Magistrála
Spojující městská třída

Gehl

IPR PRAHA

Gehl

Gehl
Vesterbrogade 24
Kodaň V 1620
Dánsko

www.gehlpeople.com
mail@gehlpeople.com

Červenec 2017

Henriette Vamberg - odpovědná osoba
Solvejg Reigstad - vedoucí projektu
Jonna Ekholm - architekt
Lisa Müller - grafik
Mads Kjær - grafik
Martin Nelson - grafik

IPR PRAHA

Sekce detailu města:
Pavla Melková
Zuzana Kuldová
Jakub Hendrych

Sekce infrastruktury a krajiny:
Marek Zděradička
Jakub Zajíček

Sekce plánování města:
Dominik Aleš

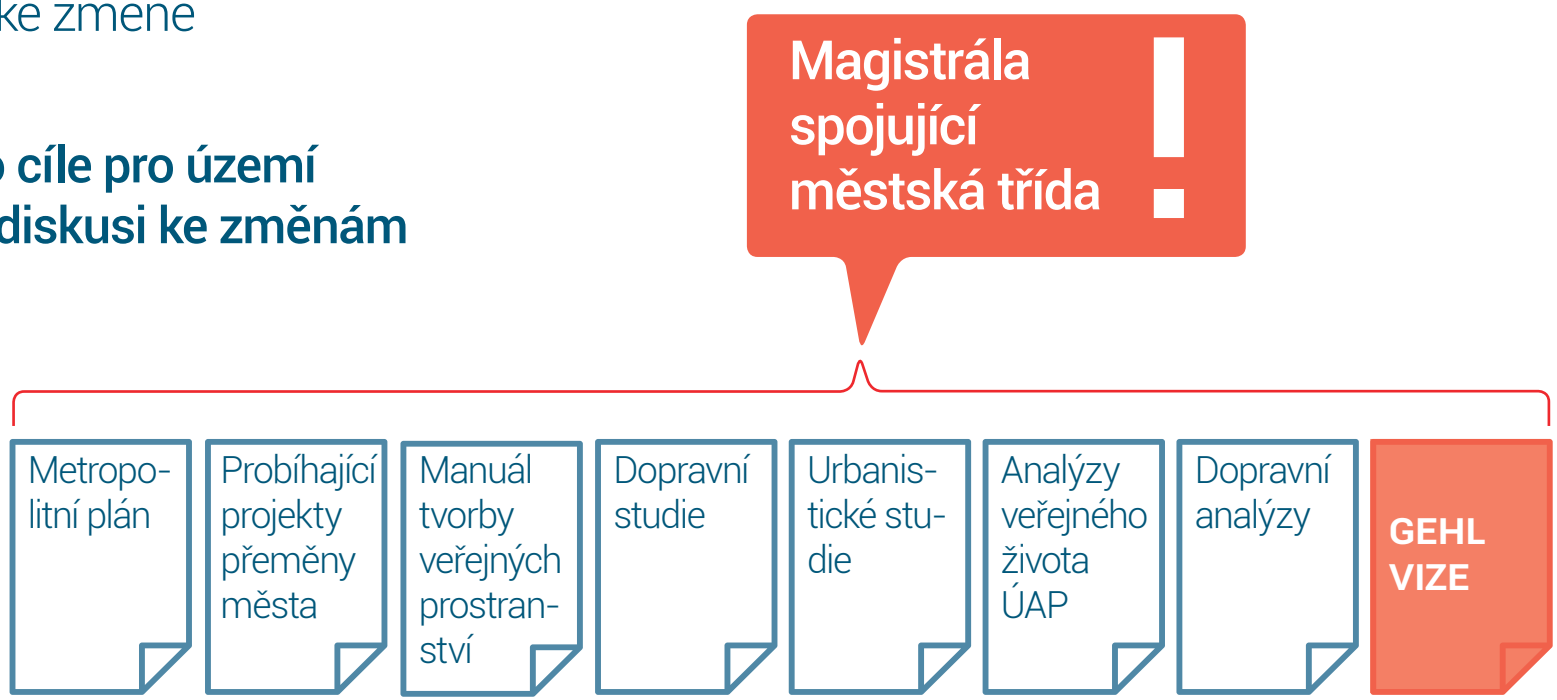
Gehl - vize
Magistrála – spojující městská třída

PROCES:

- **Porozumění širším vztahům**
  Příležitosti a výzvy
- **Definování zásadních opatření**
  Vytvoření výchozí koncepce
  a strategií vedoucích ke změně

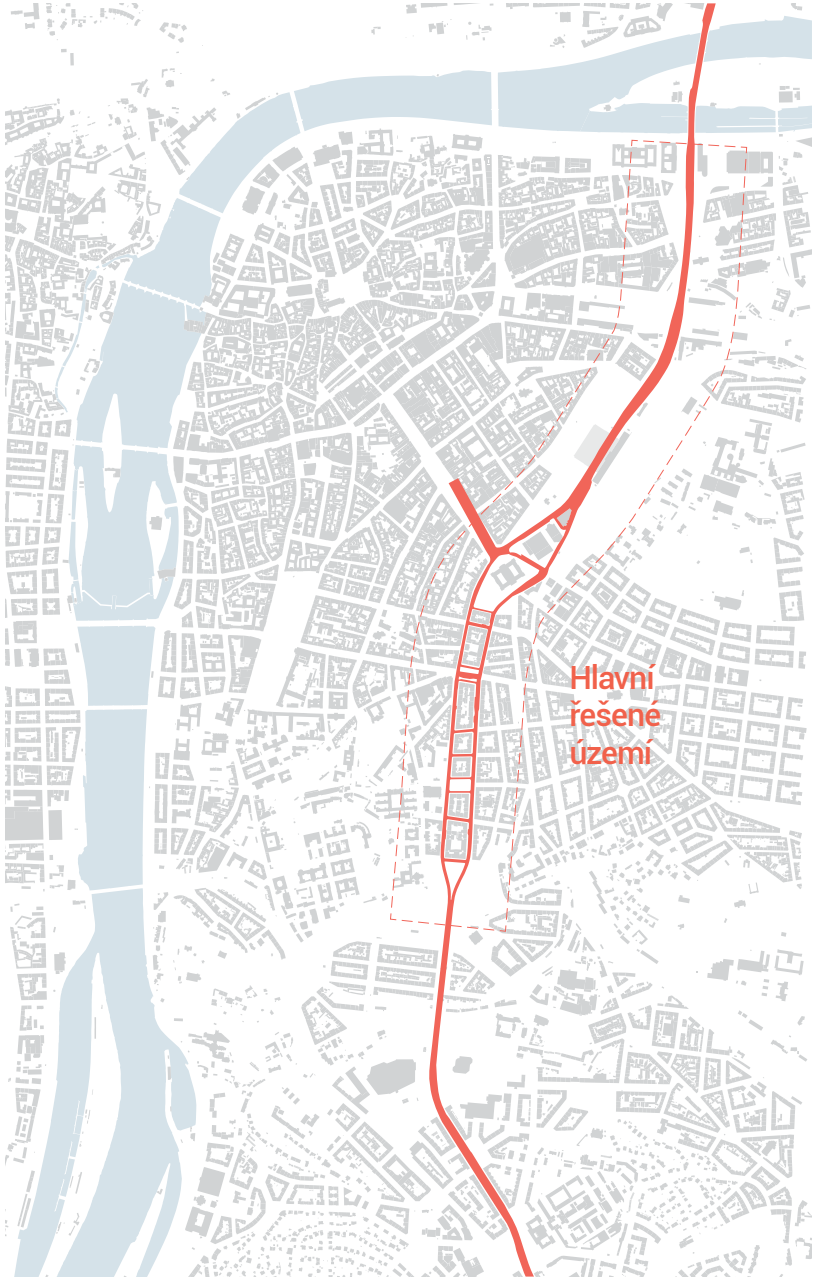
ZÁMĚR:

Definování společného cíle pro území
Vytvoření základu pro diskusi ke změnám



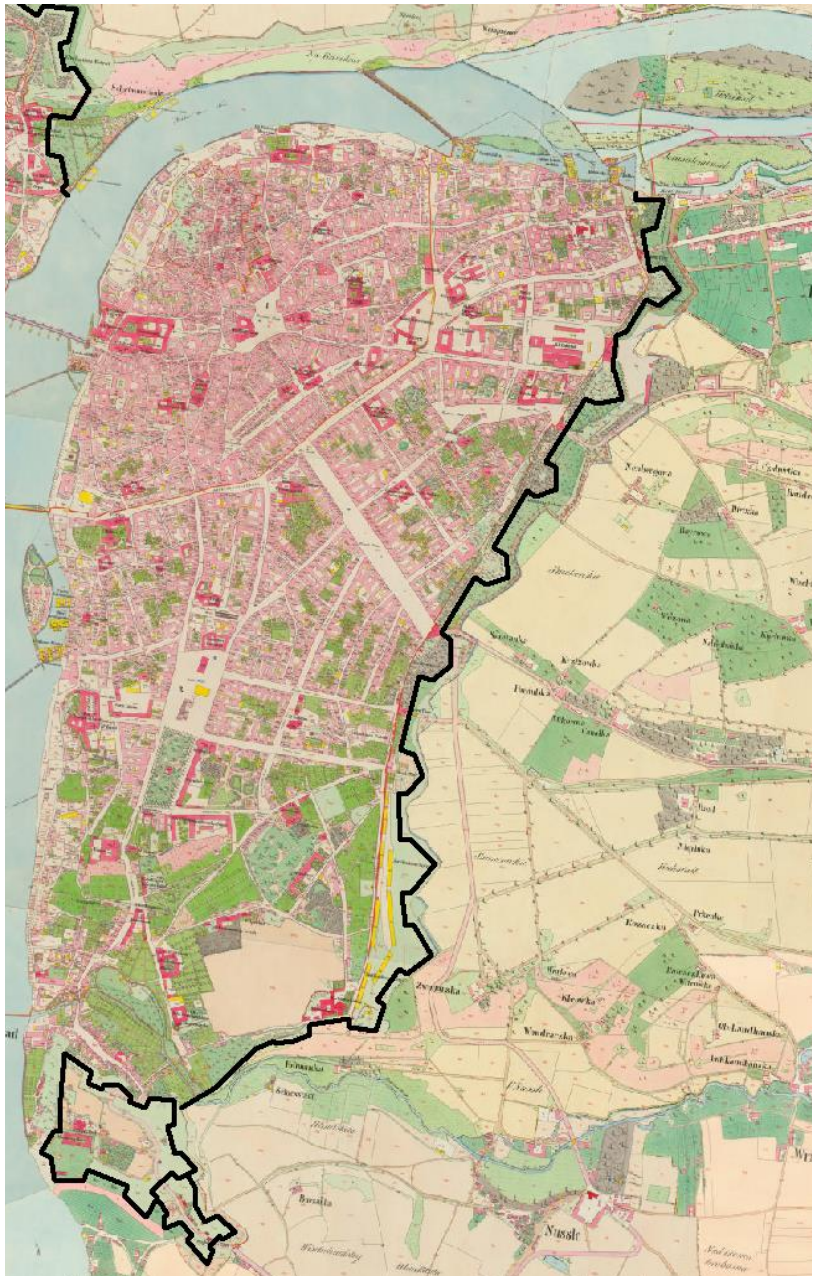
Vymezené území
Od Nuselského mostu k řece

- Délka 3,1 km
- Nachází se na okraji historického centra města
- Území s vysokou hustotou osídlení a dopravní zátěže
- Propojuje mnohá celoměstsky významná míst



Gehl

Město vymezené opevněním



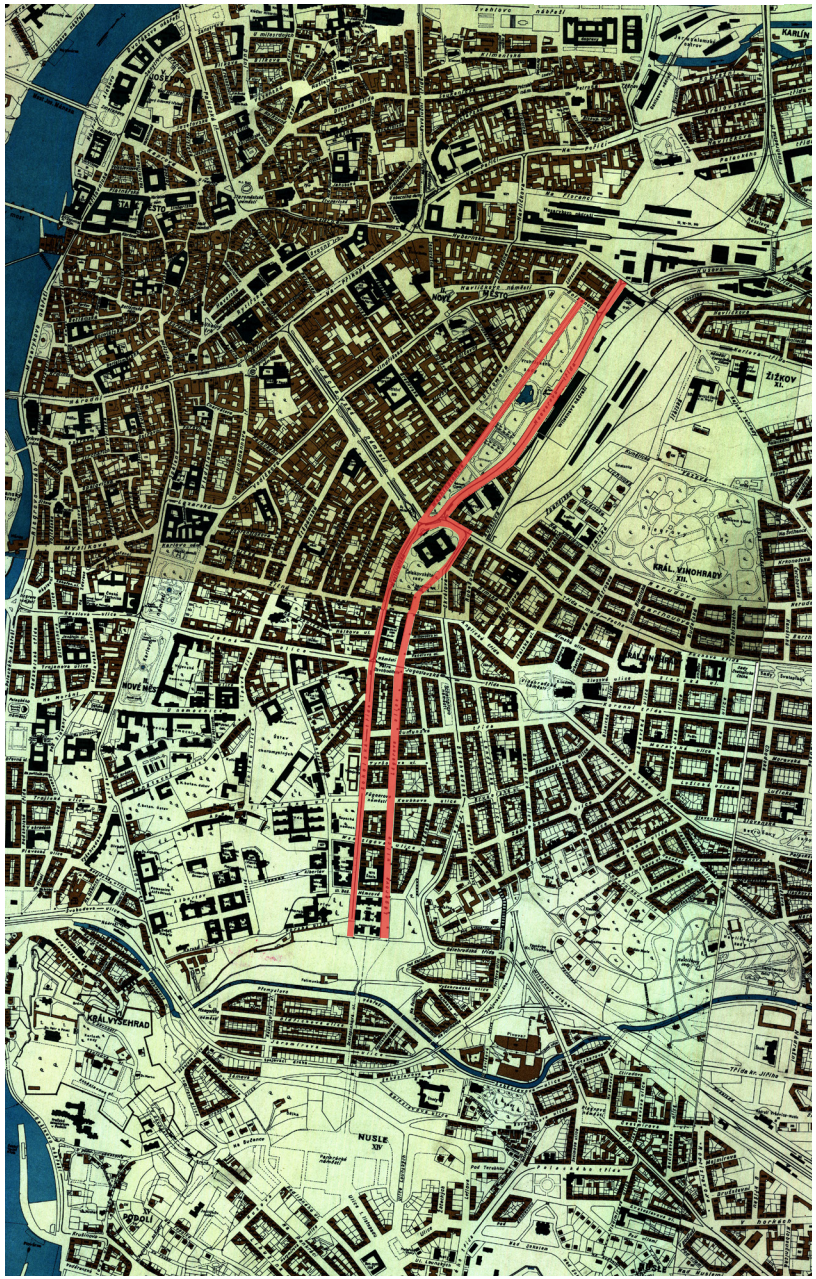
Před rokem 1880

Linie opevnění tvoří hranici města

Dopravy: chodci, koně a vlaky (Masarykovo nádraží je jedno z nejstarších provozuschopných nádraží v Evropě)

Gehl

Městské části a parky

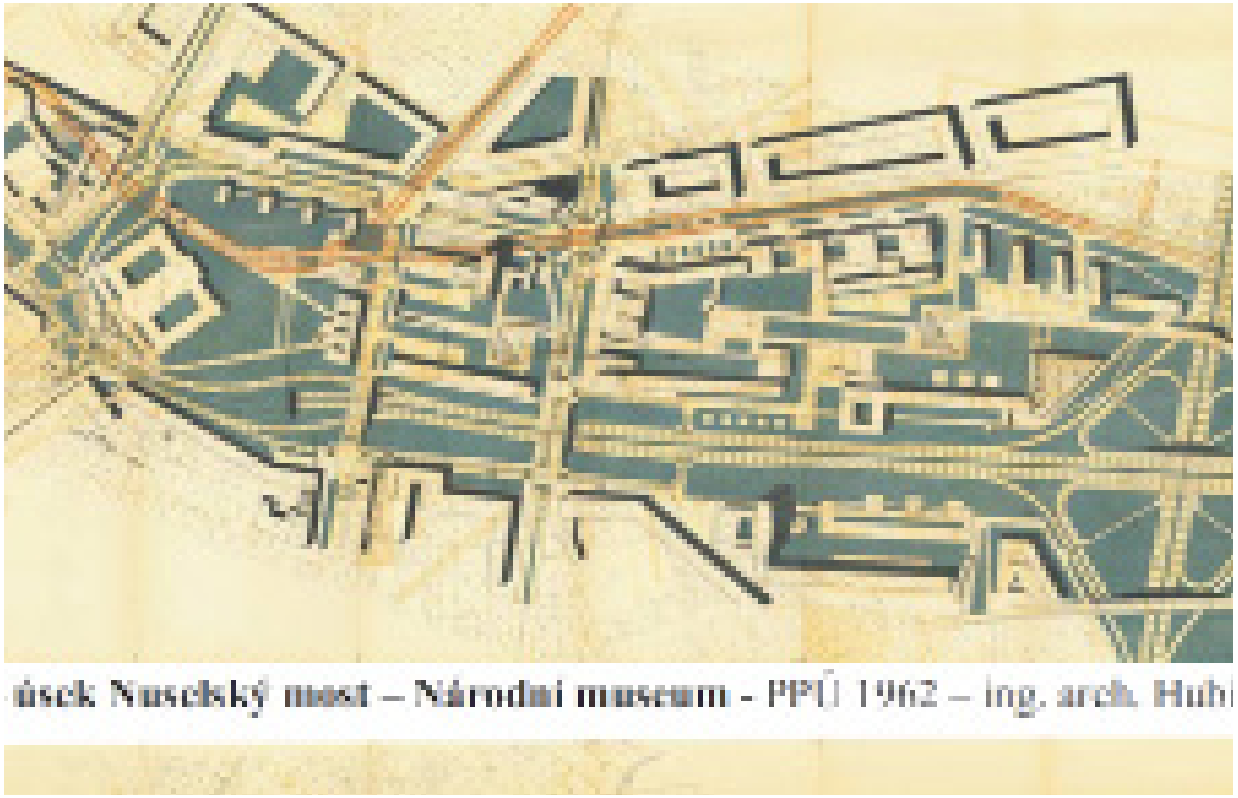


Po roce 1880

Město se rozrůstá za hranice opevnění
– z opevnění se stávají parky a další úseky železnice
Rodí se myšlenka obdoby vídeňské Ringstrasse, která však nikdy nebyla uskutečněna.
Hlavní druhy dopravy: chodci, tramvaje, kola, vlaky a občas automobily.

Gehl

Modernismus podporující automobilovou dopravu



Po roce 1960

Vzniká městská dálnice, která má chránit vnitřní město před automobilovou dopravou a zlepšit dopravní prostupnost.

Hlavní druhy dopravy: Oddělené systémy pro automobilovou a pro chodce a železniční dopravu

Gehl

Důsledky pro podobu města

- **Rampy a přístupové cesty**
  zabírají větší část území v oblastech, kde je obvyklá síť ulic;
  často v centru nebo na významných veřejných prostranstvích

- **Veřejná prostranství se mění v plochy pro parkování**
  v místech, která byla pro lidi atraktivní

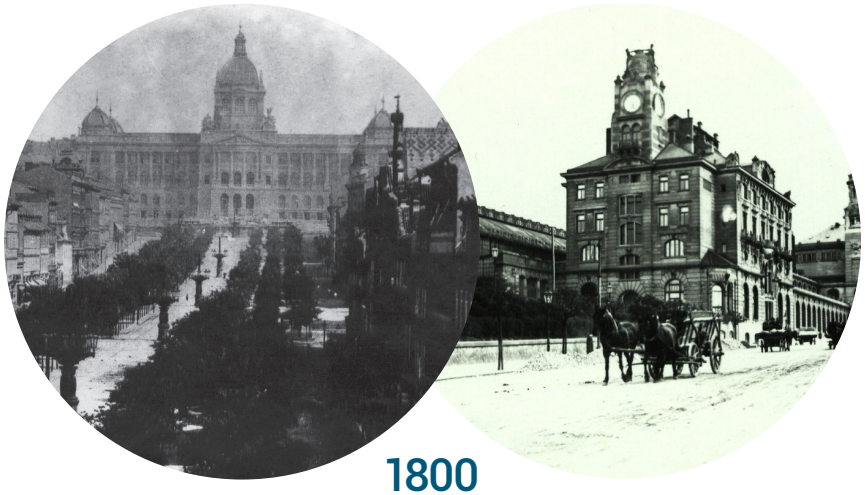
- **Výstavba podchodů, nadchodů a bariér například v podobě zábradlí,**
  která mají chránit chodce před automobilovou dopravou
  a zvyšovat kapacitu silnic a křižovatek

- **Na semaforech mají zelenou přednostně automobily**
  a upřednostňován je jednosměrný provoz,
  aby se zvýšila plynulost dopravy

! Tento přístup byl používán v mnoha městech ve světě

Magistrála v kontextu Prahy

Jen 50 let v dlouhé historii Prahy !

