

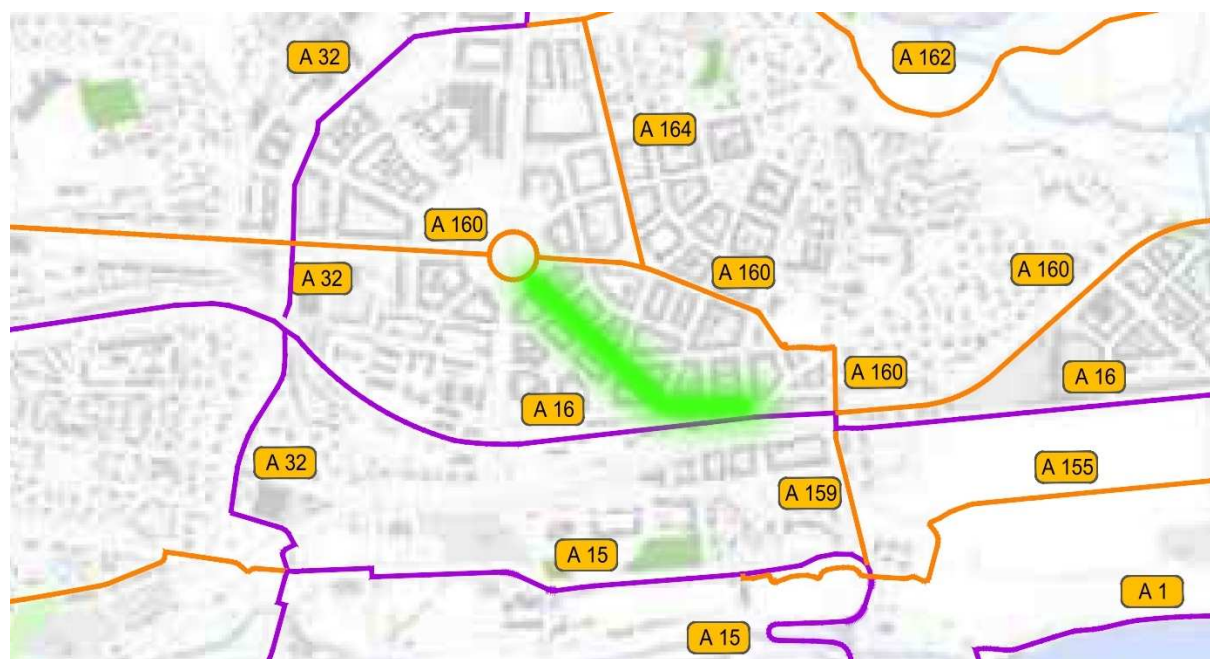


## ZADÁVACÍ KARTA CYKLOOPATŘENÍ

Název akce:	<b>Dejvická</b> <i>celý uzel včetně bezprostředních návazností v okruhu cca 200 m</i>
Délka trasy:	<b>200 + 450 = 650 m</b>
Projektový stupeň:	<b>DZ / DÚR+DSP</b>
Evidenční číslo TSK:	
Datum vyhotovení:	<b>15.12.2010</b>
Zpracování:	<b>KCD</b> ( <a href="http://cyklo.praha-mesto.cz">http://cyklo.praha-mesto.cz</a> , <a href="mailto:cyklo@cityofprague.cz">cyklo@cityofprague.cz</a> ) <sup>1</sup>
Přílohy:	<b>Pracovní koncept návrhu KCD na úpravu DZ / podzim 2008</b>
Evidenční číslo ZK:	<b>2010 / 12</b>

*Tato zadávací karta je pouze podkladem pro upřesnění požadavků Komise RHMP pro cyklistickou dopravu na zhotovení projektové dokumentace k předmětné akci.*

### 1. Vymezení a účel akce



Předmětem zadávací karty je podrobnější specifikace podmínek pro odstranění významné bariéry cyklo dopravy v intenzivně urbanizovaném prostoru kompaktní zástavby na rozhraní Bubenče a Dejvic a zajištění plnohodnotné dopravní obsluhy území. Řešeným prostorem je především koridor Dejvické ulice, v případě komplexního řešení je vhodné rozsah úprav rozšířit i na přilehlou uliční síť.

