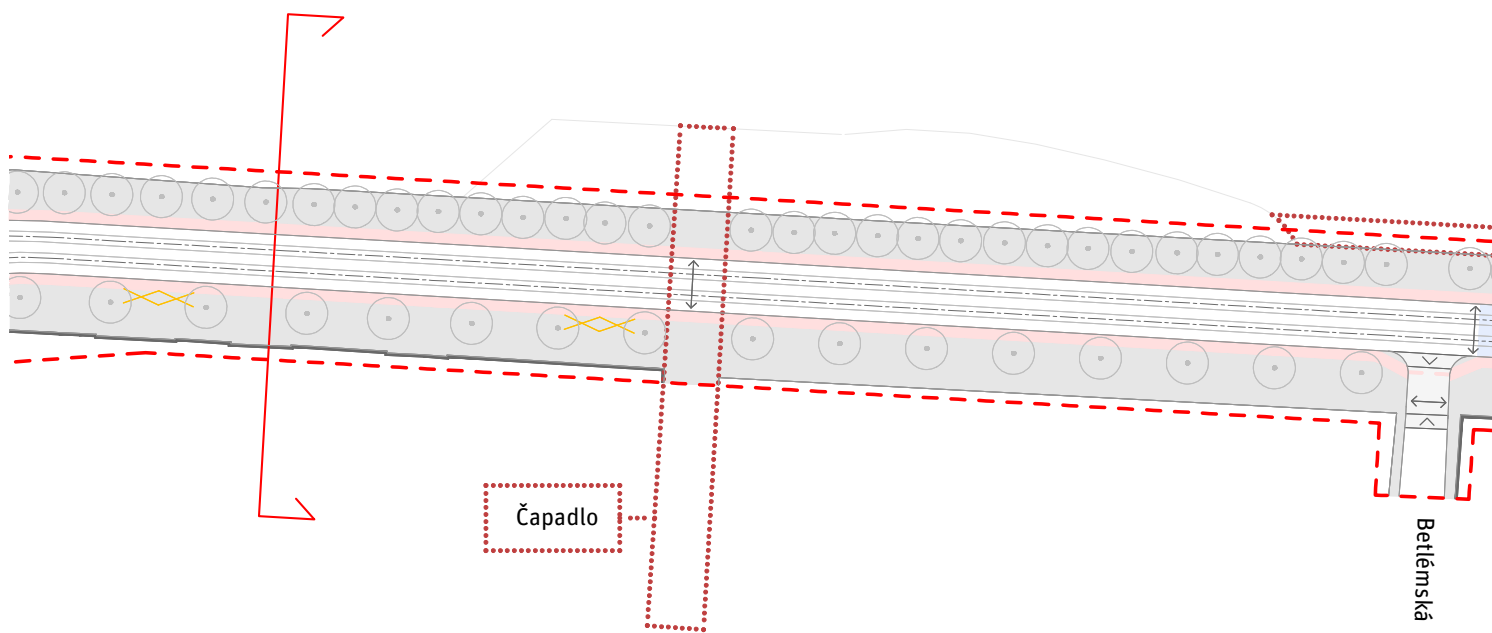
ŘEZ 3 - NÁVRH



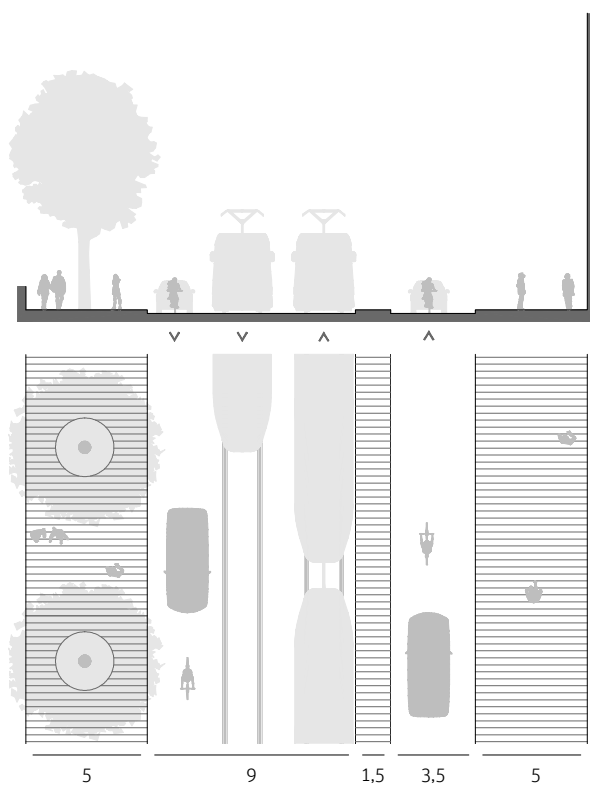