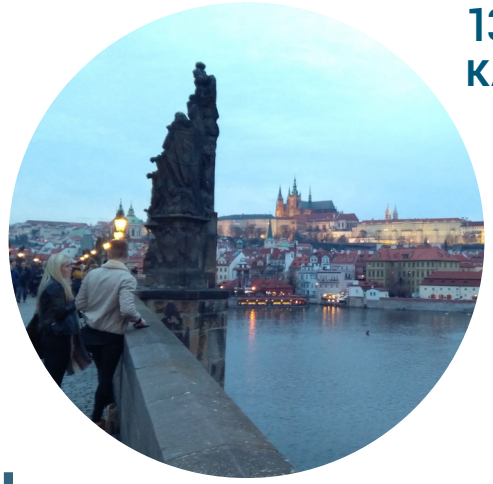


PRAHA BYLA ZALOŽENA V 6. STOLETÍ

1800

60. LÉTA
MODERNISTICKÉ PLÁNOVÁNÍ A INFRASTRUKTURA

1357
KARLŮV MOST



1992
POD OCHRANOU UNESCO

Gehl

Silné zatížení automobilovou dopravou je zdrojem znečištění a hluku

> Vysoká míra znečištění má negativní dopad na životní prostředí obyvatel i na město pod ochranou světového dědictví UNESCO

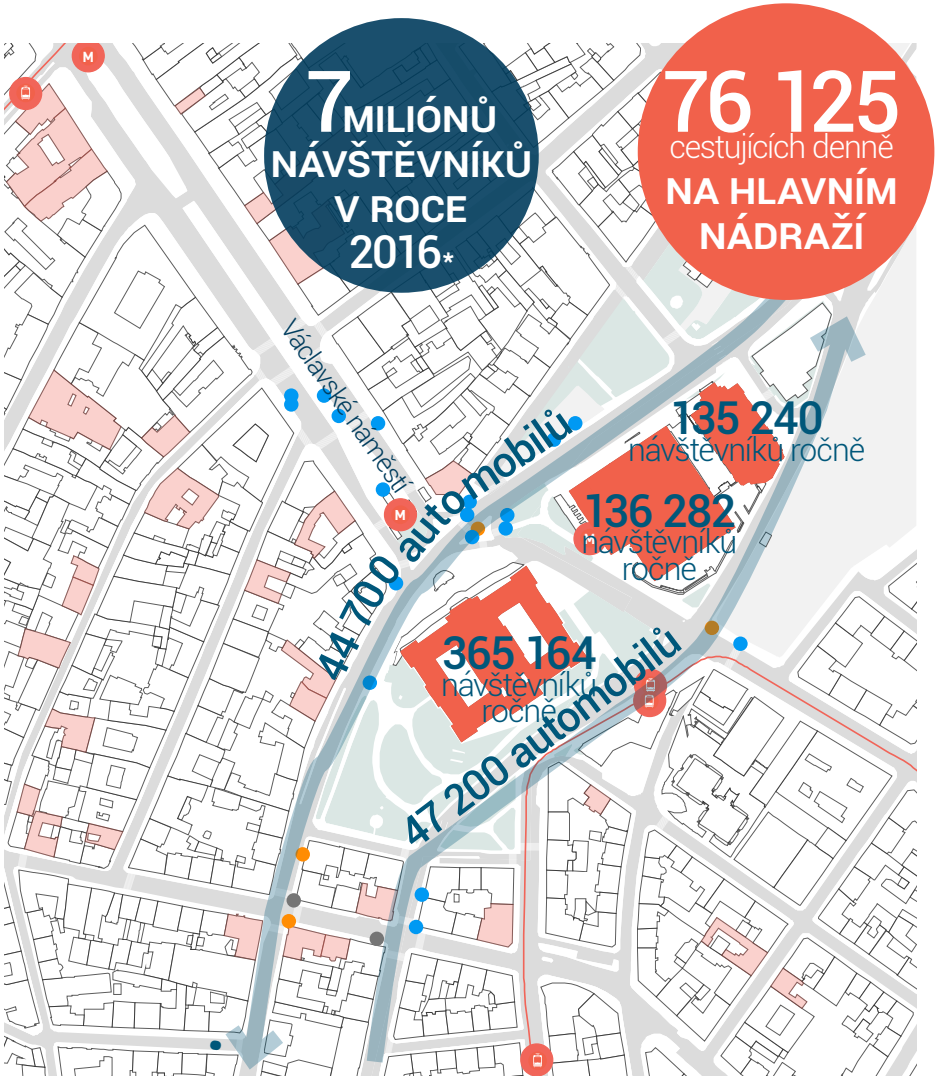
> Magistrála ('The Eastern Highway') tvoří překážku územnímu rozvoje, koncentruje dopravu a je zdrojem nadměrného hluku.

Citace z pravidelné zprávy UNESCO

Oddíl II, pondělí, 13. října 2014: http://whc.unesco.org/archive/periodicreporting/EUR/cycle02/section2/groupb/616.pdf

Gehl

Magistrála nepříznivě působí na turisty a návštěvníky

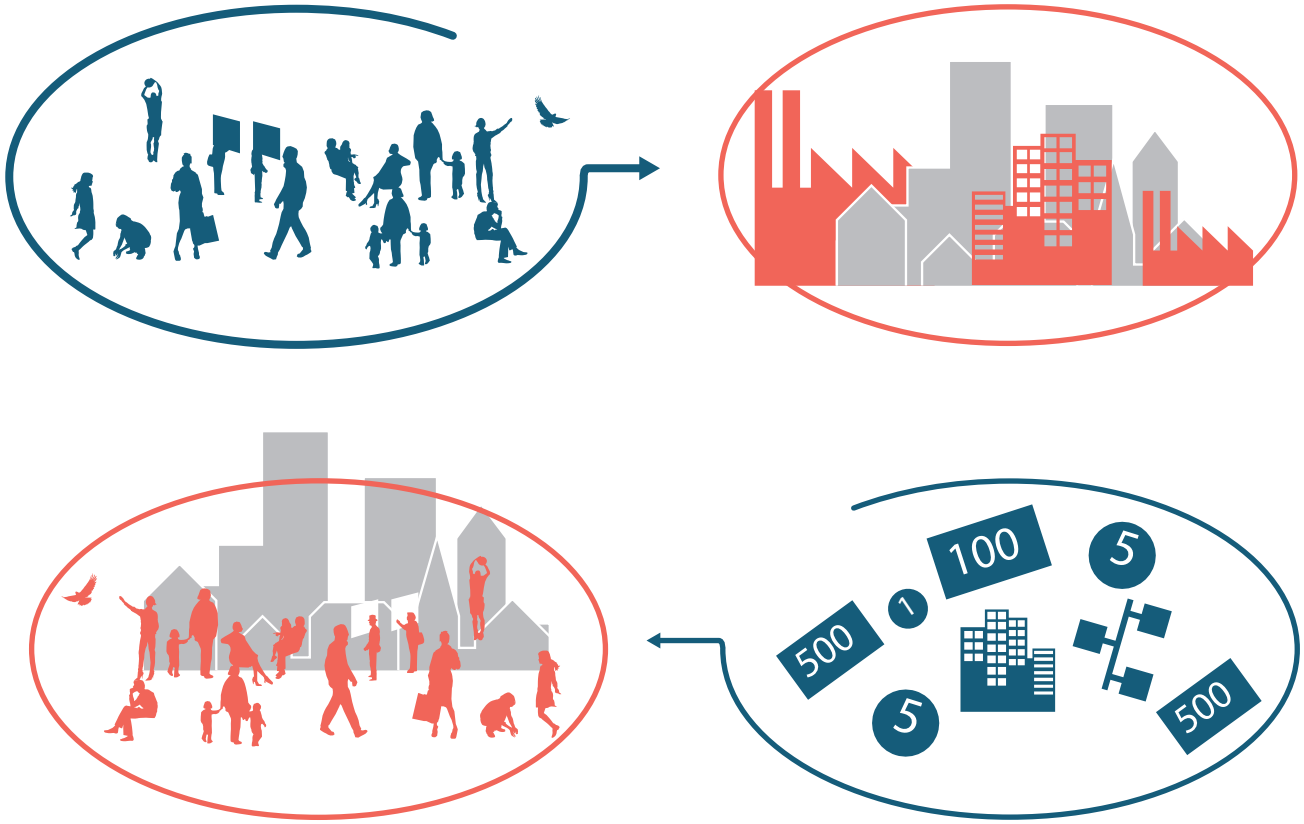


- Kulturní budovy Národní muzeum/Státní opera
- Hotely
- Zastávky veřejné dopravy
- Místa dopravních nehod - lehká zranění
- Místa dopravních nehod - těžká zranění
- Směry dopravy na Magistrále

* Zdroje: Dopravní nehody: Policie ČR, počty návštěvníků: výroční zprávy, doprava: TSK, veřejná doprava: ROPID

Gehl

Komunální soužití má pozitivní vliv na ekonomiku



Gehl

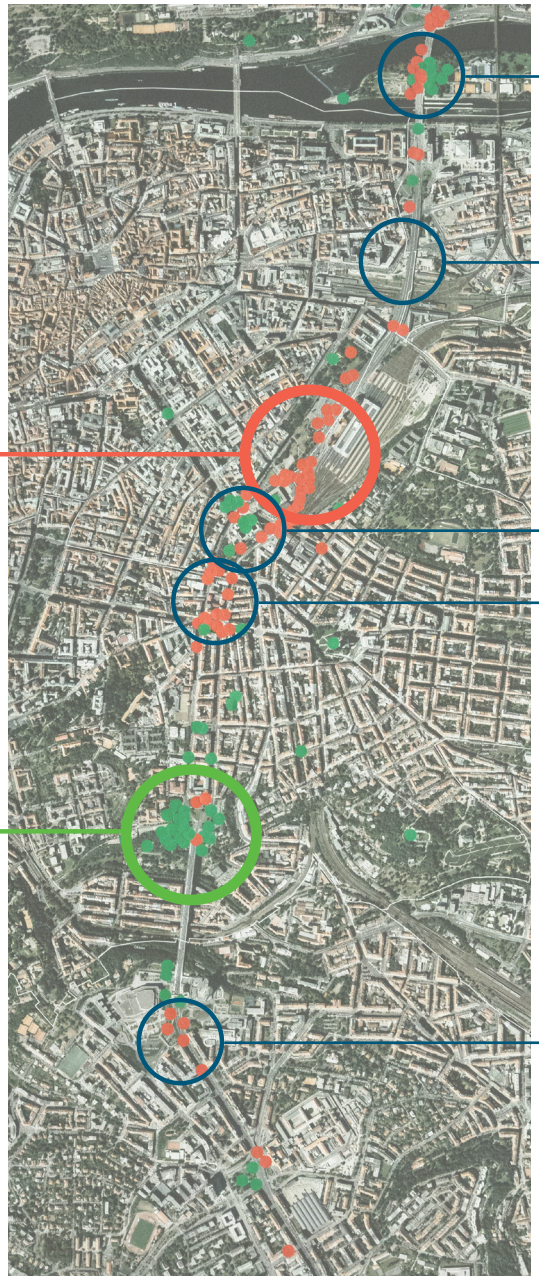
Nyní je vhodné přizpůsobit prostranství magistrály opět i lidem – obyvatelům Prahy a jejich všedním potřebám

Gehl

Názor aktérů v území
Mapování potenciálů míst

Hlavní problémové území s výrazným dopravním zatížením a špatnou dostupností pro chodce.

Území s největším nevyužitým potenciálem a s výhledem na Vyšehrad a park Folimanka.



Možnosti rozvoje občanské vybavenosti na ostrově

Omezená dostupnost místa. Většina lidí si s tímto místem proto nic nespojuje.

"Muzejní oáza" s návazností na Václavské náměstí a Vinohrady předělené magistrálou.

Území s množstvím obytných domů, pracovních míst a dopravním uzlem, láká množství lidí, přestože prostupnost a prostředí je magistrálou degradováno.

Problémové území - magistrála je zde vnímána jako dálnice vzhledem k rozvolněné zástavbě.

problémová místa podél Magistrály

atraktivní místa podél Magistrály

Gehl

Vize pro magistrálu
náměty získané na semináři pořádaného v březnu 2017

ULICE PRO CHODCE
Zvýšení počtu přechodů
Přechody na všech směrech křížení

VEŘEJNÉ PROSTORY PRO LIDI
Vysoká kvalita
Ruku v ruce s mobilitou
Dobré propojení veřejnou dopravou

VYUŽITÍ POTENCIÁLU ROZVOJE ÚZEMÍ
Rozvoj území v blízkosti veřejné dopravy
Spolupráce města se soukromými investory
Doplnění obchodů a služeb
Nenavyšovat parkovací kapacity

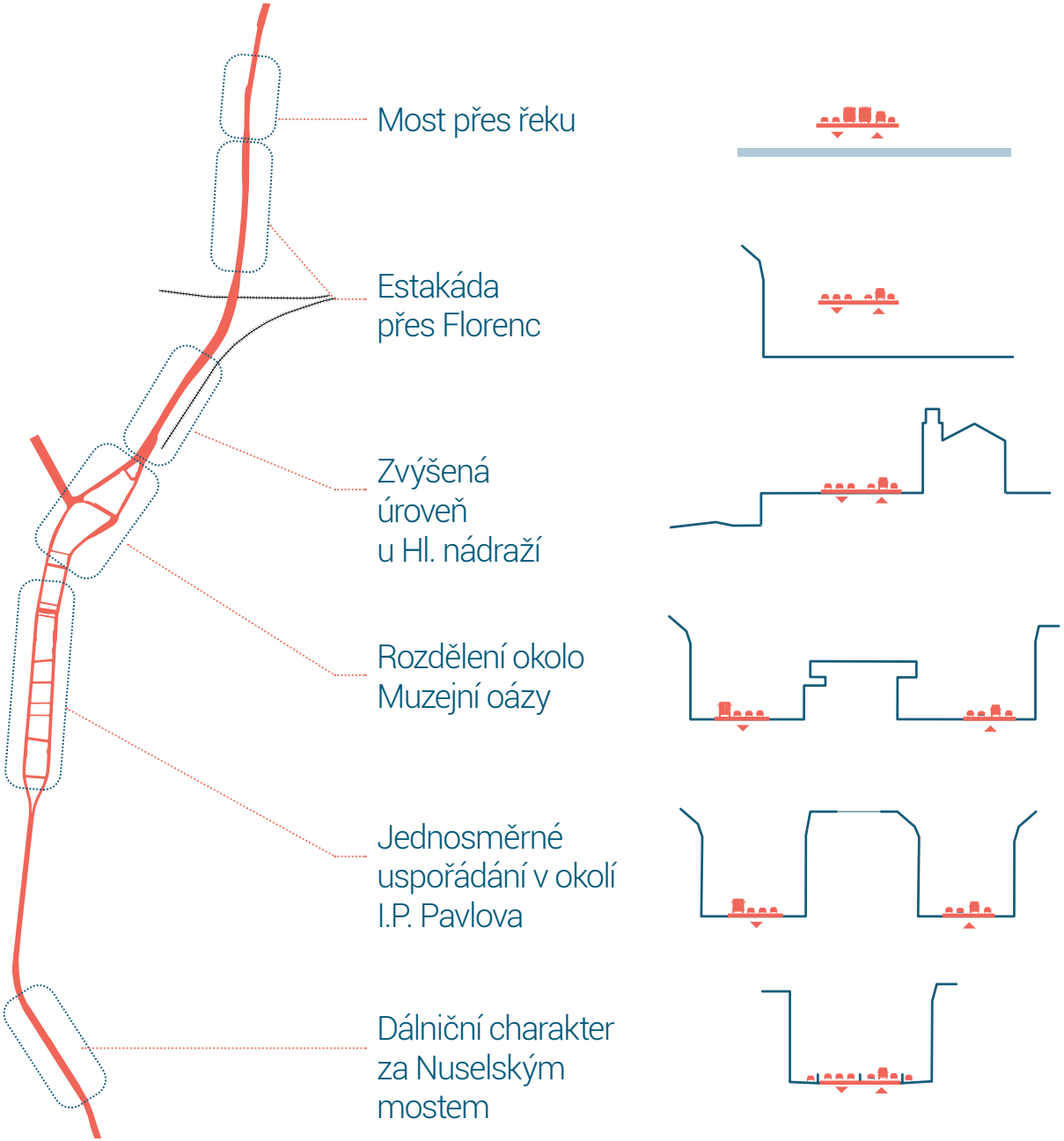
RUŠNÁ MĚSTSKÁ TŘÍDA
Rušná promenáda s kavárnami
Budovy s aktivním parterem, obchody a kavárny
Dobrá čitelnost území. Konzistentní charakter.
Stromořadí s možností parkování a místy pro zásobování
Snížení nadzemních částí na úroveň ulice

KORIDOR PRO VEŘEJNOU DOPRAVU
Zlepšení stávající veřejné dopravy
Posílení novou veřejnou dopravou
Vyhrazení pruhů pro tramvaje, autobusy, taxi
Vytvoření dobře fungujícího systém přestupů

PROPOJENÍ ULIC
Propojení území
Navazují na méně rušná území
Zlepšení prostupnosti a dostupnosti
Více možností ve výběru typu dopravy

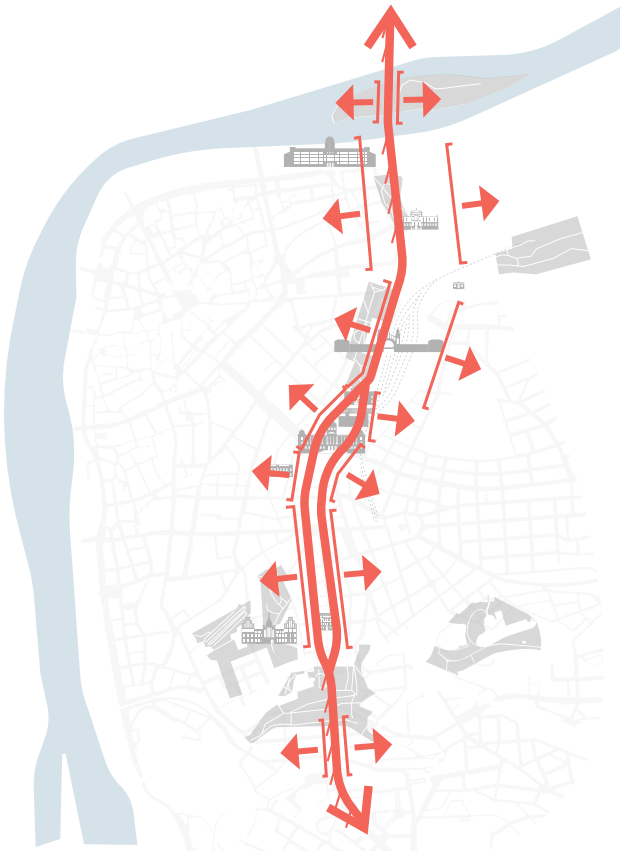
PROSTOR PRO VŠECHNY DRUHY DOPRAVY
Přerozdělení prostoru a provozu
Snížení rychlosti automobilů na 50 km/h
Maximálně 2 jízdní pruhy pro automobily v obou směrech
Cyklopruhy oddělené od silničního provozu

Proměnný profil magistrály



Gehl

Proměna magistrály
je součástí širšího kontext



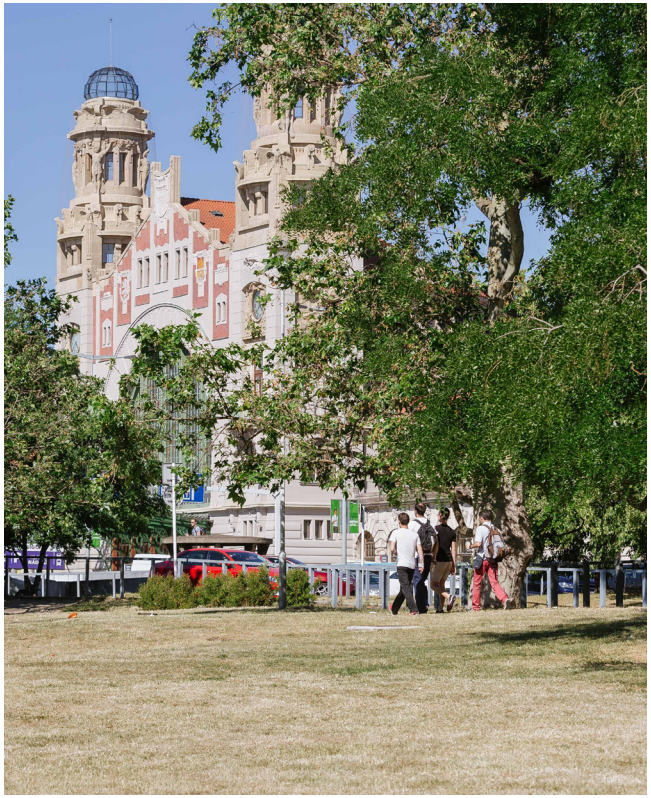
**Z MĚSTSKÉ BARIÉRY
A ZATÍŽENÉ DOPRAVNÍ TEPNY...**

**...K CHARAKTERU MĚSTSKÉ TŘÍDY, KTERÁ
PROPOJUJE LIDI, MĚSTSKOU VYBAVENOST
A MĚSTSKÉ ČÁSTI.**

Gehl

Je třeba odvážných kroků a opatření

Obecná témata



PROSTŘEDÍ
BUDOVY & PARKY

LIDÉ
VYUŽÍVÁNÍ & AKTIVITY

MOBILITY
PLYNULOST & PŘÍSTUPNOST

Gehl

Prostředí
budovy & parky

Magistrála propojuje prostředí s různým charakterem

Podél magistrály je mnoho parkových rekreačních oblastí

Na magistrálu navazují jedinečná veřejná prostranství

Obtížně přístupné prostředí města

Obtížný je přístup k řece i přechod přes ní

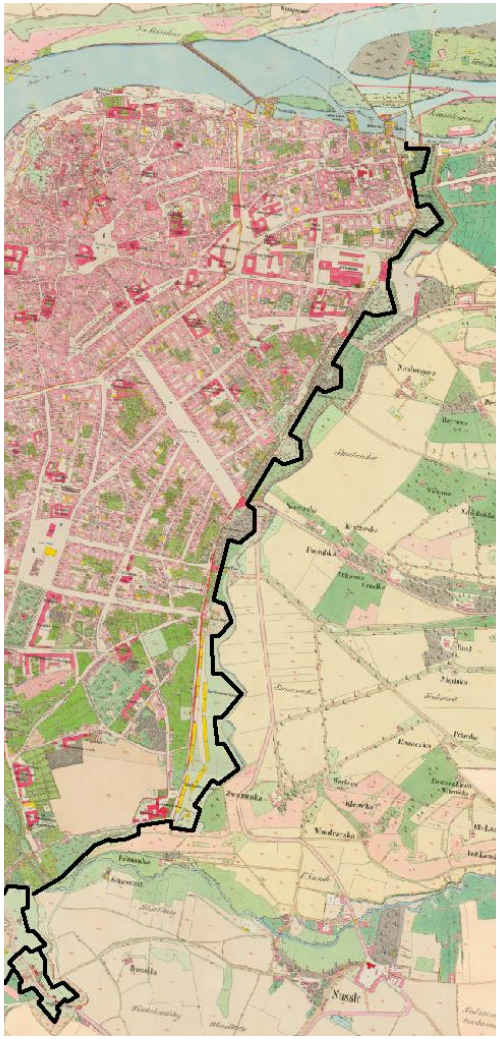
Nepříjemné bezprostřední okolí Národního musea a průchod přes něj

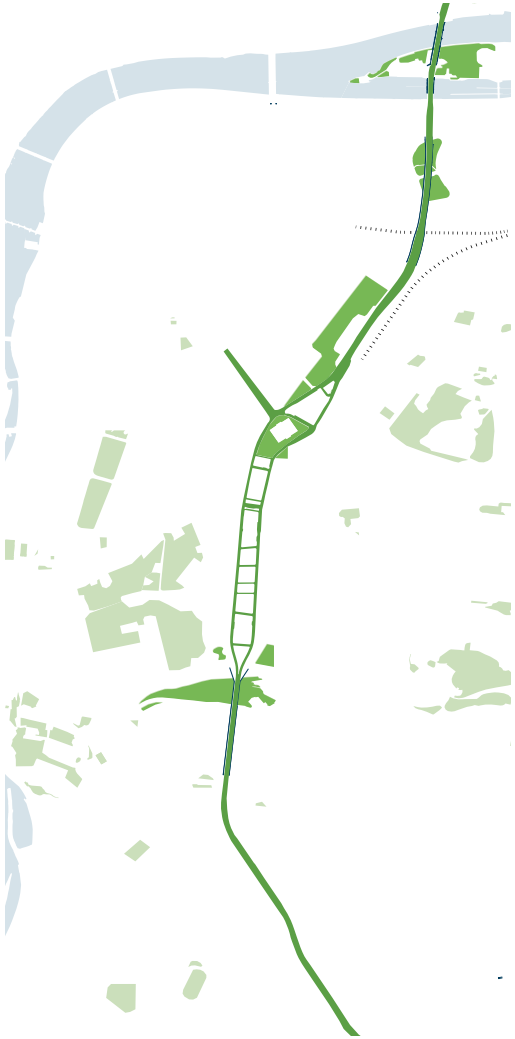
Rušný provoz má ničivý dopad na významné stavby

Gehl

Zelené, modré a hodnotné
Jak perly na šňůrce

- Parky vyprávějí příběh vývoje města
- Podél magistrály jsou umístěné významné historické budovy, které plní důležité veřejné funkce
- Řeka, Nuselské údolí a přilehlé městské parky představují hodnotná místa pro rekreaci



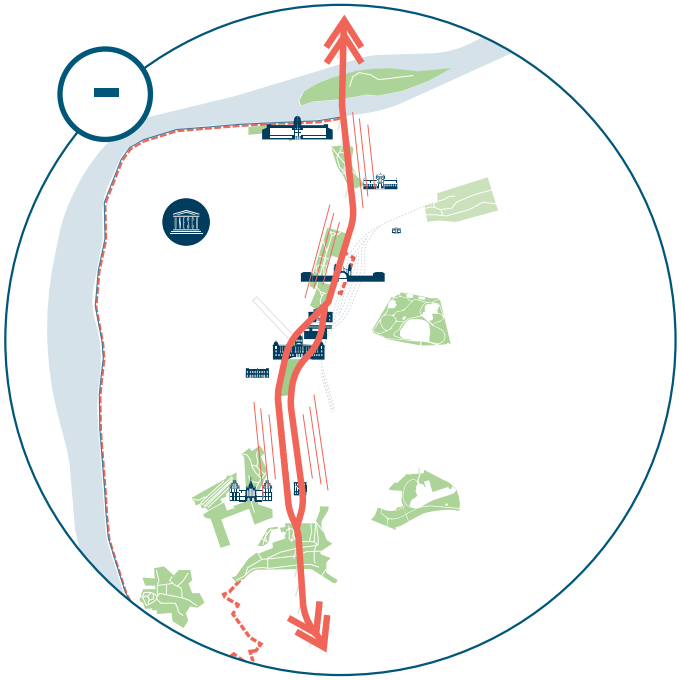


Gehl

Shrnutí
Prostředí

MAGISTRÁLA SPOJUJE MNOHÁ VÝZNAMNÁ MÍSTA...

