Klapkova ulice
koncepční studie

v úseku ulic Březiněveská - Horňátecká

IPR Praha
Kancelář veřejného prostoru

Klapkova ulice
koncepční studie
v úseku ulic Březiněveská - Horňátecká

Verze 20. 8. 2015

Zadavatel
Hlavní město Praha
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

Zhotovitel
Sekce detailu města
Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

Věcný garant
Ing. arch. Pavla Melková

Autorský tým
MgA. Žofie Raimanová, Ing. arch. Martin Špičák, Ing. arch. Michaela Kloudová, Ing. Václav Novotný

Obsah

TEXTOVÁ ZPRÁVA 001

ANALÝZY 100
Historický vývoj 101
Územní plán - historie, platný územní plán, majetokoprávní vztahy 102
Srovnání historických a současných fotografií 103
Širší vztahy 104
Urbanistický charakter 105
Vybavenost a stáří budov 106
Hlavní problémy v území 107
Dopravní analýza 108
Kategorizace dopravy a dopravní zatížení 109
Průzkum prvků veřejných prostranství 110
Povrchy - současný stav 111
Sítě technické infrastruktury s ochranným pásmem - současný stav 112

VYMEZENÉ ÚZEMÍ A SOUVISEJÍCÍ ZÁMĚRY 200
Řešené území 201
Schéma variant napojení TT na sídliště Bohnice 202
Sítě technické infrastruktury - rozsah potřebných rekonstrukcí 203

KONCEPCE 300
Koncepční schéma 301
Koncepce dopravy 302
Koncepce povchů 303
Varianty - povrchy jižní úsek 304
Varianty - povrchy severní úsek 305
Koncepce mobiliář 306
Mobiliář - sada pro severní úsek 307
Koncepce umístění stromů - varianta 1 308
Koncepce umístění stromů - varianta 2 309

NÁVRH 400
Hlavní situace 401
Detaily 402
Řezy 403

001/
Textová zpráva

Klapkova ulice

Charakter ulice

Klapkova ulice leží v původní stopě historické cesty z Prahy na sever do Litoměřic. Protíná původní vesnické jádro Kobylis a pokračuje zahradním městem, dříve alejí v poli.
K této ulici je zapotřebí přistupovat jako k celku. I přestože se skládá z částí různého charakteru, jedná se o významnou historickou osu Kobylis. V první řadě je tedy nutné znovu obnovit její kontinuitu v současnosti přerušenou křižovatkou s ulicemi Střelničná a Pod Sídlištěm a posílit její význam. V druhé rovině je třeba odlišit různé charaktery, které se odvíjí především od typu zástavby podél ulice.

Tři základní charaktery ulice:

- živé jádro - část ulice Klapkova v místě historického jádra Kobylis, kde je obchodní parter, metro, trhy a veřejná vybavenost, které z ulice dělají živé pěší centrum lokality
- předměstí - prostřední část ulice Klapkova, kde je ulice lemována kontinuální řadou zástavby, ale parter je zde již méně živý
- vilová zástavba - nejsevernější část ulice Klapkova, kde je ulice lemována ploty zahrádek rozvolněné vilové zástavby

Nyní ulice prochází gradientem od rušného živého jihu po klidný sever. Podobně je tomu i s významem ulice, jižní část je významným lokálním centrem, ke kterému se okolí vztahuje, severní má již okrajový význam. Tato charakteristika ulice je výchozí pro návrh koncepční studie. Na severu usiluje o podtržení klidového charakteru v jižní části obchodního a pobytového významu historického jádra Kobylis.

V současnosti je význam historické osy potlačen. Ulici chybí celkové řešení a je rozdělena rušnou křižovatkou. Ulice nemá jednotný vzhled. Řešení povrchů a mobiliáře v celé její délce je chaotické, nijak nereflektuje ulici jako celek ani jednotlivé charaktery.

Vymezení řešeného území

Koncepční studie je zpracována pouze pro severní úsek vzhledem ke krátkému časovému termínu realizace rekonstrukce tramvajové trati v severním úseku a k faktu, že řešení jižního úseku bude výrazně ovlivněno dosud nezpracovanou aktualizací dopravně-technického řešení tramvajové trati do Bohnic. Pro jižní úsek jsou v rámci koncepční studie zpracovány pouze analýzy. Tato část je zahrnuta do základní představy o ulici jako celku, tak aby byla zohledněna návaznost severního úseku na jižní a návrh zapadal do řešení širšího území.

Analyzovaným územím je Klapkova ulice v celé její délce. Vymezené území zahrnuje i přesahy do okolních ulic a to z několika důvodů. Zahrnuty jsou křižovatky včetně navazujících částí přiléhajících komunikací, aby bylo možné řešit celkově všechna nároží a pěší vazby. Zahrnuta je částečně ulice Ke stírce z důvodu řešení dopravy v klidu v rámci celkové koncepce parkování v jižním úseku ulice Klapkova. Zahrnuto je také nové pěší propojení do ulice Rolnická, které je řešeno v souvislosti se záměry na přiléhajících pozemcích.

Koncepční studie bude sloužit ke koordinaci a úpravě dílčích v současnosti připravovaných záměrů a zároveň poskytne celkový pohled na optimální architektonické, dopravní a provozní řešení prostoru celé ulice (v úseku Zenklova – Horňátecká). Koncepční studie bude sloužit všem dodavatelům stavby jako jednotný závazný podklad pro vypracování následné projektové dokumentace severního úseku.

Fáze realizace

I. fáze - Severní úsek
V první fázi je přepokládána rekonstrukce ulice Klapkova v úseku ulic Březiněveská - Horňátecká. V roce 2016 se předpokládá realizace tramvajové trati a zastávek. V roce 2017 se předpokládá realizace rekonstrukce chodníkových ploch, parkovacích zálivů a vedení podzemních sítí technické infrastruktury.

II. fáze - Jižní úsek
Druhá fáze je plánována v delším časovém horizontu cca v roce 2021 a týká se úseku mezi ulicemi Zenklova - Březiněveská.

Participace

Participace koncepční studie severního úseku ulice Klapkova není nutná z důvodu, že nedojde k výraznějším změnám uspořádání ulice (posunu zastávek,atp), ale bude v zásadě optimalizován stávající stav. Úloha celkového řešení ulice Klapkova včetně zajištění participace by měla být na straně městské části Prahy 8 vzhledem k lokálnímu charakteru a významu ulice v rámci města. Severní úsek ulice není v kompetenci celoměstských magistrátních orgánů odboru ochrany přírody (OCP MHMP) a odboru dopravních agend (ODA MHMP). IPR Praha může zajistit metodickou a konzultační podporu městské části během procesu vzniku komplexní studie.

Související záměry

Navazující koncepce

Koncepční studie ulice Klapkova se zabývá poměrně úzce vymezeným územím, které odpovídá reálné investici v krátkodobém horizontu. Řešení severního úseku ulice Klapkova je proto dotaženo do návrhové fáze, umožňující vyhotovení dalších fází projektové dokumentace potřebných k získání ÚR a SP. Z hlediska koncepčního a komplexního přístupu k plánování města je však nezbytné, aby předkládaná studie navazovala na koncepce vyššího měřítka nebo tyto potřebné koncepce iniciovala. V přímé návaznosti na řešené okolí zjištěny další záměry v poměrně raném stádiu úvah, jejichž další vývoj by měl být s předkládanou koncepční studií v souladu. (Grafické schéma navazujících záměrů je uvedeno v 204 / Navazující koncepční materiály s. 52).

Koncepční materiál 001 - Prověřovací studie / Dopravně technické řešení tramvajové trati do Bohnic (IPR Praha, 2015-2016)
V následující kapitole je zjednodušeně rozebrána problematika napojení tratě do Bohnic na stávající síť tramvajových tratí. Jedná se pouze o shrnutí výhod a nevýhod existujících variant. Prověřovací studie je nezbytným podkladem pro řešení jižního úseku Klapkova.

Koncepční materiál 002 - Koncepční studie ulice Klapkova - Jižní úsek + řešení křižovatky ulic Klapkova - Pod sídlištěm (MČ Praha 8, 2016-2018)
V koncepční studii pro severní úsek je jižní úsek zahrnut v analýzách a v části koncepce, kde jsou uvedeny pouze obecné principy jeho revitalizace. Konkrétní řešení lze vypracovat až ve chvíli, kdy bude existovat prověřovací / dopravně technická studie TT do Bohnic a po zjištění potřeb uživatelů v rámci participačního procesu z veřejnosti.
Ve studii jižního úseku je nutné zohlednit propojení obou úseků ulice Klapkova a vnímat oba úseky jako součást jednoho celku.

Koncepční materiál 003 - Koncepce rozvoje veřejných prostranství zahradního města Kobylisy (MČ Praha 8)
Atraktivní obytné prostředí zahradního města Kobylis, kterým Klapkova ulice společně s tramvajovou tratí prochází, potřebuje v brzké době revizi vegetačních prvků a některé drobné změny v uspořádání. Tyto úpravy je žádoucí zkoordinovat s budoucími zásahy do sítí technické infrastruktury. Součástí lokality je řada charakteristických míst a prochází zde několik významných pěších vazeb, které je žádoucí v rámci celkové koncepce rozvoje podpořit.

Koncepční materiál 004 - Koncepční studie Ústecké ulice úsek Klapkova – Spořická + řešení okolí točny Vozovna Kobylisy (IPR Praha, externě)
Havarijní stav Ústecké ulice v tomto úseku vyvolal potřebu urychlené rekonstrukce. V brzké době budou provedeny pouze nezbytně nutné a co nejméně nákladné úpravy. Komunikace se stávajícími parametry je však výrazně předimenzována (její původní funkci převzala komunikace Cínovecká) a vytváří výraznou bariéru uvnitř urbanistické struktury.
Následně by proto měla přijít investiční akce hl. m. Prahy na rekonstrukci komunikace v celé šíři s ohledem na vedení tramvajové trati do Zdib a celkové zklidnění této ulice.

Koncepční materiál 005 - Prověřovací studie / Dopravně technické řešení tramvajové trati do Chaber /Zdib (IPR Praha, externě)
Aktéři daného území se shodli na budoucí potřebě prodloužení tramvajové trati do Chaber nebo do Zdib. Měla by být proto vypracována studie, která prověří dopravně technické řešení tramvajové trati.

Koncepční materiál 006 - Zelená infrastruktura - Koncepce propojení Ďáblického a Čimického háje zahradního města Kobylisy (MČ Praha 8)
Bezmotorové spojení Čimického a Ďáblického háje je už v současnosti velmi atraktivní rekreační trasou. Velkou intenzitu jejího využití dokládají i data ze Strava Global Heatmap. Tomu však neodpovídá především stav křižovatky Horňátecká – Klapkova. V tomto uzlovém místě chybí především opatření umožňující pohodlný a bezpečný přechod přes ulici Horňátecká. Plocha, kde je v současné době umístěno obratiště, bude v

případě prodloužení tramvajové trati do Zdib zrušena a nabídne tak toto prostranství ke zcela novému využití. Řešení této spojnice by mělo být součástí konkrétních opatření zhlediska zelené infrastruktury hl. m. Prahy.

Tramvajová trať na sídliště Bohnice

Záměrem nadmístního významu, jehož realizace by mohla mít zásadní vliv na řešené území, je prodloužení tramvajové trati na sídliště Bohnice. Rozšíření tramvajové trati do Bohnic je předpokládáno nejdříve v roce 2021. V rámci rekonstrukce jižního úseku ulice Klapkova je nutné počítat s přípravou návaznosti na tuto novou trať. Nejprve je však potřeba širší diskuze i s veřejností nad možným vedením a podobou tramvajové trati na Bohnice. Participaci s veřejností by ohledně tohoto tématu měla zajistit městská část Praha 8.

Zvažovány jsou varianty:

Varianta A
Napojení v ulici Klapkova v křižovatce s ulicí Pod sídlištěm v místě kiosku stanice metra. Výhodou této varianty oproti jiným je především zachování tramvajové zastávky před stanicí metra Kobylisy u východního vestibulu a podpora tohoto přestupního uzlu s návazností na autobusy městských i příměstských linek. Možné je napojení na vozovnu Kobylisy, která má dostatečný potenciál pro deponování vozů pro prodloužení TT do Bohnic. Varianta umožňuje návazně jet do Trojské i Zenklovy, případně provozovat samostatnou napájecí linku Kobylisy - Bohnice. Komplikací je nutnost výrazné přestavby a modernizace okolí stanice metra, které by však vzhledem k současnému stavu bylo pro místo přínosem. Vedení tramvaje do Bohnic ulicí Pod Sídlištěm by znamenalo odstranění ztraceného spádu, který vznikl realizací podchodu. Opětovné uvedení do úrovňového řešení by však z hlediska snížení bariér a zkvalitnění veřejných prostranství bylo pozitivním. Vzhledem ke stáří kiosku metra by bylo možné v předpokládaném časovém horizontu fáze II realizovat celkovou úpravu prostoru současně s přestavbou kiosku metra. Kiosek je nyní starý cca 11 let – za dalších cca 3-6 let bude možné uvažovat o jeho rekonstrukci. Varianta A vyvolá v ulici Pod Sídlištěm změnu uspořádání ulice a obrub chodníků. Dojde také k výraznějšímu zvětšení prostoru křižovatky a zesložitění SSZ.

Varianta B
Napojení ulicí Nad Šutkou s návazností na ulice Klapkova a Trojská. Varianta umožňuje návazně jet do Trojské i Zenklovy, případně provozovat samostatnou napájecí linku Kobylisy - Bohnice. Možné je napojení na vozovnu Kobylisy, která má dostatečný potenciál pro deponování vozů pro prodloužení TT do Bohnic. Toto napojení je však delší oklikou oproti variantám A, D a F.
Nevýhodou varianty B je především demolice několika okolních objektů. Problematické je navázání trati v křižovatce s ulicí Zenklova kvůli konfiguraci uliční sítě, Nad Šutkou, Klapkova a Trojská. Varianta umožňuje přestup na metro Kobylisy při umístění zastávky na Kobyliském náměstí. Chybí však vazba na uzel východního vestibulu stanice metra Kobylisy s návazností na autobusy.

Varianta C
Napojení ulicí Uzavřená
Varianta umožňuje přestup na metro Kobylisy při umístění zastávky na Kobyliském náměstí. Chybí však vazba na uzel východního vestibulu stanice metra Kobylisy s návazností na autobusy. Nevýhodou varianty C je především nutnost demolice okolních objektů. Napojení na vozovnu Kobylisy a na obratiště u zastávky Březiněveská je možné pouze závlekem, stejně jako vazba na uzel východního vestibulu stanice metra Kobylisy s návazností na městské a příměstské autobusy.

Varianta D
Napojení v ulici Klapkova mezi vestibulem metra a základní uměleckou školou. Výhodou této varianty je to, že nevyžaduje žádnou demolici objektů. Možné je napojení na vozovnu Kobylisy, která má dostatečný potenciál pro deponování vozů pro prodloužení TT do Bohnic. Varianta umožňuje návazně jet do Trojské i Zenklovy, případně provozovat samostatnou napájecí linku Kobylisy - Bohnice. Poloha zastávky Kobylisy by ovšem nemohla být v pozici, kde umožňuje ideální přímou vazbu na stanici metra Kobylisy. Problematický by mohl být i poměrně úzký prostor mezi vestibulem metra a základní uměleckou školou a překonání výškové úrovně.

Varianta F
Napojení ulicí Nad Šutkou s manipulační kolejí vedenou ulicí Pod sídlištěm. Výhodou je přímější vazba ze sídliště Bohnice na Palmovku, tramvaje z Bohnic nejsou zdržovány oklikou přes uzel u východního metra Kobylisy. Aby však nebylo nejbližší obratiště tramvají až na Palmovce, je nutné doplnění manipulační koleje i v ulici pod Sídlištěm k obratišti zastávky Březiněveská a do vozovny Kobylisy. Tato kolej by však byla pouze manipulační, případně by umožňovala provozovat samostatnou napájecí linku Kobylisy - Bohnice. Výhodou může být odlehčení ulice Klapkova od páteřní linky č. 3, nevýhodou by pak byla nemožnost přestupu mezi linkou 3 a 7. Problém je navázání trati v křižovatce Zenklova kvůli prostorové konfiguraci křižovatky Nad Šutkou, Klapkova a Trojská. Nevýhodou je, že napojení je možné pouze z Palmovky, neumožňuje napojení do Bohnic z Trojské a Klapkovy. Tyto vazby jsou však méně důležité než napojení na Palmovku a současně by mohly být tyto vazby realizované pomocí přestupu v křižovatce Nad Šutkou, Klapkova a Trojská. Varianta umožňuje přestup na metro Kobylisy při umístění zastávky na Kobyliském náměstí. Chybí však vazba na uzel východního vestibulu stanice metra Kobylisy s návazností na městské a příměstské autobusy.

Sítě technické infrastruktury

PPD - Pražská plynárenská distribuce, a.s.
Severní úsek: nutné vyměnit plynárenské zařízení v úseku Horňátecká – U Pískovny a dále přechod v křižovatce s ul. Líbeznická. Aby výměna proběhla v roce 2016/17 nutné zaslat PPD co nejdříve předběžný harmonogram prací s vymezeným územím a s výzvou o zajištění investičních záměrů (ideálně oznámení o rekonstrukci vč. žádosti o vyjádření k projektové dokumentaci na rekonstrukci ulice).
Jižní úsek: nutné vyměnit PZ v úseku Střelničná – Ke Koupališti. Výměna by proběhla společně s plánovanou rekonstrukcí úseku v roce 2021. PPD počká s přípravou stavby. Oficiální oznámení záměru (s předložením PD) se závazným termínem rekonstrukce ulice požaduje PPD cca 2 roky předem.
PPD preferuje zachování stávající trasy, pro které není třeba územní řízení (viz. podrobněji vyjádření).

PREdistribuce, a.s.
Celkovou rekonstrukci komunikace a povrchů chodníků využije pro rekonstrukci sítí. Výměnu kabelů je nutno koordinovat s rekonstrukcí ulice. V severním úseku je plánována rekonstrukce napájecího kabelu a rekonstrukce sítí NN, v jižním úseku rekonstrukce sítí NN.

Pražská teplárenská, a.s.
Ulicí Klapkova prochází pouze přechod v křižovatce s ulicí Přemyšlenská. Pražská teplárenská a.s. nemá informace o tom, že by byla nutná výměna. Potřeba rekonstrukce vedení však může vyplynout na základě zjištěného stavu při stavbě. Při stavbě je nutná koordinace.

Pražská vodohospodářská společnost, a.s.
V severním úseku se nalézá kanalizační stoka PN 600/1100 z roku 1958 a vodovodní řády DN 80,100,125 z roku 1924-1930. V investičním plánu PVS je proto obnova vodovodních řádů a to pokládkou nových vodovodních řádů a na kanalizačních stokách lze předpokládat provádění provozních zásahů.

Eltodo citelum, a.s.
Využije rekonstrukci komunikace pro rekonstrukci V.O.. V případě požadavku na přemístění V.O. na sloupy TV potřebuje Eltodo, a.s. informaci o rekonstrukci pro přípravu 3 měsíce před realizací.

Doprava a uspořádání

Převážná většina tramvajových zastávek v celé ulici nyní neumožňuje bezbariérový nástup a výstup z tramvajových souprav. Nástup a výstup v zastávkách Ke Stírce, Březiněveská, Líbeznická a Vozovna Kobylisy (vždy v obou směrech) je možný pouze z jízdního pruhu.

Problémem v ulici Klapkova je i způsob parkování. U více než poloviny parkovacích stání auta parkují z poloviny na chodníku a z poloviny ve vozovce. Především v jižním úseku je problémem chaotické parkování, auta zde parkují částečně nebo plně na chodnících, někdy příčně na podélných stáních nebo mimo vymezená parkovací stání.

Dalším problémem jsou chybějící pěší vazby a nedostatečná prostupnost v některých místech. Z tohoto hlediska je problematická především vazba na křižovatce ulice Klapkova s ulicemi Střelničná a Pod sídlištěm. Chybí zde přechody pro chodce na straně ulice Pod Sídlištěm a překonání této ulice je možné pouze vzdálenějším podchodem u Zeměměřičských a katastrálních úřadů. Při pohybu po ulici Klapkova není tato vazba příliš zřejmá a logická a dochází tak k přebíhání přes Střelničnou ulici a vytváření vyšlapaných cestiček mimo pochozí plochy. Chybí zde propsání návaznosti ulice Klapkova přes tuto křižovatku a celkové zpřehlednění křižovatky. Z tohoto důvodu by bylo vhodné celkové přeřešení křižovatky. Další chybějící přechody a pěší vazby jsou ve výkrese dopravní analýzy (viz s. 32). Jedná se například o chybějící pěší propojení ulice Klapkova s ulicí Rolnická nebo chybějící přechody pro chodce u zastávky Březiněveská.

Návrh pro severní úsek

Tramvajová trať a zastávky
Všechny zastávky jsou navrženy jako zastávkové mysy, aby byl zaručen bezbariérový nástup a výstup. Vedení tramvajové trati zůstává ve stávající poloze, pouze v místech zastávek je osa kolejí rozšířena, aby byla zaručena bezbariérovost zastávky a aby byl usnadněn průjezd rozměrnějších vozidel po tramvajovém tělese (osová vzdálenost 3,50 m). Změna vedení trati je v místech mysů nezbytná. Chodníkové plochy jsou v místech mysů rozšířeny, tak aby byl umožněn bezbariérový nástup a výstup. Poloha zastávek nebyla nijak zásadně měněna. Zastávky Líbeznická a Vozovna Kobylisy (na znamení a občasná) jsou v návrhu mírně posunuty, aby byly pro oba směry vždy ve vstřícné poloze vůči sobě. Zastávku Březiněveská (směr z centra) není možné řešit jako běžnou mysovou zastávku z důvodu četnosti vjezdů v okolí. Z tohoto důvodu je zastávkový mys doplněn o pojížditelnou část chodníku, na kterou je umožněn, díky výsuvnému sloupku, vjezd pouze vozidlům s přístupem do přilehlých objektů. Stejně tak občasná a výstupní zastávka Vozovna Kobylisy jsou v místech vjezdů a není možný posun mimo vjezdy. Vzhledem k tomu, že zastávka Vozovna Kobylisy (směr do centra) je pouze občasná, je určena pro nástup do tramvají jedoucích přímo z vozovny a obrat zastávky je velmi nízký, byla diskutována potřebnost zastávky. Realizace bezbariérových zastávek v těchto místech je však vhodná v případě prodloužení tramvajové trati do Chaber. Obratiště vozovna Kobylisy včetně zastávek by byly v tomto případě zrušeny. V návrhu proto byly zpracovány dvě varianty. Varianta s úpravou na zastávku plně splňující bezbariérovost (zastávkový mys doplněn o pojížděný pruh, na který je umožněn, díky výsuvnému sloupku, vjezd pouze vozidlům s přístupem do přilehlých objektů). Tato varianta je však nákladnější a problematičtější vzhledem k vjezdům, (stavební úpravy zastávky jsou ve větší délce a zahrnují tak i další vjezdy v místech nájezdů na pojížděný zastávkový pás). Varianta druhá je méně nákladná a vyžaduje menší rozsah zásahů, ale částečně nesplňuje bezbariérovost. Varianta je navržena jako zastávkový mys, u kterého je vždy v místech vjezdu přerušena bezbariérová hrana. Vzhledem k tomu, že na každé zastávce je vždy jeden vjezd, jedná se pouze o krátký úsek, kde není zajištěna bezbariérovost. Vjezd je vždy umístěn v zadní části zastávky. Vzhledem k nízkému pohybu na zastávce a problematičnosti první varianty je k realizaci doporučena ekonomičtější druhá varianta.