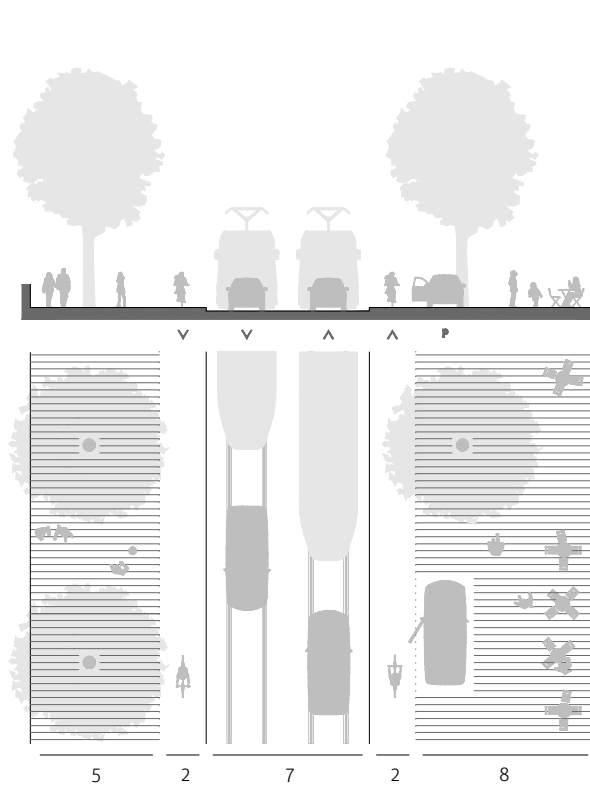
Smetanovo nábreží

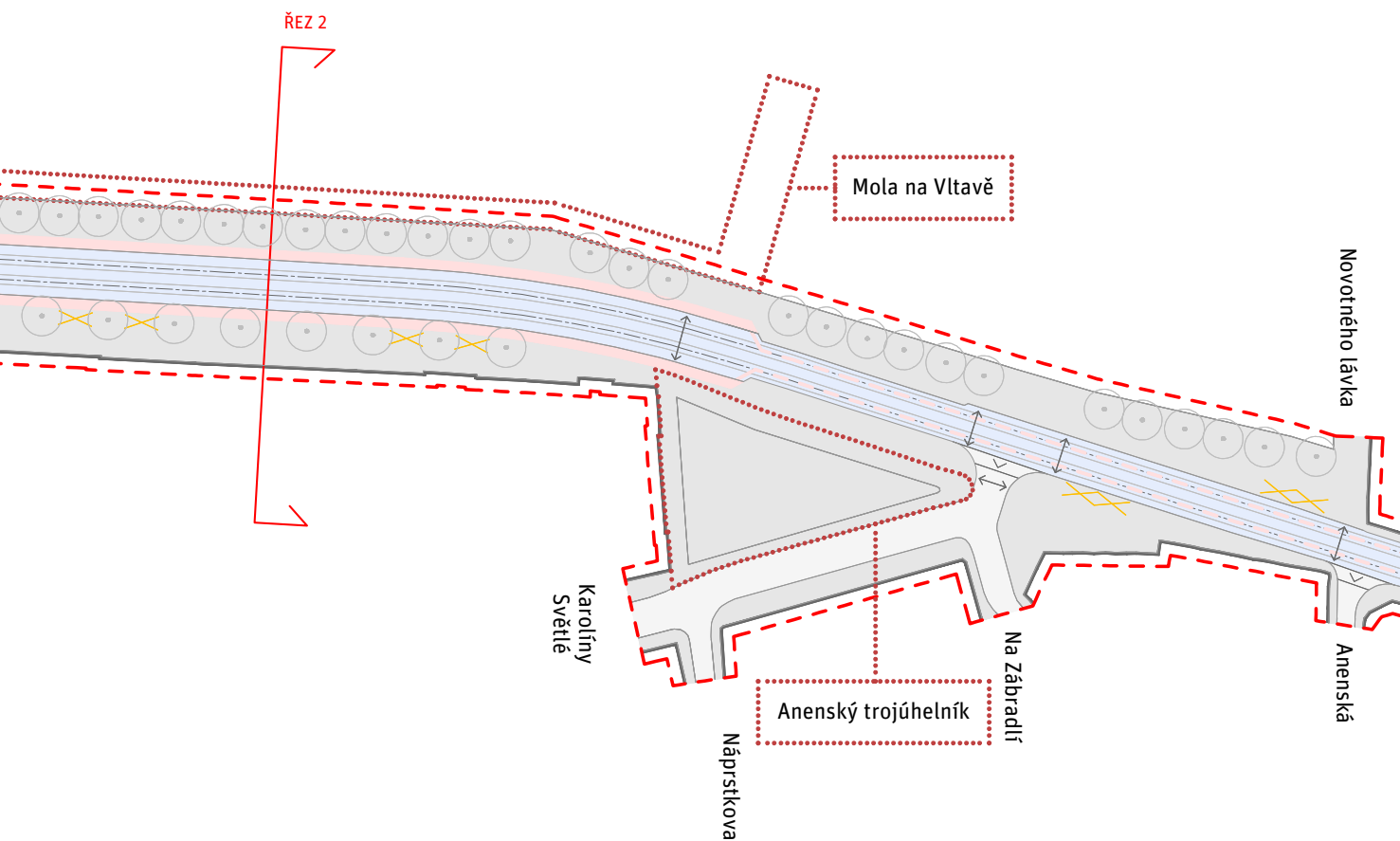


ŘEZ 3 - STAV