- Podél magistrály je velké množství historicky cenných budov
- Atraktivní parky, prostor řeky a významná náměstí lemují území, kterým magistrála prochází



...ALE TATO RŮZNÁ PROSTŘEDÍ JSOU VELMI OBTÍŽNĚ PŘÍSTUPNÁ

- Magistrála je bariérou pro přístup na mnohá místa a pro propojení centra města, parků a veřejných prostranství
- Prostředí a přilehající památky ztrácí na své atraktivitě díky dopravní infrastruktury a z toho plynoucímu zatížení dopravou a znečištěním

Příklad dobré praxe: Kodaň, Dánsko

Linie opevnění Kodaně

Okruh městských parků

Jsou připomenutím historického opevnění
Nabízejí prostor pro rekreaci obyvatel
a souvislý zelený (bio)koridor okolo
městského centra.

Zvýšit kvalitu a propojit jednotlivá prostředí

Zdůraznit linií opevnění

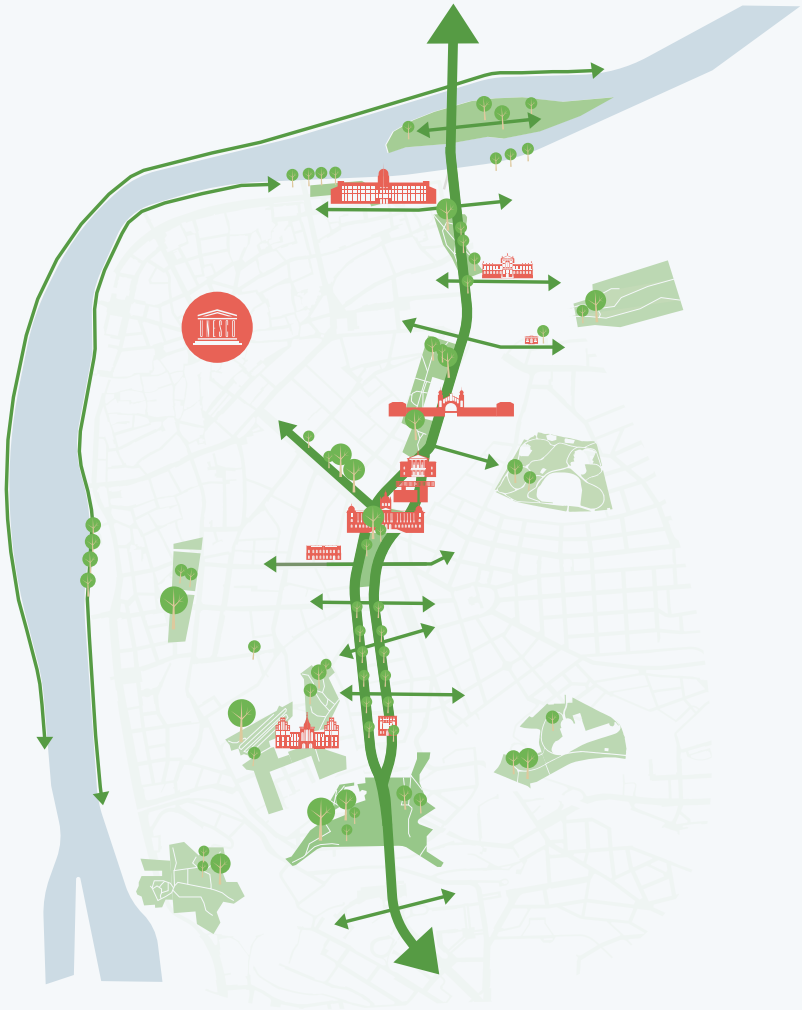
- Veřejné parky a náměstí jako jednotlivé "perly na šňůrce"
- Zapojení budov do prostředí parků

Propojit veřejné budovy a veřejná prostranství

- Propojení s navazujícími veřejnými prostranstvími
- Posílení pohledů na budovy
- Zvýraznit budovu Národního muzea jako ikonu Prahy

Doplnění vegetaci na veřejná prostranství

- Doplnění stromořadí podél Magistrály
- Zelené koridory propojující Magistrálu s okolními parky
- Doplnění mobiliáře a vegetace na veřejných prostranstvích



Gehl

Trafalgarské náměstí v minulosti

Svázáno dopravou - 90. léta

Lemováno historickými budovami.
(přes 170 budov je v území památkově chráněných)
Provoz po všech stranách náměstí odděluje budovy od samotného náměstí.

Trafalgarské náměstí po roce 2003

Uzavření jedné strany pro dopravu

Vznik nové široké platformy v předprostoru Národní galerie umožnilo propojení budovy s náměstím a zvýšení významu celého prostoru. To se projevilo i zlepšením celkové kvality veřejného prostoru.

Zdroj a fotografie: http://www.fosterandpartners.com/projects/trafalgar-square-redevelopment/

Akce

Vyváženost aktivit

Hledání rovnováhy mezi potřebami dopravy a chodců, mezi komunitními akcemi a každodenním provozem, mezi starým a novým.

Příklad dobré praxe: Trafalgarské náměstí v Londýně

Dočasné výstavy

Proměnlivost prostoru

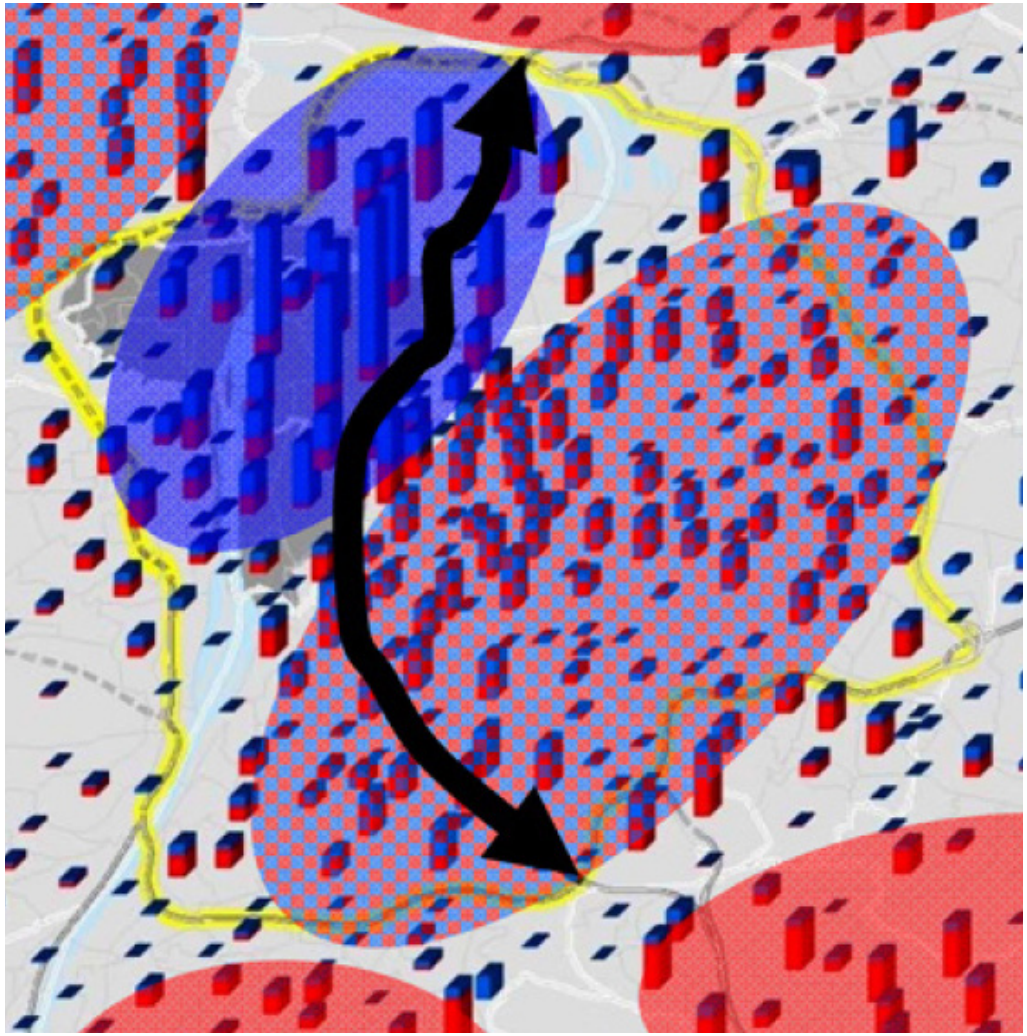
Volné piedestaly vytvářejí platformu pro proměnné výstavy a umění ve veřejném prostoru.

Zdroje fotografií: 1. https://www.pinterest.dk/pin/324399979381448893
2. http://www.bbc.com/news/entertainment-arts-23448832 3. https://manpodcast.com/portfolio/no-188-easter-clips-hans-haacke/

Lidé
využívání a aktivity

Magistrála prochází rušnou částí města

- **Vysoký počet rezidentů a pracujících** v okolí magistrály
- **Velký počet pracovních příležitostí v centru** způsobuje, že se dojíždí velké množství lidí
- **Cíle turistů a návštěvníků kulturních akcí** jsou v centru a v přímé blízkosti magistrály
- **Nemocnice, univerzita a veřejné instituce** jsou umístěné v návaznosti na magistrály



Počet pracovních příležitostí

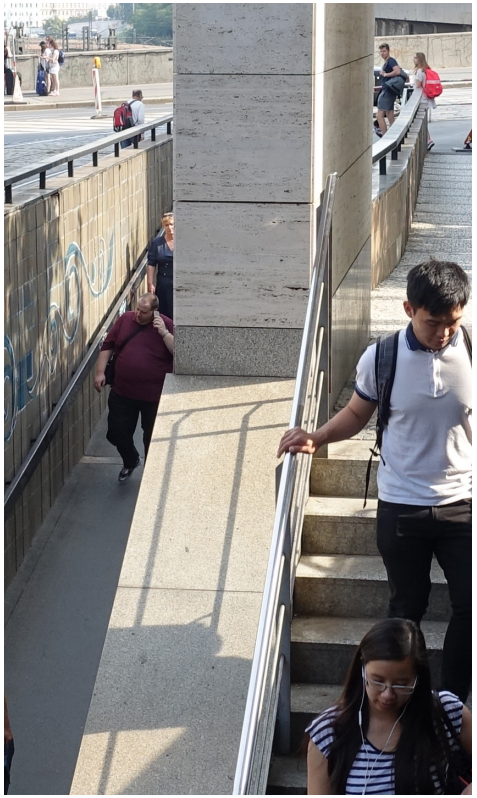
Počet obyvatel

Zdroj: Humanizace magistrály - studie ÚRM 2010

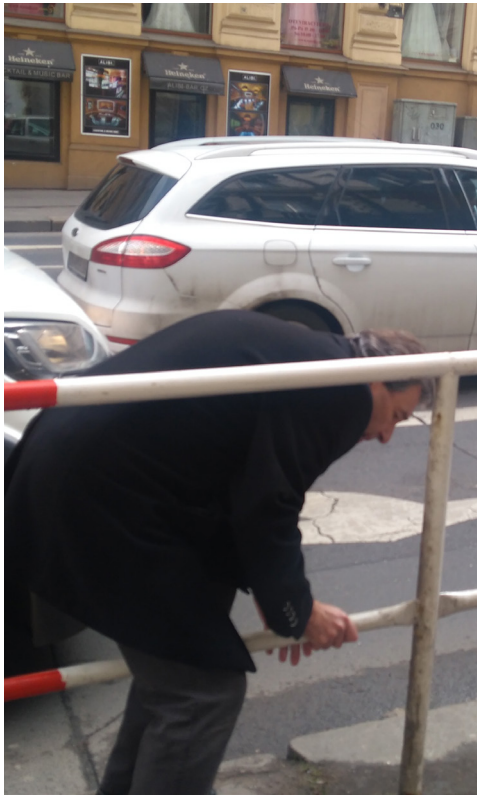
Gehl

Přejít magistrálu je obtížné

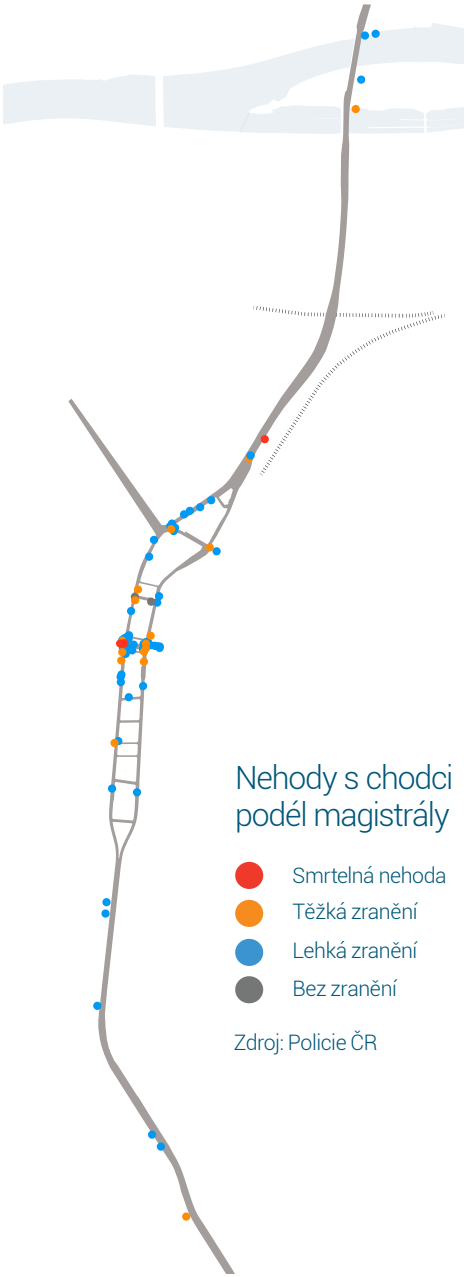
Dlouhá doba čekání...



..a řešení s podchody....



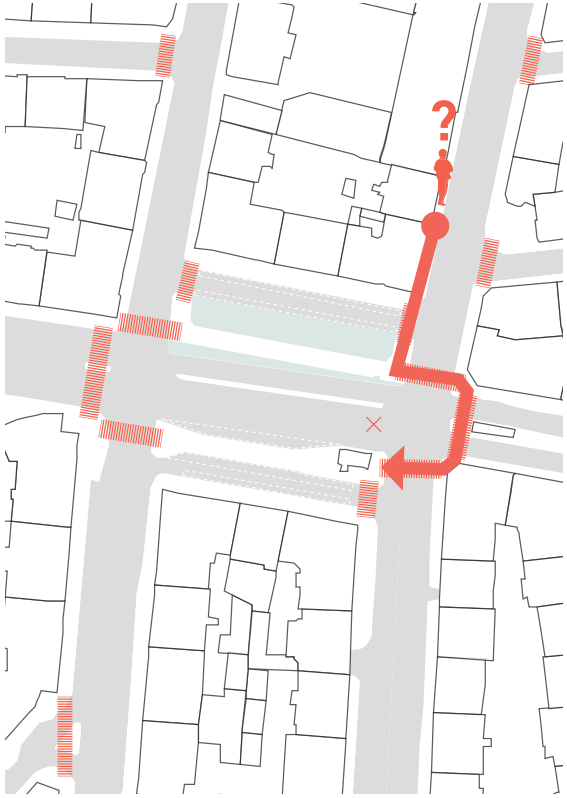
...způsobují, že lidé přechází bez ohledu na dopravní předpisy a vznikají tak nebezpečné situace.



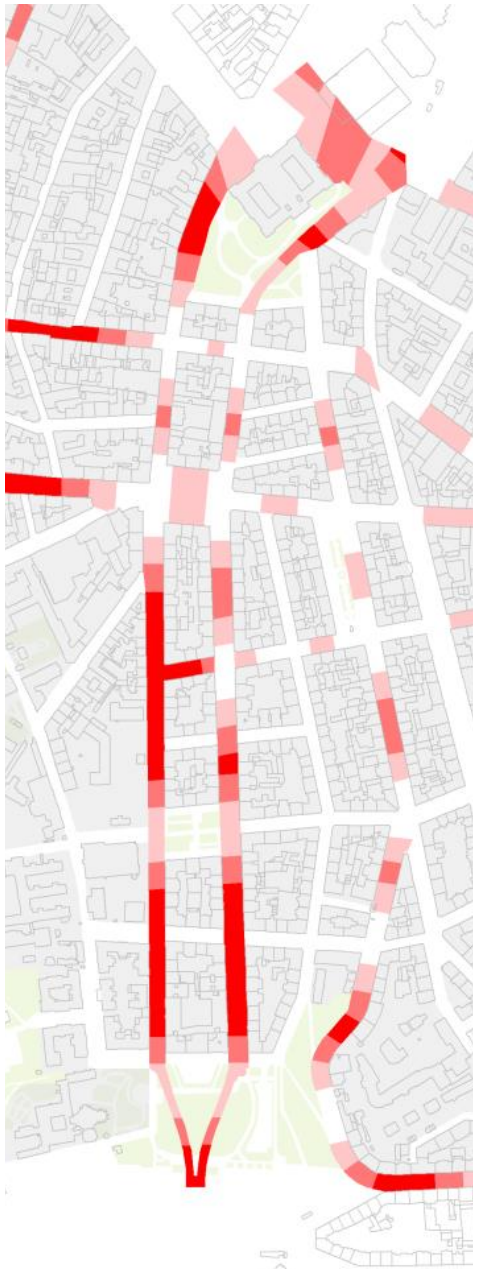
Gehl

Obtížné je i chodit podél magistrály

Chybějící přechody v místech, kde auta odbočují



Nutnost obcházení náměstí I.P. Pavlova



Dlouhé vzdálenosti mezi přechody přes magistrálu

Gehl

Budovy ukazují ulici svá záda

Obtížné parkování a možnosti zásobování způsobují komplikované situace především na chodnících.

Ve většině bočních ulic jsou aktivní partery, magistrála tento způsob využití postrádá.