Jízdní pruhy
V celé ulici je nyní tramvajový pás pojížděný. Vzhledem k šířce ulice návrh toto řešení nemění. Povrchová úprava tramvajové trati musí umožňovat pohodlný pojezd pro automobilovou i pro cyklistickou dopravu.

Zklidnění dopravy
Návrh rozlišuje dopravní charaktery ulice Klapkova a navazujících ulic. Ulice Klapkova a ulice Přemyšlenská jsou řazeny do funkční skupiny C - dopravní. Ostatní ulice příčné k ulici Klapkova spadají to funkční skupiny C - pobytová *(viz 109 / Kategorizace dopravy s. 34)*.

Vysazené chodníkové plochy a poloměr oblouků v křižovatkách
V křižovatkách jsou navrženy vysazené chodníkové plochy. Tímto způsobem bude stavebně upevněno stávající vymezení parkovacích stání v současnosti provedené vodorovným dopravním značením a bude zabráněno parkování v oblasti křižovatky v ulici Klapkova. Zlepšeny jsou tím také rozhledové poměry. Chodec je před vstupem na přechod lépe viditelný a současně je zkrácena délka přecházení. Zároveň řešení přispívá ke zklidnění vedlejších ulic s obytným charakterem. Rozšíření poskytuje prostor pro umístění drobného mobiliáře (stojanů na kola, košů) a dopravního značení mimo průchozí prostor chodníku a nevytvářejí tak bariéru v prostupnosti.
Poloměr obrub je navržen 4m vzhledem ke klidnému charakteru ulice. Návrhové parametry křižovatek jsou ve výkresové dokumentaci prověřeny obalovými křivkami pro míjení ve vzdálenosti 0,5m. Stávající poloměry oblouků jsou již v současném stavu malé.

Chodníkové přejezdy
Rozdíl úrovní vozovky a chodníku je navržen běžně 120 mm. Při vjezdu z ulice Klapkova do vedlejších ulic jsou navrženy chodníkové přejezdy, tj. vozovka vedlejších ulic je v místě přechodu zvednuta do úrovně chodníku. Bezbariérové řešení přispívá k bezpečnosti chodců na přechodu a pohodlnějšímu pohybu pro chodce. Chodníkové přejezdy jsou navrženy do ulic, které spadají do skupiny C - pobytová. V křižovatce s vedlejší ulicí Přemyšlenská (C - dopravní) chodníkové přejezdy navrženy nejsou. Řešení je vhodné do zón 30 a klidných ulic v obytné zástavbě a podtrhuje tak význam hlavní ulice Klapkova oproti vedlejším ulicím.

Chodníkové přejezdy budou mít pozvolné nájezdy, aby nezpomalovaly automobilovou dopravu více, než je nutné zpomalit do běžné křižovatky. V této souvislosti je nutné v navazujících fázích přeřešit odvodnění celé komunikace.

Přechody pro chodce
Návrh doplňuje přechody pro chodce v místech křižovatek, tak aby vždy byla zaručena návaznost na chodníky vedlejších ulic. Zvažována byla i varianta řešení formou míst pro přecházení namísto přechodů. Toto řešení by sice umožňovalo přecházet ulici na více místech, ale je nevýhodné z hlediska předností chodců. Výhodou zachování přechodů je především to, že chodec má na přechodu přednost a auta musí zastavit. Zároveň přechody pomáhají psychologickému tlaku na zpomalení. Řidiči si spíše dávají pozor a dodržují předepsané rychlosti. Přechody pro chodce jsou umístěny především v dolní části severního úseku ulice Klapkova, kde je větší pohyb chodců i rušnější provoz a kde jsou tramvajové zastávky a mohlo by docházet ke kolizím. Místo pro přecházení je doplněno u křižovatky s ulicí Veltěžskou, kde může rovněž vyvstat potřeba bezbariérového přecházení především ze strany od hřiště do ulice Veltěžská a na pobytový plácek. Všechny přechody budou opatřeny prvky pro nevidomé *(viz 302 / Koncept dopravy s. 56)*.

Parkování
Cílem návrhu je zlepšení současné situace parkování pomocí stavebních úprav uličního profilu. Parkovací plochy vyznačené (či nevyznačené) vodorovným dopravním značením a parkovací stání umístěná z půlky na chodníku a z půlky ve vozovce budou nahrazena plnohodnotnými parkovacími zálivy. Zároveň je parkování navrženo se zkosenou obrubou mírně vyvýšené oproti úrovni vozovky a v jiném materiálu než vozovka. Místa pro parkování jsou tak čitelněji odlišena od vozovky, charakterem odpovídají více pěší části komunikace a tím opticky nerozšiřují vozovku.

Počet parkovacích stání v severním úseku ulice Klapkova je 56 v úseku od ulice Březiněvezká po ulici Mašínova a 92 parkovacích míst v úseku od ulice Mašínova po ulici Horňátecká. V úseku od ulice Březiněvezká po ulici Mašínova bylo snahou zachovat stávající počet parkovacích stání vzhledem k tomu, že kapacita odpovídá v tomto úseku poptávce, zástavba je v této části kompaktní s živým parterem. Vzhledem k nutným úpravám při optimalizaci uspořádání ulice a dodržení stávajících technických norem došlo v návrhu k úbytku 3 stání a navrhovaný stav zajišťuje 53 parkovacích stání. Parkovací stání především na severu ulice Klapkova nejsou často využívána v plném rozsahu. V úseku Mašínova -Horňátecká je v současném stavu vyšší počet parkovacích stání než je potřebná kapacita. Jedná se zde o rozvolněnou vilovou zástavbu, kdy obyvatelé mají parkovací stání často i na svých pozemcích. Polyfunkční dům na konci ulice má vlastní garáže. Možné je parkovat i ve vedlejších ulicích, kde je prostor pro parkování využit méně. Cílem návrhu bylo redukovat počet nevyužívaných stání v tomto úseku ve prospěch celkového zpříjemnění ulice. Souvislá parkovací stání v délce přes 200 m jsou v návrhu dělena umístěním jednostranného stromořadí. V úseku Mašínova – Horňátecká však bylo zachováno potřebných 63 stání.

Zásobování
Místa pro zásobování jsou navržena ve stávajících pozicích jako součást nově vytvořených parkovacích zálivů. V další fázi projektové dokumentace je třeba prověřit případná doplnění o další potřebná stání pro zásobování a stávající doplnit. Stání pro zásobování budou řešena formou organizačního opatření, zastavení na zásobovacím místě bude vymezeno časem. Mimo tento čas budou místa sloužit pro běžné parkování. Návrh koncepční studie předběžně počítá s počtem 2 zásobovacích stání přímo na ulici Klapkova. Zásobování do některých podniků

na této komunikaci je řešeno z bočních ulic.

Vyhrazená stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené
Návrh doplňuje parkovací plochy o vyhrazená stání pro osoby ZTP, která v současnosti v ulici vymezena nejsou. Stání jsou navržena na zešikmené ploše mezi chodníkem a vozovkou, tak aby byl bezbariérový přístup možný jak z chodníku, tak z vozovky. Sešikmená plocha je v šíři běžných parkovacích stání (2000mm), manipulační prostor stání o šíři 1500 mm je při chodníku. V další fázi projektové dokumentace je potřeba prověřit počet a polohu umístění těchto stání. Návrh koncepční studie orientačně počítá s počtem 3 stání *(viz 403 / Detail profilu uspořádání s. 78)*.

Křižovatka ulic Veltěžská a Klapkova – pobytový plácek
Návrh křižovatku upravuje tak, aby došlo k jejímu zklidnění a vytvoření pobytové plochy. Návrh minimalizuje nadbytečné plochy komunikace a rozšiřuje pochozí plochy. Rozdvojení v místě vyústění je v návrhu nahrazeno napojením v úhlu 90°. Dochází tak k rozšíření chodníkových ploch v nároží a vytvoření pobytového místa se stromy, lavičkami a herním prvkem *(viz 402 / detail uspořádání křižovatky Klapkova a Veltěžská s. 75)*. Plocha vozovky je v křižovatce vyvýšená do úrovně chodníkové plochy pro zklidnění dopravy a podpoření pobytového charakteru. Vyvýšená plocha vozovky musí být opatřena prvky pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu a sloupky vymezujícími komunikaci.

Vjezdy
Návrh ponechává vjezdy ve stávajících pozicích. Vjezdy budou řešeny zpravidla sklopením obrubníku z vozovky, vjezd bude v úrovni chodníku. Vjezdy v místech zastávek (viz odstavec výše “Tramvajová trať a zastávky”).

Koncept pro jižní úsek

Podobně jako v severním úseku hlavními problémy z hlediska dopravního a uspořádání ulice jsou bariérové zastávky, neuspořádané parkování a nedostatečná pěší prostupnost. Celkové řešení jižního úseku však ovlivní především zvolené vedení tramvajové trati do Bohnice. Návrh uspořádání a dopravy jižního úseku je tedy třeba řešit až v závislosti na vybrané variantě. Jižní úsek byl nyní v rámci návrhu severního úseku pouze analyzován a diskutovány byly možné varianty řešení problematických bodů. Ty by měly být při návrhu jižní části zohledněny.

Tramvajová trať a zastávky

Zastávka Ke stírce
Při řešení jižního úseku je potřeba úprava zastávky Ke Stírce na bezbariérovou. Poloha zastávky ke Stírce není plně vyhovující vzhledem k tomu, že je umístěna v oblouku. Zároveň je poměrně krátká vzdálenost mezi zastávkou ke Stírce a Kobylisy. Při návrhu jižní části je tedy třeba prověřit její umístění a odsunutí do vzdálenější polohy od zastávky Kobylisy. S Dopravním podnikem byly diskutovány dvě varianty. První varianta posouvá zastávku na začátek ulice Klapkova do místa, kde je v současnosti tramvajová splítka. Splítka vznikla v roce 1993, jezdilo zde 6 linek tramvají (3 do Zenklovy, 3 do Trojské) a SSZ mělo pevný signální plán. Potřeba splítky je dnes malá. Bude-li však realizováno napojení do Bohnic, bude potřeba splítky vyšší. Pokud by se ukázalo zachování splítky jako nutné, je třeba vyřešit rozpor s požadavkem na bezbariérovost zastávky. Druhá diskutovaná varianta byla posunutí co nejblíže ke křižovatce s ulicí Ke Stírce. Posunutí až za křižovatku do Zenklovy nebo Trojské ulice se nezdá vhodné vzhledem k profilům těchto ulic, kde by bylo problematické umístit zastávky a také vzhledem k tomu, že by se zastávka vymístila z poměrně živé a rušné ulice od obchodů a dalších služeb.

Zastávka Kobylisy
Řešení a přesné umístění zastávky Kobylisy závisí především na zvolené variantě návaznosti tramvajové trati na sídliště Bohnice. Vzhledem k charakteru a nízkému automobilovému zatížení ulice Klapkova doporučujeme prověřit také úpravu zastávky s nástupištěm na zastávkový mys. V celé ulici je tramvajová trať pojížděná, dopravní zatížení je nízké a v zastávce jednosměrné (mimo dopravní obsluhu). V návrhu jižní části by bylo vhodné ověřit nutnost samostatného pruhu pro automobily nebo varianty, kdy i v zastávce je tramvajová trať pojížděná. Řešení zastávky formou mysu umožňuje rozšířit chodníkové plochy před tržištěm, divadlem a knihovou. Před důležitými institucemi v dané lokalitě je vhodné vytvořit předprostory se stromy a městským mobiliářem. Pokud by zastávka byla řešena formou mysu, je však potřeba zajistit možnost vjezdu do tržiště.

Zastávka Březiněveská směr do centra
Návrh by měl vyřešit možnost bezbariérového nástupu a výstupu na zastávce. Problémem je, že se v místě zastávky nachází splítka a sjezdová výhybka. Chodník je zde současně prakticky v úrovni vozovky. V tomto případě je jediným řešením žádost o schválení odchylného řešení od normy pro spoje jedoucí z vozovny Kobylisy směr sídliště Ďáblice. Normu lze fakticky splnit rampou z tramvaje v případě stavebního vyřešení výškového rozdílu mezi TK a chodníkem. Problém je možné řešit provozováním zastávky pouze ve směru k metru Kobylisy, pro směr do Ďáblic se jedná pouze o spoje z vozovny, dopravní potřeba je prakticky nulová. Zvýšení hrany chodníku lze splnit například vytvořením schodu v půlce chodníku.

Vedení tramvajové trati
Je vhodné optimalizovat směrové vedení trati, řešit plynuleji změny křivosti osy, zmenšit počet oblouků na dva většího poloměru.

Jízdní pruhy
V celé ulici je nyní tramvajový pás pojížděný. Povrchová úprava tramvajové trati musí umožňovat pohodlný pojezd pro automobilovou i pro cyklistickou dopravu.

Charakter provozního uspořádání
V návrhu jižního úseku je třeba prověřit možnost uzavření ulice pro dopravu, například v celé ulici povolit průjezd pouze pro dopravní obsluhu. Průjezd všem vozidlům zachovat možný pouze příčně. Mysové zastávky na začátku a na konci ulice je potřeba řešit společně s dopravním řešením ulice. Mysové zastávky by v tomto ohledu mohly podpořit fyzicky i psychologicky omezení vjezdu do ulice. S dopravním řešením v ulici souvisí i prověření variant charakteru provozního uspořádání. Diskutována byla varianta vytvoření sdíleného prostoru (vymezeného zastávkami Ke stírce a Kobylisy), kdy by chodníky a vozovka a tramvajový pás byly v jedné úrovni. Další zvažovanou variantou bylo zachování obrub avšak s minimální výškou.

Pěší vazby
V návrhu jižní části je třeba zohlednit doplnění průchodu pro pěší z ulice Rolnická (nyní slepá, chybí i průchod pro pěší) pro zlepšení pěší prostupnosti územím a v souvislosti se záměry na výstavbu při této ulici. Návrh by měl doplnit chybějící přechod přes ulici ke Koupališti a u zastávky Březiněveská (směr do centra) nebo chodníkové přejezdy, pokud by ulice byla dále řešena s obrubami. S ohledem na pěší vazby a pohyb je třeba přeřešit celou křižovatku ulice Klapkova s ulicí Pod Sídlištěm. V návrhu je třeba doplnit úrovňové přechody v ulici Pod Sídlištěm. Náhradu podchodu kiosku metra za úrovňové řešení je třeba řešit v souvislosti s návazností tramvajové tratě na Bohnice.

Parkování
V návrhu je třeba navrhnout úpravu parkovacích míst. Parkování by mělo být vymezeno zálivy a navrženo jako podélné vzhledem k šířce profilu ulice. Navrženy by měly být i místa pro zásobování a stání pro osoby ZTP.

Povrchy

V současnosti je materiálové řešení ulice nekoncepční. Chodníky jsou převážně asfaltové, v některých místech však betonové a na úplném severu je část dlážděná. Na vozovce a na parkovacích stáních v jižním úseku je převážné dlažba místy asfalt. V severním úseku je převážně asfalt. Povrchy tramvajových pásů jsou v současnosti z většiny tvořeny BKV panely *(viz 111 / Povrchy - současný stav s. 38)*.

Materiály a barevnost povrchů ploch ulice jsou v koncepční studii navrženy tak, aby došlo k vizuálnímu sjednocení ulice jako celku a zároveň k odstupňování charakterů od živého jádra po vilovou zástavbu.

Návrh počítá s jednotným tónem barevnosti povrchů v celé délce ulice. Pro odlišení charakterů jižní živější části (čtvrťového centra) a severní klidné části (s lokálním významem) jsou však navrženy jiné druhy materiálů.

Koncepční studie pracuje se třemi variantami pro návrh povrchů chodníků a parkovacích zálivů v severním úseku. Jednou variantou je zachování materiálové kontinuity povrchů použitím stejné dlažby jako v jižním úseku. Ekonomičtější druhou variantou je použití betonové dlažby obdobné barevnosti jako v jižním úseku. Třetí také ekonomickou variantou je použití kvalitnějšího probarveného asfaltu. Jako povrch pojížděného tramvajového pásu v celé délce severní části je navržen asfalt.

Severní úsek ulice Klapkova má na rozdíl od jižního úseku pouze lokální význam a proto je vhodné použít ekonomičtější materiálové řešení (asfalt, betonová dlažba). Význam komunikace je však vyšší nežli mají přiléhající ulice, proto je vhodné kvalitně a pečlivě řešit detaily napojení, vodící prvky apod.

Vzhledem k charakteru ulice a okolí a k výhodám dlažby (snadnější náhrada při opravách apod.), byla jako nevhodnější varianta pro severní úsek zvolena povrchová úprava formou betonové dlažby na chodnících a v parkovacích zálivech. Betonová dlažba na chodnících formátu 300X300 mm. Pro parkovací zálivy a vjezdy je pro odlišení navržena dlažba formátu 150mmX150mm. Použitá betonová dlažba musí být pečlivě zvolena. Dlažba by měla být

bez fazety - zešikmené hrany, případně pouze s minimálním seseknutím hran. Povrch by měl být hrubší struktury, tryskaný nebo kartáčovaný *(viz 303 / Koncept povrchů s. 58)*. Dlažba bude v další fázi přesněji specifikována na základě výběru ze vzorků. Výběr provede projektant ve spolupráci s IPR Praha.

Stávající kamenné obrubníky budou v maximální možné míře zachovány a opět použity v nově navržených pozicích.

Historicky se i v severní části objevovala dlažba na chodnících (zjištěno na základě historické fotodokumentace). Při úpravě je vhodné ověřit, zda se na chodnících pod asfaltem stále nenalézá dlažba. Pokud by dlažba byla pod většinou chodníkových plocha nalezena, je třeba zvážit, zda nemá být obnovena a znovu na chodnících použita a doplněna.

Koncept pro jižní úsek

Při řešení koncepční studie severní části bylo uvažováno i o materiálovém provedení jižní části pro zohlednění souvislostí, jehož přesné materiálové řešení však bude předmětem návrhu jižní části. Jižní část jakožto historické jádro lokality je uvažována v dlažbě, která se v této oblasti objevovala historicky a ve vozovce je ještě stále převážně zachována. V návrhu povrchů jižní části je třeba odlišit jednotlivé provozní pruhy v ulici např. použití dlažby formátu pražské mozaiky na chodnících, vozovkové dlažby většího formátu (cca 16–18 x 14 cm) pro parkovací zálivy, řezané žulové dlažby pro pojížděné povrchy (tramvajový pás pojížděný vozidly a cyklisty). Diskutovány byly také dvě možná řešení uspořádání úrovní ulice. Prvním je sdílený prostor v jedné výškové úrovni, kde jsou materiálově odlišeny jednotlivé pruhy, avšak chodci se mohou pochybovat volně v jedné úrovni. Tato varianta předpokládá a souvisí také se změnami dopravního režimu. Druhou variantou jsou nízké obrubníky (cca 80 mm) mezi chodníky, parkovacími zálivy a vozovkou s tramvajovým pásem. Zvolení varianty bude předmětem dalších projednání, participace s uživateli a ověření dopravního režimu. Vyhodnocení bude součástí zadání pro další fázi – Koncepční návrhovou studii jižního úseku. V té budou i dále uvedeny přesné specifikace povrchů a to zejména formáty dlažeb, materiál, řešení detailů, obrub apod.

Stěžejní pro sjednocení ulice je řešení povrchů především v křižovatce Střelničná a Pod sídlištěm, kterou je třeba i za pomoci materiálového řešení zpřehlednit a zdůraznit kontinuitu Klapkovy ulice. Detailní řešení této křižovatky bude předmětem navazující studie jižního úseku. V této studii bude také upřesněn přechod materiálového řešení z jižního do severního úseku.

Mobiliář

V současnosti je mobiliář v Klapkově ulici tvořen řadou nesourodých prvků různých typů. Prvky jsou často nekoncepčně a chaoticky rozmístěny, čímž jsou vytvářeny bariéry v prostoru, je vytvářen objektový smog a je rovněž znesnadněno používání samotných prvků. Na zastávkách je nedostatek sedacích míst, chybí přístřešky a koše jsou součástí označníků. Pokud jsou na zastávkách umístěny lavičky, jedná se o typ s reklamou, které nejsou pohodlné na sezení. V celé ulici nejsou stojany na kola. Často jsou prvky mobiliáře ve špatném a zanedbaném stavu.

Návrh pro severní úsek

Stávající mobiliář je třeba nahradit za nový a především doplnit o další prvky. Nový mobiliář v severním úseku by měl být jednoduchý v materiálové kombinaci dřevo (v přirozené podobě) a kov (s barevnou úpravou RAL 7021). Jednotlivé prvky by měly být stejného tvarosloví a charakteru. Měly by přispívat jednotnému vizuálnímu působení ulice.

Přístřešky na zastávkách
Zastávky budou doplněny o přístřešky. Umístěny budou standardní přístřešky (JCDecaux).

Lavičky
Umístěny budou dva typy laviček: s opěradlem a bez opěradla. Na zastávkách budou umístěny lavičky bez opěradla, určené ke krátkodobému sezení a umožňující sezení z obou stran. Na pobytové ploše na křižovatce ulic Klapkova a Veltěžská budou umístěny lavičky s opěradlem zády ke stromům.
Materiál laviček: kovová konstrukce opatřena práškovou barvou RAL 7021, sedák a opěradlo z masivního dřeva - dub přírodní s bezbarvou impregnací *(viz 306 / Koncept mobiliáře s. 64)*
Počet laviček: 3 lavičky na zastávkách (1x Březiněveská (směr z centra), Líbeznická (oba směry 1x)), 6 laviček v rámci pobytového plácku na křižovatce s Veltěžskou, 1 lavička u navrženého stromu v rámci rozšířeného chodníkové plochy na severu.

Koše
Jednoduché kovové koše budou umístěny vždy jeden na každé zastávce a na některých křižovatkách s živým obchodním parterem (před potravinami apod.) a pravidelně v celé délce ulice. Staré koše budou odstraněny, nové je nahradí. Koše budou na křižovatkách umístěny v rámci rozšířených chodníkových ploch mimo průchozí prostor.
Materiál košů: kov, opatřen práškovou barvou RAL 7021, koše budou opatřeny povrchovou úpravou znemožňující nalepení plakátů.

Počet košů: 5ks na zastávkách (na každé 1x), 1ks na křižovatce s ulicí Bořanovická, 1ks na křižovatce s ulicí Líbeznická, 1ks v rámci pobytového plácku na křižovatce s ulicí Veltěžská, případně 1ks před knihovnou Ústavu fotoniky a elektroniky Akademie věd ČR.

Stojany na kola
V ulici budou doplněny stojany na kola. Stojany budou jednoduchého tvaru U hranatého tvaru (odpovídající tvarosloví ostatních prvků mobiliáře). Umístění pravidelně při křižovatkách, více stojanů v části s živým parterem (před potravinami, restaurací apod..). Umístěny budou převážně v rámci rozšířených chodníkových ploch v pásu zálivu pro parkování mimo průchozí prostor chodníku.
Materiál: kov, opatřen práškovou barvou RAL 7021
Počet stojanů: cca 13ks

Herní prvek
V rámci pobytového plácku na křižovatce ulic Klapkova a Veltěžská bude umístěn jeden herní prvek. Navrženo je umístění jednoduchého kolotoče - firma Richter, výrobek číslo 6.26501 nebo 6.26503. Kolem herního prvku bude navržena dopadová ochranná plocha (dle specifikace dodavetele: 2000 mm) z měkkého materiálu dle okolních ploch. Použita bude písčitá dopadová plocha, která bude součástí mlatového povrchu kolem stromů. Alternativou v případě, že stromy budou osazeny do vlastních rabátek je návrh speciální dopadové plochy v kruhu 2000 mm od herního prvku.