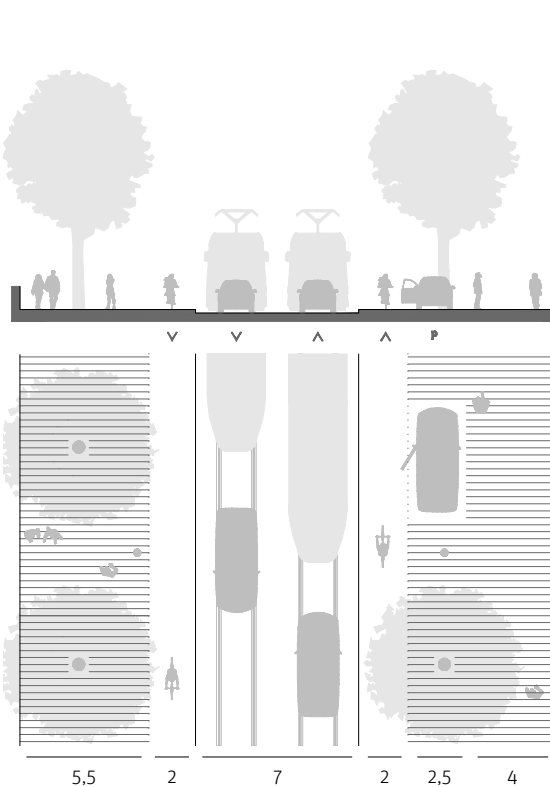
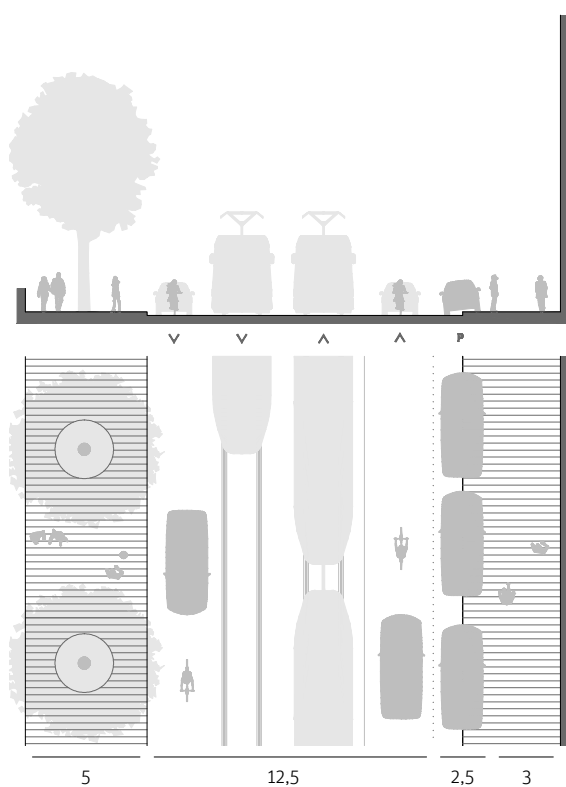
ŘEZ 3 - NÁVRH