Aktivní partery

Gehl

Nepřívětivé prostředí pro chodce

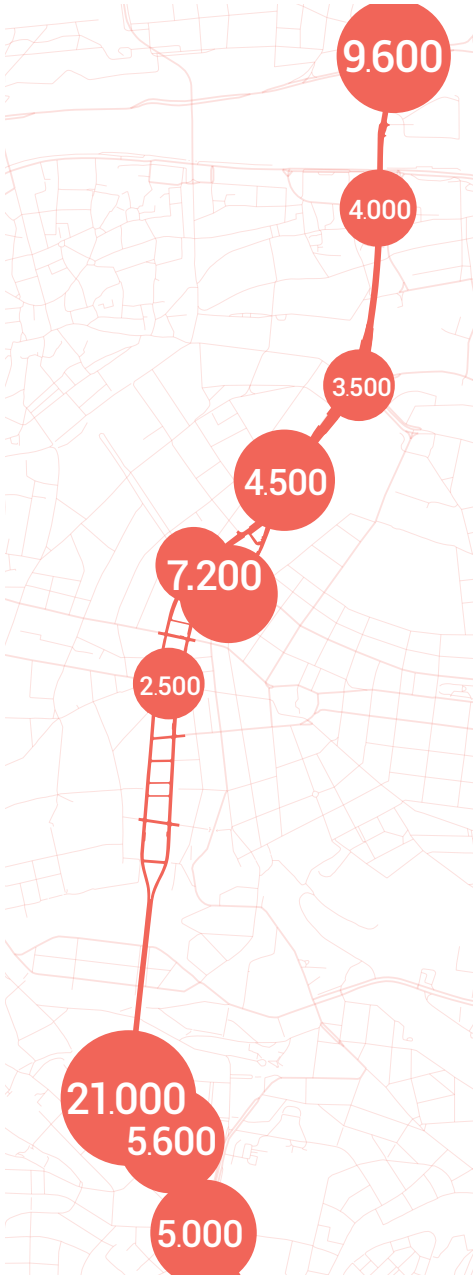
Zábradlí

Zamezení přirozených podélných směrů

Stísněné prostory

Omezení prostupnosti

Konstrukce dopravní infrastruktury zabírá hodnotné pozemky v centru města



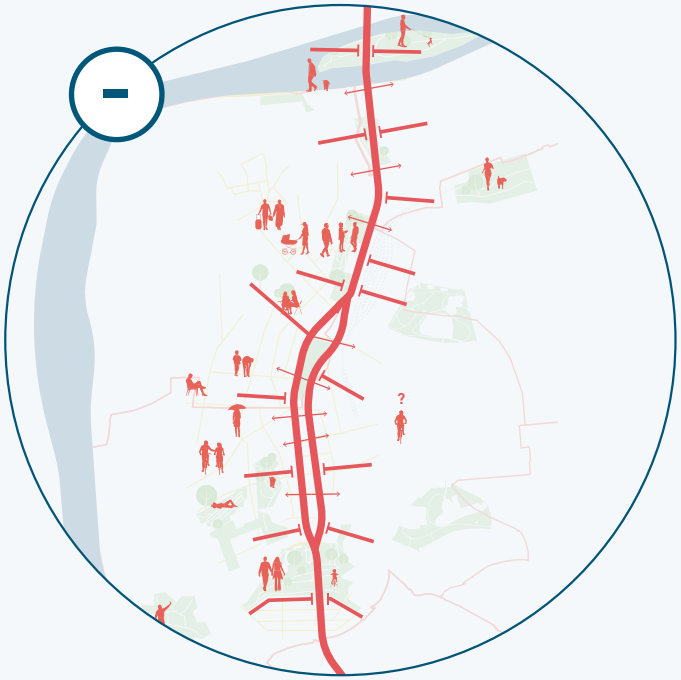
Odhad ploch dopravní infrastruktury m²

Gehl

Integrace do nové výstavby by mohla navždy znemožnit revitalizaci území

Gehl

Shrnutí
Lidé



MAGISTRÁLA PROCHÁZÍ NEJŽIVĚJŠÍMI ČÁSTMI MĚSTA, KTERÁ MAJÍ RŮZNÝ CHARAKTER A ZPŮSOB VYUŽITÍ...

- V území kolem magistrály bydlí a pracuje velké množství zájmových skupin
- Obě strany magistrály skýtají turisticky atraktivní destinace

...ALE MAGISTRÁLA JE BARIÉROU, KTERÁ BRÁNÍ AKTIVNÍMU PROPOJENÍ JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ

- Magistrála je překážkou jak pro život , tak pro práci
- Nevyhovující městské prostředí odrazuje lidi od toho, aby chodili pěšky
- Špatná prostupnost a nedostatek přechodů způsobuje, že velké množství lidí přechází bez ohledu na dopravní předpisy, což zvyšuje počty dopravních nehod
- Malé množství chodců podél magistrály je příčinou toho, že parter budov není využíván

Gehl

Jak znovu spojit rozdělené město

Vstřícnost k obyvatelům, návštěvníkům a turistům

- Bezpečná a přístupná veřejná prostranství
- Zlepšení prostupnosti křižovatek
- Přehlednost prostoru a orientace v něm

Posílení a rozvoj uzlových bodů s vysokou koncentrací lidí

- Vytváření atraktivních míst k setkání tam, kam již lidé chodí
- Obohacení parků a náměstí o další funkce, které umožní jejich oživení

Potlačení deficitů v území

- Využití možností rozvoje
- Vymezení ulice dostavbou budov
- Podpora a vytváření aktivního parteru budov

Gehl

Kodaň, Søndre Boulevard v minulosti

Tranzitní doprava

Veřejný prostor definován dopravní infrastrukturou. Velmi hustá zástavba s malými nevyhovujícími dvorky bez prostranství s vegetací.

Zdroj ilustrace: SLA landscape design office, Copenhagen

Kodaň, Søndre Boulevard dnes

Nová koncepce městské třídy

Městská třída jako jedno z nejzelenějších veřejných prostranství.
Skupiny stromů dělí velká prostranství na menší prostory pobytového charakteru.

Příklad dobré praxe: Kodaň, Søndre Boulevard

Komunitní soužití

Participace s občany

Koncepce vznikla na základě nápadů shromážděných během seminářů za účasti místních obyvatel, kteří definovali své potřeby a zvyky.

Hry

Aktivní využití prostoru

Spojení sportovních, herních a pobytových činností.
Uživatelé jsou většinou místní, avšak zváni jsou všichni.

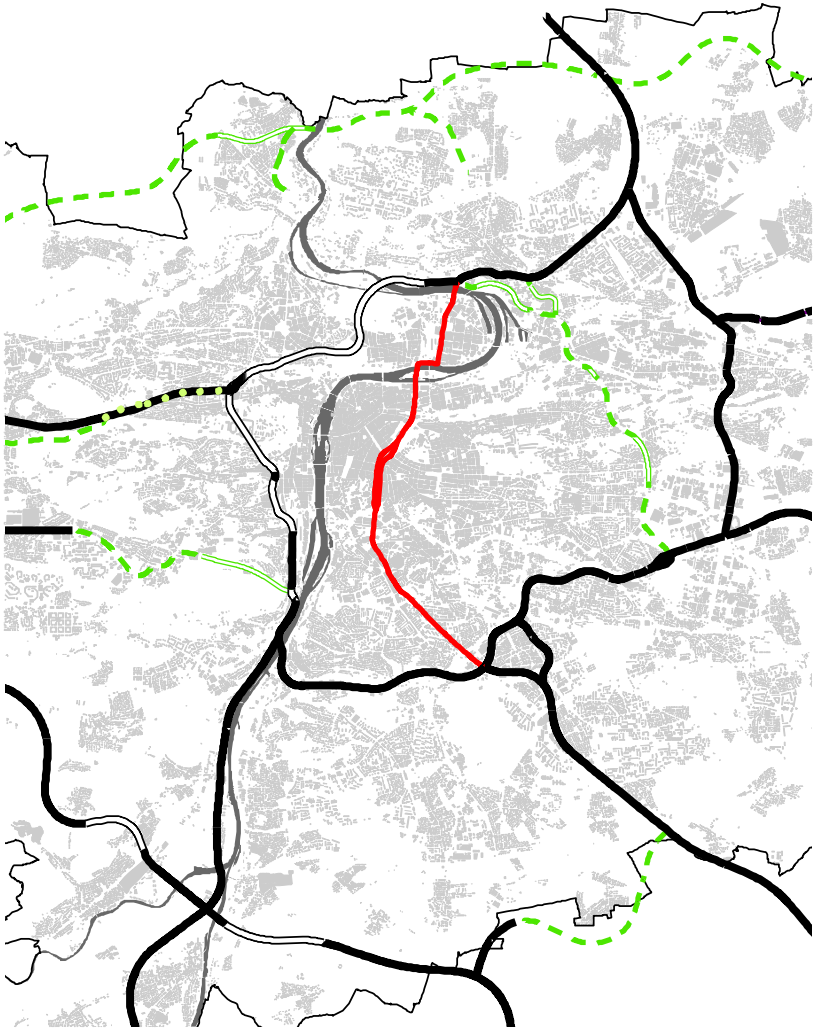
Zdroje fotografií: 1. http://www.uno.dk/radgivning/inspiration-til-boldanlaeg/referencer/boldbure 2. http://bornibyen.dk/aarhus/places/4005-soender-boulevard-legeplads 3. http://www.visitcopenhagen.dk/da/copenhagen/soender-boulevard-gdk705372

Mobilita

plynulost a přístupnost

Magistrála má charakter dálnice

- Nájezdové rampy
- Dopravní značení a reklamní plochy velkých rozměrů
- Svodidla mezi pruhy
- Minimální počet světelných křižovatek
- Ale není to dálnice!



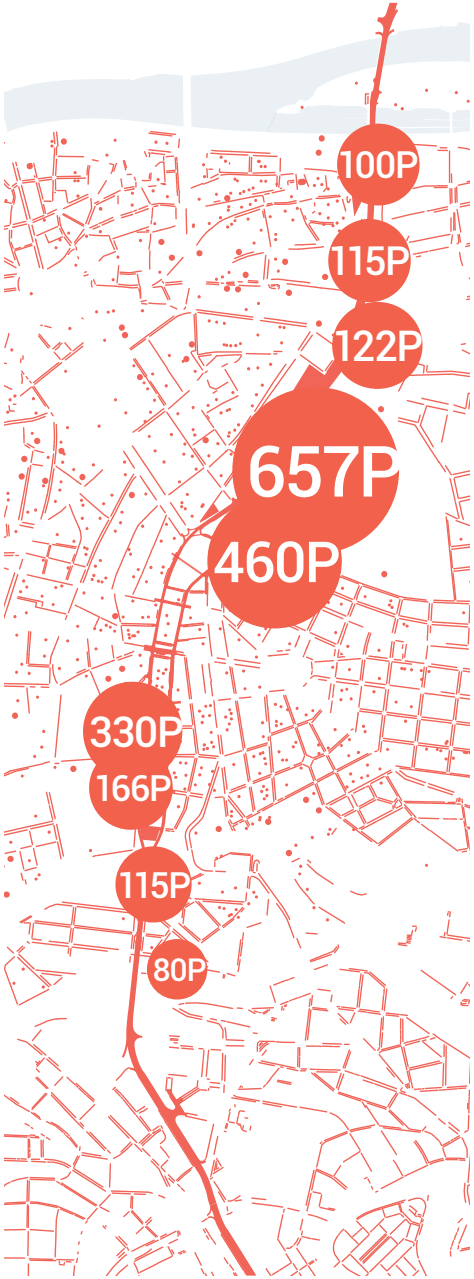
Gehl

Možnost parkování přitahují vozidla do centra města

> VÝSTAVBA PARKOVACÍCH DOMŮ A GARÁŽOVÝCH STÁNÍ POŠKOZUJE ARCHEOLOGICKÉ LOKALITY.
> VJEZDY DO PODZEMNÍCH PARKOVIŠŤ MAJÍ NEGATIVNÍ DOPAD NA VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ.
>
> Citace ze zprávy UNESCO

Parkování podél magistrály v blízkosti Muzejní oázy

Parkování pod magistrálou u Hlavního nádraží

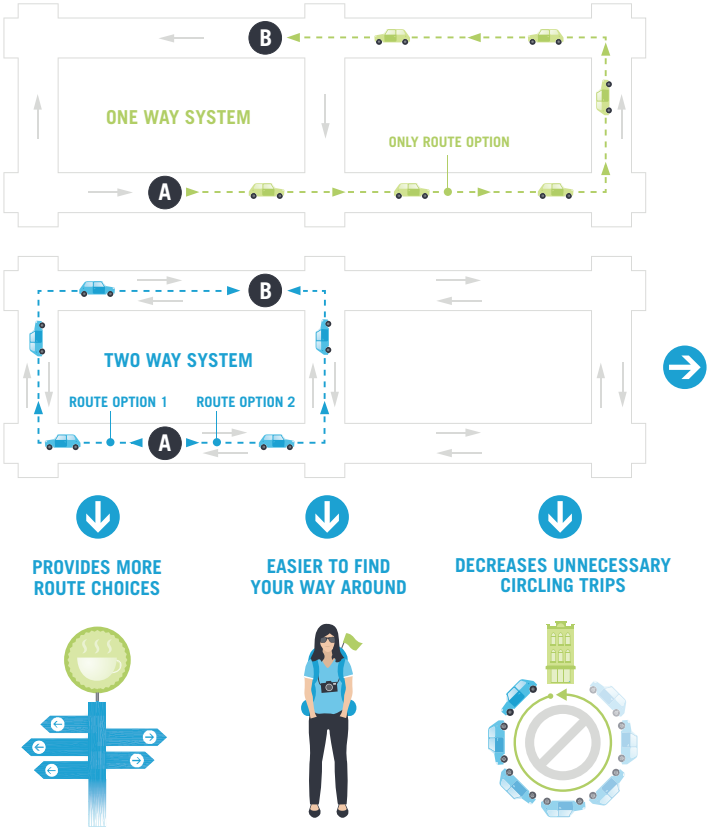


Gehl

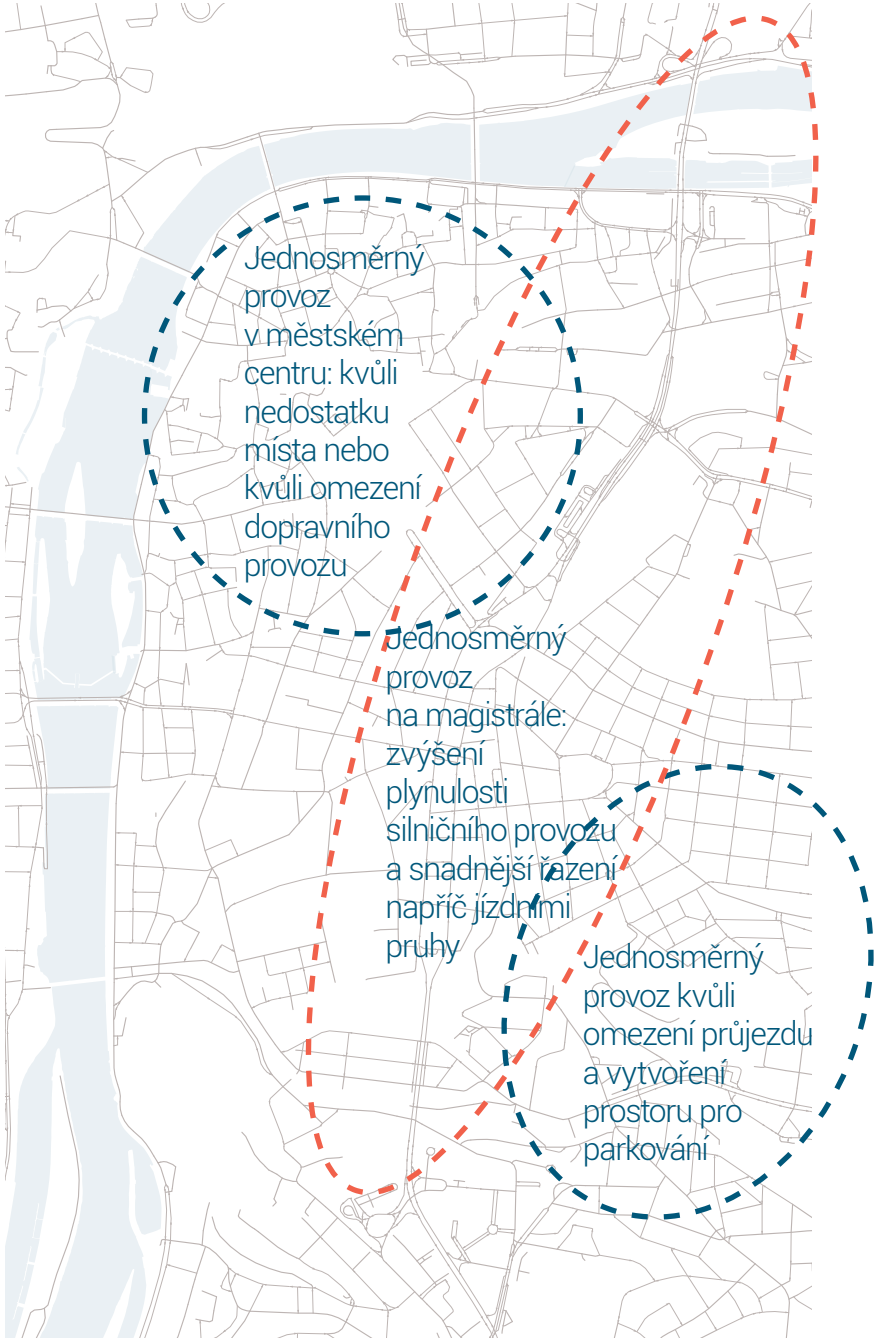
Jednosměrné uspořádání komunikace má různé důvody

Případová studie z australského Perthu:

JEDNOSMĚRNÉ VOZOVKY ZVYŠUJÍ HUSTOTU A PODPORUJÍ VYŠŠÍ RYCHLOST DOPRAVNÍHO PROVOZU



https://www.perth.wa.gov.au/sites/default/files/Two%20Way%20Streets%20Infographic_WEB_0.pdf



Praha - Síť jednosměrných ulic

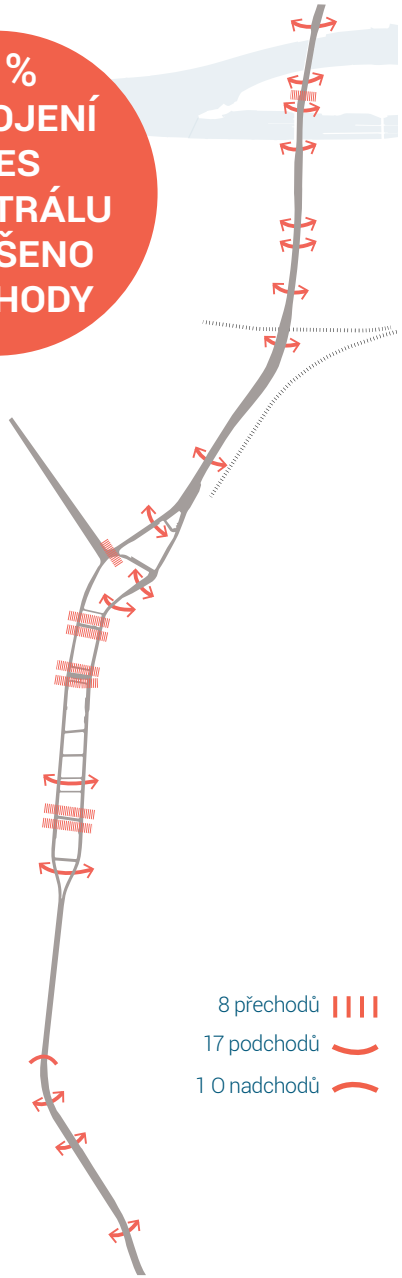
Gehl

Preference automobilové dopravy nutí lidi k užívání podchodů

Tmavé, nebezpečné, nepříjemné podchody...

...a nepřístupná schodiště.

65 % PROPOJENÍ PŘES MAGISTRÁLU JE ŘEŠENO PODCHODY

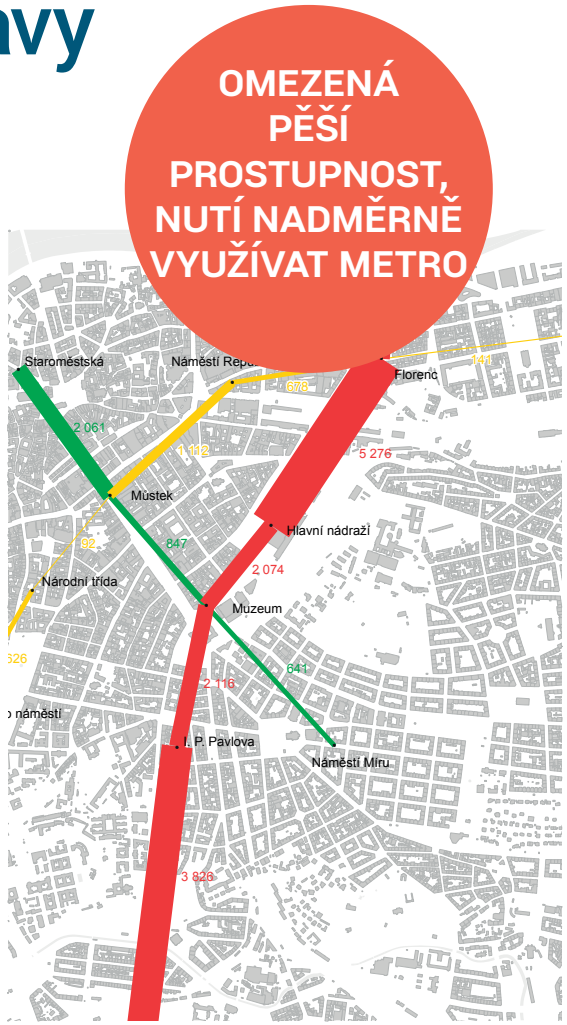


Gehl

Omezené možnosti výběru způsobu dopravy

Prostředí pro chodce je v oblasti magistrály špatně přístupné a pro lidi neatraktivní...

...tudíž větší množství lidí využívá pro cestování na krátké vzdálenosti metro. Důsledkem je přetížený systém metra, které je koncipované pro cestování na střední a dlouhé vzdálenosti.

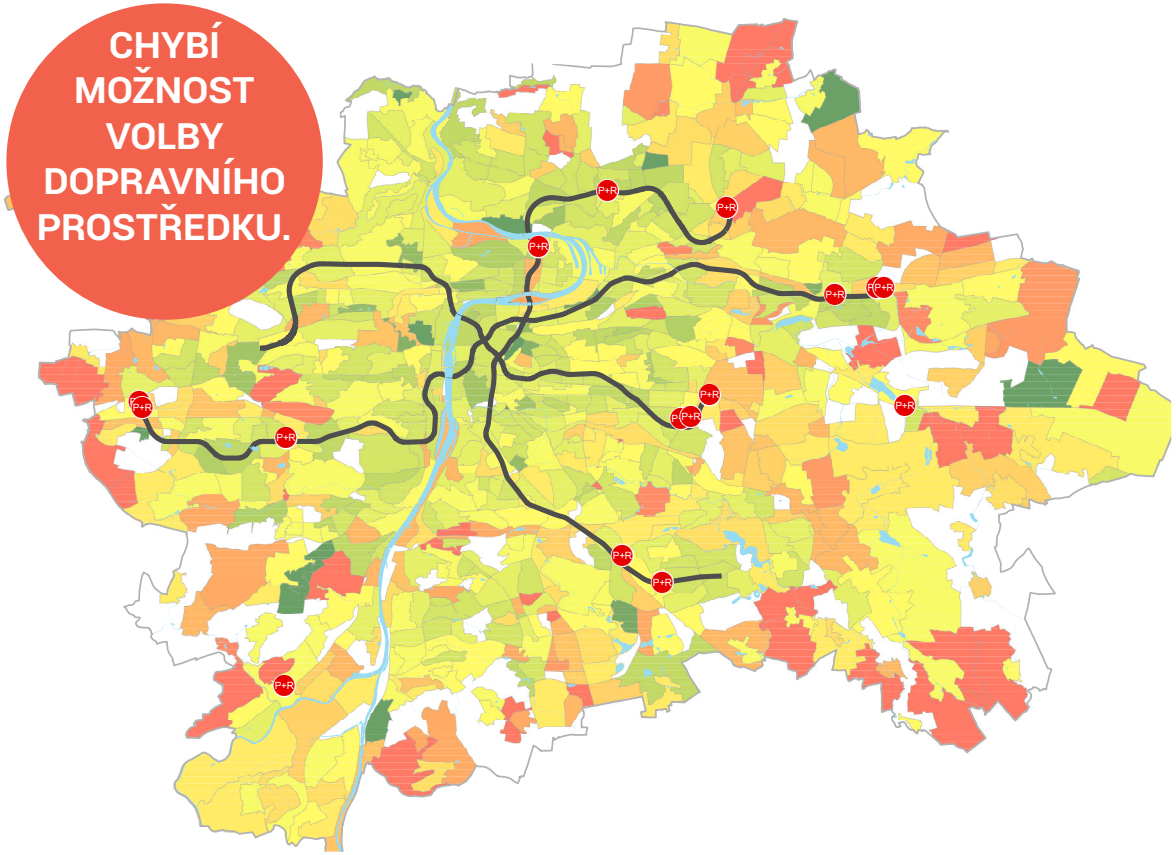


Počet lidí cestujících metrem jen jednu stanici.