Zábradlí
Návrh počítá s odstraněním zábradlí podél Klapkovy ulice při pozemku knihovny Ústavu fotoniky a elektroniky Akademie věd ČR.

Trafostanice
Stávající trafostanici je vhodné lépe integrovat do prostředí pobytového plácku. Nabízí se její celkové / částečné opláštění (při zachování přístupu a obslužnosti)
Zakrytí by mělo být vizuálně příbuzné s ostatními prvky mobiliáře v prostoru, tedy kombinace dřevo a kov.

Koncept pro jižní úsek

Řešení mobiliáře v jižním úseku Klapkovy bude předmětem Koncepční návrhové studie této části. V rámci analýz celé Klapkovy byla pouze vytipována vhodná místa k umístění mobiliáře.

Barevnost kovových prvků
Kovové prvky (sloupy pro trakční vedení a osvětlení, sloupky, zábradlí apod.) budou opatřeny tmavě šedou barvou RAL 7021 a to dle Manuálu tvorby veřejných prostranství (str.148) vzhledem ke kompaktní zástavbě jižního úseku, části severního úseku a významu ulice.

Nadzemní prvky technické infrastruktury

Jak severní tak jižní úsek vyžadují sloučení sloupů veřejného osvětlení a trakčního vedení. Sloupy trakčního vedení (mimo sloupy napínací a napájecí) jsou připraveny na osazení veřejného osvětlení.

V severním úseku se veřejné osvětlení osadí na sloupy trakčního vedení. Přesun osvětlení na sloupy trakčního vedení bude navržen v rámci studie osvětlení. V některých místech přesun na sloupy trakčního vedení může vyvolat drobný posun sloupů trakčního vedení z důvodů dostatečného osvětlení ulice. Tam kde jsou sloupy trakčního vedení v nevhodné pozici a omezují průchozí prostor v chodníkových plochách, je vhodný drobný posun sloupů tak, aby vždy byly umístěny na osu na okraji chodníku. Celkem bylo k potřebnému posunu označeno 6 sloupů trakčního vedení. Nevhodné pozice mohla vyvolat kolize s podzemními sítěmi. V souvislosti s rekonstrukcí sítí v chodnících je vhodné ověřit a zvážit i možnost posunutí těchto sloupů. Vzhledem k tomu, že celé trakční vedení bylo obnoveno cca před 10 lety, dopravní podnik neplánuje jeho úpravu ani posun a případné investice do posunu by musely být alokovány z jiných zdrojů.

V další fázi projektové dokumentace je třeba ve spolupráci se světelným technikem prověřit potřebu doplnění osvětlení v místě pobytového plácku na křižovatce s ulicí Veltěžská např. formou menších nižších svítidel pro chodce.

V další fázi dokumentace je třeba prověřit a navrhnout odvodnění na základě zaměření stávajících vpustí. Návrh vyvolává posun vpustí v mysových zastávkách a u vysazených chodníkových ploch a chodníkových přejezdů. V některých případech je vhodné

zvážit nahrazení za obrubníkové vpusti.

Vegetační prvky

Návrh pro severní úsek

Jednostranné stromořadí
Vzhledem k poloze sítí v severním úseku je v současné situaci možné umístit stromořadí pouze v severní části Klapkovy ulice a to pouze na východní straně (od křižovatky s ulicí Mašínova podél sportovních hřišť po křižovatku s Horňáteckou ulicí). Stromořadí v těchto místech pomůže vymezit ulici vůči fotbalovým hřištím a solitérní zástavbě na této straně ulice. Dotvoří rozhraní ulice a dodá rytmus v místech, kde je nyní ulice nejméně jednoznačně ohraničena zástavbou. Zároveň se pomocí stromořadí vymezí zálivy pro parkovací stání.
Pro stromořadí jsou navrženy velké stromy rychle rostoucí, které zvýrazní vymezení ulice. Jako druh k vysazení je zvolen jasan úzkolistý případně platan nebo topol osika. Výška koruny stromů by měla být dostatečná, aby vzrostlý strom dosahoval nad průjezdný prostor tramvají. Osová vzdálenost stromů je navržena cca 16 m (viz 308 / Vegetační prvky s. 71).

Pobytový plácek
Doplnění stromů je také navrženo v rámci pobytového prostoru na křižovatce s Veltěžskou ulicí. V tomto rozšíření jsou navrženy stromy charakterově bližší menším uličkám a zahrádkám okolní vilové zástavby. Při trafostanici se nachází již v současné chvíli ořešák, jehož stav je (dle předběžného průzkumu) dobrý a je vhodné jej proto zachovat. V okolních zahradách se nacházejí další ořechy. Nově je proto navržena v pobytové ploše dosadba dalších ořešáků, které dotvoří spojení se stromy v zahradách a s již existujícím. Ostatní stromy v místě křižovatky jsou ve špatném stavu a nebude možné je při rekonstrukci zachovat. Pozice stromů se odvíjí i od podzemních sítí, přesné umístění je proto třeba v dalších fázích přizpůsobit dle zaměření a dle ověření nyní neověřené kanalizační sítě a ověření možné přeložky sítě vysokého napětí v rámci plánované rekonstrukce PRE distribuce a.s.
Pro zachování stávajícího ořešáku je však nutná citlivá úprava okolních povrchů. Aby strom přežil, je třeba okolní povrch stromu nedláždit, možná úprava povrchu je vytvoření mlatu kolem stromu.

Pro pobytový plácek proto byla navržena mlatová povrchová úprava kolem stromů. Mlatový povrch vymezuje pobytovou oblast v rámci stromového “hájku” a ostatní více průchozí plochy zůstávají dlážděné. Pro mlatovou plochu je třeba v další fázi prověřit možnosti odvodnění. Pro případ, že nebude možné zachování ořechu a vytvoření maltového pole z důvodů odvodnění, je navržena jako alternativa varianta č. 2.

V rámci rozšíření chodníkové plochy před točnou u zastávky Vozovna Kobylisy je navrženo doplnění stromu (menší ovocný strom). Vzhledem k blízkosti k sousednímu pozemku je však v další fázi dokumentace potřeba získat povolení majitele sousedního pozemku.

V případě, že se prokáže nemožnost umístění stromořadí v ulici, byla zpracována druhá varianta s doplněním o jednotlivé stromy v místech rozšíření nebo v parkovacích zálivech v blízkosti jiných skupinek stromů při ulici. Ve druhé variantě je navrženo stromořadí na pozemku hřiště, které by lemovalo ulici. Nutné by zde však bylo projednání s vlastníkem.

Koncept pro jižní úsek

V rámci jižního úseku je vzhledem k charakteru ulice uvažováno pouze doplnění o jednotlivé solitérní stromy. Koncepce stromů by však pro tuto část měla vzejít ze širší analýzy, kontextu okolí a participace s uživateli.

V návaznosti na řešení vegetačních prvků v ulici Klapkova by bylo by vhodné vytvořit pro tuto oblast širší koncepci zahradního města, která by zohledňovala umisťování stromů na pláccích, drobných rozšířených plochách, v důležitých propojeních apod.

V další fázi je nutné provést dendrologický průzkum stávajících stromů v ulici. Z čehož vyplyne zachování stromů či nikoliv. Zároveň je nutné zpracovat průzkum podloží.

Při realizaci je nutné postupovat dle Manuálu tvorby veřejných prostranství, kapitoly D.2. Stromy a vegetace. Před výsadbou stromů a novým zadlážděním je nejprve potřeba provést výměnu substrátů pro zdravý růst stromů.

Navazující fáze projektové dokumentace

V posledním textu jsou shrnuty kroky, které v koncepční studii nejsou zahrnuty, a které je nutné v rámci navazujících projektových fází vykonat.

Návrh je předběžně konzultován se správci a vlastníky sítí technické infrastruktury, se zástupci odboru dopravy MČ P8, s radním MČ P8 Petrem Vilgusem, se zástupci odboru dopravních agend MHMP, se zástupci Zdravotnické záchranné služby, se zástupci odboru služby dopravní policie, se zástupci Sjednocené organizace nevidomých a slabozrakých a se zástupci Pražské organizace vozíčkářů Požadavky jednotlivých aktérů byly buď přímo zapracovány, nebo jiným způsobem v návrhu zohledněny případně argumentovány a jejich vypořádání bude předmětem navazujících fází PD.

V navazující fázi je nutné iniciovat další jednání se všemi aktéry řešeného území. Zejména je nutné iniciovat schůzku se zástupci Integrovaného záchranného systému, se zástupci SONS, a se zástupci POV.

Návrh je vypracován pouze na podkladu technické mapy, výkresová dokumentace v kapitole návrh musí být revidována podle přesného zaměření, které zajistí projektant. Nutné je ověřit polohu tramvajové trati, objektů a plotů, pozic vjezdů do jednotlivých objektů, sklonové poměry v rozšíření křižovatky Klapkova – Veltěžská. Výrazný nesoulad Koncepční studie se zaměřením bude nutno konzultovat a navrhnout úpravy ve spolupráci s IPR Praha.

Doprava a uspořádání
- Prověřit požadavky na umístění parkovacích stání pro osoby s pohybovým omezením a zásobovacích stání
- Konzultovat počet a podobu parkovacích stání pro osoby s pohybovým omezením s Pražskou organizací vozíčkářů, o.s.
- Prověřit potřebnost stávajících vjezdů,
- u občasné zastávky Vozovna Kobylisy č.p. 2362 prověřit možnost zrušení současného vjezdu při zajištění vjezdu z ulice Horňátecká
- Vypracovat nové řešení odvodnění komunikace: tramvajové trati a vozovky a chodníkových ploch

Technická infrastruktura
- V další fázi je také nutné podrobnější prověření sítí a to především těch, které jsou v nyní v dostupných podkladech uvedeny jako neověřené: kanalizace v křižovatce Klapkova a Veltěžská a dále neověřená telefonní síť v ulici Klapkova v chodníku podél fotbalového hřiště
- Důležitým krokem je co nejdříve iniciovat a do celkové rekonstrukce Klapkovy ulice zahrnout realizaci pasivní infrastruktury pro veřejné telekomunikační sítě
- v rámci rekonstrukce vodovodu je třeba přeložit vodovodní řad v úseku Veltěžská a Mašínova, tak aby nezasahoval do pásu navrženého stromořadí v Klapkově ulici
- v rámci plánované rekonstrukce kabelů VN je třeba ověřit stav a možnost přeložení sítě silnoproudu vysokého napětí vedoucího k trafostanici

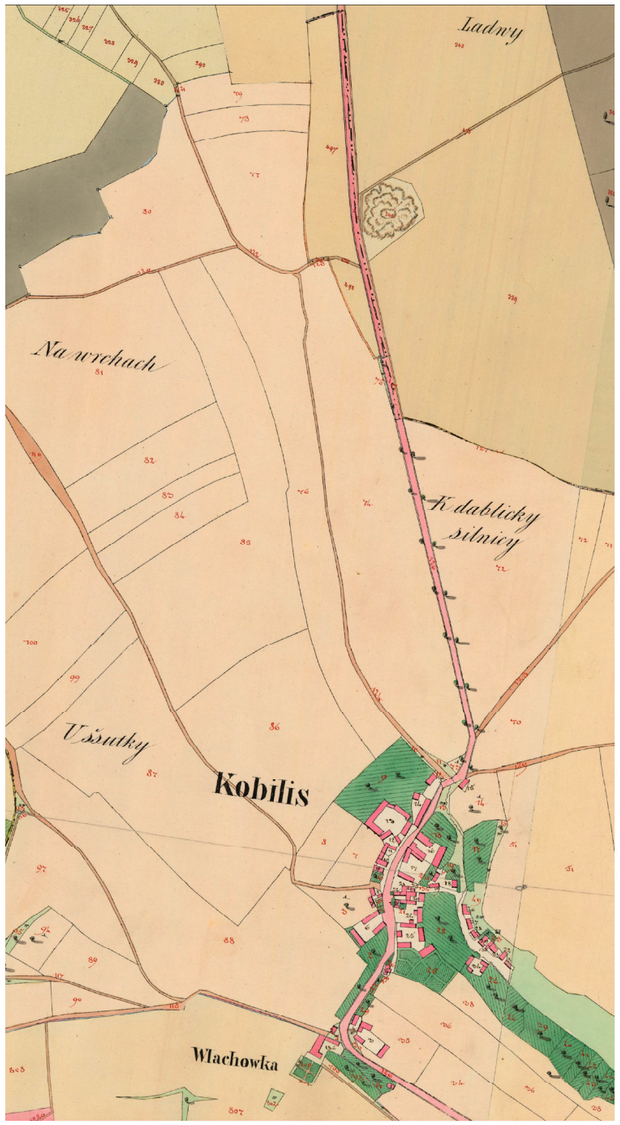
Osvětlení
- Současný návrh, který počítá s přesunem většiny lamp na sloupy trakčního vedení je nutné prověřit vypracováním studie veřejného osvětlení
- Ověřit možné posuny stávajících sloupů TV, nebo doplnění drobných svítidel do pobytových ploch

Povrchy
- Volba konkrétního druhu dlažby musí proběhnout na základě vzorků ve spolupráci s IPR Praha
- Prověřit skladebnost navrhovaného formátu dlaždic 300x300mm, zvolit ideální orientaci dlažby
- Volba konkrétního druhu vodících prvků musí proběhnout ve spolupráci s IPR Praha,
- Princip řešení vodících prvků musí být konzultován se SONS a POV
- Prověřit, zda pod asfaltem na chodnících není dlažba, případně konzultovat úpravu návrhu řešení s IPR Praha

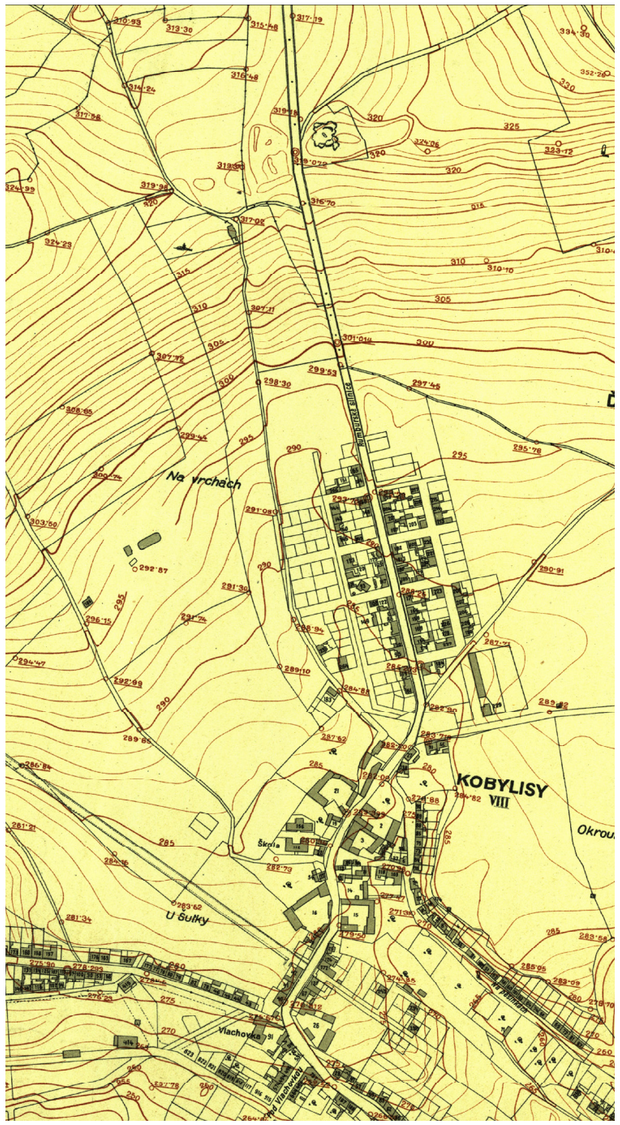
Mobiliář
- Prověřit možnosti umístění standardního přístřešku společnosti JCdecaux, případně najít alternativu
- Prověřit reálnost použití a dostupnost navrhovaných variant mobiliáře, případně ve spolupráci s IPR Praha zvolit alternativu

Vegetační prvky
- Provést průzkum podloží
- Provést dendrologický průzkum stávajících dřevin v ulici