V současné době je ulice Dejvická stavebně v poněkud zanedbaném stavu (převažuje dlažba „kočičích hlav“ ve vozovce a živичný povrch na chodnících) v parametrech ne zcela odpovídajících současným požadavkům na vyváženou pobytovou a dopravní funkci ulice. Z hlediska organizace dopravy je celá ulice jednosměrná pro všechna vozidla, a to od Vítězného náměstí až po Bubenečskou ulici, s převažujícím šikmým stáním po obou stranách.

Pro odstranění zbytné individuální motorové dopravy a vytvoření co největšího množství parkovacích míst je sice současné řešení relativně účinné, avšak zcela znemožňuje průjezd jízdních kol a tedy plnohodnotnou dopravní obsluhu území: např. od Bubenečské ulice je nutná několikanásobně dlouhá objízdná trasa dopravně zatíženou ulicí Československé armády.



Průběh trasy:

začátek:	Bubenečská x Pod Kaštany
průběh:	Dejvická (Mařákova – Eliášova+Václavkova – V.P.Čkalova – Kyjevská – Na Hutích)
konec:	Vítězné náměstí

## 2. Uspořádání trasy

navrhované úpravy je nutné sledovat ve více časových horizontech:

- rychlé jednoduché úpravy DZ, které lze provést prakticky okamžitě
- nákladnější úpravy, které je žádoucí integrovat do připravovaných záměrů významných stavebních zásahů do dopravně-urbanistického fungování území (viz bod 8 – Koordinace)

v obou případech je možné provedení etapizace, tj. rozdělení na 2 části řešené samostatně (dle potřeby, resp. obtížnosti realizace):

- etapa 01: Bubenečská – Eliášova (prakticky neexistuje objízdna trasa, jednodušší situace)
- etapa 02: Eliášova – Vítězné náměstí (lze alespoň objet přilehlými ulicemi, složitější situace)

úsek	opatření, režim
Bubenečská x Pod Kaštany (křižovatka – „náměstí“)	zajištění možnosti legálního příjezdu ke vstupu do vestibulu stanice metra a k severní vozovce Milady Horákové (resp. od ní): <ul style="list-style-type: none"><li>• DZ: IP 27a s povoleným vjezdem jízdních kol</li><li>• snížené obruby pro možný průjezd mezi HDP a PP</li></ul>
Bubenečská – Eliášova+Václavkova	legální průjezd jízdních kol oběma směry, prověřit šířkové možnosti a úpravy režimu dopravy v klidu <ul style="list-style-type: none"><li>• původní uspořádání šikmé + podélné stání, v posledním roce „živelné“ šikmé stání po obou stranách komunikace</li><li>• cykloobousměrka pomocí DZ: viz bod č. 3</li><li>• obousměrný provoz všech vozidel</li><li>• prověřit možnost přesahu parkujících vozidel na jižní chodník</li></ul>
Eliášova+Václavkova – Na Hutích	legální průjezd jízdních kol oběma směry, prověřit šířkové možnosti a úpravy režimu dopravy v klidu <ul style="list-style-type: none"><li>• cykloobousměrka pomocí DZ: viz bod č. 3</li><li>• obousměrný provoz všech vozidel</li><li>• prověřit možnosti zachování / revize současného režimu stání vozidel (šikmé po obou stranách)</li></ul>
Na Hutích – Vítězné náměstí	ponechat současný směrově dělený obousměrný provoz
Vítězné náměstí (zaslepená komunikace)	prověřit možnost napojení zaslepeného ramene okružní křižovatky do Dejvické ulice pouze pro jízdní kola (vjezd i výjezd), DSP+DZ

## 3. Varianty k prověření

- **změna organizace dopravy v širším území vymezeném:**
  - ulicí Československé armády na severu
  - ulicí Svatovítskou na západě
  - ulicí Bubenečskou na východě
  - železniční tratí na jihu
- zachování současné jednosměrnosti (obousměrnosti) ostatních ulic
- doplnění obousměrných úseků (pouze pro jízdní kola / pro všechna vozidla) namísto některých úseků současných jednosměrných ulic