Zdroj: ROPID

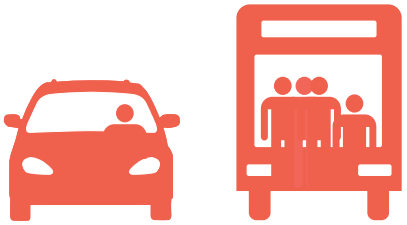
Gehl

ŠPATNÁ PŘÍSTUPNOST JINÝM DOPRAVNÍM PROSTŘEDKEM NEŽ-LI AUTOMOBILEM



Uživatelé magistrály jsou zpravidla z okrajových částí města, kde je špatná dostupnost veřejné dopravy.

Zvýšení kapacity



Vyhrazený jízdní pruh pro autobusy může

až **70x** zvýšit počet přepravených cestujících oproti automobilu

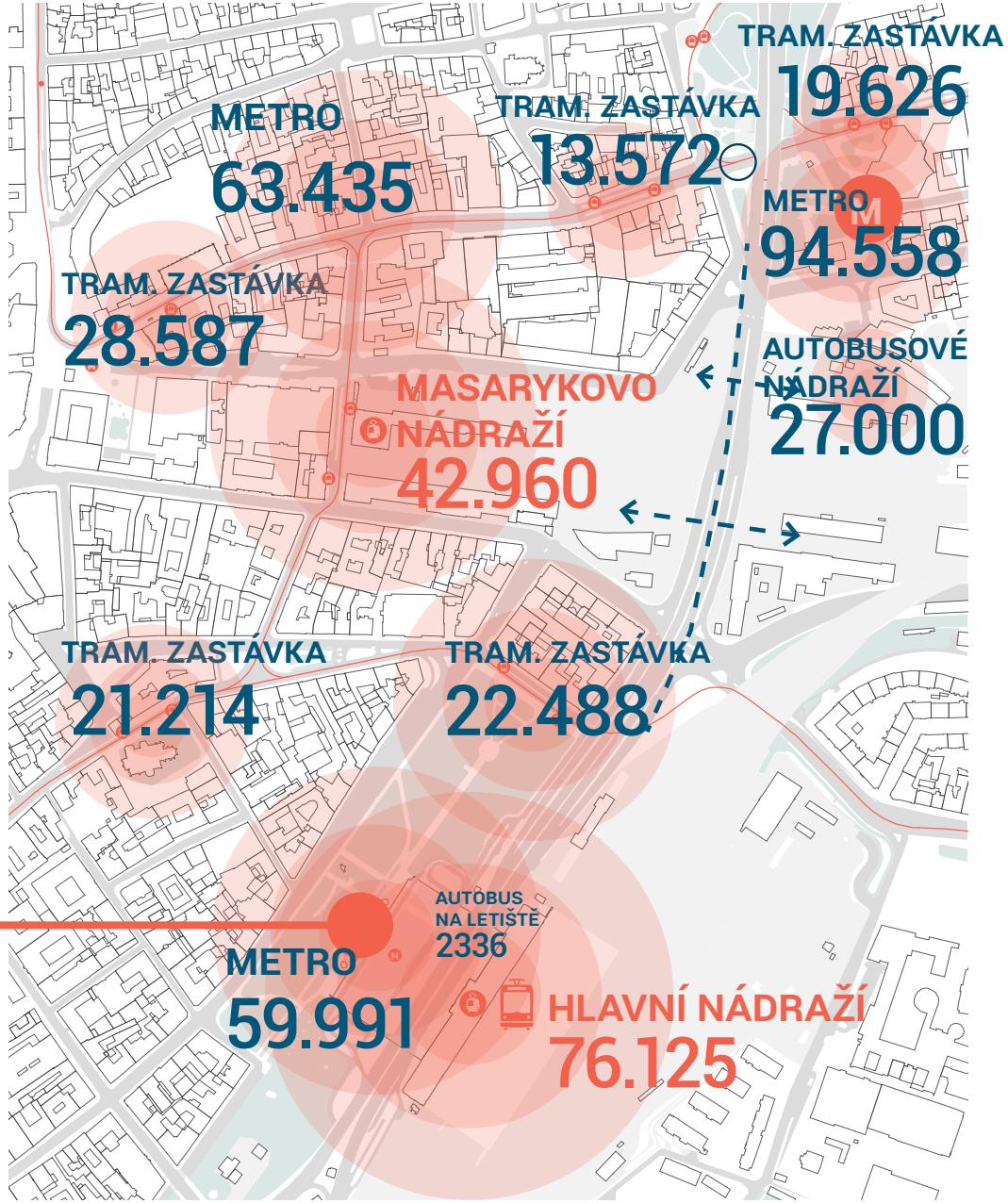
Zdroj: UAP 2016, https://files.lsecities.net/files/2013/10/city-transformations-newspaper_en.pdf

Gehl

Centrální uzel veřejné dopravy

VÍCE NEŽ
400.000 LIDÍ
VYUŽÍVÁ KAŽDÝ DEN
V ÚZEMÍ ŽELEZNIČNÍ
A AUTOBUSOVÁ
NÁDRAŽÍ, A ZASTÁVKY
MĚSTSKÉ HROMADNÉ
DOPRAVY

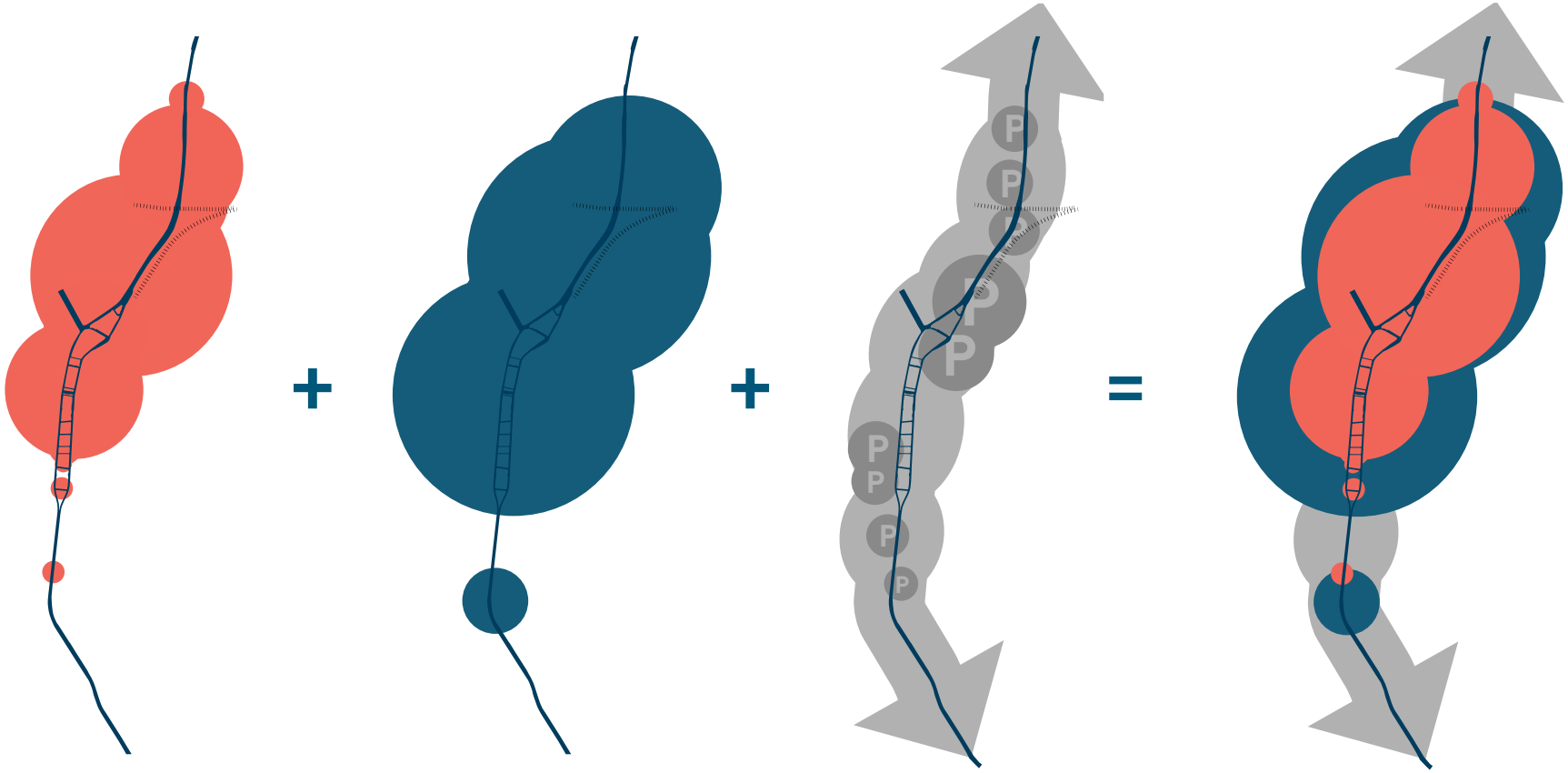
78.000
LIDÍ PROJDE
KAŽDÝ DEN DVEŘMI
HLAVNÍHO
NÁDRAŽÍ



Počet cestujících za den

Gehl

Jednotlivé druhy dopravy se sčítají



ostrov Štvanice

Florenc/Těšnov

oblast Hlavního nádraží

Muzejní oáza

oblast I.P. Pavlova

Nusle

Vysoký počet chodců (počítáno na vybraných stanovištích)

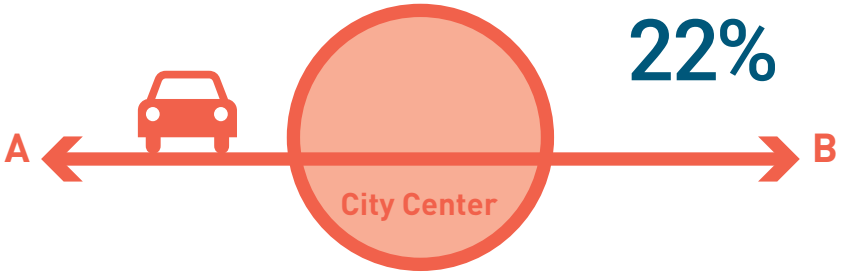
Vysoký počet cestujících ve veřejné dopravě

Vysoký počet automobilů

RUŠNÉ A PROBLÉMOVÉ OBLASTI
s vysokou koncentrací všech druhů dopravy a rozdílných potřeb jednotlivých uživatelů.

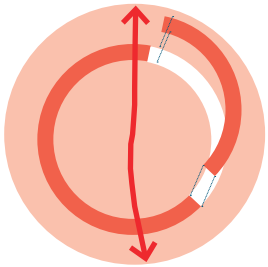
Gehl

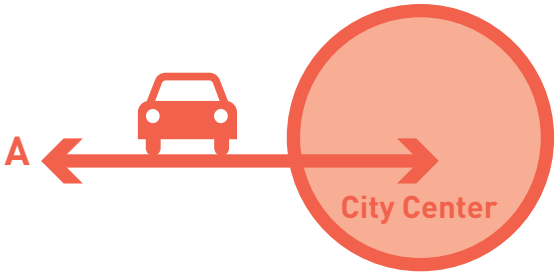
Dopravní provoz na magistrále je pouze z malé části tranzitní



22%

Silniční provoz lze omezit dokončením systému silničních okruhů





52%

Silniční provoz lze omezit nabídkou komplexnější sítě veřejné dopravy

26%

Silniční provoz lze omezit nabídkou bezpečné, přístupné a prostupné sítě stezek pro chodce a cyklisty

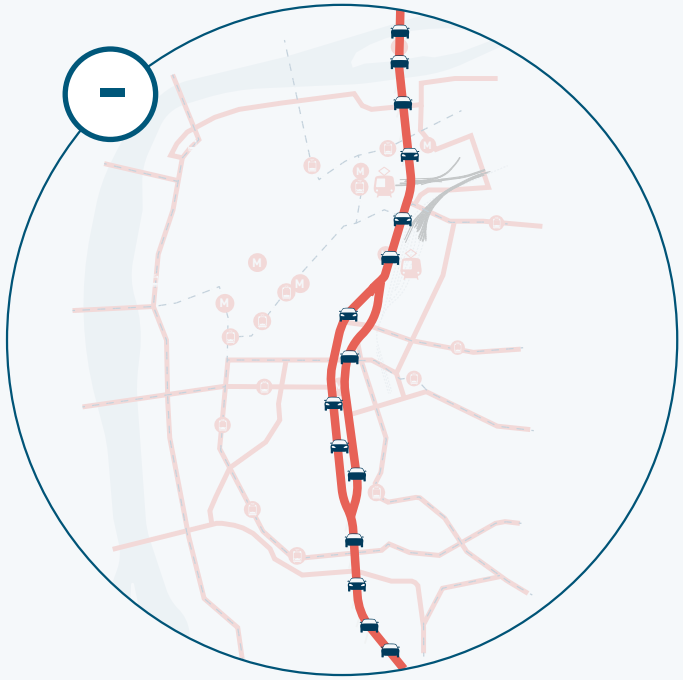
Průzkum zdrojů a cílů automobilové dopravy, Zdroj: http://www.tsk-praha.cz, Ing. Miroslav Kadlec, +420 257 015 168

Gehl

Shrnutí
Mobilita

MAGISTRÁLA JE DŮLEŽITOU SPOJNICÍ, KTERÁ JE DOBŘE PŘÍSTUPNÁ AUTOMOBILEM I METREM...

- •80 % osob dojíždějících do zaměstnání využívá veřejné dopravy
- Přítomnost chodců vytváří základ pro vznik živého městského prostředí



...AVŠAK ULICE PŘEDSTAVUJE PŘEKÁŽKU PRO JINÉ TYPY DOPRAVY - TRAMVAJE, AUTOBUSY, CHODCE A CYKLISTY

- Pouze 22 % dopravního provozu je tranzitní; většina osob cestujících po magistrále míří do centra města
- Jednosměrný provoz umožňuje vyšší rychlost provozu a umocňuje výši dopravního zatížení.
- Parkování v centra města zabírá atraktivní prostory

Gehl

Zajistit možnost výběru druhu dopravy

Umožnění aktivních druhů dopravy

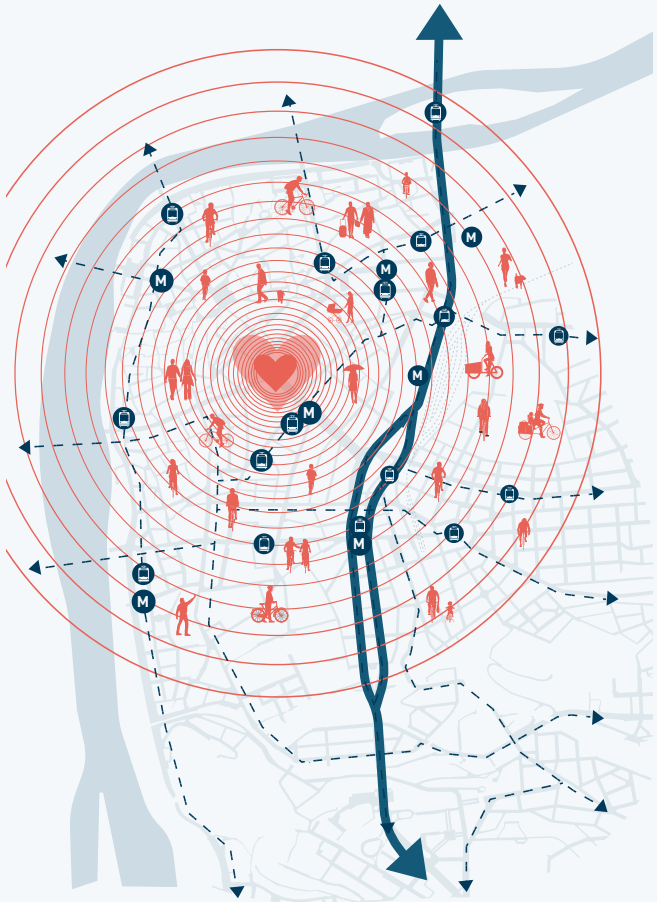
- Zvýšení počtu přechodů pro chodce
- Prodloužení času na přecházení
- Navazující cesty bez nutnosti obcházení
- Odstranění podchodů a nahrazením úrovňovým přechody

Doplnit systém veřejné dopravy

- Propojení městských částí více druhy povrchové veřejné dopravy
- Sdílené pruhy autobusy a tramvajemi
- Vytváření parkoviště P+R na konečných stanicích metra
- Přestupní uzly - zjednodušení přestupů

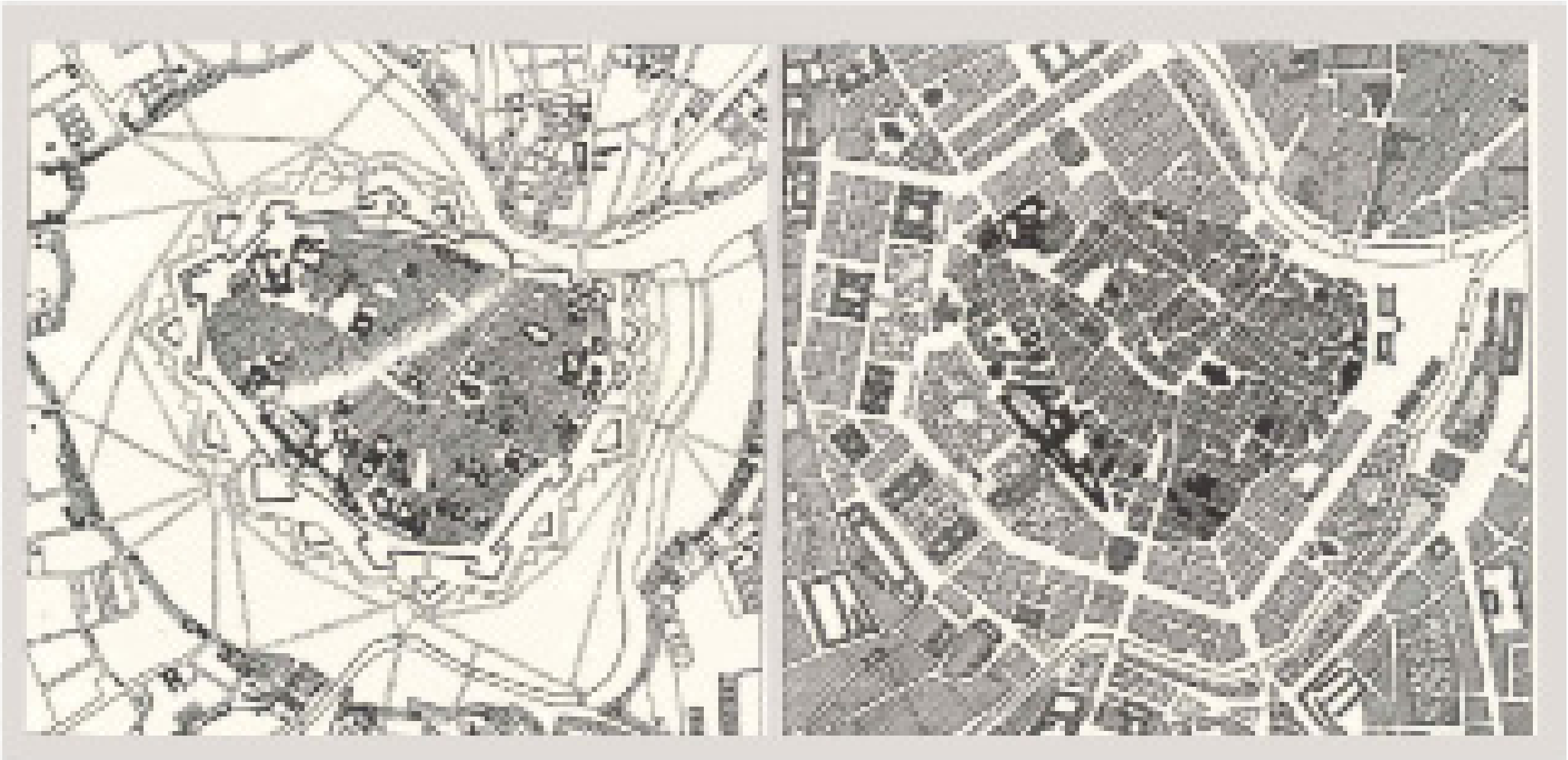
Omezit automobilovou dopravu v centru města

- Zlepšení přístupů a přestupů mezi typy veřejné dopravy
- Vytvoření obousměrného provozu
- Optimalizace řízení světelných křižovatek
- Proměnné krajní pruhy pro zásobovací, parkování a odbočování
- Omezit počet parkovacích stání v centru
- Vytváření parkoviště P+R podél městského okruhu