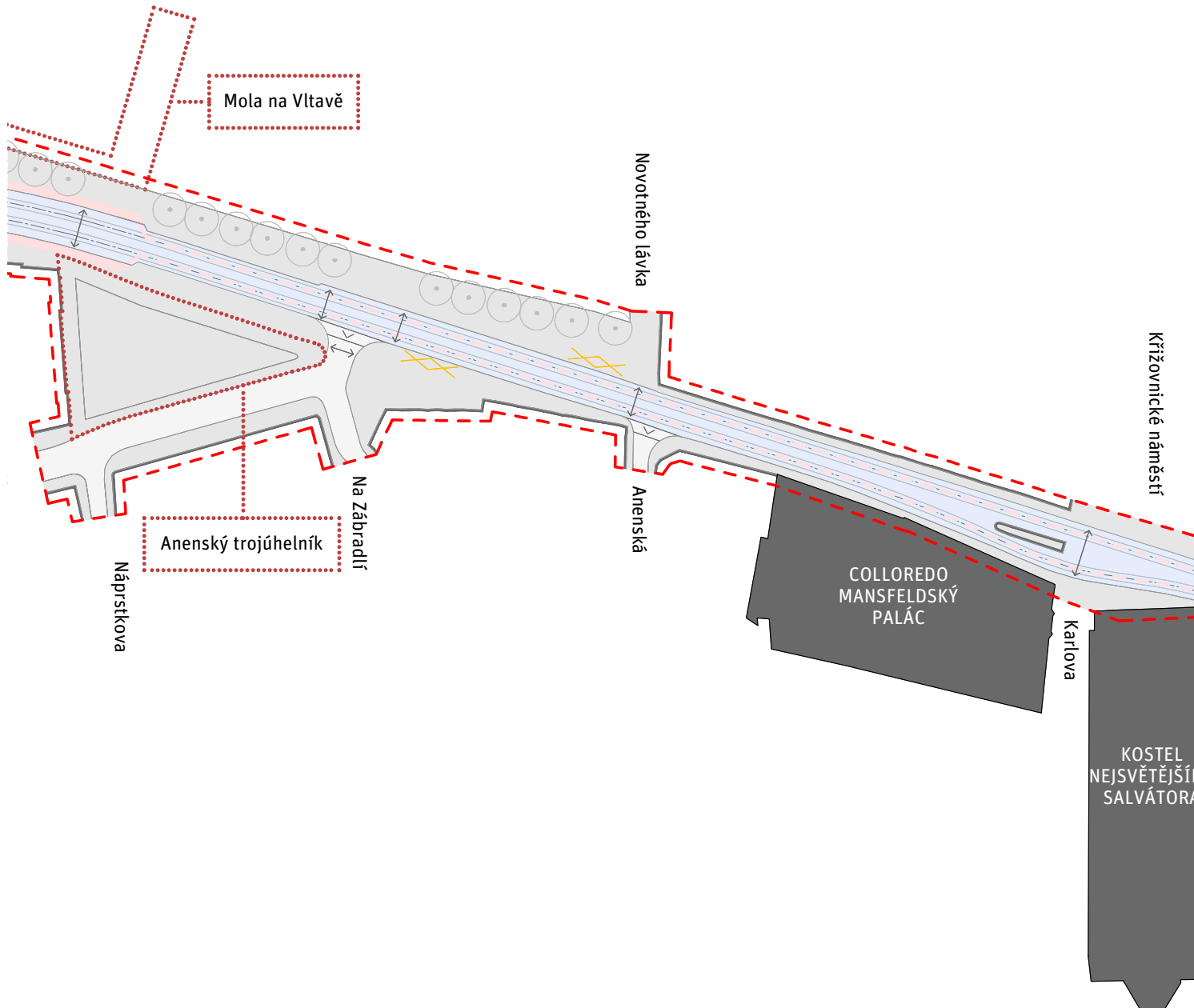
ŘEZ 2 - STAV

ŘEZ 2 - NÁVRH



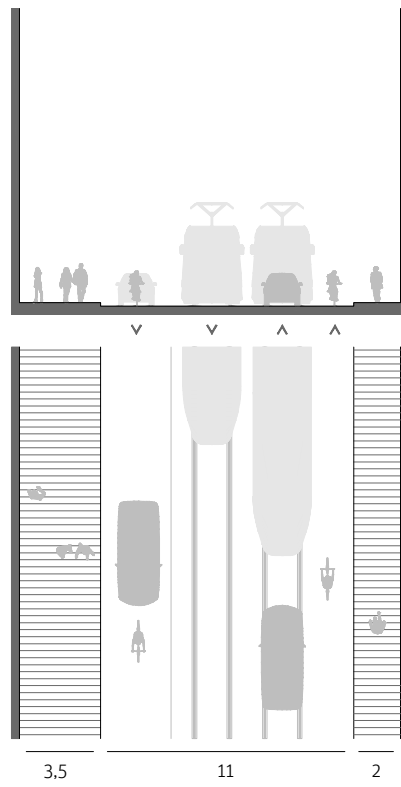