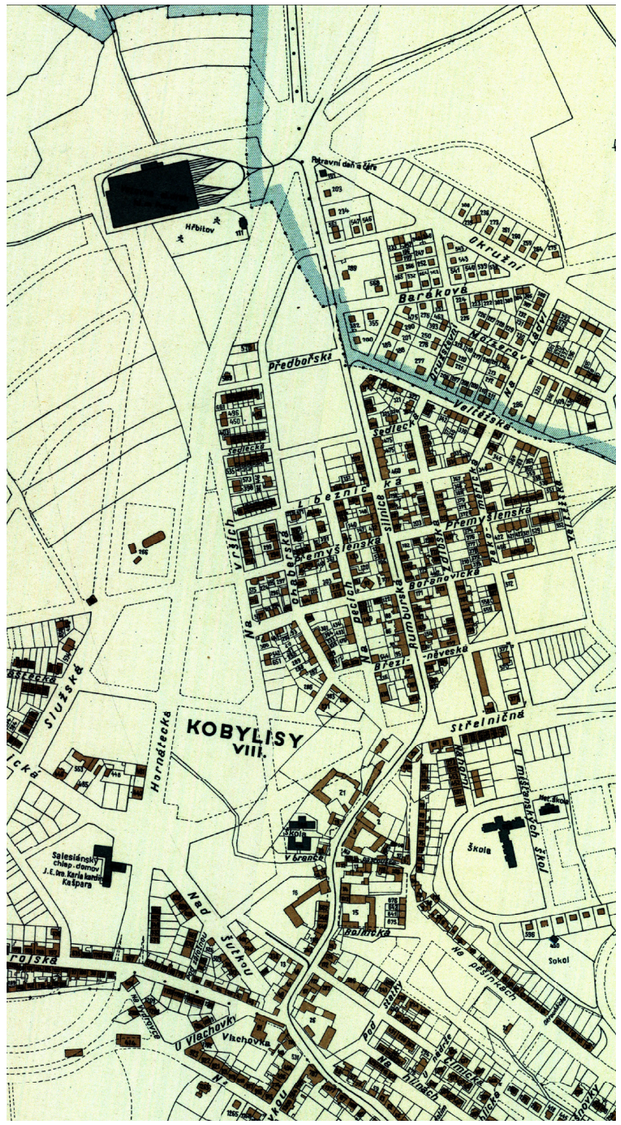
1842



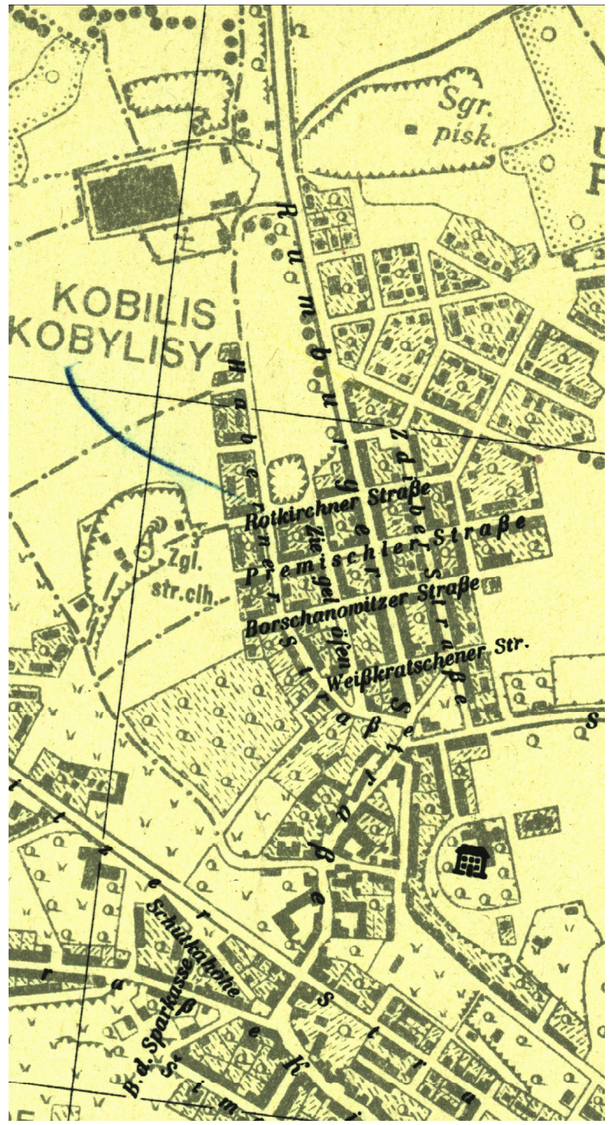
1922



1938



1944



1953

1975

1988

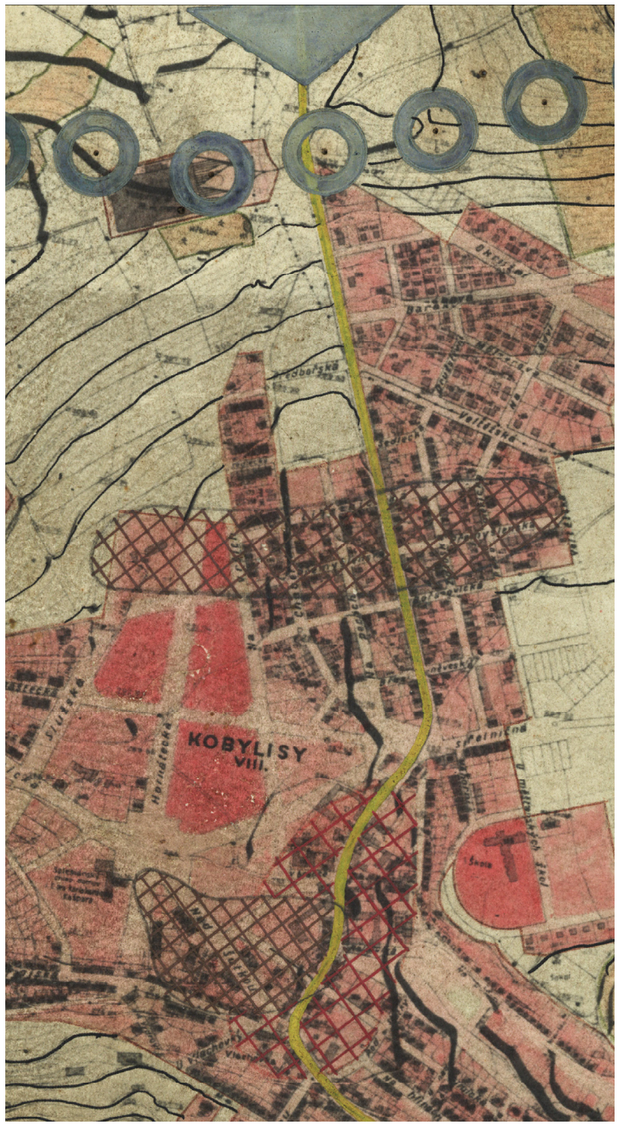
2015

07/2015

KLAPKOVA ULICE - Koncepční studie

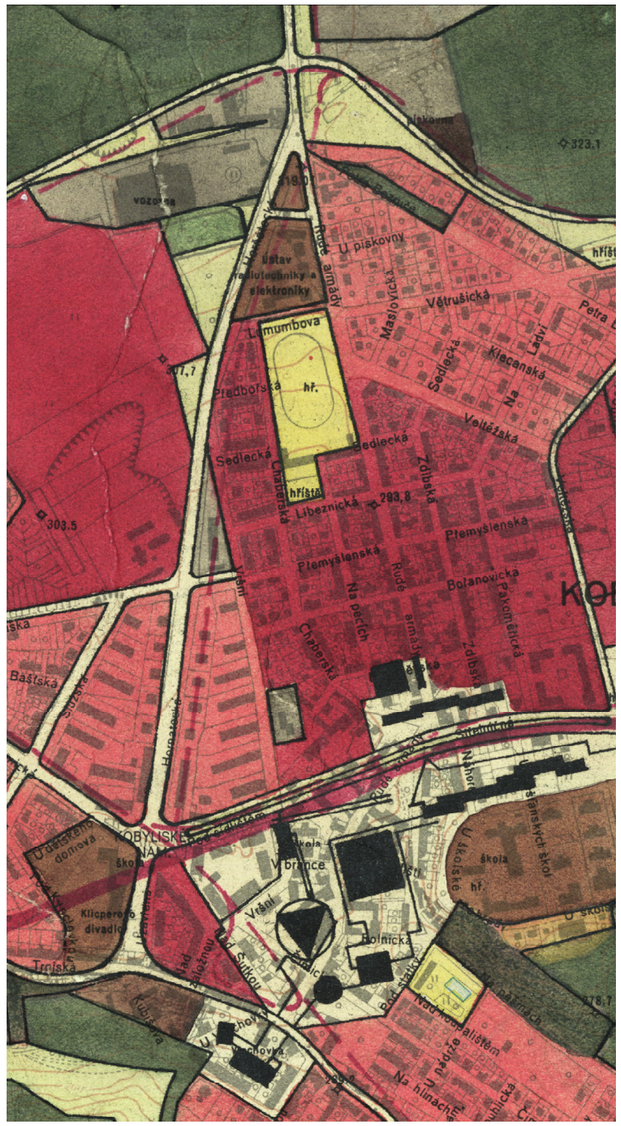
Historický vývoj

1955

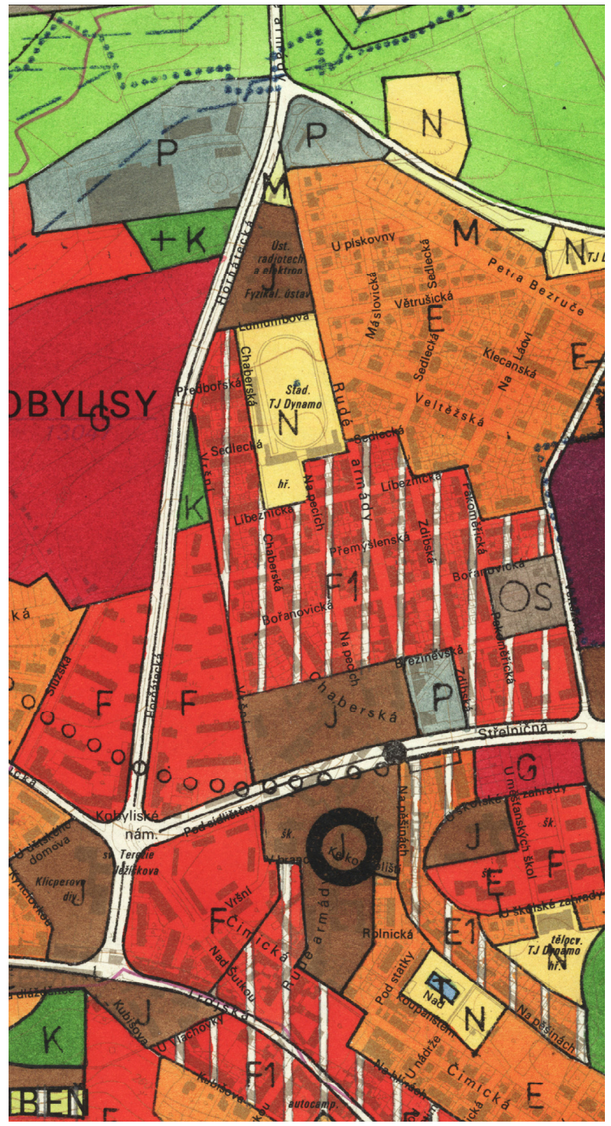


1964

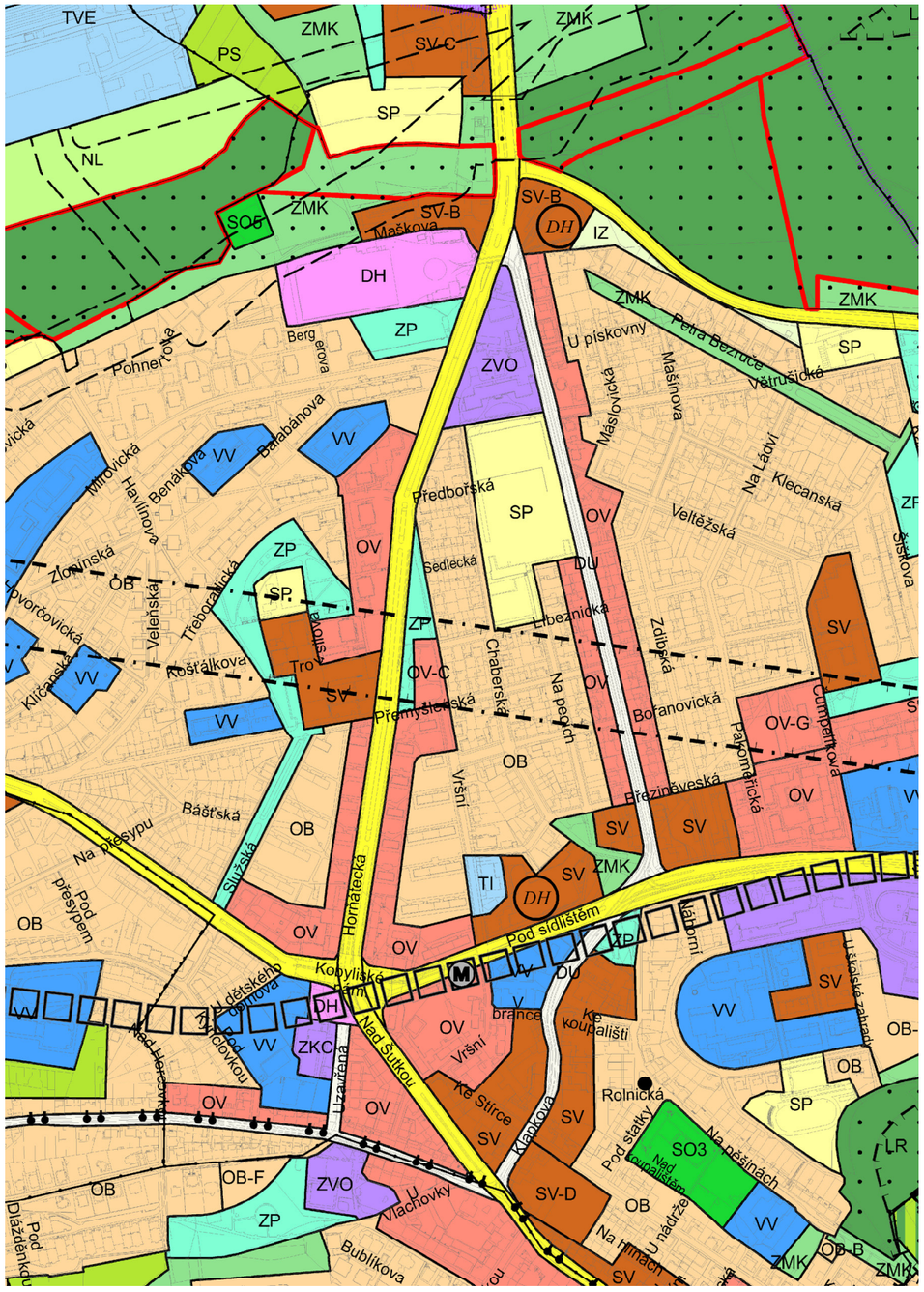
1969



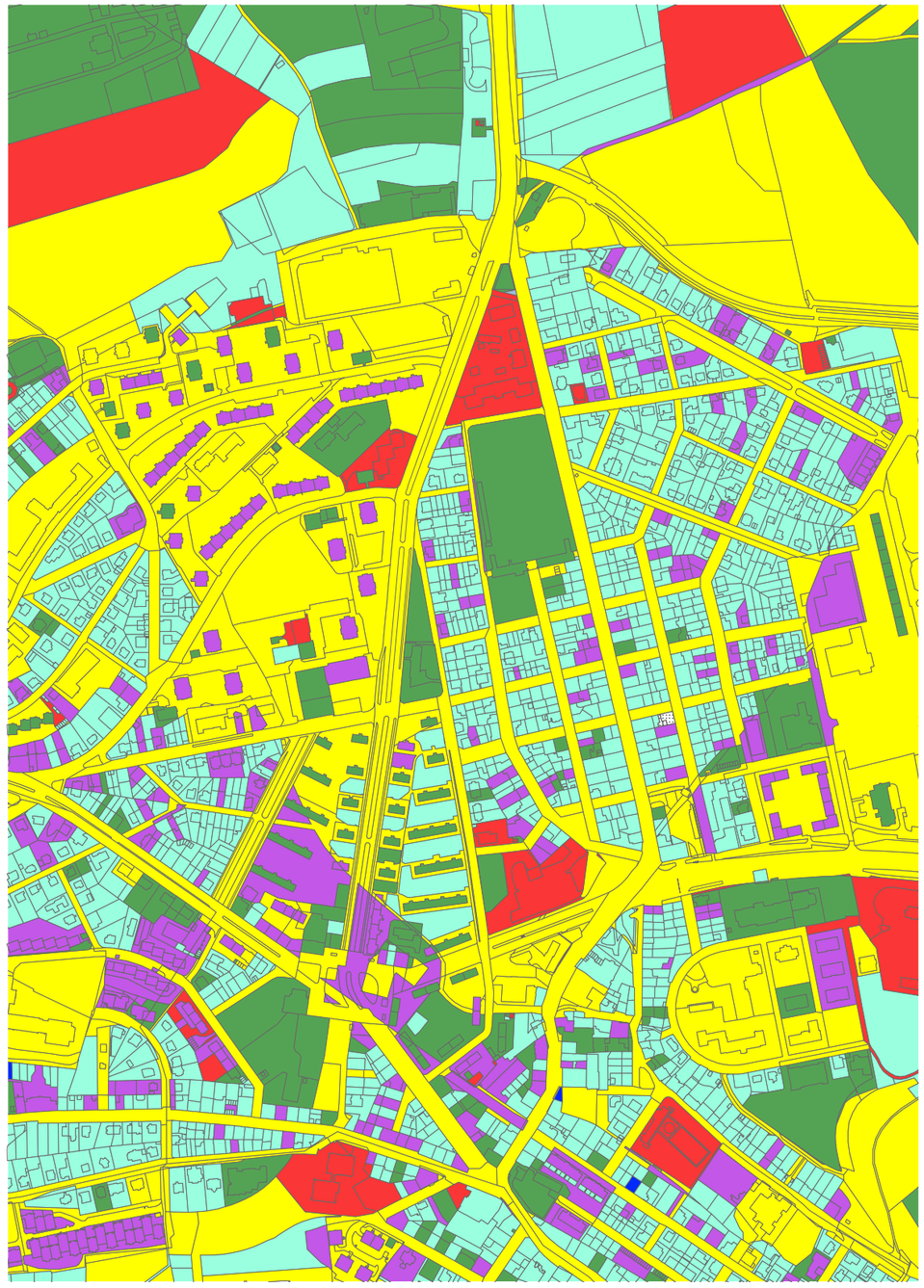
1986



Funkční plochy dle platného ÚP (1999)



Majetkoprávní struktura (2015)



LEGENDA

Majetkoprávní struktura

- Česká republika včetně státem ovládaných subjektů
- hl. m. Praha včetně jím ovládaných subjektů
- ostatní barvy - soukromé subjekty

07/2015

KLAPKOVA ULICE - Koncepční studie

Historické územní plány
Platný územní plán
Majetokoprávní vztahy

FOTOR TRAM

Klapkova

FOTO
PORTAL KNIHKUPECTVÍ

DIVADLO

ODKOLEK

SKALA
KLENOTY
Klapkova

V brance

Karpiska

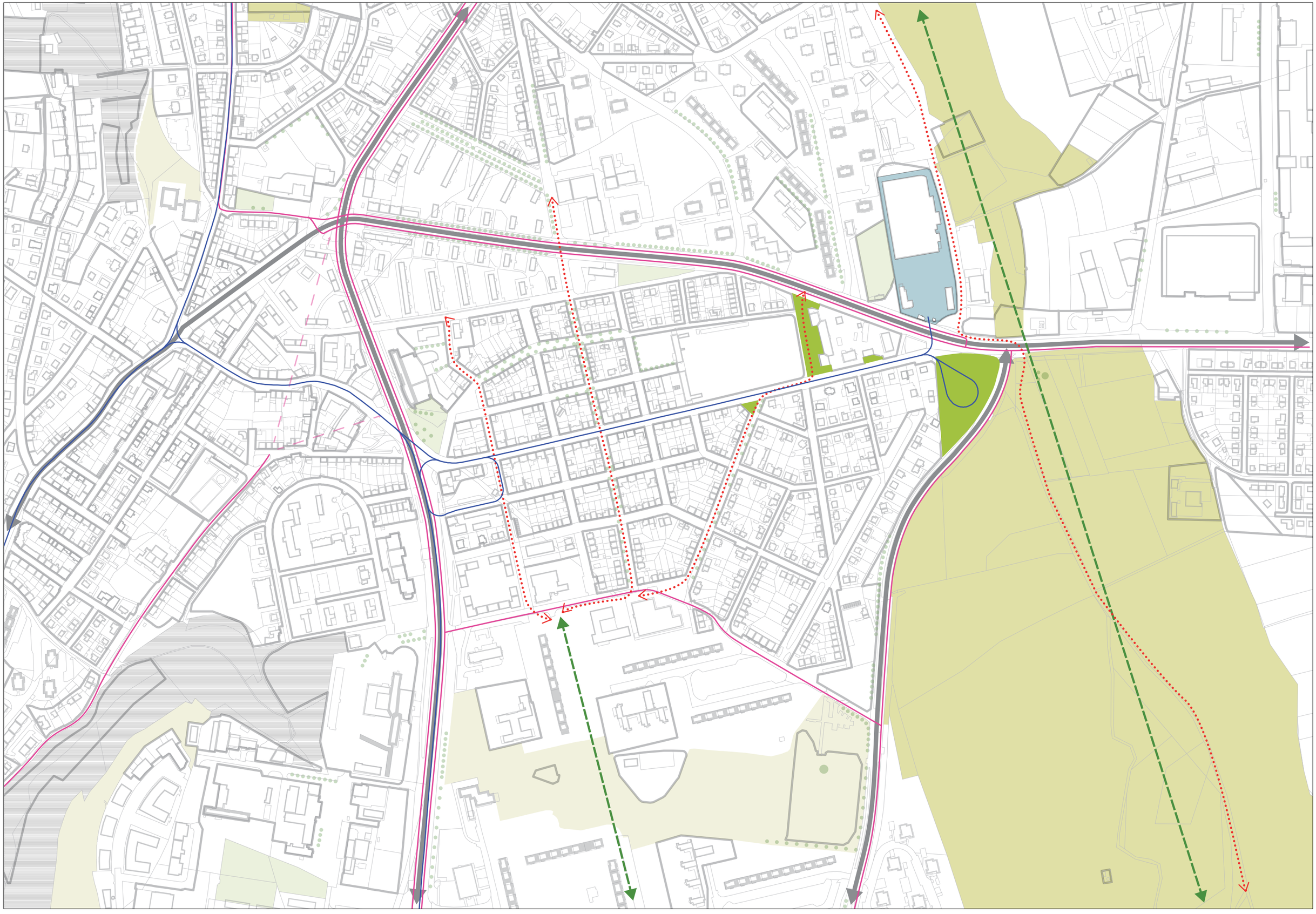
zdroj: archiv IPR Praha (není-li uvedeno jinak)

07/2015

KLAPKOVA ULICE - Koncepční studie

Srovnání historických
a současných fotografií

103



LEGENDA

- Krajinná osa, krajinné propojení
- Pěší trasa
- Tramvajová trať
- Hlavní dopravní komunikace
- Parky a parkově upravené plochy
- Opatření pro cyklisty
- Nedostatečné propojení pro cyklisty

07/2015

1:5000

Klapkova - Koncepční studie

Širší vztahy

Okolí vestibulu metra Kobylisy
dopravní uzel, centrum Kobylis

Areál
Knihovna Ústavu
fotoniky a elektroniky AV ČR

LEGENDA

- historické jádro, centrum čtvrti
- předměstí
- vilová zástavba
- centrální uzel
- památkově chráněné objekty
- starší historická cesta
- historická cesta
- parkové plochy
- krajinná osa Dáblický a Čimický háj

07/2015

1:2000

Klapkova - Koncepční studie

Analýza urbanismu

Finanční úřad Prahy 8

Policie ČR

Polyfunkční dům na rohu ulic Klapkova, V Brance zrušené ÚR (ÚR, 2004)

ZUŠ Klapkova

Katastrální úřad pro Středočeský kraj

Divadlo Karla Hackera

Městská knihovna v Praze

Vestibul metra

Český úřad zeměměřický a katastrální

Tržiště

Bytový dům Rolnická V procesu ÚR

záměr na zahradní kavárnu při ulici Klapkova nemá ÚR

ZŠ

SOU

Sdružení pro pomoc zdravotně postiženým

Jiné vzdělávací zařízení

Hřbitov

Hřbitovní kaple

Polyfunkční dům při souběhu ulic
Horňátecká, Klapkova
Realizce 2014

Sportoviště, tenisový klub

Knihovna Ústavu
fotoniky a elektroniky AV ČR

Záměr na bytový dům,Klapkova
Platné ÚR, 26.7.2012

LEGENDA

- zástavba před 1840
- zástavba v letech 1841-1921
- zástavba v letech 1922 -1952
- zástavba v letech 1953 - 1989
- zástavba po roce 1989
- záměry PDÚ
- veřejné budovy
- otevřený parter

07/2015

1:2000

Klapkova - Koncepční studie

Analýza vybavenosti

Zastávky neumožňují bezbariérový nástup a výstup z tramvajových souprav. Přístup do vozidel je pouze z jízdního pruhu

Křižovatka ulic Klapkova, Střelničná a Pod Sídlištěm přerušuje kontinuitu Klapkovy ulice. Problematická je pěší prostupnost, chybí přechody

Zastávky a umístění prvků na nich jsou řešeny nejednotně, prvky často tvoří spíše bariéry. Na zastávkách není dostatek míst k sezení

Veřejné prostranství v okolí vestibulu stanice metra a tramvajové zastávky Kobylisy je tvořeno složitými prostorovým konstrukcemi, rampy a schodiště do podchodu), které vytvářejí špatně udržovatelná zákouti, mobiliář je nejednotný, pěší přístupnost na zastávky autobusů v ulici Pod Sídlištěm problematický

Vymezení parkovacích stání je problematické, vede k chaotickému živelnému parkování především v jižním úseku

Parkovací stání jsou částečně vymezena na chodníku

Jednotlivé prvky vytváří prostorové a vizuální bariéry, současně je velmi omezena funkčnost samotných prvků. Samostatným problémem údržba těchto zařízení

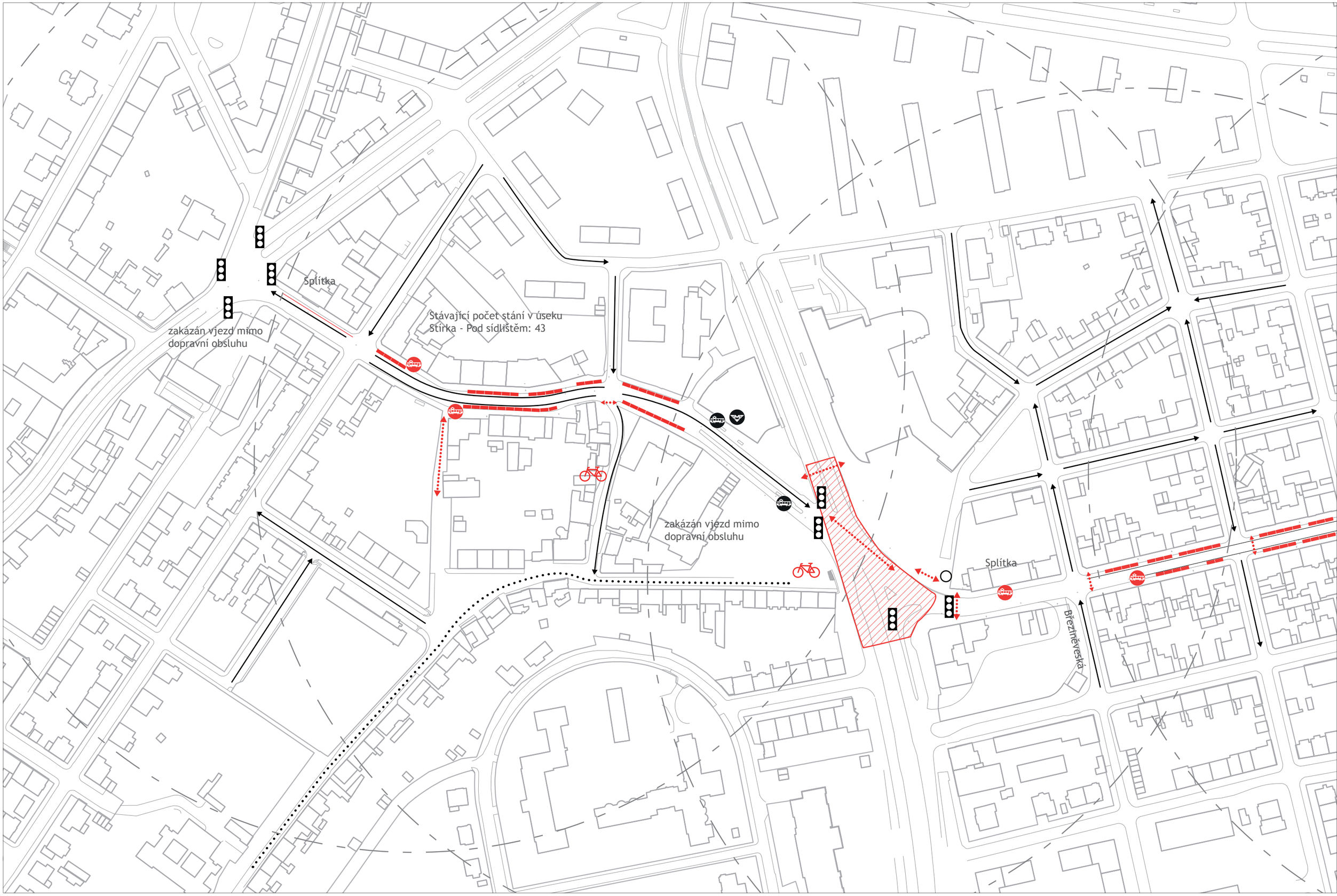
Problémem v celé ulici je dublování sloupů, které vytváří vizuální a prostorovou bariéru.