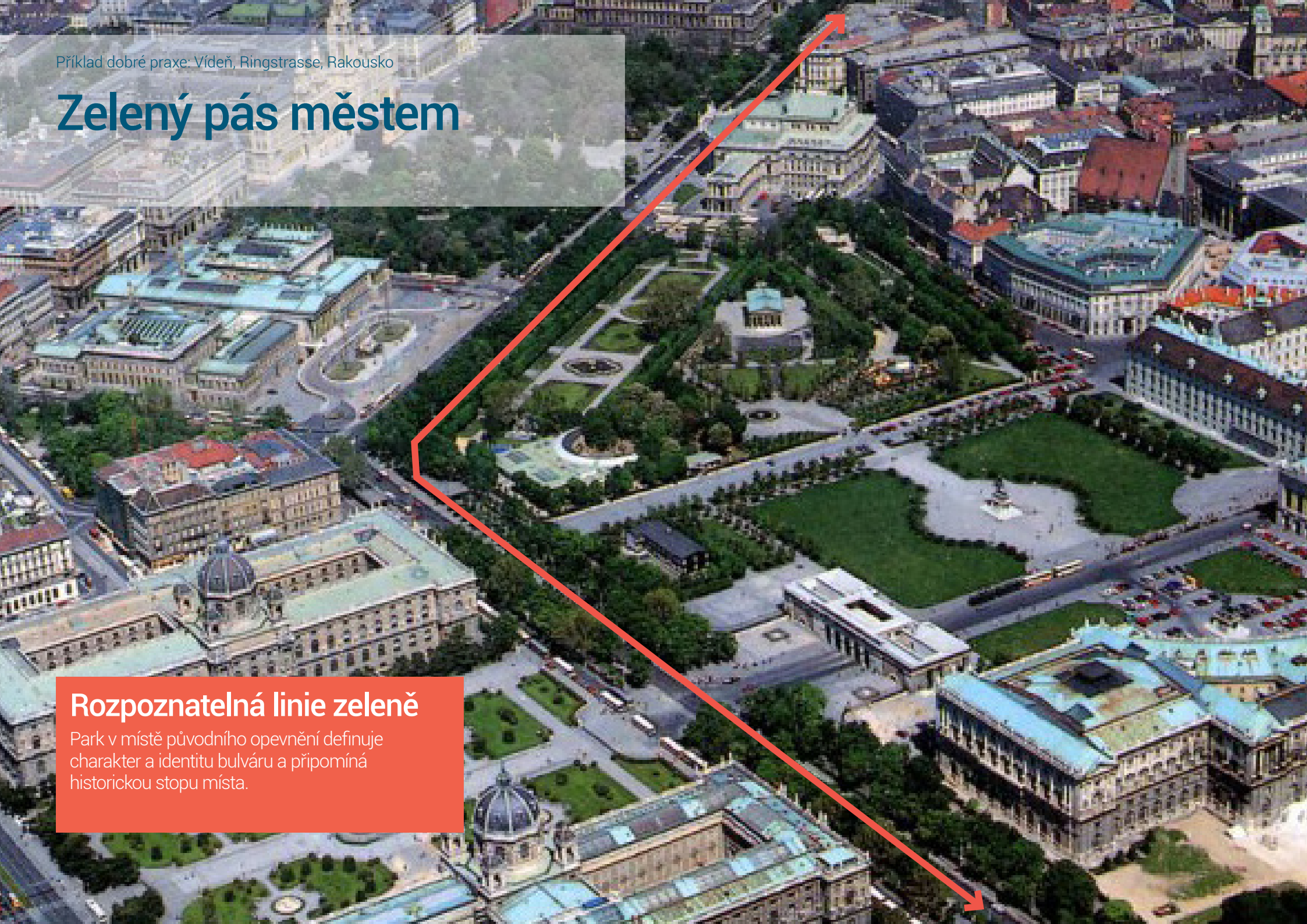
Gehl

Vídeňská Ringstrasse - linie opevnění



Příklad dobré praxe: Vídeň, Ringstrasse, Rakousko

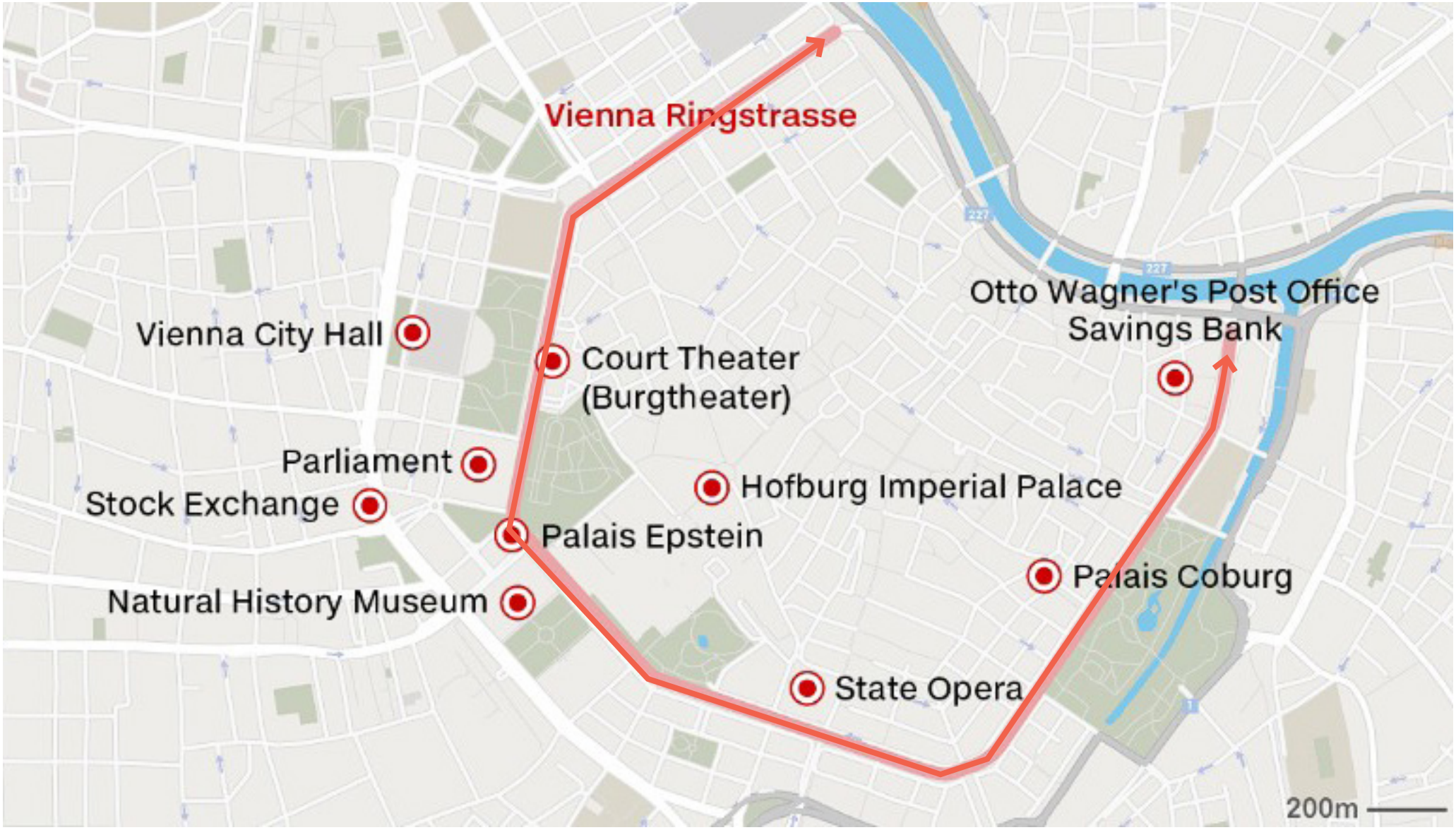
Zelený pás městem



Rozpoznatelná linie zeleně

Park v místě původního opevnění definuje charakter a identitu bulváru a připomíná historickou stopu místa.

Spojnice významných míst ve městě



Příklad dobré praxe: Vídeň, Ringstrasse, Rakousko

Bulvár s veřejnou dopravou

Kvalitní povrchová doprava

Povrchová veřejná doprava je důležitá pro propojení města a vytváří živý charakter ulice.

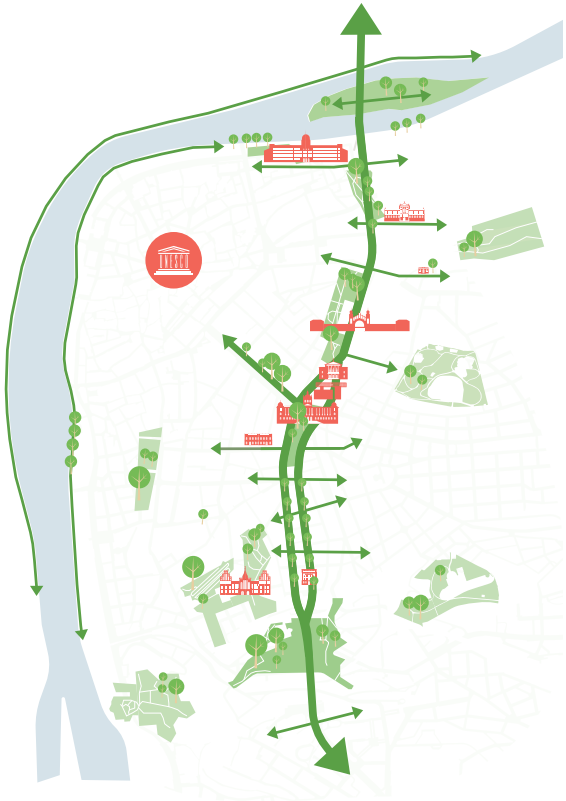
Příklad dobré praxe: Vídeň, Ringstrasse, Rakousko

Pěší a cyklistická doprava

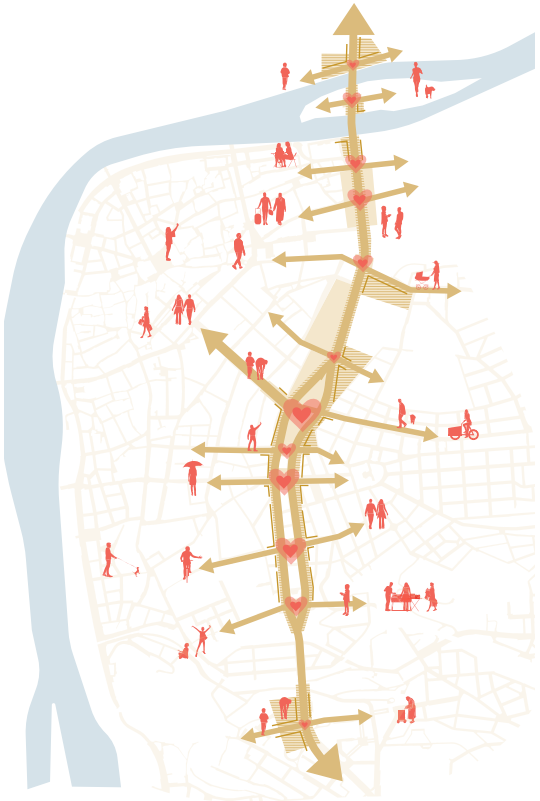
Souvislá síť

Bulvár je plnohodnotnou součástí městské sítě pěších cest a cyklostezek, který umožňuje aktivní druh dopravy po městě.

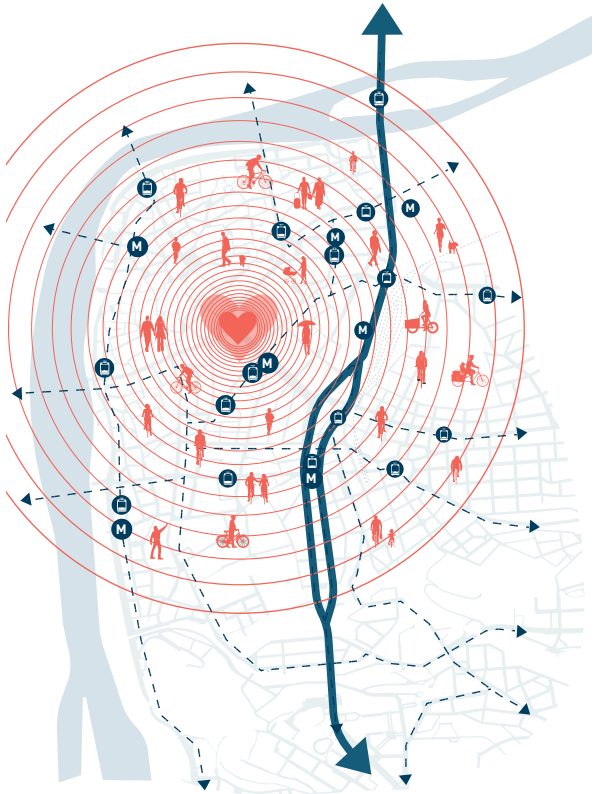
Tři zásadní principy opatření



PROPOJIT VÝZNAMNÁ MÍSTA A PODPOŘIT JEJICH HODNOTU



VYTVOŘIT MÍSTA A PROSTORY, KTERÉ BUDOU ATRAKTIVNÍ PRO LIDI



ZLEPŠIT KVALITU A MOŽNOSTI VOLBY TYPU DOPRAVY

Gehl

Shrnutí
Charakter a způsoby řešení

Stromořadí podél magistrály

Snadný přístup k řece

Parky v místě původního opevnění

Více vegetace

Zelené pásy propojující parky

Orientační systém

Čitelný charakter místa

Aktivní parter budov

Využití rozvojového potenciálu

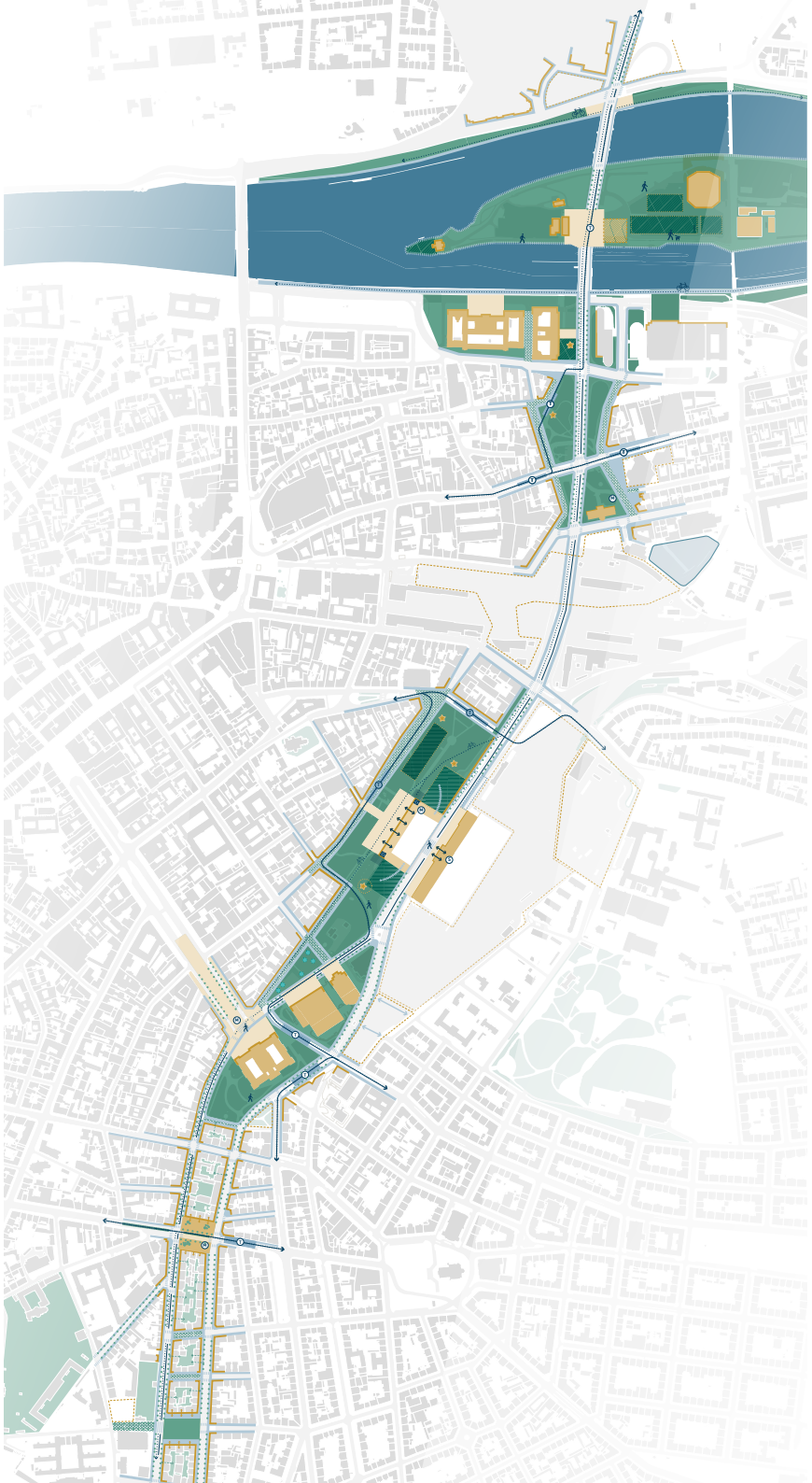
Vytvořit cykloopatření

Oživit veřejná prostranství

Vyhrazené pruhy pro autobusy na magistrále

Přechody pro chodce na všech stranách křižovatek

Doplnit chodníky podél ulic



Gehl

Příklad dobré praxe: UTS Sydney, Austrálie

Svébytné řešení Goods Line, UTS Sydney

Výrazné prvky návrhu

K posílení vlastního charakteru a k podpoře orientace v místě lze využít prvků mobiliáře a materiálového řešení. Každé místo se tak v rámci celku stane jedinečným.

Zdroj fotografie: http://inhabitat.com/abandoned-railway-line-becomes-a-thriving-elevated-park-in-sydney/the-goods-line-by-aspect-studios-9

Příklad dobré praxe: UTS Sydney, Austrálie

Komunitní aktivity

Venkovní pracovny a místa setkávání

Různé možnosti využití napomáhají k aktivaci veřejných prostranství.

Příklad dobré praxe: UTS Sydney, Austrálie

Orientační systém

Jednotný informační systém

Dobře navržený systém značení usnadňuje orientaci v místě a v navazující struktuře města.

Přístup k řešení vázaný na kontext místa

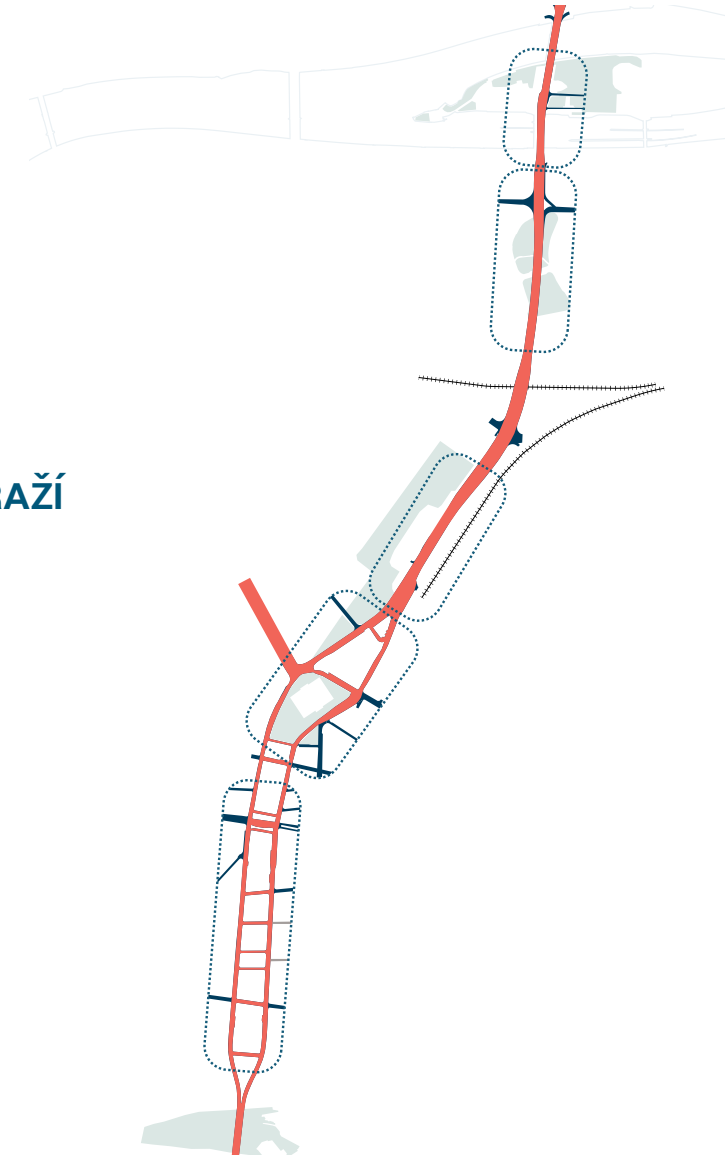
OSTROV ŠTVANICE

FLORENC

OBLAST HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ

MUZEJNÍ OÁZA

OBLAST I.P. PAVLOVA



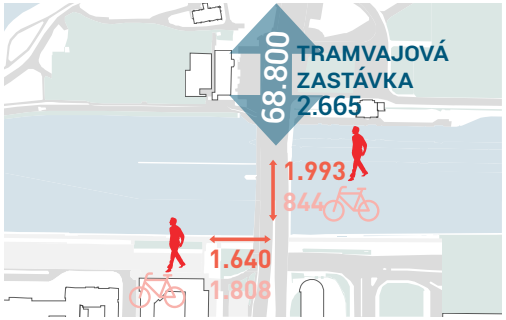
Gehl

Hlávkův most přes Vltavu
Potenciál a výzvy dneška

Snížení rychlosti umožní zlepšení přístupnosti a využití pro všechny typy dopravy

Stávající tramvajová zastávka a přechod na ostrově

Štvanice umožňuje rekreační a sportovní vyžití v prostředí obklopeném vegetací



Relativně malý počet chodců na mostě s velkým potenciálem pro cyklisty

Parkoviště zabírají hodnotné plochy podél nábřežní promenády a znemožňují přístup.

Od Florence chybí pěší návaznost k nábřeží a ostrovu, kde by nebyla nutnost překonávat bariéry.