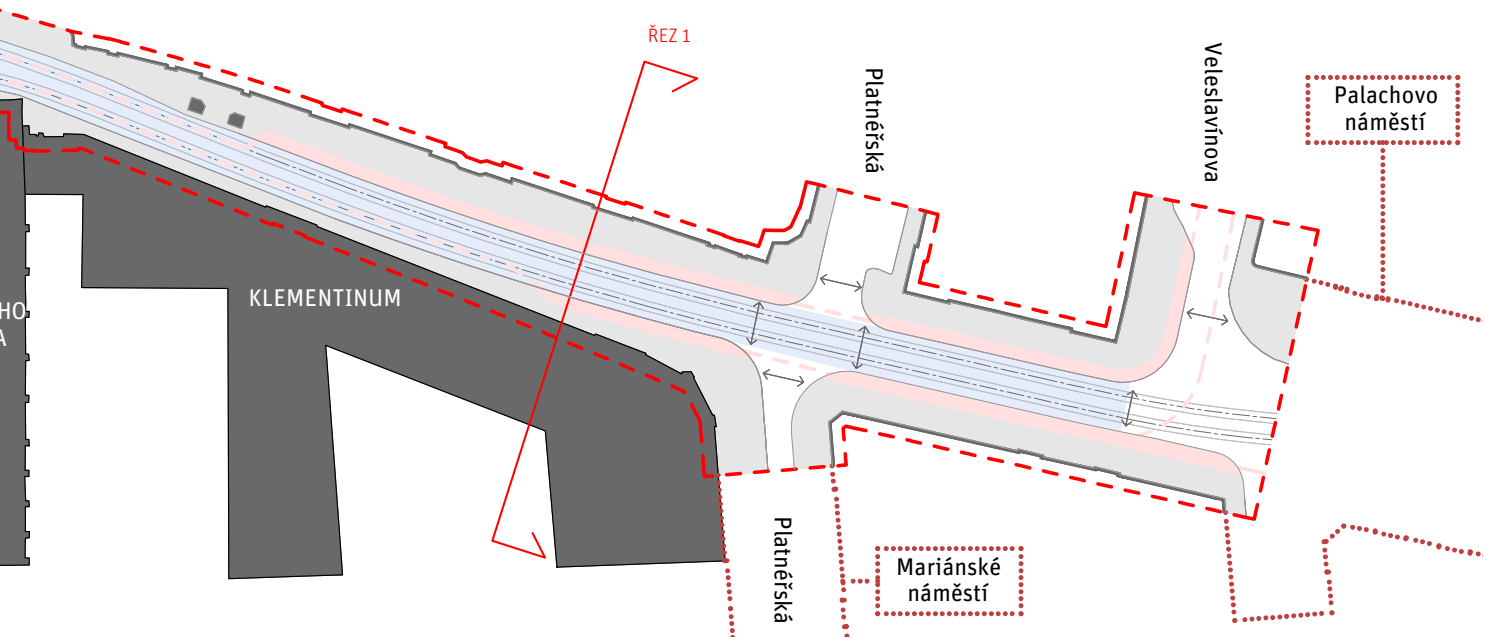
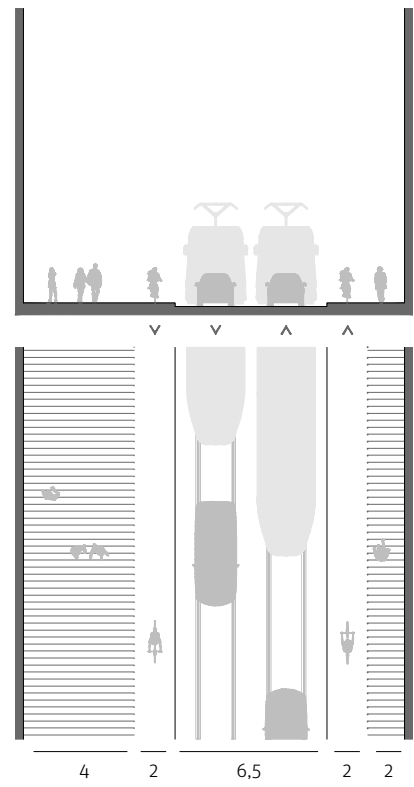