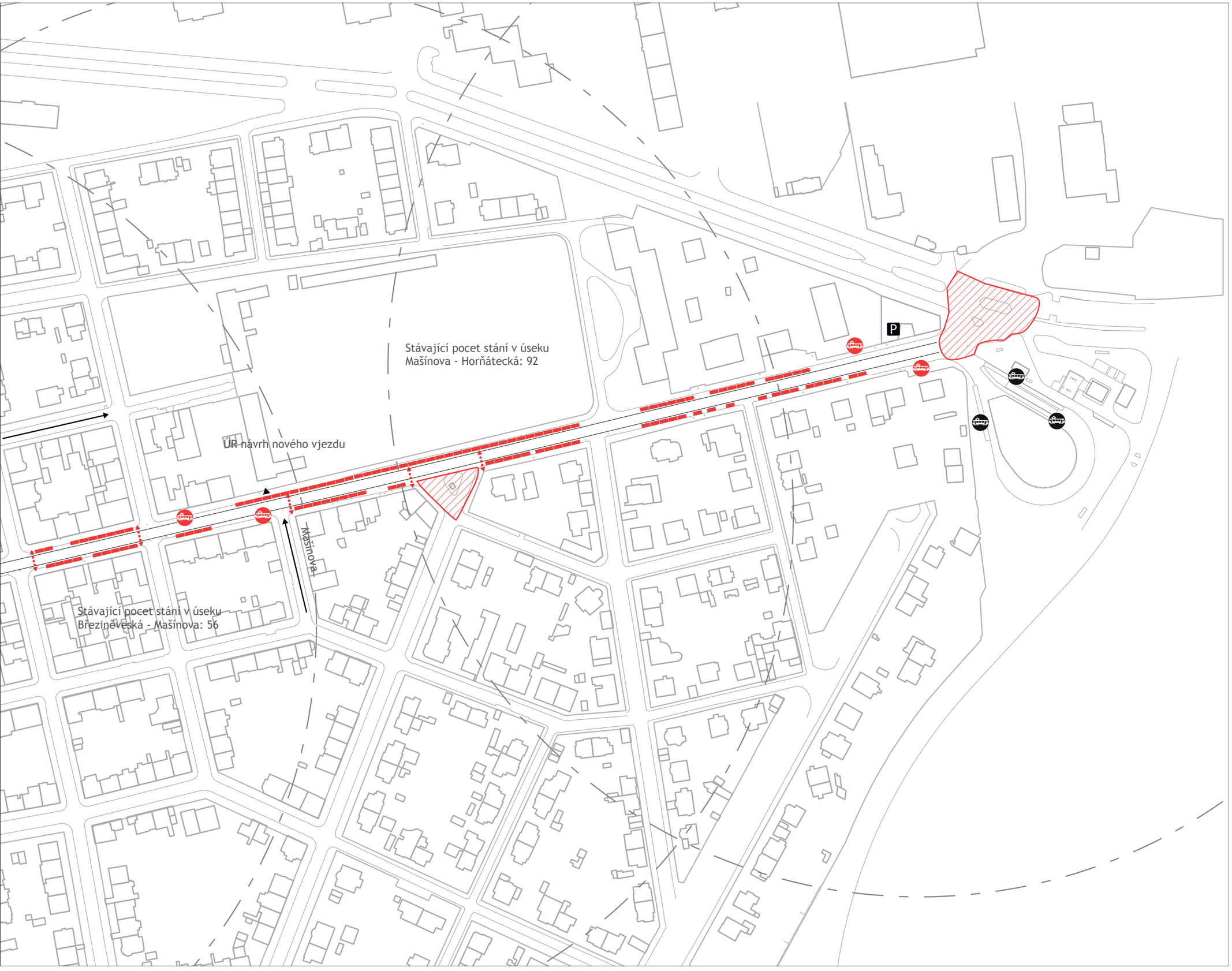
zdroj: archiv KVP IPR Praha

07/2015

KLAPKOVA ULICE - Koncepční studie

Hlavní problémy v území


Splítka
zakázán vjezd mimo
dopravní obsluhu
Stávající počet stání v úseku
Stírka - Pod sídlištěm: 43
zakázán vjezd mimo
dopravní obsluhu
Splítka
Březiněveská



LEGENDA

- tramvajová zatávka / bariérová
- vestibul metra
- parkovací plocha
- světelné signalizační zařízení
- jednosměrná ulice
- trasa pro cyklisty
- problematické místo pro cyklisty
- problematické parkovací stání
- chybějící / nedostatečná pěší vazba
- výrazný dopravní prostor
- jízda aut v tramvajovém pásu
- docházková vzdálenost

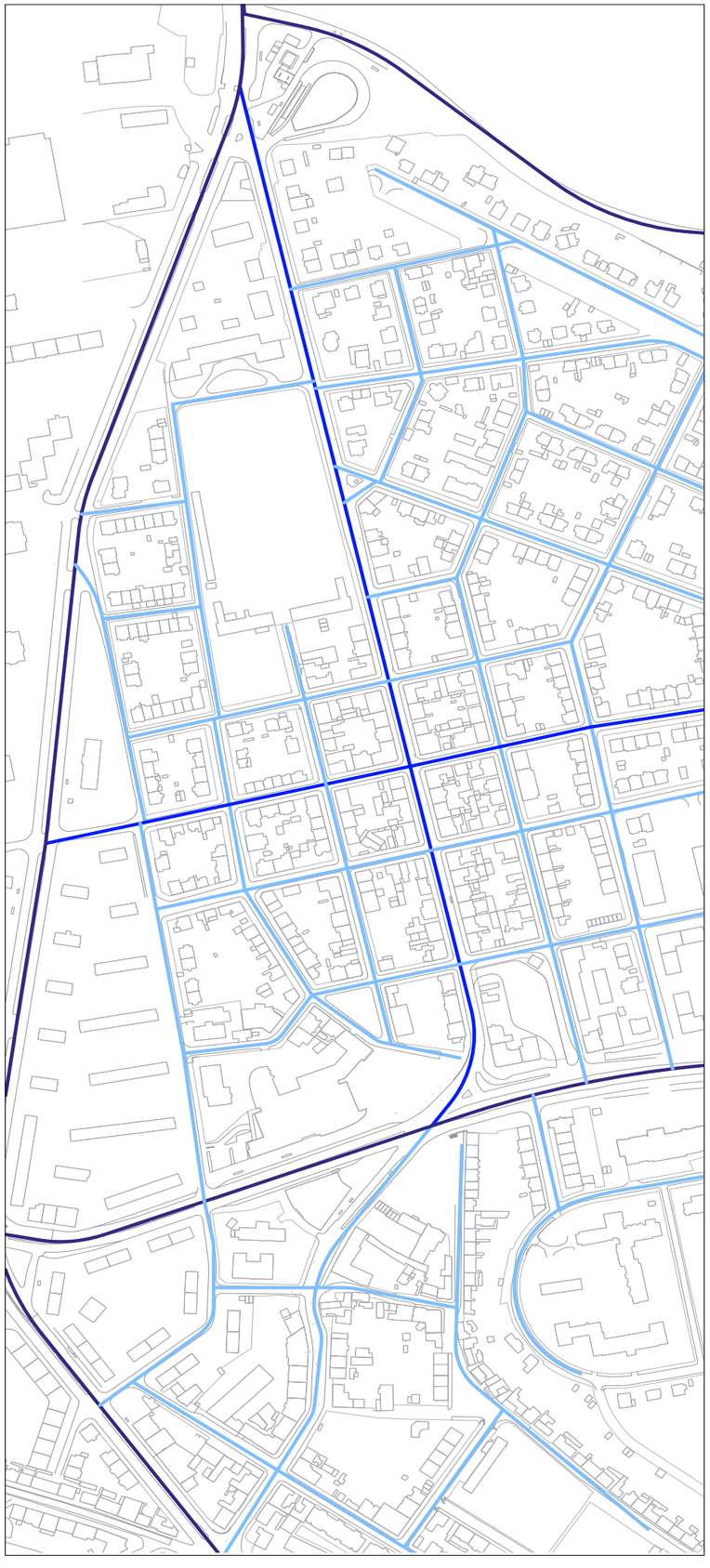
07/2015

1:2000

Klapkova - Koncepční studie

Analýza dopravy

108



LEGENDA

- Funkční skupina B
- Funkční skupina C dopravní
- Funkční skupina C pobytová

- 2011
- 2014

7300/300 0-24 hodin průměrného pracovního dne, vše/pomalá vozidla (bez MHD)

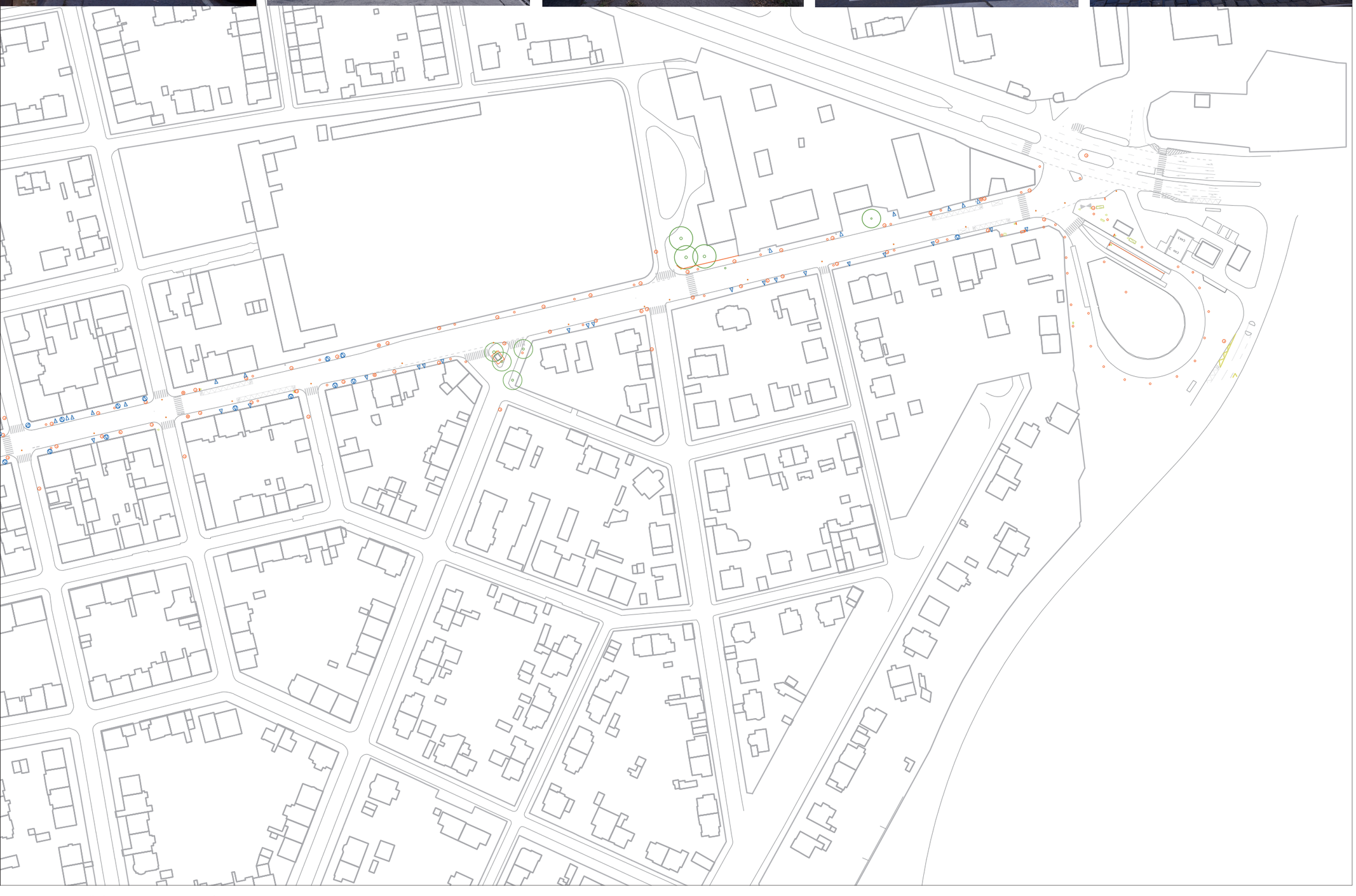
07/2015

1:2000

Klapkova - Koncepční studie

Kategorizace dopravy

109



LEGENDA

	SLOUPY, BARIÉRY
	stožár TV (trakčního vedení)
	stožár TV + VO
	stožár TV - napájecí
	stožár TV - napínací
	VO (veřejné osvětlení)
	sloup SSZ
	označník zastávky
	el. skříně, řadiče
	zábradlí
	VSTUPY
	vchod do domu
	vjezd do domu
	vchod do obchodu
	MOBILIÁŘ
	odpadkový koš návěsný
	odpadkový koš volně stojící
TB	telefonní budka
P	parkovací automat
T	automat na jízdenky
	poštovní schránka
	lavička
	přístřešek zastávkový
	rabátko - mříž
	chybějící strom
	DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
	svislé značení
	vodorovné značení

07/2015

1:2000

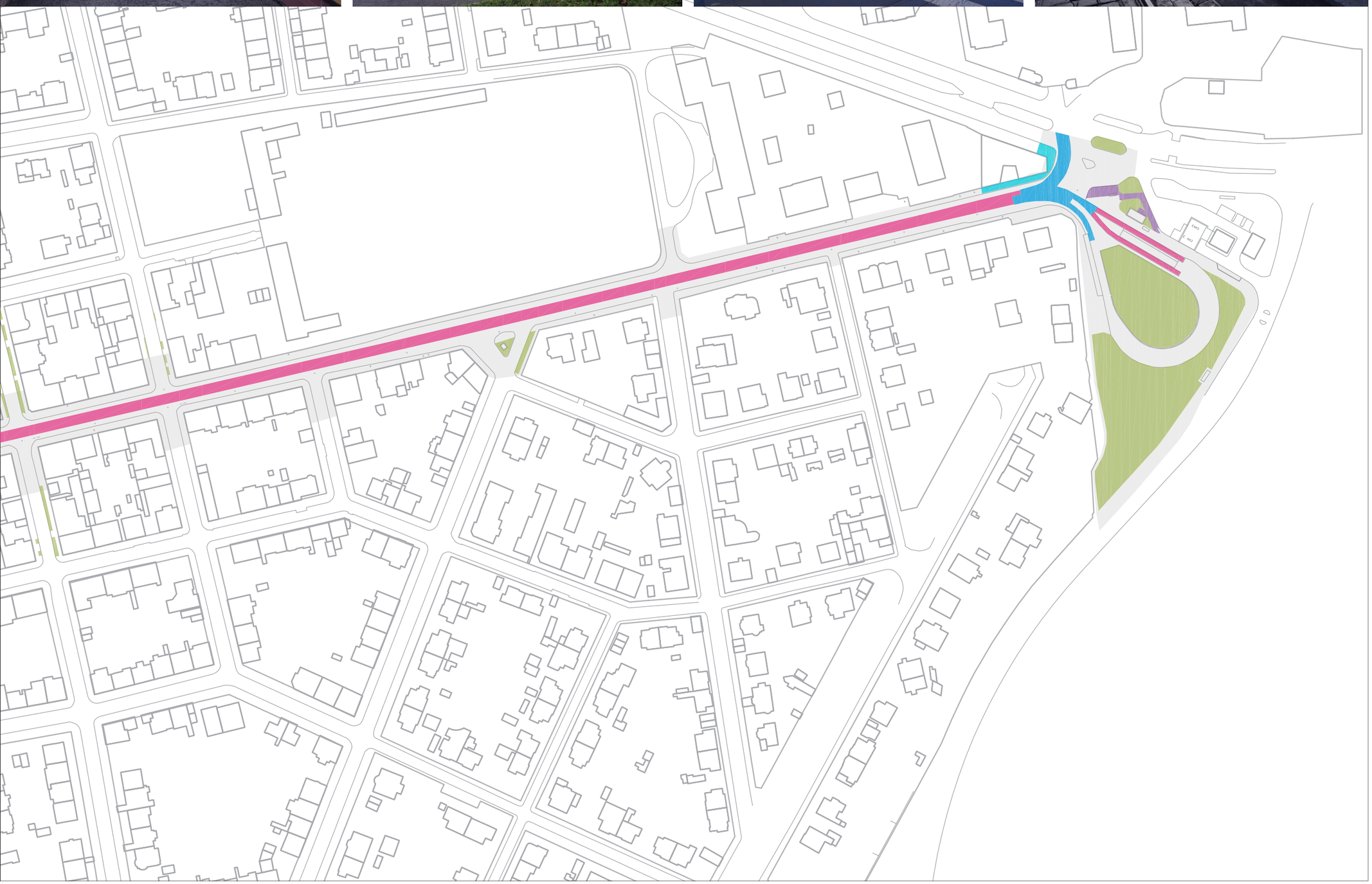
Klapkova - Koncepční studie

Průzkum prvků veřejných prostranství

110

[IPR Praha 2015]

levné potraviny



LEGENDA

- živičný povrch
- pražská chodníková mozaika
- vozovková dlažba
- betonová dlažba
- panely BKV
- trávník

07/2015

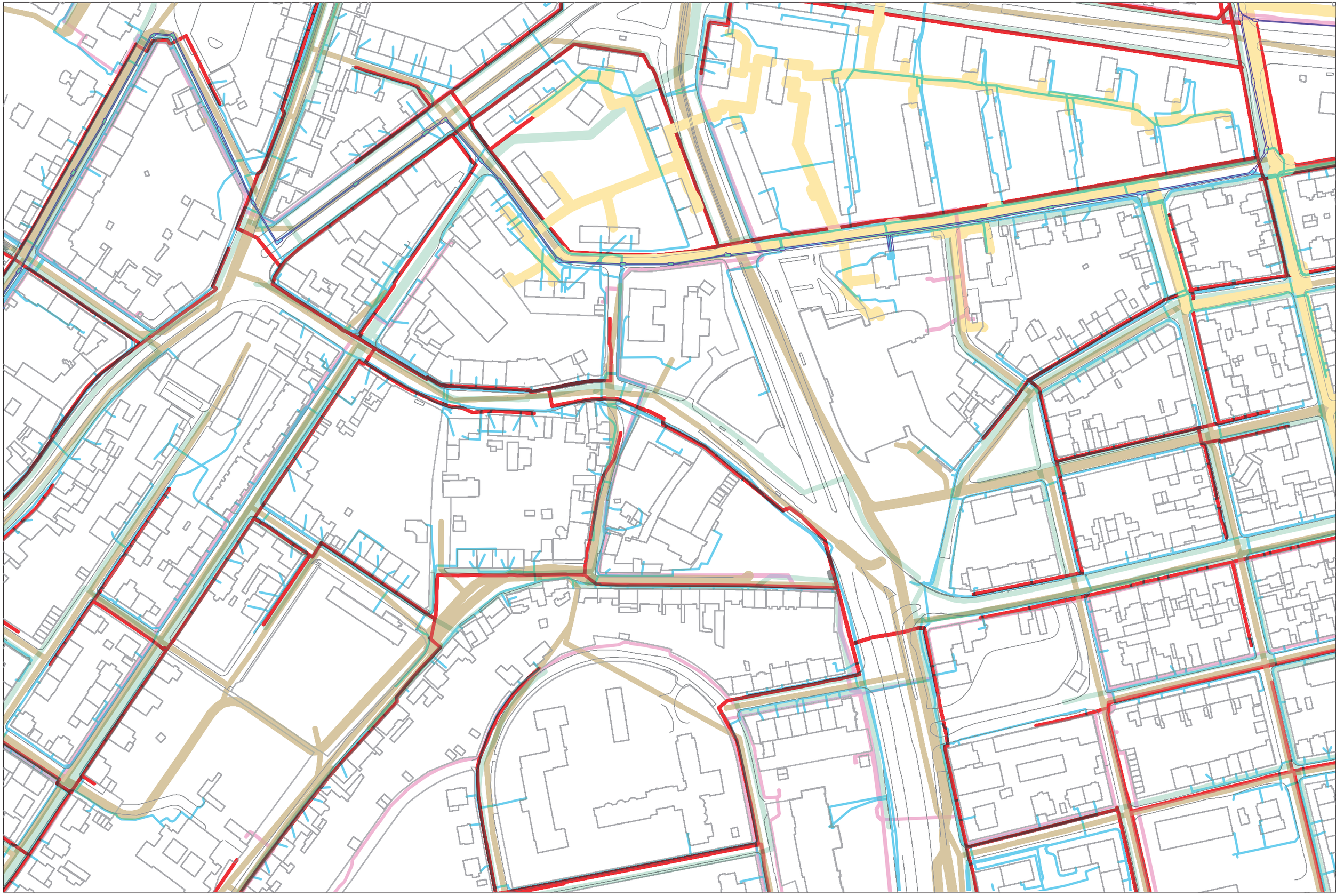
1:2000

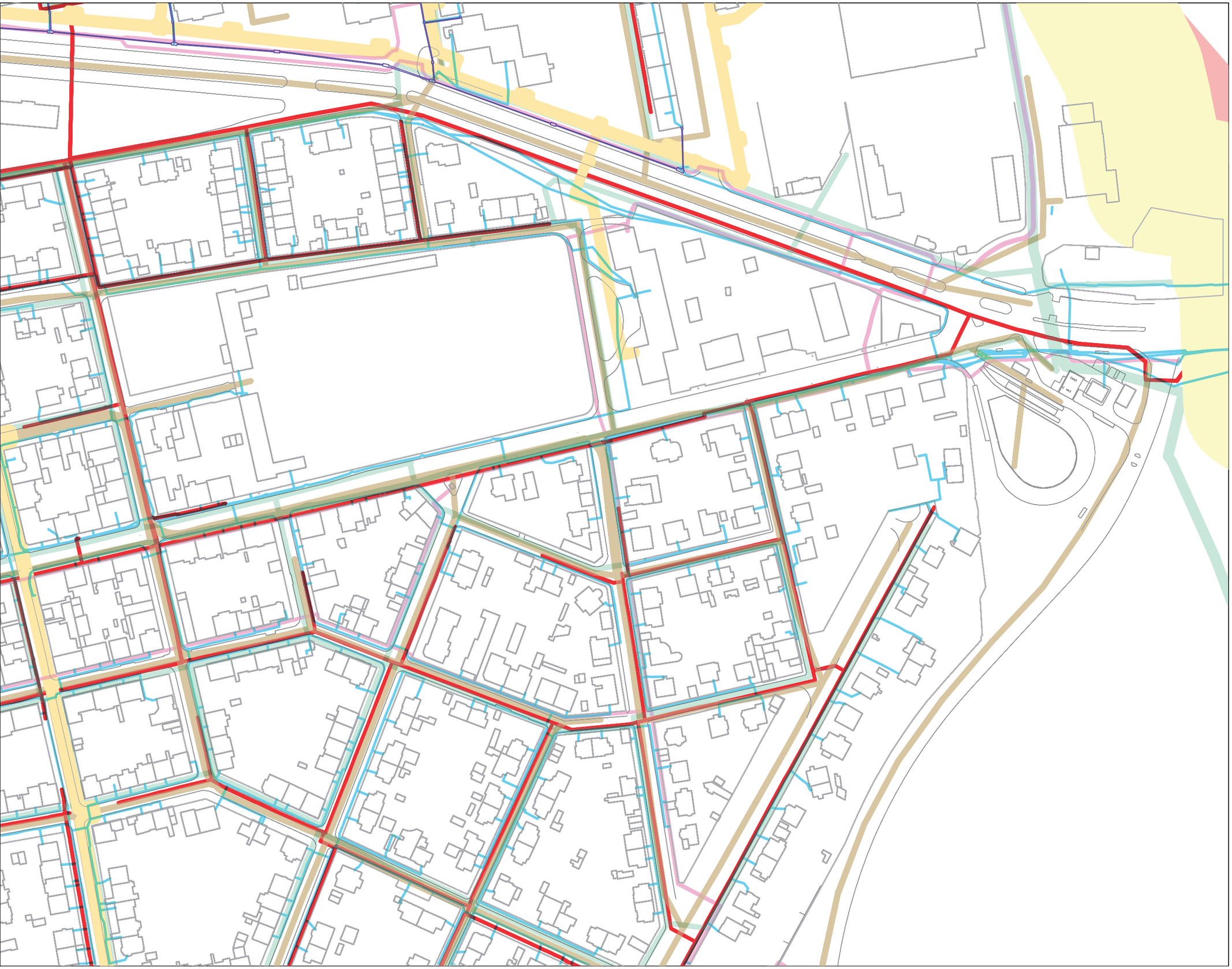
Klapkova - Koncepční studie

Povrchy - současný stav

[IPR Praha 2015]