Obtížný přístup na most z pobřežní promenády

Gehl

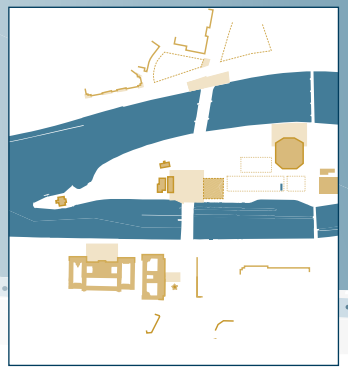
Hlávkův most přes Vltavu
vize budoucnosti

Prostředí

Parky podél řeky a ostrov Štvanice jsou vzájemně propojené a zvelebené

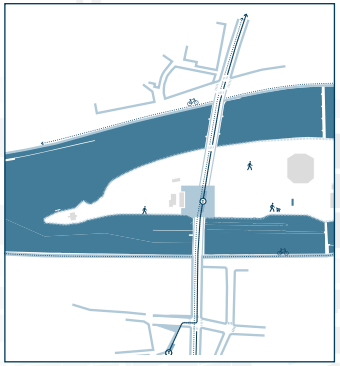
Lidé

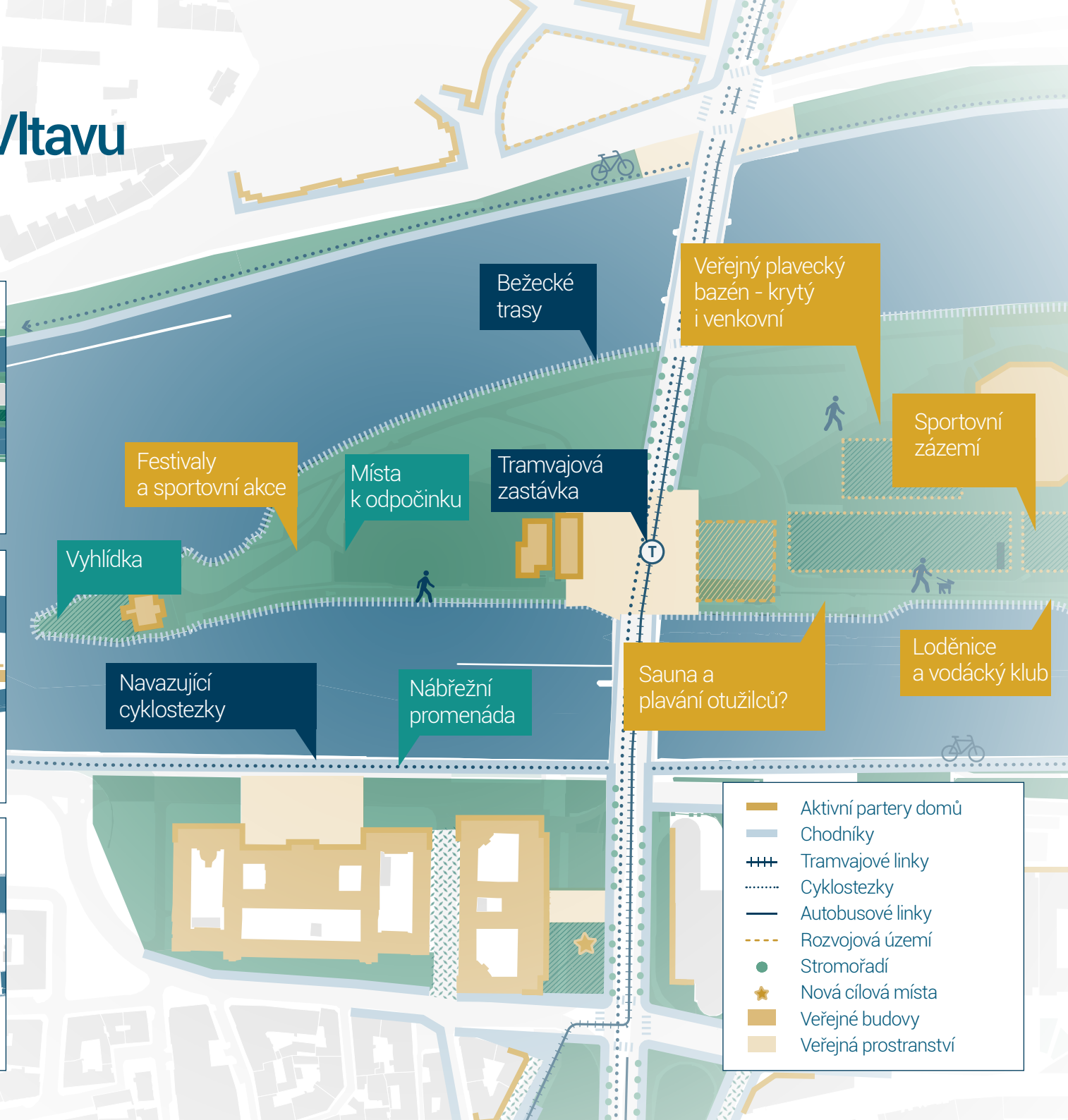
Nová kulturní a sportovní zařízení na ostrově přitahují návštěvníky z celého města. Veřejné budovy navazují na veřejná prostranství



Mobilita

Zlepšení charakteru tramvajové zastávky na ostrově a více možností přístupu chodců a průjezdu cyklistů





Hlávkův most přes Vltavu
dnes

Hlávkův most přes Vltavu
zítra; příjemný pro chodce i pro cyklisty

Krátkodobá opatření:

- Zlepšení stavu chodníků
- Vytvoření vyhrazeného pruhu pro cyklisty na obou stranách mostu
- Zlepšení vzhledu nábřežní promenády – přístup a mobiliář

ostrov Štvanice
dnes

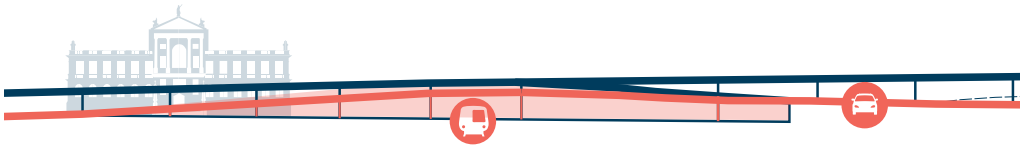
ostrov Štvanice
vize: Atraktivní rekreační oblast

Dlouhodobá opatření:

- Definování Štvanice s ohledem na pobytové, kulturním a sportovní využívání
- Zlepšení intervalů na semaforech a zvýšení pohodlí přechodu přes magistrálu

Florenc
Potenciál a výzvy dneška

- Každý den se na Florenci pohybuje velké množství lidí (příjezd na nádraží, obyvatelé, lidé docházející do práce nebo za kulturou)
- Místa s velkým potenciálem rozvoje jsou dnes využita jako nájezdy, parkoviště a volné proluky
- Nová cílová kulturní místa (Muzeum železnice, Mucha,...)
- Chybějící propojení ve východo-západním směru
- Chybějící podélná prostupnost podél magistrály
- Obtížné možnosti přestupu mezi dopravními prostředky

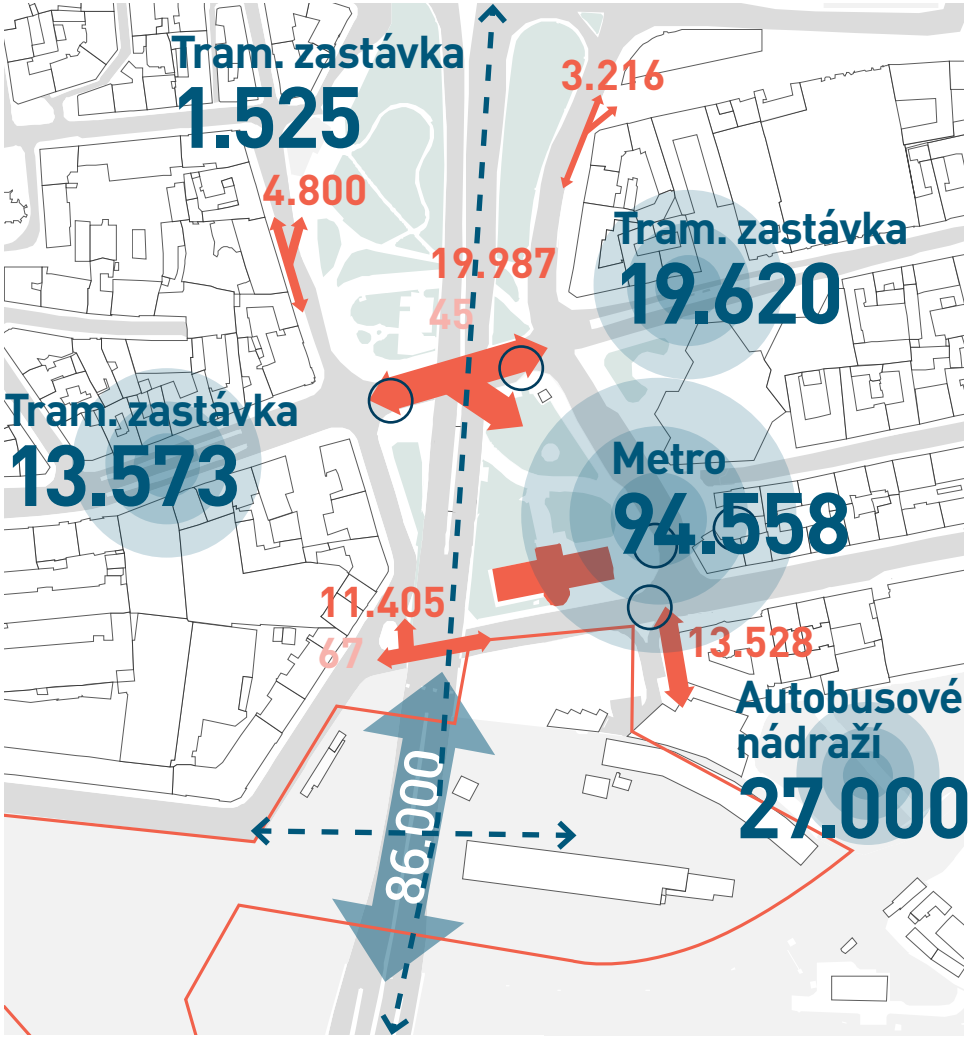


Estakáda je s ohledem na svůj účel, tj. přemostění kolejiště, zbytečně vysoká a dlouhá.

- Současná úroveň estakády
- Nutná výška přemostění a ramp pro překonání železnice

Počet chodců/cestujících za den

- Místa počítání chodců
- Chybějící propojení pro chodce
- Chybějící přechody pro chodce
- Zastávka veřejné dopravy
- Veřejná budova
- Rozvojové území

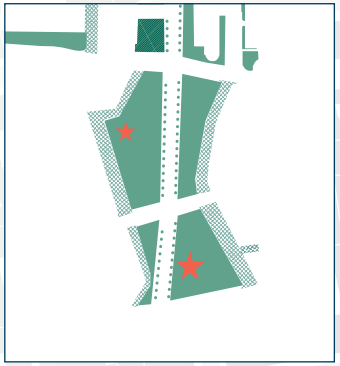


Gehl

Florenc
vize budoucnosti

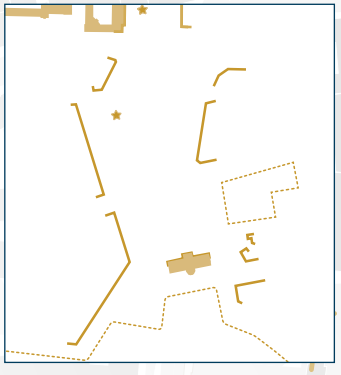
Prostředí

Florenc je park městského charakteru s přiléhajícími budovami kulturního využití.



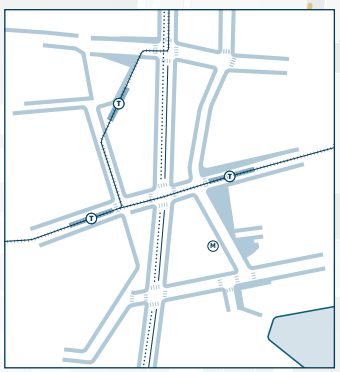
Lidé

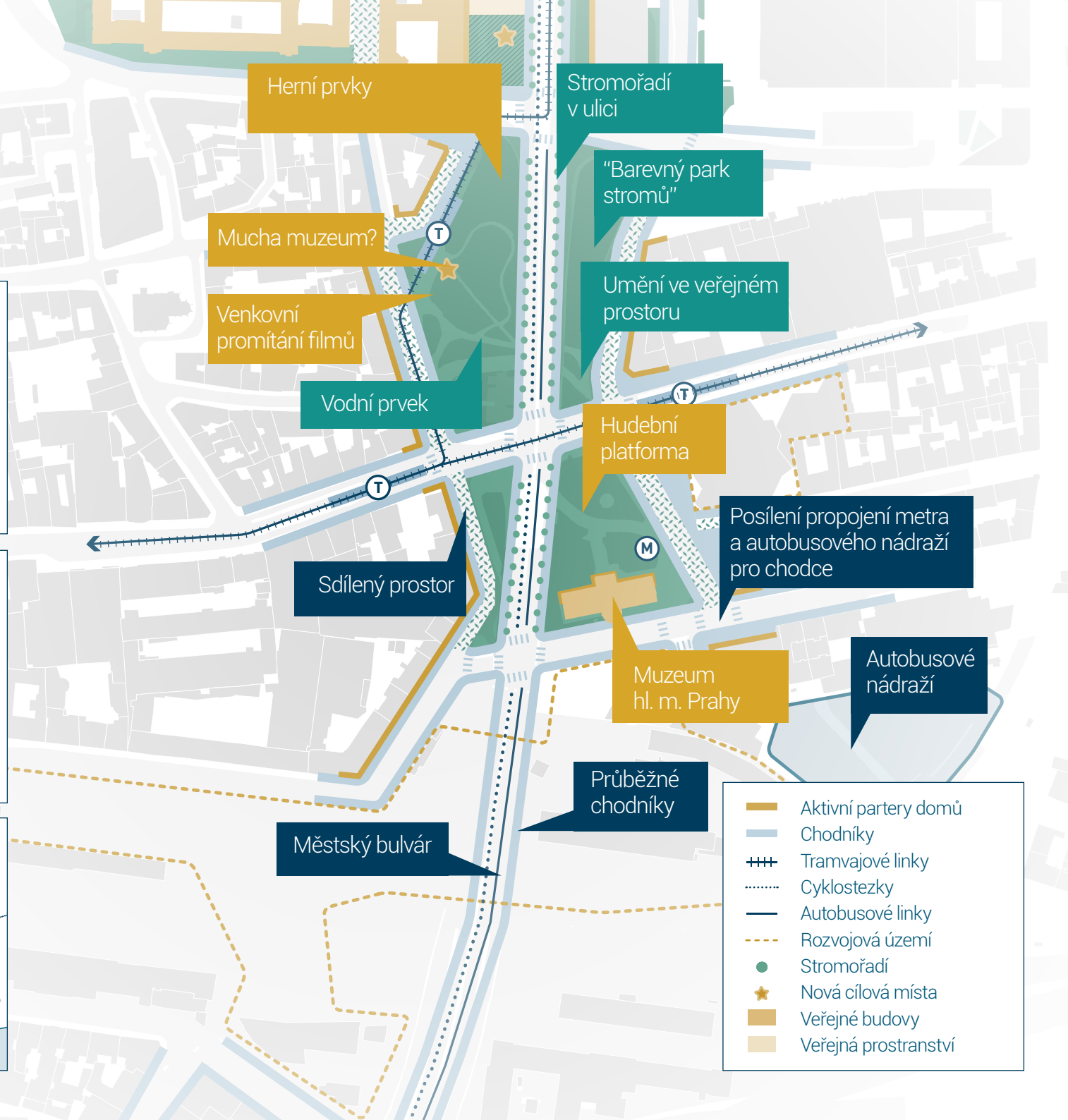
Nedostatečné využití území je nahrazeno výstavbou se smíšenou funkcí, která propojuje dnes rozdělenou lokalitu.



Mobilita

Magistrála je propojena s okolními ulicemi úrovňovými křižovatkami. Propojení stávajícího autobusového a železničního nádraží.





Florenc
dnes

Florenc
zítra; příjemný park v centru

Krátkodobá opatření:

- Zlepšení možností sezení
- Umění na stěnách estakády
- Odstranění reklamních billboardů

Florenc
dnes

Florenc
vize; Městský bulvár v roce 2040?

JEDNA Z MOŽNOSTÍ ŘEŠENÍ K DISKUSI A OVĚŘENÍ.

Možná dlouhodobá opatření:

- Zvážit možnost odstranění estakády (po dokončení městského okruhu)
- Přeměnit magistrálu v městskou třídu napříč parkem
- Vybudování přechodů ve všech směrech

oblast Hlavního nádraží
Potenciál a výzvy dneška

- Turisté, jedoucí do centra z letiště vystupují přímo na magistrále, uprostřed rušné ulice
- Absence intuitivní cesty do centra vyústí v dezorientaci v prostoru
- Komplikovaná návaznost Masarykova nádraží a hlavního nádraží
- Pohyb chodců komplikuje nepřímočarost cest
- Víceúrovňové řešení vytváří nesrozumitelné území

Terén parku omezuje průhled a přístup do města.

Turisté přijíždějící do Prahy vidí jako první magistrálu.

Nedostatek bezbariérových řešení komplikuje pohyb cestujícím se zavazadly.

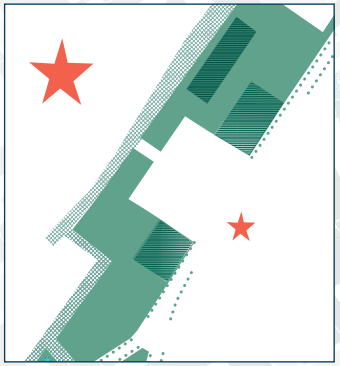
Silniční nájezdy a parkoviště snižují orientaci v území.

Gehl

oblast Hlavního nádraží
vize budoucnosti

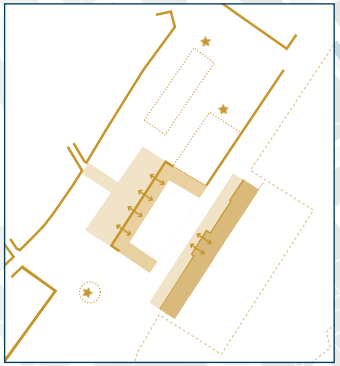
Prostředí

Zpřehlednit a zatraktivnit prostor odstraněním křovin a podpořit volnou průchodnost.



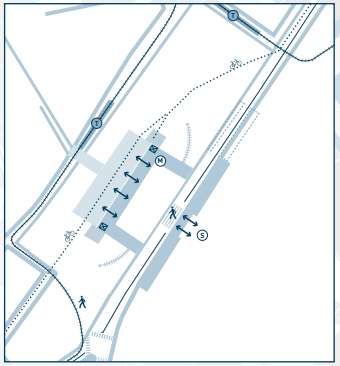
Lidé

Vymezení zón aktivit Jednotlivé prvky komunikují navzájem - park, město, stanice, lidé



Mobilita

Dobrá návaznost na zbytek města. Jednoduché možnosti přestupů mezi veřejnou dopravou. Snadný přístup chodců a cyklistů.



oblast Hlavního nádraží
dnes

oblast Hlavního nádraží
zítra

Krátkodobá opatření:

- Umožnit příjezd foodtruckům pro oživení předprostoru
- Odstranit křoviny a zlepšit správu
- Doplnit a opravit místa k sezení

oblast Hlavního nádraží
vize; "Vítejte v Praze"

Střednědobá opatření:

- Zlepšit vzhled průčelí nádraží a zpřehlednit jeho předprostor
- Implementace výtahů a eskalátorů pro snazší pohyb se zavazadly
- Propojit náměstí a park před nádražím s návazností na centrum města
- Parkoviště pod magistrálou přeměnit například na obchodní nebo kulturní centrum

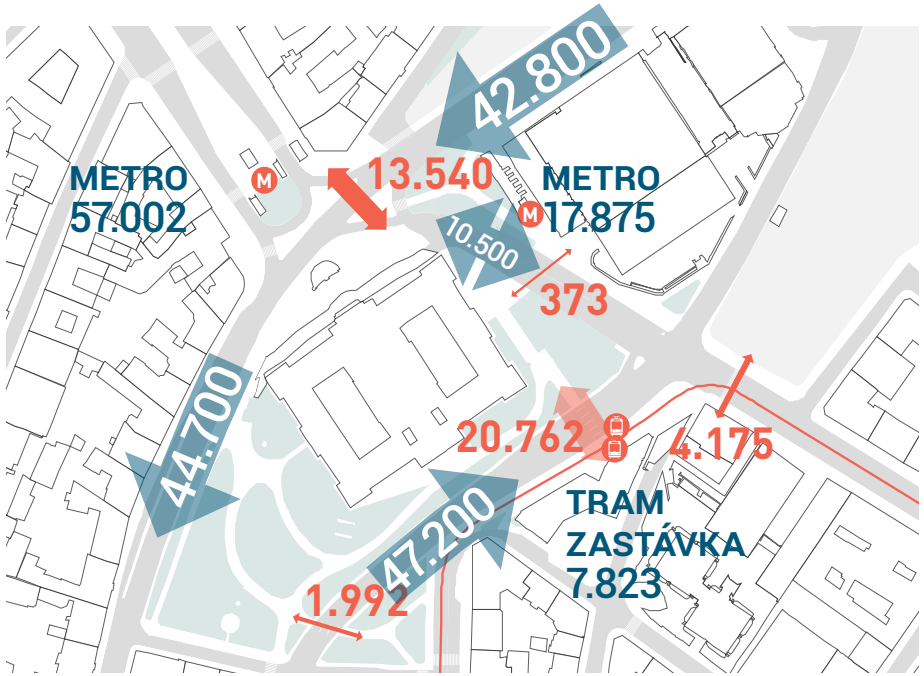
oblast Hlavního nádraží
dnes

oblast Hlavního nádraží
vize; přívětivý předprostor

Dlouhodobá opatření:

- Rozšířit prostranství před budovou nádraží
- Vybudovat přímý průchod k nové autobusové zastávce na horní ploše nádražní budovy
- Doplnit stromořadí podél magistrály

Muzejní oáza
Potenciál a výzvy dneška



V rámci Muzejní oázy a v jejím okolí se každý den nachází velké množství chodců.

Nucený pohyb chodců územím / Dopravní nehody s chodci

Zdroje: Ročenka dopravy Praha 2015, TSK Praha, ÚDI

Magistrála je vnímána jako dálnice, kterou nelze přejít.

Špatná přístupnost a propojenost cílových míst obyvatel a návštěvníků.

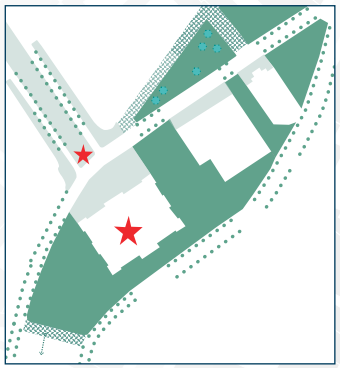
Přístup do Státní opery je řešen soustavou ramp a schodišť, které vedou do podchodů.