Křížovnická

ŘEZ 1 - STAV



ŘEZ 1 - NÁVRH







8 | ZPRACOVATEL PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

Výběr adekvátně specializovaného a kvalifikovaného týmu zpracovatele na realizaci navazujících stupňů projektové dokumentace je nezbytný k ochraně podstaty Konceptčního zadání a důrazu na detail, který je v prostředí Pražské památkové rezervace důležitou součástí řešení. Je vhodné, aby projektová dokumentace území byla projednávána jako jeden celek, byť realizace může být postupná.

8.1 | KVALIFIKACE ZPRACOVATELE

- architekt
- dopravní inženýr
- krajinářský architekt
- vodohospodářský projektant

8.2 | PODKLADY A KOORDINACE

- Hlavní podklady (upřesněné zadáním):
- Standard zastávek PID (ROPID, ČVUT FD, IPR Praha, 2018)
- Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy (IPR Praha, 2014)
- Koncepce povrchů tramvajových tratí hl. m. Prahy (IPR Praha, 2016)
- Generel cyklistické dopravy hl. m. Prahy (IPR Praha, aktualizace 2019)

8.3 | KOORDINACE

- Rekonstrukce Alšova nábřeží
- Přivaděč vltavské vody do kotelny Nové radnice
- Palachovo náměstí a okolí
- Konceptní studie Mariánské náměstí
- Rekonstrukce opěrné zdi Platněřská
- Náprstkova, K. Světlé, Na zábradlí
- Úprava zastávek Karlovy lázně (směr Staroměstská)
- Revitalizace plochy Anenský trojúhelník
- Rekonstrukce kanalizace, přeložka vodovodu a plynovodu v ul. Betlémská
- Doplnění protipovodňových opatření – úsek 46–0
- Mola na Smetanově nábřeží
- Rekonstrukce a obnova čapadla při ulici K. Světlé
- Dosadba stromů na Smetanově nábřeží
- Rekonstrukce mostu Legií
- Koncepce Hradební korzo
- Rekonstrukce mostu pod ul. Národní

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE

HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, příspěvková organizace

Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2

Tel.: +420 236 001 111

www.iprpraha.cz

Sekce detailu města | Kancelář veřejného prostoru

Sekce infrastruktury | Kancelář dopravní infrastruktury

Zpracovatel

Ing. arch. Šimon Jiráček | KVP

Ing. Vojtěch Benedikt | KDI

Spolupráce

Ing. arch. Jakub Zuzula | KVP

Rostislav Zapletal, DiS. | KVP

03/2021



IPR ———
PRaha