111





LEGENDA

- VN + NN
- Teplovod
- Optické a metalické kabely
- Kanalizace
- Voda
- Plyn

07/2015

1:2000

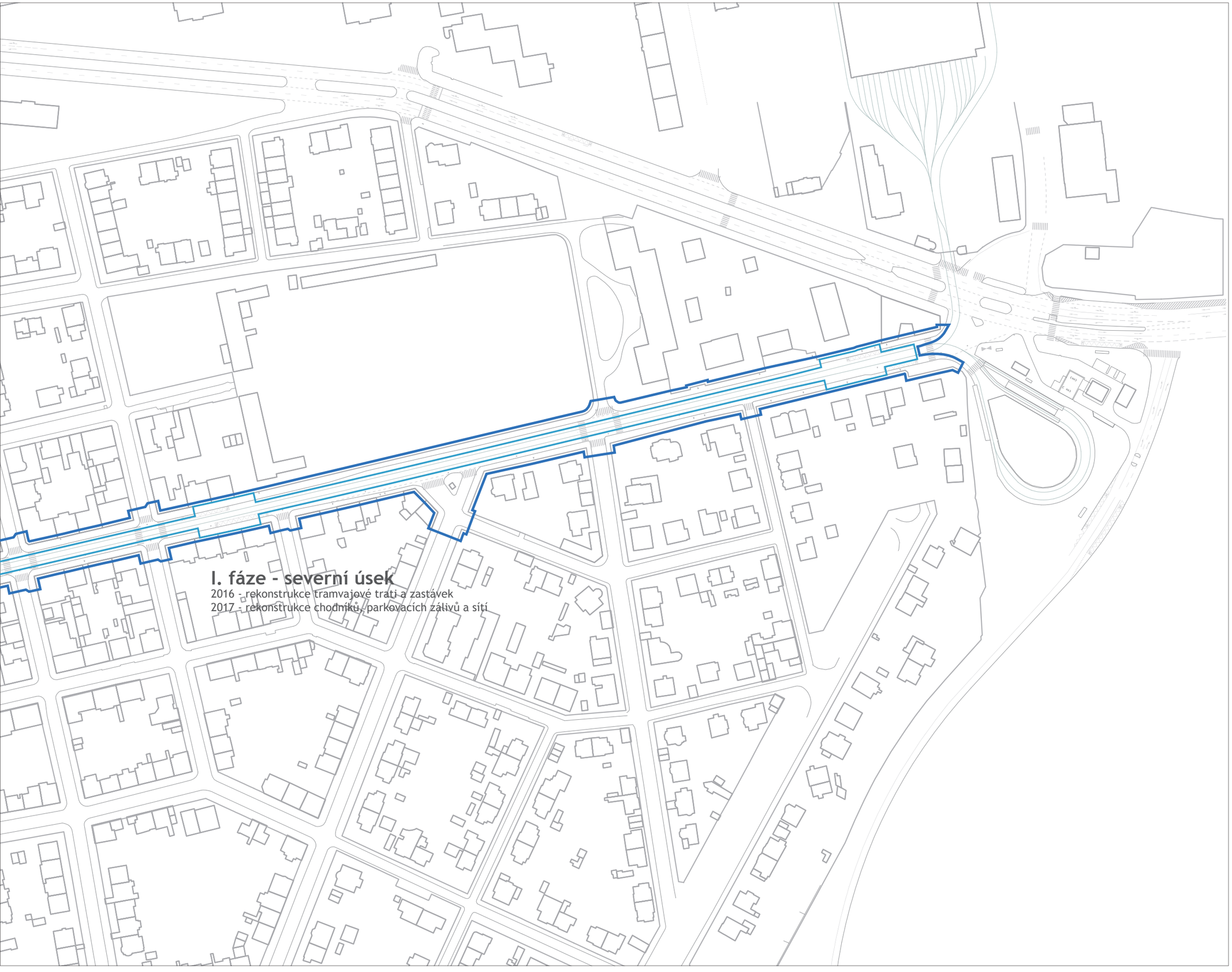
Klapkova - Koncepční studie

Analýza ochranných pásem sítí

200/

Vymezení území, související záměry a navazující koncepční dokumenty

II.fáze – jižní úsek
cca 2021 - celková rekonstrukce



LEGENDA

- rekonstrukce tramvajové trati a tramvajových zastávek
- I. fáze rekonstrukce - severní úsek mezi ulicemi Březiněveská - Horňátecká
- II. fáze rekonstrukce - jižní úsek mezi ulicemi Zenklova - Březiněveská

07/2015

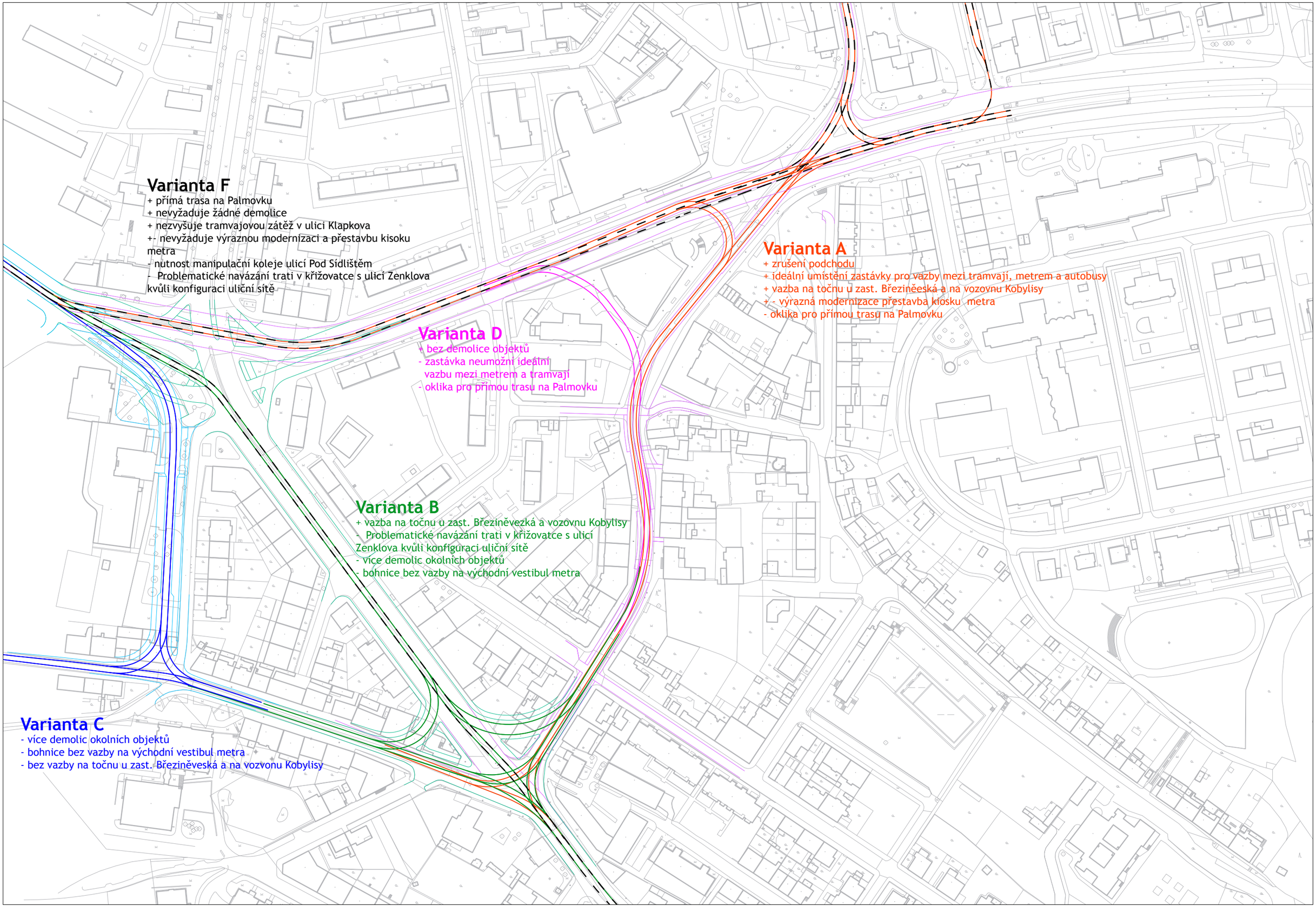
1:2000

Klapkova - Koncepční studie

Vymezení řešeného území jednotlivých fází a etap

201

[IPR Praha 2015]


Varianta F
+ přímá trasa na Palmovku
+ nevyžaduje žádné demolice
+ nezvyšuje tramvajovou zátěž v ulici Klapkova
+- nevyžaduje výraznou modernizaci a přestavbu kisoku metra
- nutnost manipulační koleje ulicí Pod Sídlištěm
- Problematické navázání trati v křižovatce s ulicí Zenklova kvůli konfiguraci uliční sítě
Varianta D
+ bez demolice objektů
- zastávka neumožní ideální vazbu mezi metrem a tramvají
- oklika pro přímou trasu na Palmovku
Varianta A
+ zrušení podchodu
+ ideální umístění zastávky pro vazby mezi tramvají, metrem a autobusy
+ vazba na točnu u zast. Březiněeská a na vozovnu Kobylisy
+ - výrazná modernizace přestavba kiosku metra
- oklika pro přímou trasu na Palmovku
Varianta B
+ vazba na točnu u zast. Březiněvezká a vozovnu Kobylisy
- Problematické navázání trati v křižovatce s ulicí Zenklova kvůli konfiguraci uliční sítě
- více demolic okolních objektů
- bohnice bez vazby na východní vestibul metra
Varianta C
- více demolic okolních objektů
- bohnice bez vazby na východní vestibul metra
- bez vazby na točnu u zast. Březiněveská a na vozvonu Kobylisy

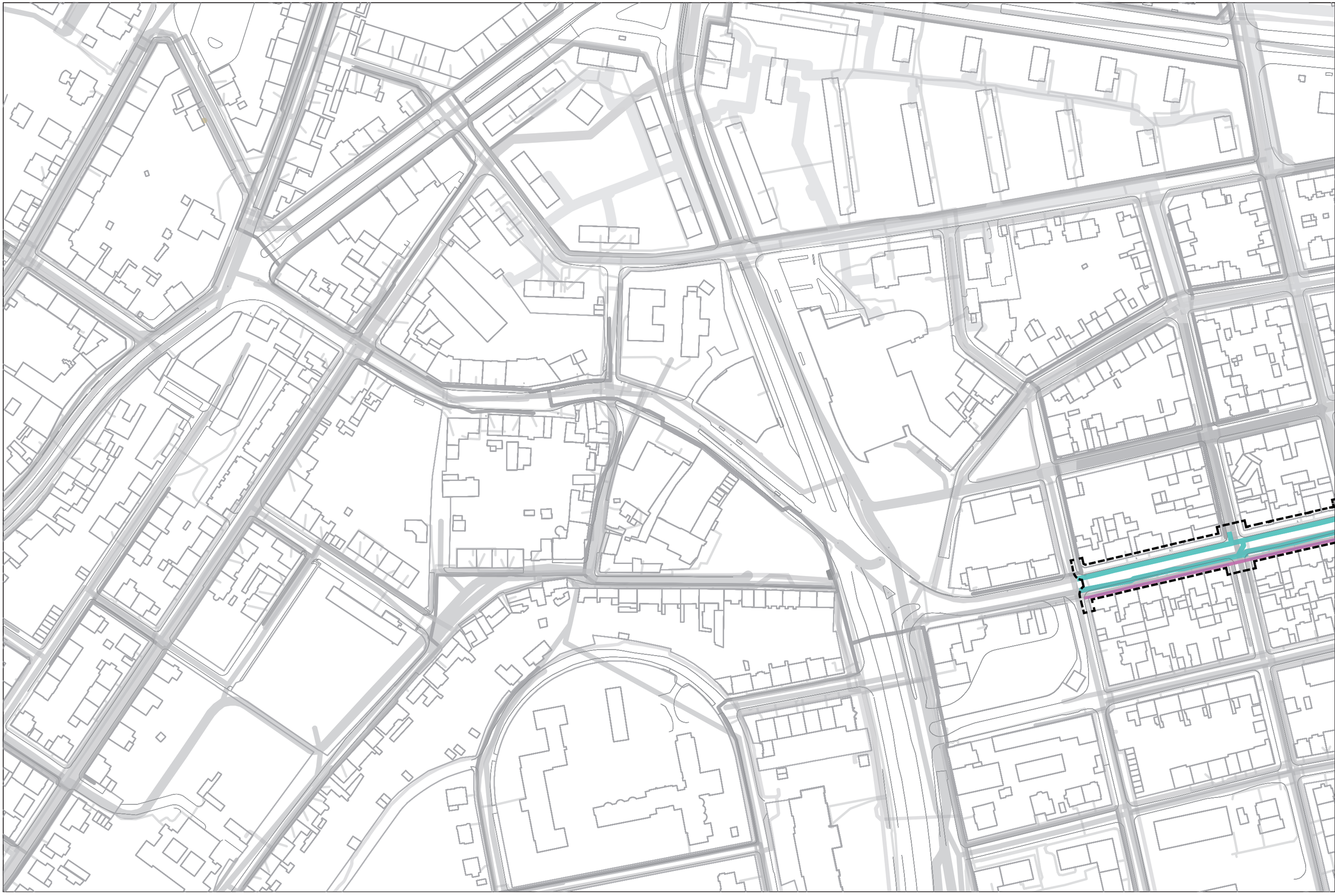
1:2000

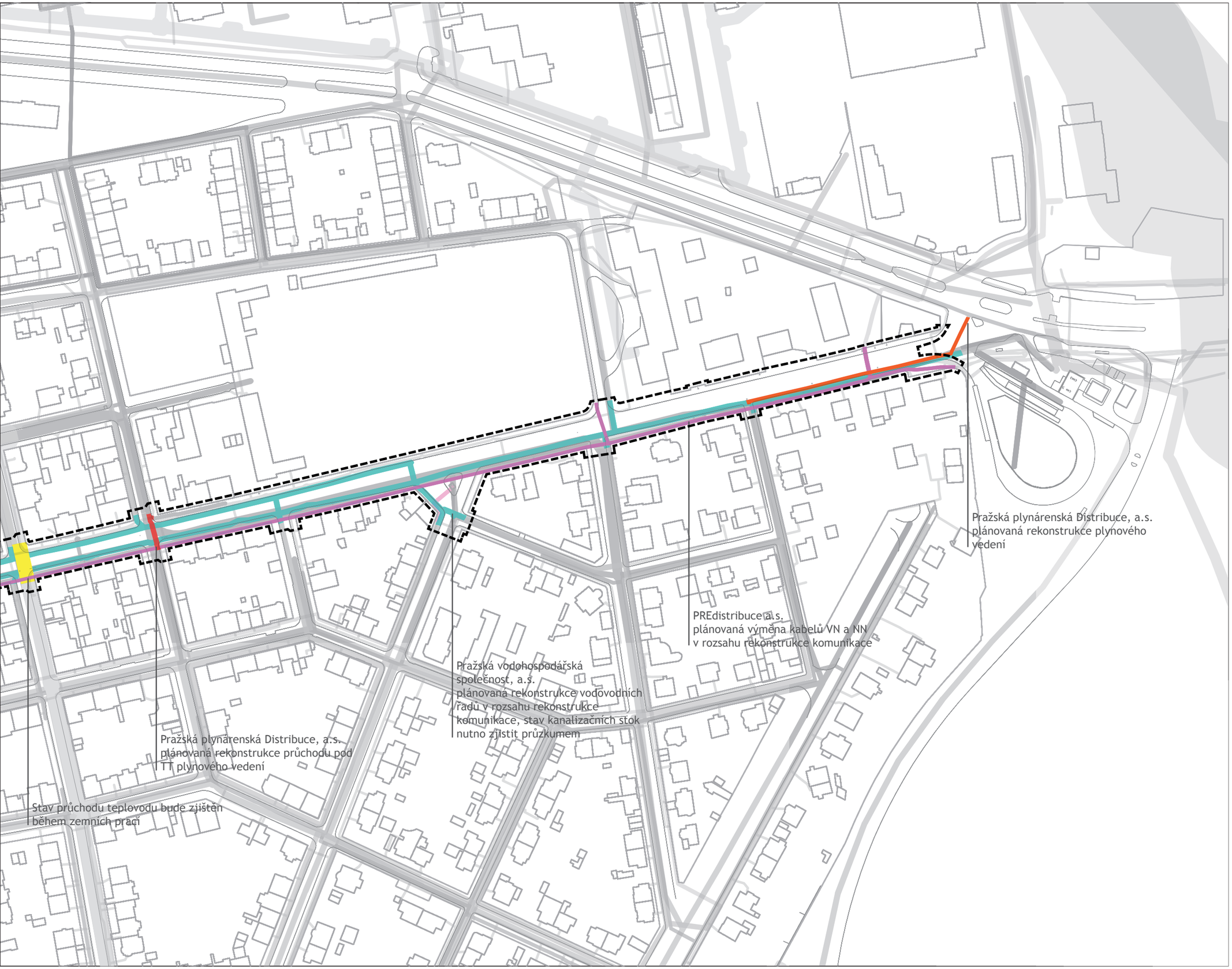
07/2015

KLAPKOVA ULICE - Koncepční studie

Schéma variant napojení
TT na sídliště Bohnice

202





LEGENDA

- VN + NN
- Teplovod
- Optické a metalické kabely
- Kanalizace
- Voda
- Plyn

07/2015

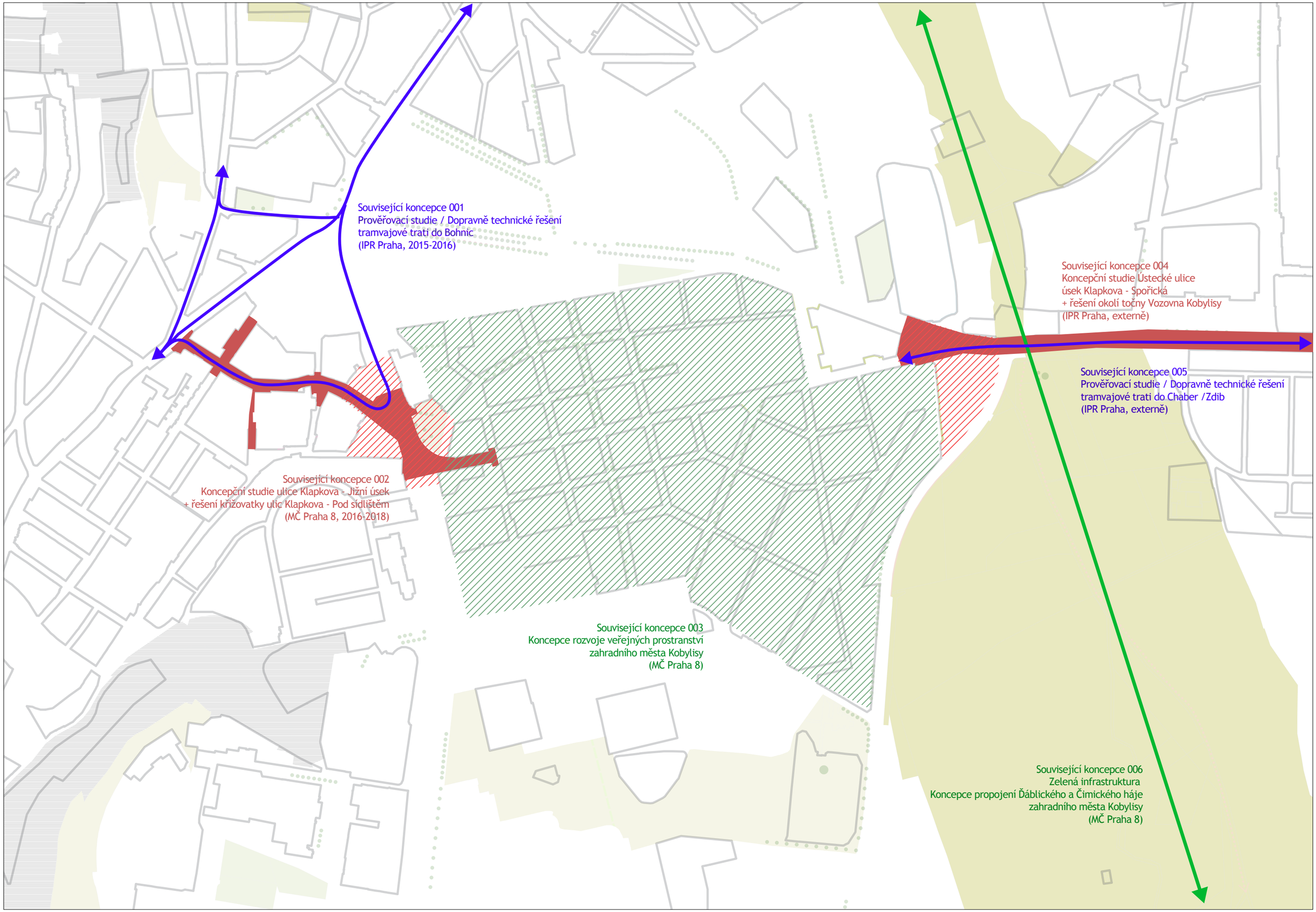
1:2000

Klapkova - Koncepční studie

Plánované rekonstrukce sítí technické infrastruktury souběžně s rekonstrukcí ulice Klapkova

203

[IPR Praha 2015]


Související koncepce 001
Prověřovací studie / Dopravně technické řešení
tramvajové trati do Bohnic
(IPR Praha, 2015-2016)
Související koncepce 002
Koncepční studie ulice Klapkova - Jižní úsek
+ řešení křižovatky ulic Klapkova - Pod sídlištěm
(MČ Praha 8, 2016-2018)
Související koncepce 003
Koncepce rozvoje veřejných prostranství
zahradního města Kobylisy
(MČ Praha 8)
Související koncepce 004
Koncepční studie Ústecké ulice
úsek Klapkova - Spořická
+ řešení okolí točny Vozovna Kobylisy
(IPR Praha, externě)
Související koncepce 005
Prověřovací studie / Dopravně technické řešení
tramvajové trati do Chaber /Zdib
(IPR Praha, externě)
Související koncepce 006
Zelená infrastruktura
Koncepce propojení Ďáblického a Čimického háje
zahradního města Kobylisy
(MČ Praha 8)