Gehl

Muzejní oáza
vize budoucnosti

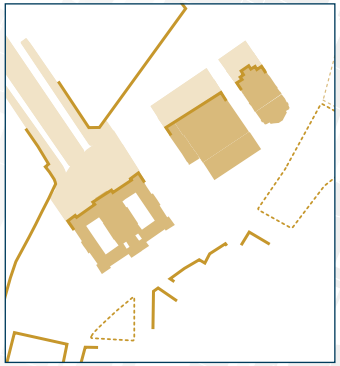
Prostředí

Historické budovy v městském parku. Zvýšení kvality, pobytového charakteru a doplnění vybavenosti



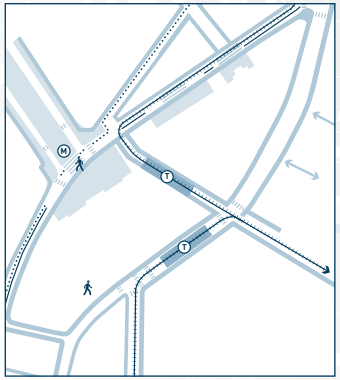
Lidé

Přímá návaznost Muzejní oázy a centra města. Provázání budov a jejich předprostorů.



Mobilita

Automobilová doprava je vedena Legerovou ulicí. Sokolskou ulici využívají přednostně cyklisté a autobusy.



Muzejní oáza
dnes

Muzejní oáza
zítra; oživit předprostor a propojit jej s náměstím

Krátkodobá opatření:

- Využití předprostoru Muzea a přilehlých parků k venkovním výstavám
- Vybudovat velkorysé a přímé přechody mezi městem a Muzejní oázou

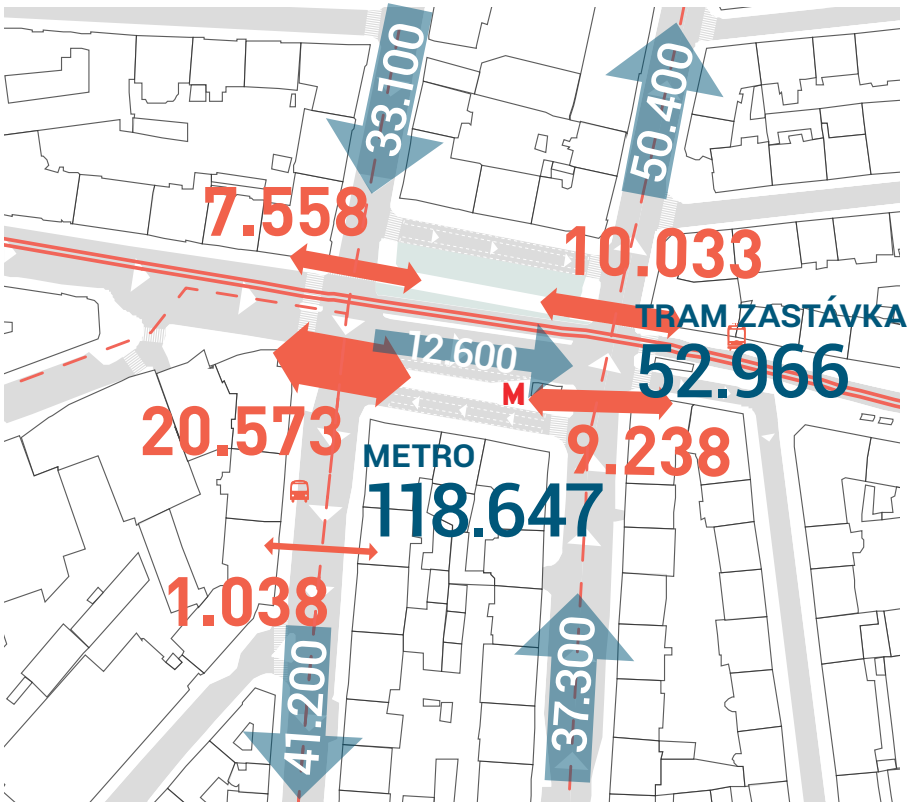
Muzejní oáza
dnes

Muzejní oáza
vize: jako na 'Trafalgarském náměstí'

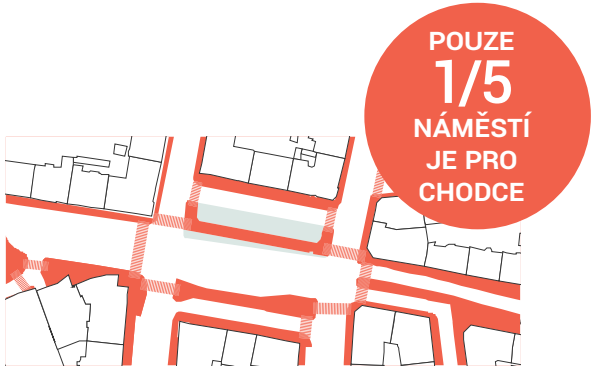
Dlouhodobá opatření:

- Rekonstruovat Václavské náměstí a více propojit s Muzejní oázou
- Zavést na náměstí povrchovou veřejnou dopravu (autobus/tramvaj)

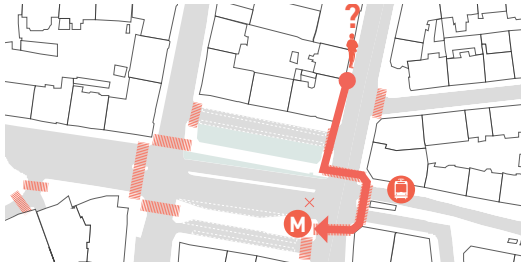
náměstí I.P. Pavlova
Potenciál a výzvy dneška



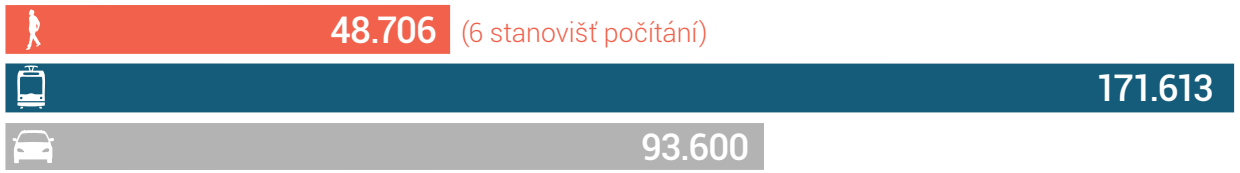
DOPRAVNÍ PROSTOR
Prostor je vyhrazený dopravě - není vnímán jako veřejné prostranství



OBCHÁZENÍ
Chodci podél magistrály musí cestou sestoupit do stanice metra nebo místa obcházet.



NEBEZPEČNOST
Největší koncentrace nehod s chodci podél magistrály



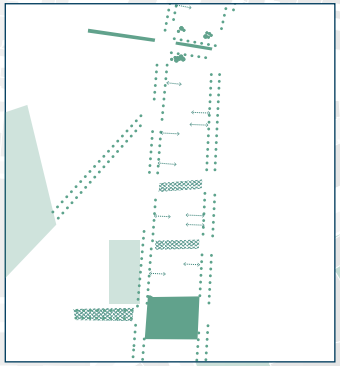
Cestující veřejnou dopravou a řidiči jsou také chodci

Gehl

území okolo I.P. Pavlova
vize budoucnosti

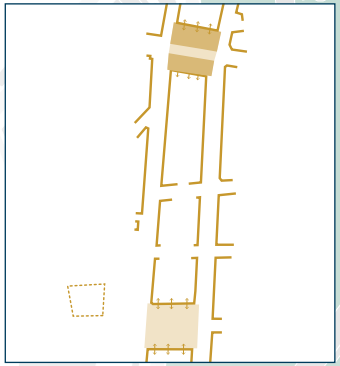
Prostředí

Parky v okolí jsou vzájemně propojeny s magistrálou a parčíky podél ní.



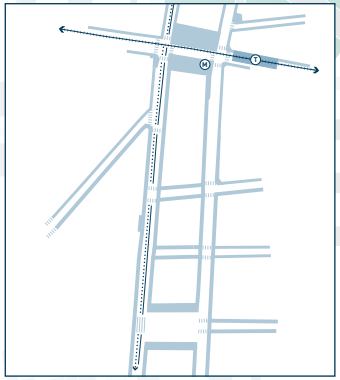
Lidé

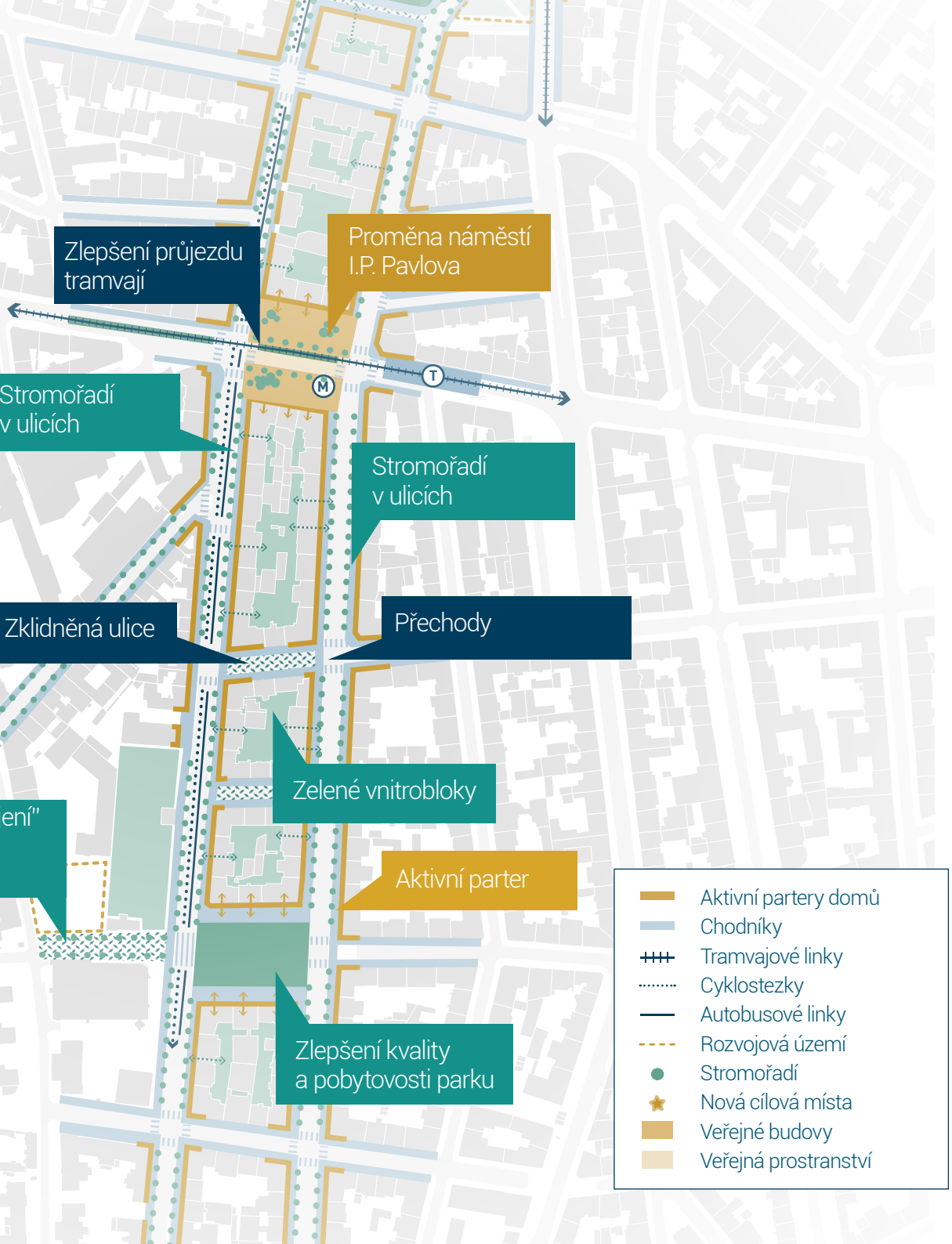
Náměstí I. P. Pavlova jako místo setkávání. Aktivní parter domů stojících podél magistrály vytváří živější čtvrť.



Mobilita

Ulice Sokolská určena primárně pro autobusy a cyklisty, automobilová doprava v ulici Legerova.





náměstí I.P. Pavlova
dnes

náměstí I.P. Pavlova

Zítra; navázat na stávající aktivity v prostoru

Krátkodobá opatření:

- Odstranění bočních parkování a propojení ploch náměstí
- Vytvoření dočasného mobiliáře, který napomůže oživení prostoru a zvýší pobytový charakter náměstí
- Zlepšit značení v území

náměstí I.P. Pavlova

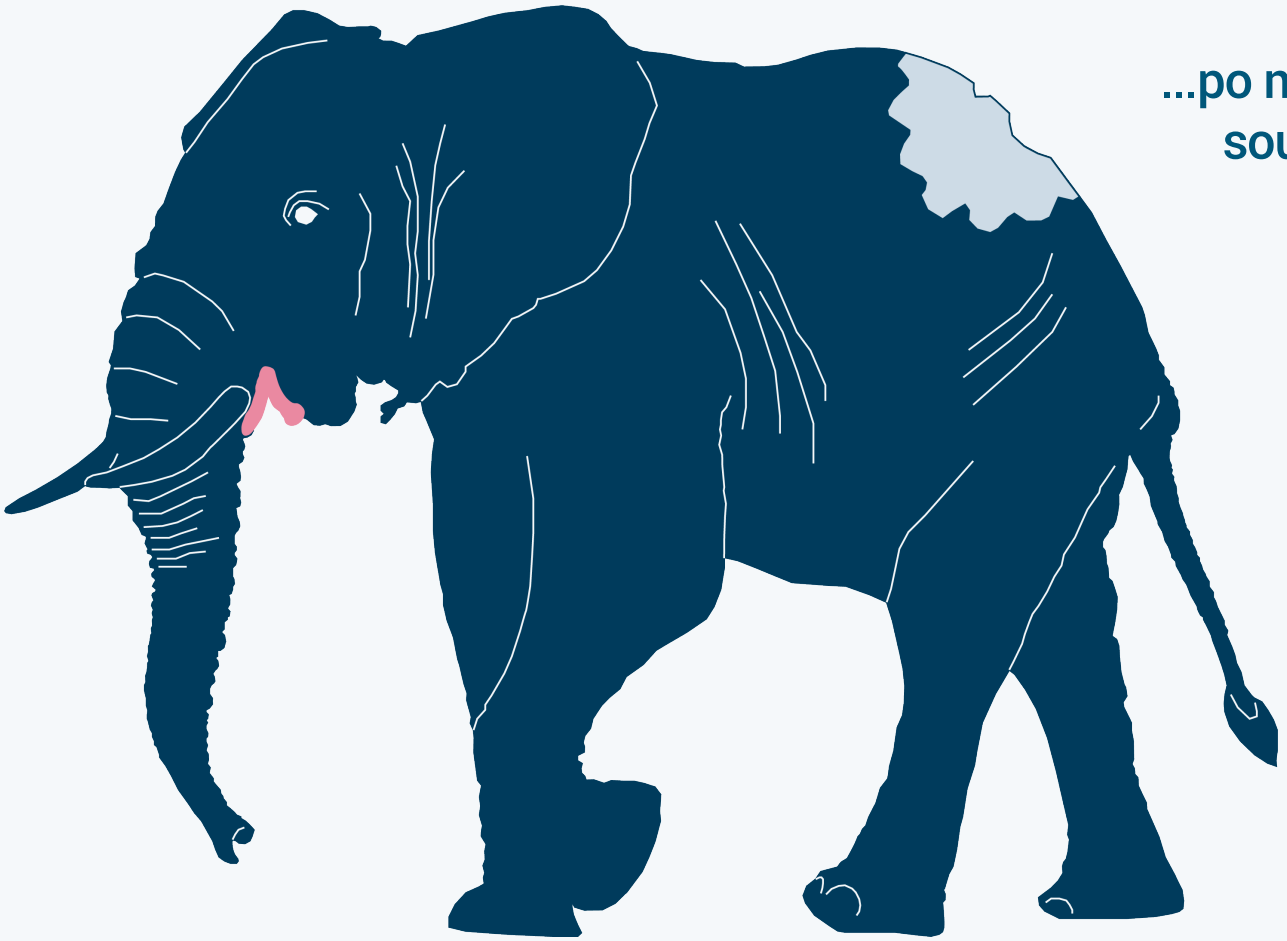
vize: vytvořit zelené náměstí

Dlouhodobá opatření:

- Vysadit na náměstí stromy
- Doplnit další možnosti sezení a možnosti k vytvoření předzahrádek
- Doplnit přechody ve všech směrech
- Upravit charakter tramvajové tratě
- Zlepšit orientační systém a možnosti přestupu mezi různými druhy veřejné dopravy

Malé projekty okamžitých změn mohou přinést velké změny již zítra.
Na nákladnější a rozsáhlejší změny je čas později.

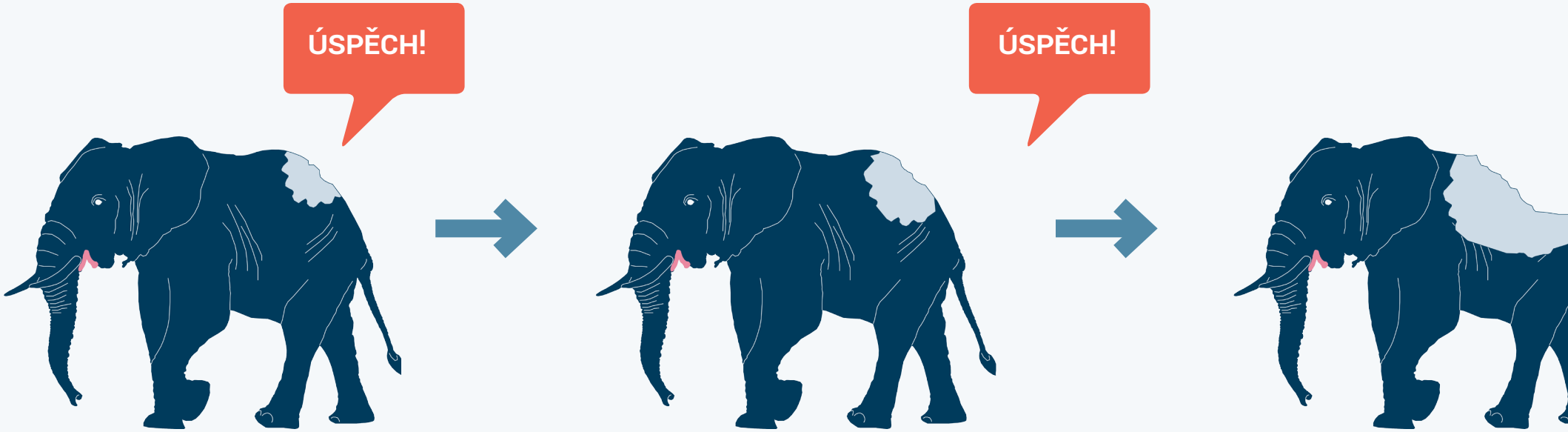
Jak spořádat celého slona?



...po malých
soustech

Gehl

Začít je třeba dočasnými projekty s rychlými úspěchy



Gehl

Rychlá řešení (2017-2020)
příklady; zlepšení prostředí pro chodce bez zasahování do dopravní kapacity

Magistrála

- Vybudování více přechodů pro chodce
- Zajistit více možností k sezení
- Usnadnit orientaci a zlepšit značení
- Prodloužit čas na přechodech pro chodce
- Snížení povolené rychlosti

Městské části

- Autobusová linka mezi Prahou 2 a Prahou 4
- Odstranění plotů na Praze 4

Místa

- Oživit prostranství před Národním muzeem jeho využíváním k pořádání kulturních aktivit a výstav
- Z náměstí I.P. Pavlova učinit skutečné náměstí – zrušit parkovací místa
- Zlepšit pěší spojení s nádražími
- Revitalizovat předprostory Hlavního nádraží (Vrchlického sady)
- Vypracovat regulace zástavby v okolí Florence

Otevřená scéna I.P. Pavlova, srpen 2013 (foto: CCEA MOBA)

Gehl

Střednědobé cíle (2020 - 2040)
například...

Magistrála

- Vytvořit souvislé chodníky a stezky pro cyklisty
- Zavést další povrchovou veřejnou dopravu na Magistrále jako doplnění systému metra
- Propojit a zlepšit kvalitu a pobytovost jednotlivých parků podél magistrály (Vltava, Štvanice, areál nemocnice, Nuselské údolí, ...)
- Vysadit stromořadí podél ulic
- Reorganizovat parkování podél magistrály

Městské části

- Zvelebit a zpřístupnit Muzejní oázu
- Prověřit další možnosti rozvoje podél magistrály

Místa

- Vytvoření povrchového propojení pro pěší mezi Vinohradskou třídou a Václavským náměstím
- Usměrnit většinu dopravu do Legerovy ulice a zavést obousměrný provoz
- Proměnit partery domů v Sokolské a Legerově na provozovny, obchody, kavárny...

Gehl

Dlouhodobé cíle (2040 -)
co by se mohlo změnit...

Magistrála

- Zvážit možnosti rozsáhlých změn v uspořádání ulic (úprava estakády, reorganizace dopravního provozu atd.)
- Odstranění systému podchodů

Městské části

- Dobudování soustavy silničních okruhů, umožní reorganizovat síť ulic v městském centru

Místa

- V oblasti kolem Hlavního nádraží vytvořit nová veřejná prostranství, autobusové zastávky a zlepšit přístupnost
- Vybudovat park na Florenci, který by se měl stát zeleným veřejným parkem na místě bývalého opevnění

Gehl

Jaké jsou přínosy pro ekonomiku?

- Zvýšení ceny nemovitostí podél magistrály
- Nové pozemky s plánovanou výstavbou umožňují financovat zvyšování kvality veřejných prostorů
- Zvýšení atraktivity území pro investice, místní obyvatele a turisty
- Snížení nákladů na zdravotnictví díky aktivní mobilitě

Jaké jsou přínosy proměny?

Veřejná doprava

- Vyšší kapacita - efektivní způsob přepravy velkého množství lidí
- Autobusy umožňují vytvoření husté sítě stanic
- udržitelný způsob dopravy

Automobily

- Odstranění zbytečných cest po magistrále umožní zlepšení plynulejší dopravu

Cyklisté

- Zdravý a spolehlivý způsob dopravy na střední vzdálenosti

Chodci

- Aktivní a zdravý životní styl
- Oživují veřejný prostor
- Bezpečnější prostředí

Gehl

Gehl

IPR PRaHa