- **způsoby možného provedení „cykloobousměrky“**
  - pouze doplnění svislého DZ (IP 4b + E12a / E 13 a B 2 + E 12b / E 13)
    - při současném šířkovém uspořádání
    - s rozšířením průjezdného profilu v celé délce
    - s výhybnami pro jízdní kola
  - doplnění SDZ (IP 4b + E12a a B 2 + E 12b) a VDZ (protisměrný cyklistický pruh):
    - VDZ pouze u křižovatkových úseků v délce několika metrů
    - VDZ v celé délce
  - fyzickými prvky oddělený protisměrný pruh mezi parkováním a chodníkem
  - omezení vjezdu motorových vozidel pomocí SDZ (např. B 11)
  - kombinace výše uvedených způsobů řešení (např. omezující úprava pouze v části úseku komunikace – „na hrdle“)
- **úpravy předností v jízdě:**
  - hlavní+vedlejší komunikace = ponechání současného stavu, větší množství DZ
  - přednosti zprava = odstranění významného množství SDZ, zklidnění dopravy

## 4. Kritická místa

Problémy podrobněji popsány výše, pouze stručný přehled základních nedostatků

místo, úsek	možnost řešení
křižovatky (průsečné a tvar „T“) <ul style="list-style-type: none"><li>• dlouhé přechody pro chodce</li><li>• rychle jedoucí vozidla</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• DZ: zavedení předností zprava, zkrátit reálnou délku přechodů pro chodce fyzickými prvky (např. citybloky, balisety apod.), osadit zpomalovací polštáře (ne příčné prahy!)</li><li>• DÚR+DSP: v rámci komplexní rekonstrukce vytvoření sdíleného prostoru / zvýšených křižovatkových ploch / rozšíření ploch nárožních chodníků apod.</li></ul>

## 5. Vazby na další cyklistické komunikace a trasy

- **současné**
  - v současnosti pohyb po stávající komunikační síti bez zvláštních opatření s výjimkou nedalekého úseku Pelléovy ulice (cykloobousměrka – součást CT A 160) a Milady Horákové (integrační opatření)
- **připravované**
  - k datu vyhotovení této ZK (prosinec 2010) nejsou připravovány žádné úseky s přímou návazností na řešený úsek
- **plánované**
  - A 16 – „chráněná“ cyklotrasa v koridoru současné železniční trati (po její modernizaci a přeložení do tunelového vedení)
  - A 160 – dopravní propojení v koridoru ulice Československé armády



## 6. Vazby na veřejnou dopravu

- stanice trasy metra A: Hradčanská, Dejvická
- stanice městské a příměstské železnice: Praha – Dejvice (výhled: Hradčanská – podzemní)

## 7. Významné cíle

doprava:	<ul style="list-style-type: none"><li>• rozsáhlá občanská vybavenost a bydlení (Dejvice a Bubeneč)</li><li>• širší kontext: vysokoškolský areál</li></ul>
rekreace:	<ul style="list-style-type: none"><li>• Stromovka, Letenské sady</li></ul>

## 8. Koordinace

- investiční záměry Prahy 6 (ZPS, přestavba a zklidnění prostoru ulic Dejvické a Václavkovy a přestavba Vítězného náměstí dle urbanisticko-dopravních studií, podzemní garáže apod.)
- příprava výstavby městské a příměstské železnice na letiště v Ruzyni a do Kladna

## 9. Nezbytné dílčí úkoly zhotovitele PD

- nezbytnost koordinace na vstupním jednání před započítím prací na PD, resp. úpravách dosud navržené PD – to vše na základě dostupných podkladů (viz koordinace) a za účasti pověřeného zástupce KCD
- dopravní značení navrhnout dle platné legislativy i podkladů a doporučení pro směrové dopravní značení uvedených na:  
<http://cyklo.praha-mesto.cz> > *Informace (nejen) pro projektanty a úředníky*
- návrh projektu konzultovat v průběhu přípravy a poté nechat odsouhlasit zástupcem KCD (mail: [cyklo@cityofprague.cz](mailto:cyklo@cityofprague.cz))