LEGENDA

- Krajinná osa, krajinné propojení
- Pěší trasa
- Tramvajová trať
- Hlavní dopravní komunikace
- Parky a parkově upravené plochy
- Opatření pro cyklisty
- Nedostatečné propojení pro cyklisty

07/2015

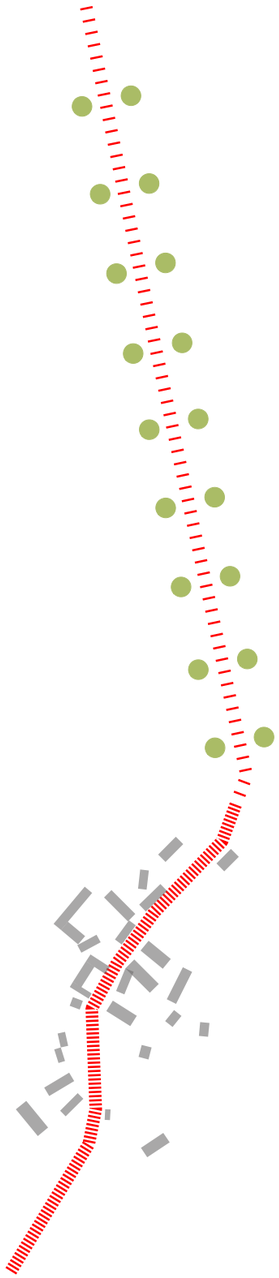
1:5000

Klapkova - Koncepční studie

Navazující koncepční materiály

Koncepční schéma

1842



významná historická cesta do Litoměřic

cesta do krajiny lemovaná alejí

historické jádro Kobylis

2014

význam osy potlačen

nejednotný vzhled ulice a řešení povrchů a mobiliáře po celé délce ulice

ulice prochází třemi různými charaktery zástavby, úprava ulice tyto charaktery nereflektuje

ulice rozdělená rušnou křižovatkou

2016-2020?

zdůraznění významu historické osy Kobylis , podpoření lokálního významu

doplnění stromořadí

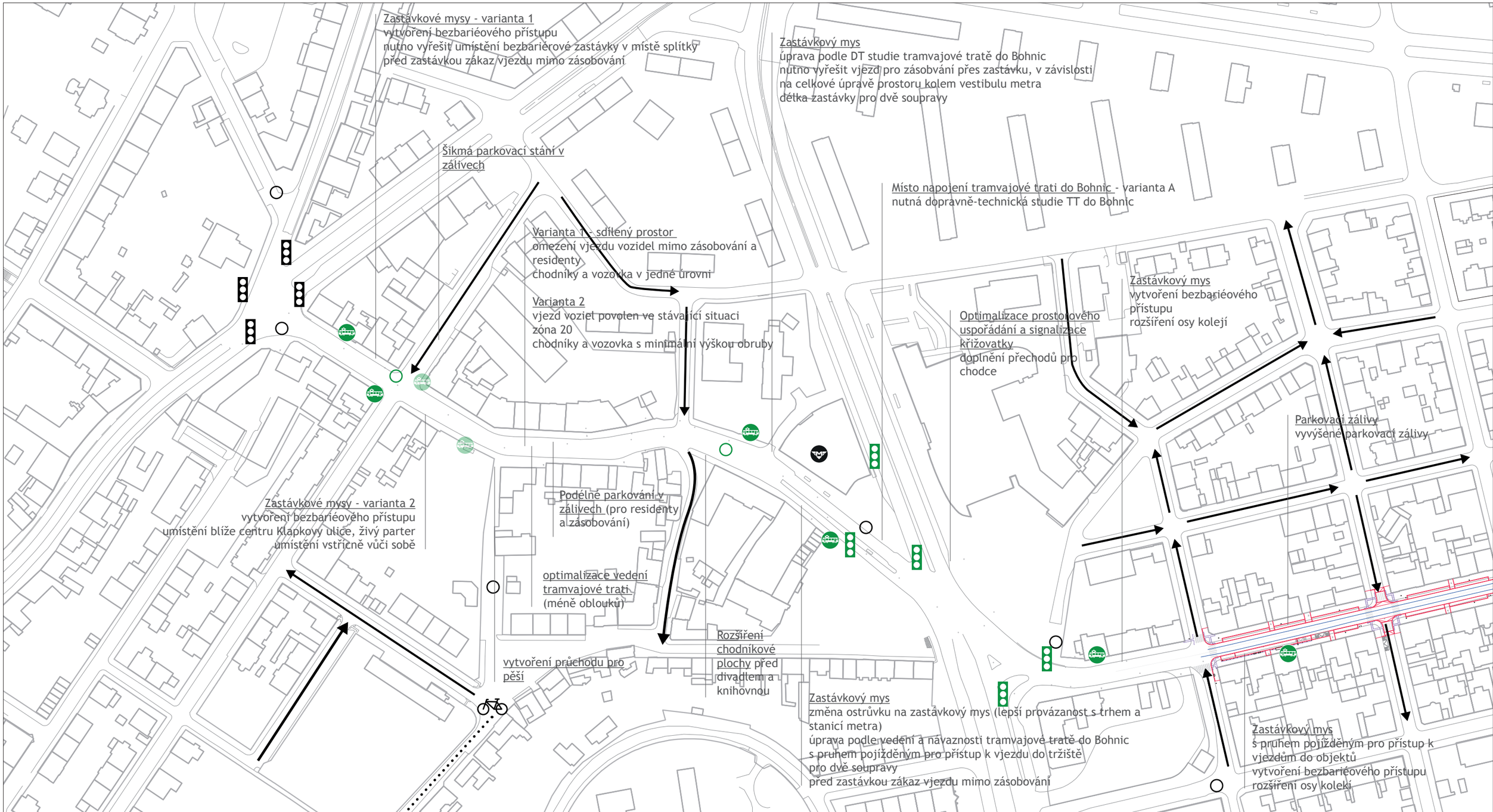
vizuální sjednocení celé ulice, zachování odstupňování charakterů od živého jádra po vilovou zástavbu

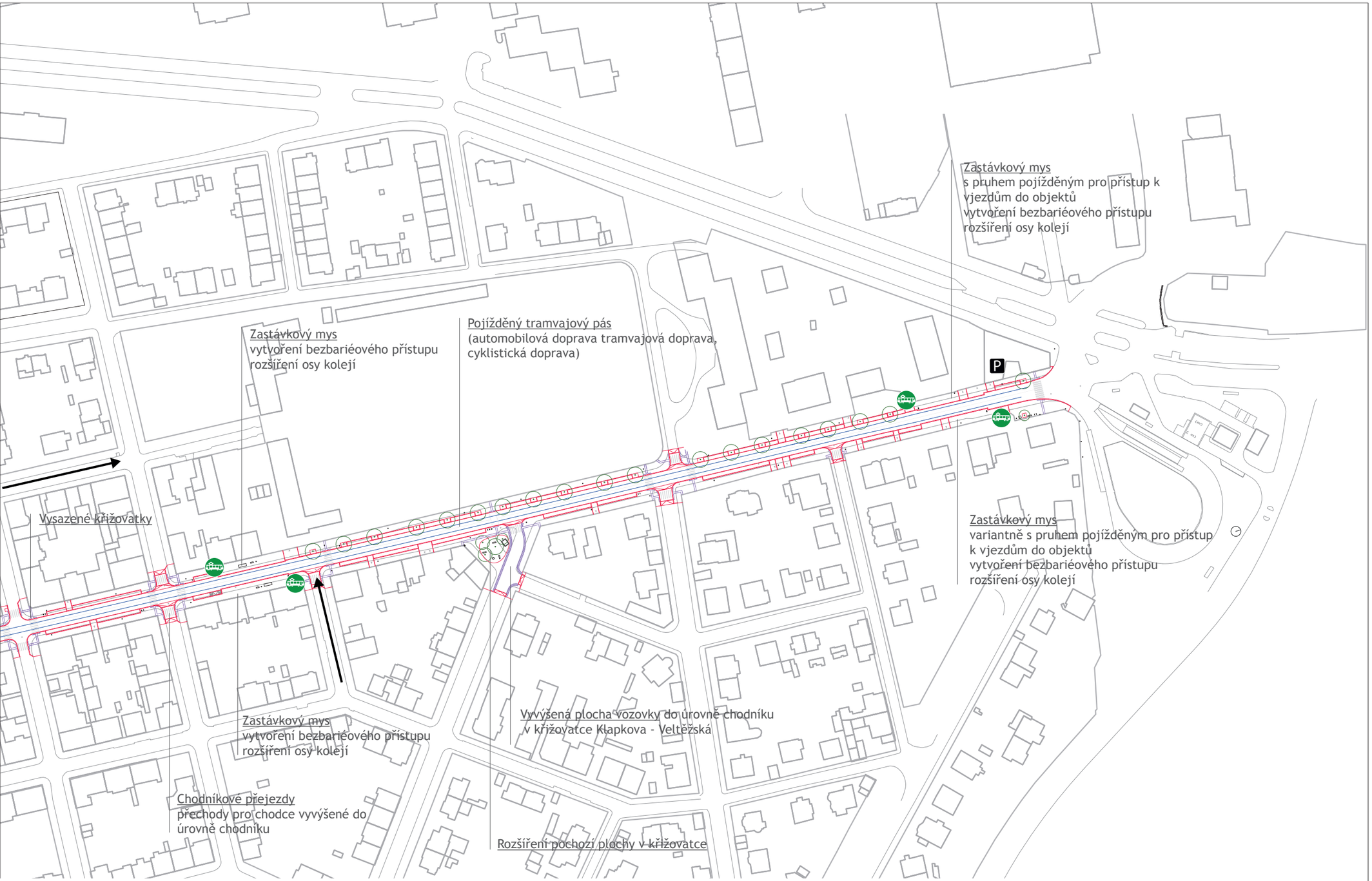
podtržení obchodního a pobytového významu historického jádra Kobylis

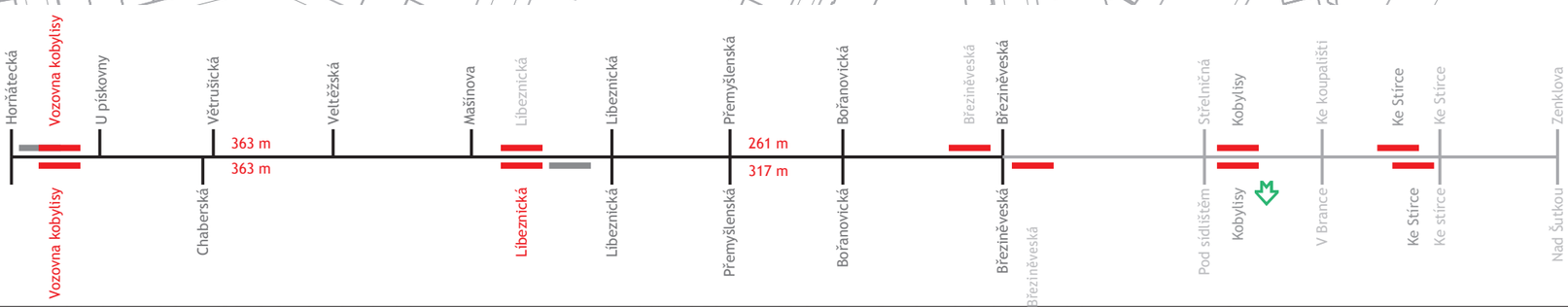
07/2015

KLAPKOVA ULICE - Koncepční studie

Koncepční schéma


Zastávkové mysy - varianta 1
vytvoření bezbariéového přístupu
nutno vyřešit umístění bezbariérové zastávky v místě splítky
před zastávkou zákaz vjezdu mimo zásobování
Šikmá parkovací stání v zálivech
Varianta 1 - sdílený prostor
omezení vjezdu vozidel mimo zásobování a residenty
chodníky a vozovka v jedné úrovni
Varianta 2
vjezd voziel povolen ve stávající situaci
zóna 20
chodníky a vozovka s minimální výškou obruby
Zastávkový mys
úprava podle DT studie tramvajové tratě do Bohnic
nutno vyřešit vjezd pro zásobvání přes zastávku, v závislosti
na celkové úpravě prostoru kolem vestibulu metra
délka zastávky pro dvě soupravy
Místo napojení tramvajové trati do Bohnic - varianta A
nutná dopravně-technická studie TT do Bohnic
Optimalizace prostorového uspořádání a signalizace křižovatky
doplnění přechodů pro chodce
Zastávkový mys
vytvoření bezbariéového přístupu
rozšíření osy kolejí
Parkovací zálivy
vyvýšené parkovací zálivy
Zastávkové mysy - varianta 2
vytvoření bezbariéového přístupu
umístění blíže centru Klapkovy ulice, živý parter
umístění vstřícně vůči sobě
Podélné parkování v zálivech (pro residenty a zásobování)
optimalizace vedení tramvajové trati (méně oblouků)
Rozšíření chodníkové plochy před divadlem a knihovnou
vytvoření průchodu pro pěší
Zastávkový mys
změna ostrůvku na zastávkový mys (lepší provázanost s trhem a stanicí metra)
úprava podle vedení a návaznosti tramvajové tratě do Bohnic
s pruhem pojížděným pro přístup k vjezdu do tržiště
pro dvě soupravy
před zastávkou zákaz vjezdu mimo zásobování
Zastávkový mys
s pruhem pojížděným pro přístup k vjezdům do objektů
vytvoření bezbariéového přístupu
rozšíření osy koleí
Horňátecká
U pískovny
Větrušická
Veltěžská
Mašinova
Líbeznická
Přemyšlenská
Bořanovická
Březiněveská
Střelnična
Ke koupališti
Ke Stírce
Zenklova
Chaberská
Líbeznická
Přemyšlenská
Bořanovická
Březiněveská
Pod sídlištěm
V Brance
Ke stírce
Nad Šutkou





LEGENDA

- zastávky - úprava/přesun
- omezení vjezdu - návrh
- SSZ - úprava
- jednosměrná ulice
- omezení vjezdu - stav
- zastávky stav
- zastávky návrh
- přechody stav
- přechody návrh

Pozn.
poloha jednotlivých prvků a uspořádání obrub je pouze orientační. v navazující fázi nutno zpřesnit na základě zaměření

07/2015

1:2000

Klapkova - Koncepční studie

Koncept dopravy

302

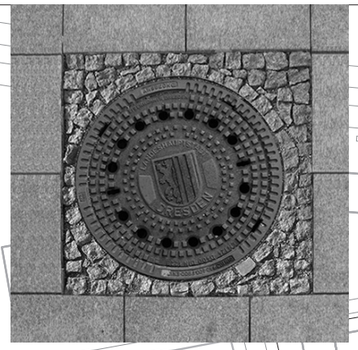
[IPR Praha 2015]

Principy pro severní úsek

Chodníky
materiál: betonová dlažba s povrchovou úpravou (tryskaný, kartáčovaný povrch)

Princip úpravy okrajů chodníkových ploch
okraje na straně objektů dláždit souvislým zarovnaným pruhem drobné dlažby v šíři cca 600 mm (žulové kostky)
okraje na straně obrubníků dláždit v případě nesouběžnosti obrubníku v šíři cca 300mm (žulové kostky)

Princip odlišení vjezdů do objektů
v úrovni chodníkových ploch
materiál: betonová dlažba formátu 150x150 mm nebo žulové kostky



Princip dláždění chodníků
v okolí povrchových znaků T.I.
doplnění velkého formátu drobnou dlažbou
materiál: žulové kostky 50x50 mm

Principy pro jižní úsek

Pojížděný tramvajový pás
v místech sdíleného provozu v jedné úrovni s pochozí plochou
materiál: šedá žulová vozovková dlažba
vhodně a dostatečně ohraničena prvky pro nevidomé

Chodníky
v jedné úrovni s pochozí plochou
materiál: šedobéžová žulová dlažba formátu pražské mozaiky
vzor kladení a detaily nutno dále specifikovat

Parkovací stání a vjezdy
v jedné úrovni s pochozí plochou
materiál: šedobéžová žulová vozovková dlažba, většího formátu než na pochozích plochách
detaily lemování nutno dále specifikovat

Křižovatka - přechod severní a jižní části
V navazující koncepční studii jižního úseku (viz související koncepce 002) je nutno vyřešit přechod materiálů mezi severní a jižní částí a dořešit materiálové řešení v křižovatce v souvislosti s dalšími podklady (např napojení TT na Bohnice)

Pojížděné plochy v zastávkách
materiál: betonová dlažba pojížděná

Pobytová plocha (křižovatka ulic Klapkova - Veltěžská)
pochozí plocha rozšířena do prostoru křižovatky
materiál: betonová dlažba a mlatová plocha kolem stromů

Vyvýšená křižovatka
pojížděné plochy jsou v úrovni chodníkových ploch
materiál: asfalt
v místě přechodu pro chodce doplněno o prvky pro nevidomé, v místech zlomů použití hran z kamene

Parkovací zálivy
vymezení parkovacího zálivu mírným zvýšením
materiál: betonová dlažba

Zachování stávající žulové dlažby
úpravy pomocí stejného typu dlažby

Vozovka/pojížděný tramvajový pás (úsek sever)
materiál: kvalitní asfalt

Zachování stávající žulové dlažby
úpravy pomocí stejného typu dlažby

LEGENDA

- šedobéžová žulová dlažba formátu pražské mozaiky
- šedobéžová žulová vozovková dlažba
- šedá žulová vozovková dlažba řezaná
- betonová dlažba 300x300mm
- betonová dlažba 150x150 mm
- asfalt
- žulová dlažba stávající

Pozn.
poloha jednotlivých prvků a uspořádání obrub je pouze orientační, v navazující fázi nutno zpřesnit na základě zaměření

Pozn.
obrázky slouží pro ilustraci principů, nejedná se o přesné ukázky provedení, konkrétní prvky je nutno vybrat na základě vzorků ve spolupráci s IPR Praha

07/2015

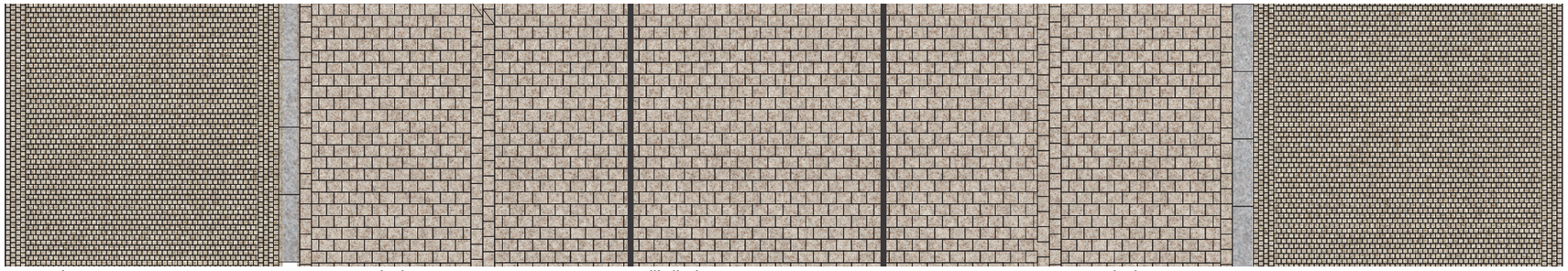
1:2000

Klapkova - Koncepční studie

Koncept povrchů

303

Varianta 1



Pochozí povrchy
Šedobéžová žulová dlažba formátu pražské mozaiky 6x6 cm

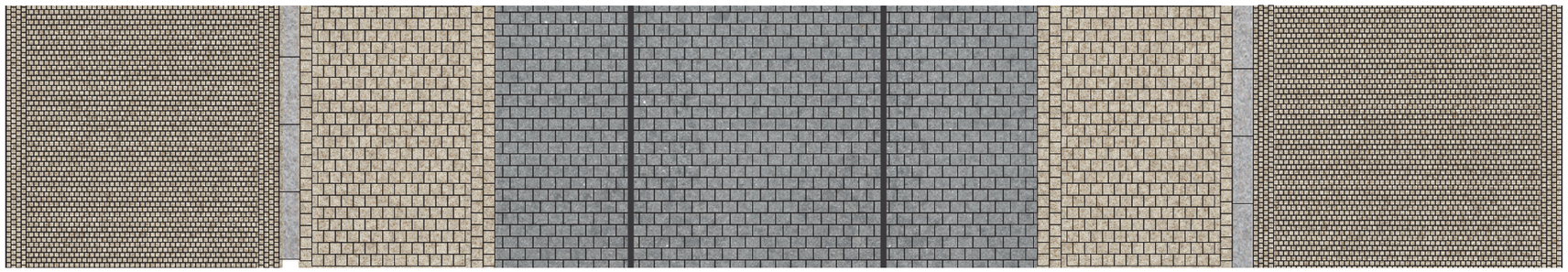
Parkovací zálivy, vjezdy
Šedobéžová žulová vozovková dlažba, formátu 16 x 16 cm (18x18cm)

Pojížděné povrchy
Šedobéžová žulová vozovková dlažba řezaná, formátu 18 x 14 cm

Parkovací zálivy, vjezdy

Pochozí povrchy

Varianta 2



Pochozí povrchy
Šedobéžová žulová dlažba formátu pražské mozaiky 6x6 cm

Parkovací zálivy, vjezdy
Šedobéžová žulová vozovková dlažba, formátu 16 x 16 cm (18x18cm)

Pojížděné povrchy
Šedá žulová vozovková dlažba řezaná, formátu 18 x 14 cm

Parkovací zálivy, vjezdy

Pochozí povrchy

Podtržení obchodního a pobytového významu historického jádra Kobylis
vytvoření sdíleného prostoru
historická osa - ulice dlážděná kamennou dlažbou
vizuální sjednocení celé ulice Klapkova

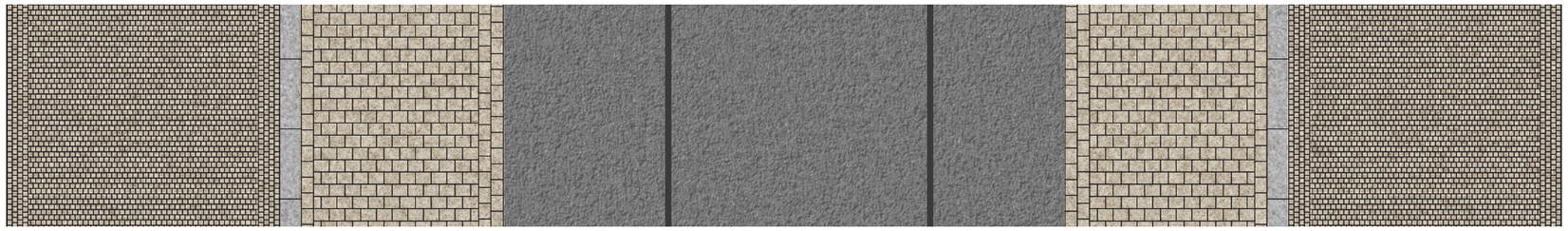
zdroj: archiv IPR Praha

07/2015

KLAPKOVA ULICE - Koncepční studie

Varianty - povrchy v jižním úseku

Varianta 1



Pochozí povrchy
Šedobéžová žulová dlažba formátu pražské mozaiky 60x60mm

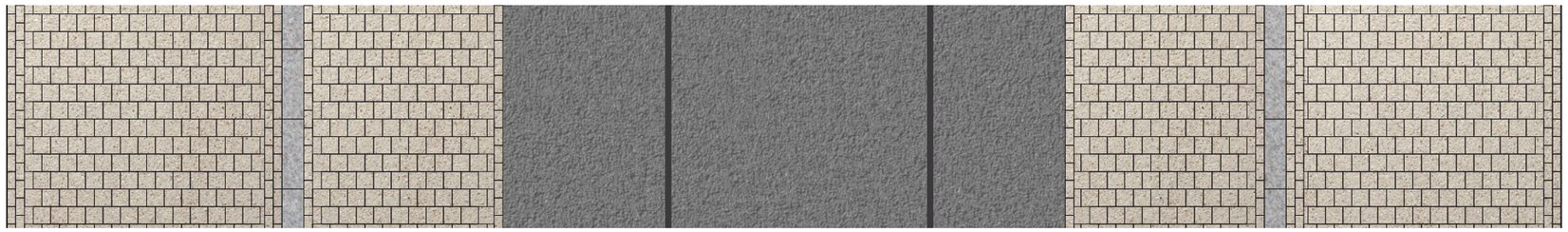
Parkovací zálivy, vjezdy
Šedobéžová žulová vozovková dlažba, formátu 160x160mm

Pojížděné povrchy
Asfalt

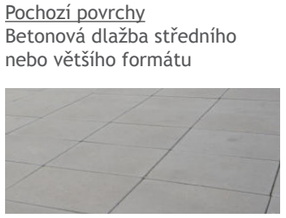
Parkovací zálivy, vjezdy

Pochozí povrchy

Varianta 2



Pochozí povrchy
Betonová dlažba středního nebo většího formátu



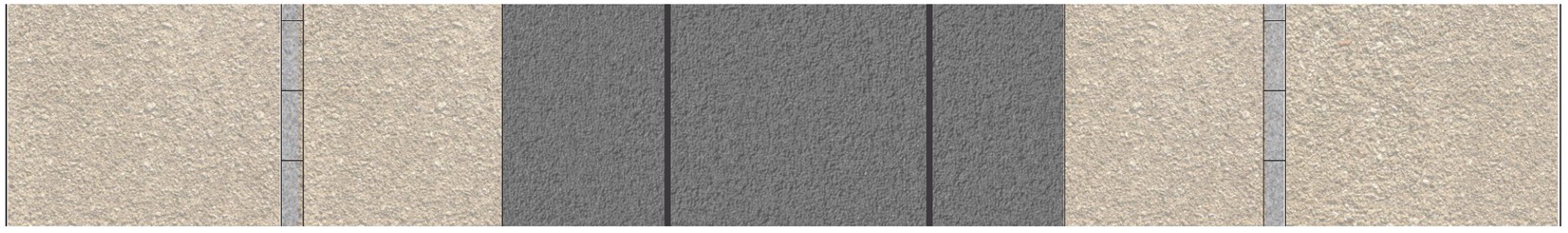
Parkovací zálivy, vjezdy
Betonová dlažba menšího formátu

Pojížděné povrchy
asfalt

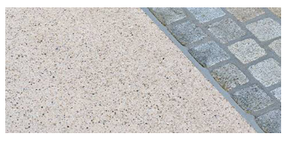
Vjezdy okraje
žulová dlažba 50x50mm

Pochozí povrchy

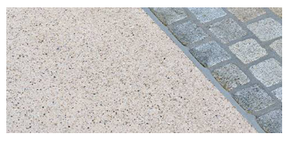
Varianta 3



Pochozí povrchy
litý probarvený asfalt



Parkovací zálivy, vjezdy
litý probarvený asfalt

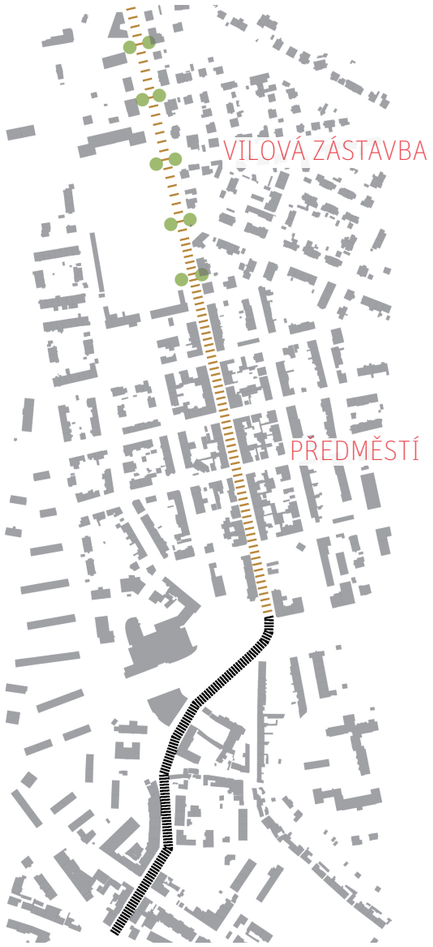


Pojížděné povrchy
asfalt

Vjezdy, okraje
žulová dlažba

Pochozí povrchy

Severní úsek - předměstí, zahradní město



Vizuální sjednocení a zklidnění celé ulice
odstupňování charakterů od živého jádra,
přes předměstí, po vilovou zástavbu
zdůraznění historické osy a cesty do krajiny

zdroj: archiv IPR Praha

07/2015

KLAPKOVA ULICE - Koncepční studie

Varianty - povrchy severní úsek

Zastávky
označník, přístřešek, koš, lavička umístěné, aby nebránily průchozímu prostoru (nutno prověřit)

Plácek s posezením pod stromem
koš, stojany na kola

Zastávky
označník, přístřešek v obou směrech
počet košů a laviček i s ohledem na větší pohyb lidí díky vazbě na metro

Pobytová plocha u metra
nutná celková revitalizace podle vedení TT, doplnění mobiliáře
posezení pod stromy, stojany nakola, koše, zohlednit vazbu na trhy

U obchodu s potravinami a restaurace
cca 2 stojany na kola umístěné v pásu zálivu pro parkování
koš

Zastávka
označník, přístřešek, koš, lavička

Stávající koše
prověřit a přizpůsobit umístění, vyměnit nebo zrušit

Před divadlem a knihovnou
mobiliář dotvoří předprostor divadla a knihovny a zobytnit rozšířenou plochu
lavička pod stromem, stojany na kola, koš

Stávající plastový koš
vyměnit nebo zrušit

Zastávka
označník, přístřešek, koš, lavička

Nároží křižovatky
lavička, cca dva stojany na kola, koš

Před potravinami
cca 2 stojany na kola umístěné podélně k chodníku nebo v pásu zálivu pro parkování, koš

Podzemní kontejnery na tříděný odpad
prověřit možnost umístění v rámci pruhu se zálivy pro parkování
prověřit přesné umístění z hlediska docházky a poptávky

Tramvajová zastávka na znamení (nástupní z vozovny)
označník, koš, případně lavička
vzhledem k nízkému využití není třeba osazovat přístřešek

Tramvajová zastávka (občasná výstupní)
označník
vzhledem k tomu, že je zastávka využívána pouze jako výstupní pro vozy zajíždějící do vozovny není třeba umístění přístřešku a laviček

Zastávka
označník, přístřešek, koš, lavička

Stávající plastový koš
vyměnit nebo zrušit

Pobytová plocha
lavičky pod stromy, koš, cca 2 stojany na kola, herní prvek
stávající poštovní schránka posunuta, aby přiléhala zády k domům nebo k trafostanici
sloupky pro zamezení vjezdu aut na pochozí plochu

Rozšířený chodník
stojan na kola při rohu u zastávky a restaurace
lavička, koš
stávající telefonní budka
je třeba prověřit vužití, případně odstranit nebo zachovat

Stávající plastový koš
vyměnit a přemístit

LEGENDA

- lavička
- stojan na kola
- zastávkový přístřešek
- koš
- zastávkový označník
- podzemní kontejnery
- hodiny
- poštovní schránka
- telefonní budka
- sloupky
- herní prvek

Pozn.
poloha jednotlivých prvků a uspořádání obrub je pouze orientační, v navazující fázi nutno zpřesnit na základě zaměření

Pozn.
obrázky slouží pro ilustraci principů, nejedná se o přesné ukázky provedení, konkrétní prvky je nutno vybrat na základě vzorků ve spolupráci s IPR Praha

07/2015

1:2000

Klapkova - Koncepční studie

Koncept mobiliáře

306

[IPR Praha 2015]

Parkbank HRS; Papierkorb HRS, mit Aschereinwurf L. MICHOW & SOHN

Fahrradgeländer Erfurt MICHOW & SOHN

Hockerbank HRS, Fahrradgeländer Erfurt MICHOW & SOHN

Hockerbank HRS, Fahrradgeländer Erfurt MICHOW & SOHN

Vybraná varianta - sada mobiláře firmy L. MICHOW & SOHN / SEIT 1956, http://www.michow.com/

Lavička s opěradlem Vera (ocelová konstrukce, sedák i opěradlo z dřevěných desek)

Lavička Vera Solo (ocelová kostrukce, sedák z dřevěných desek), odpadkový koš se stříškou (ocelové tělo, výplň z perforovaného plechu nebo HPL s povorchovou úpravou proti polepu)

Lavička s opěradlem a područkami Aviela (ocelová konstrukce, sedák i opěradlo z dřevěných desek)

Stojan na jízdní kole Lotlimit (oceloá konstrukce), Zahrazovací sloupek Elias (ocelová konstrukce)

zdroj: www.michow.com, www.mmcite.com

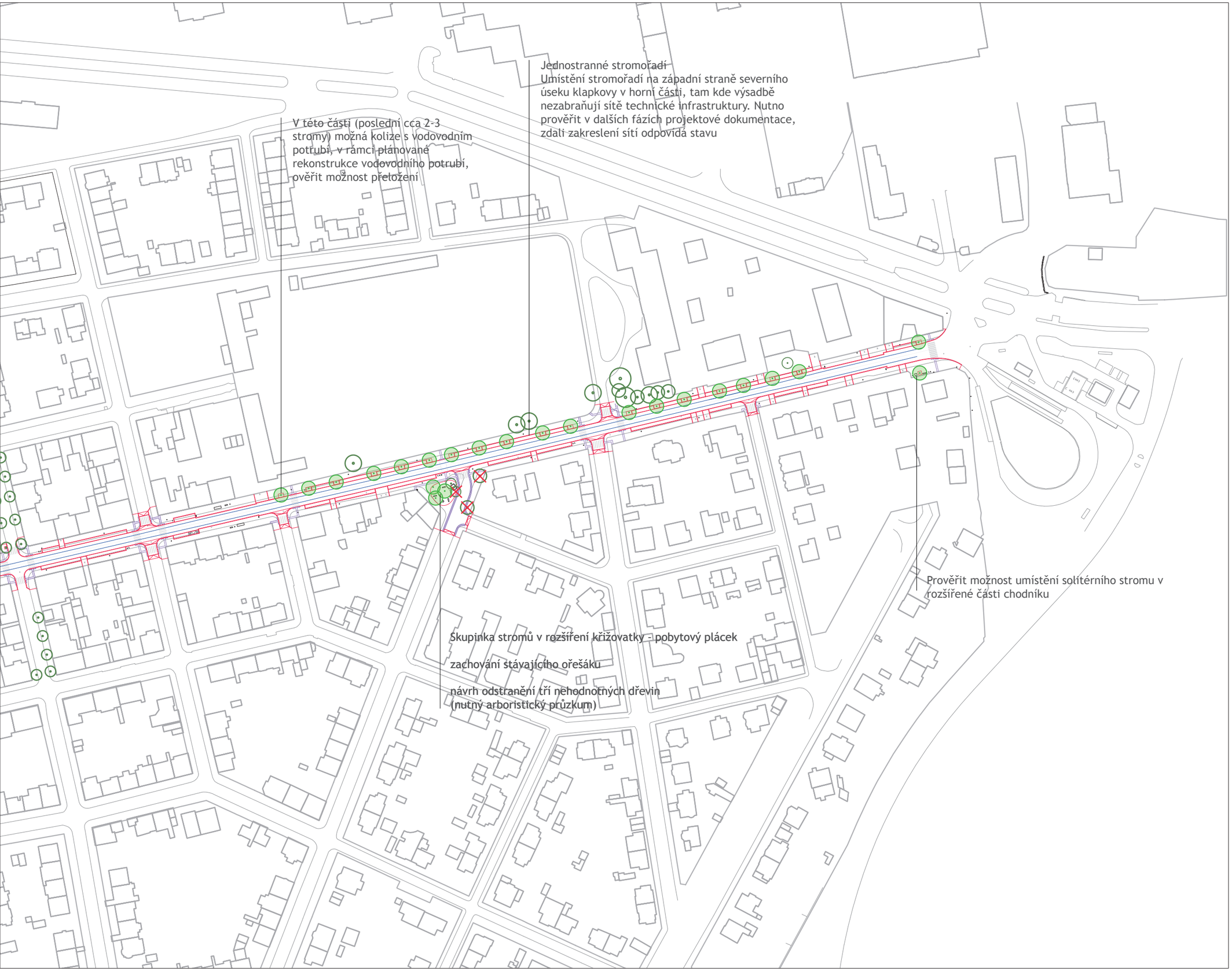
07/2015

KLAPKOVA ULICE - Koncepční studie

Mobiliář - sada pro severní úsek

Varianta 2 - sada mobiláře firmy mmcité, http://www.mmcite.com/

Stromořadí v rámci zálivů pro parkování
Solitérní strom pro dotvoření pobytového místa v rámci rozšíření chodníku
Strom před divadlem a knihovnou doplnění solitérního stromu (případně skupiny stromů)
strom by měl vytvářet předprostor veřejné instituci v rámci rozšířeného chodníku
Skupinka stromů na pobytovém prostoru. Přesné řešení součástí přeřešení celého předprostoru stanice metra
Prověření kvality stromů. Nutné přeřešení celé plochy „parkové plochy“. V minimální variantě doplnění stromů
Nutné přeřešení celé plochy „parkové plochy“. V minimální variantě doplnění skupinek stromů, prořez apod.
Prověřit kvalitu stromů. Zachovat a ošetřit nebo nahradit za jiné vhodné typy



LEGENDA

- stávající strom
- nově navržený strom

07/2015

měřítko 1:500

Klapkova - Koncepční studie

Vegetační prvky
varianta 1 (preferovaná)

308

Stromořadí v rámci zálivů pro parkování
Solitérní strom pro dotvoření pobytového místa v rámci rozšíření chodníku
Strom před divadlem a knihovnou
- doplnění solitérního stromu (případně stromů) dle možností a dalšího vývoje projektu.
- strom by měl vytvářet předprostor veřejné instituci v rámci rozšířeného chodníku
Skupinka stromů na pobytovém prostoru. Přesné řešení součástí přeřešení celého předprostoru stanice metra
Prověření kvality stromů.
Nutné přeřešení celé plochy „parkové plochy“.
V minimální variantě doplnění stromů
Nutné přeřešení celé plochy „parkové plochy“.
V minimální variantě doplnění skupinek stromů, prořez apod.
Prověřit kvalitu stromů. Zachovat a ošetřit nebo nahradit za jiné vhodné typy

Doplnění nebo obnova stromů na pozemku hřiště vytvoří olemování hřiště a ulice.
Majetek soukomé osoby

Doplnění skupinek stromů při ulici, pridáním stromu do ulice.
Umístění stromu v parkovacím zálivu

Prověřit možnost umístění solitérního stromu v rozšířené části chodníku

Skupinka stromů v rozšíření křižovatky - pobytový plácek

zachování stávajícího ořešáku

návrh odstranění tří nehodnotných dřevin (nutný arboristický průzkum)

LEGENDA

- stávající strom
- nově navržený strom

07/2015

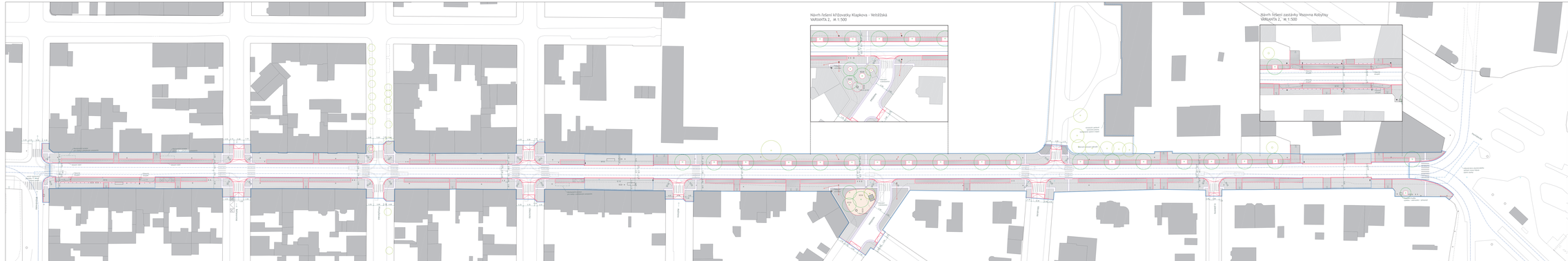
1:2000

Klapkova - Koncepční studie

Vegetační prvky
varianta 2

309

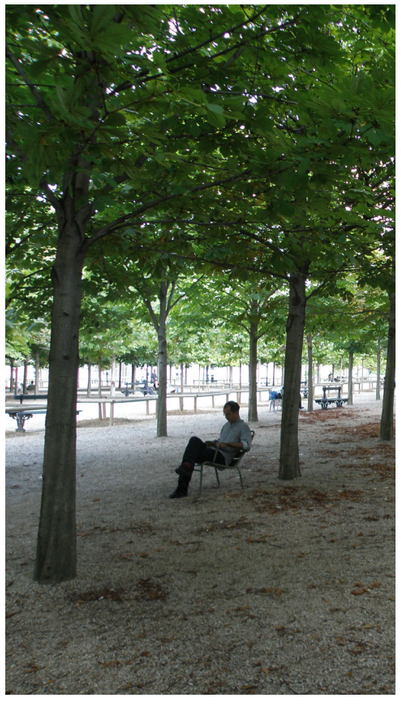
400/
Návrh


Návrh řešení křižovatky Klapkova - Veltěžská
VARIANTA 2, M 1:500
Návrh řešení zastávky Vozovna Kobylisy
VARIANTA 2, M 1:500
Veltěžská
Klapkova
Kobylisy
Vozovna Kobylisy
Kobylisy
Kobylisy

Parkbank HRS; Papierkorb HRS, mit Aschereinwurf L. MICHOW & SOHN

Papierkorb HRS, mit Aschereinwurf L. MICHOW & SOHN

Fahrradgeländer Erfurt MICHOW & SOHN

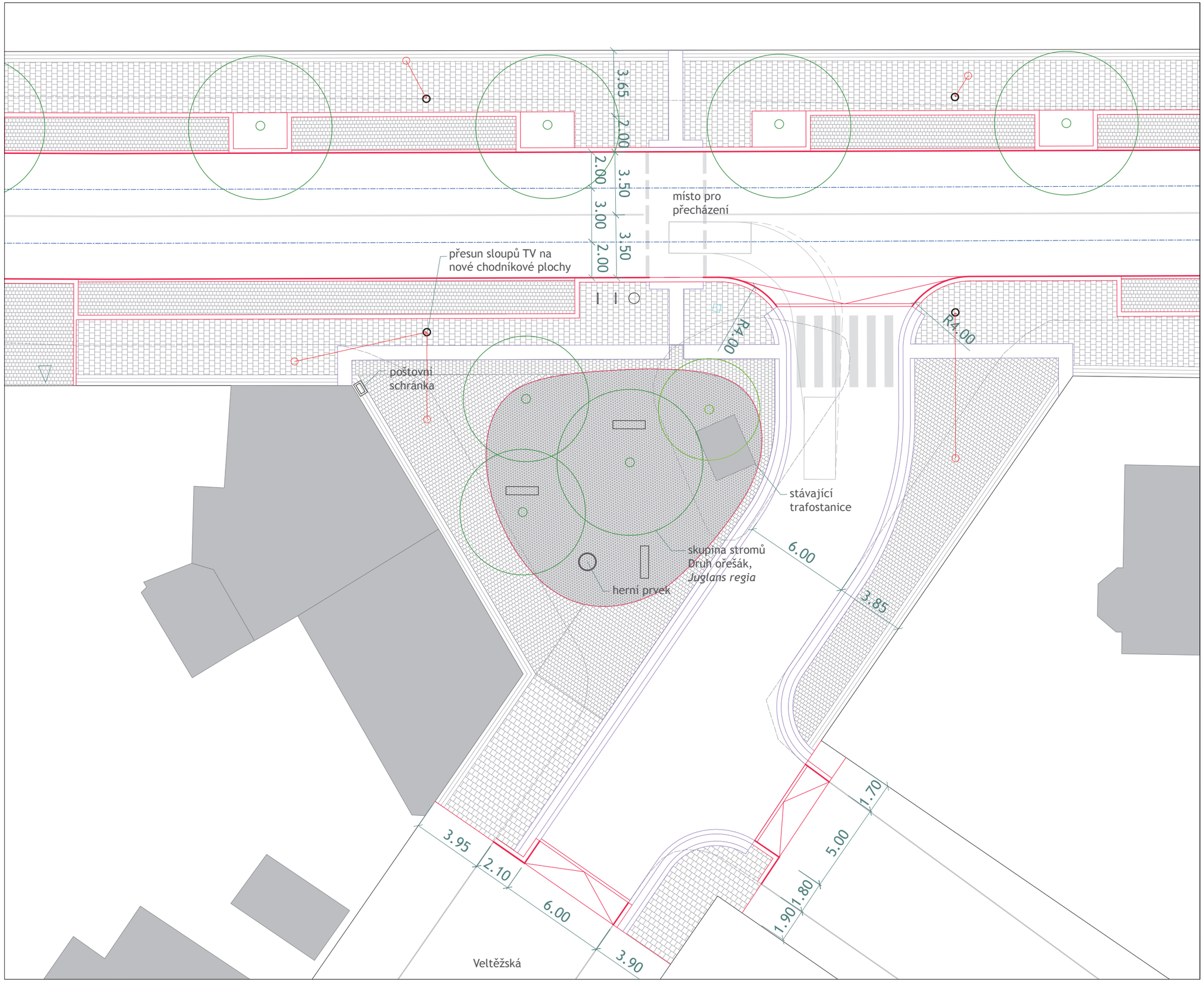


Zachovávaný ořešák *Juglans regia* bude doplněn skupinou stromů stejného druhu

Jako povrch pobytové plochy je primárně navržen mlat, z důvodu ochrany zachovávaných dřevina a jako dopadová plocha pro herní prvek, nutno prověřit vhodnost tohoto řešení z důvodu sklonu a odvodnění

Do prostoru pobytového plácku je navržen jeden menší herní prvek. Součástí herního provku musí být dopadová plocha ve vzdálenosti 2 m od prvku. Byl zvolen typ: Turnable small carousel 6.26501 Richter

Použité prvky v rozšíření křižovatky Klapkova - Veltěžská



LEGENDA

- návrh - obruby
- návrh - snížené obruby
- návrh - osy TT
- návrh - specifické vodící prvky
- návrh - strom
- návrh - označník
- návrh - mobiliář - stojan na kolo
- návrh - mobiliář - přístřešek
- návrh - mobiliář - lavička
- sloup TV s veřejným osvětlením/ sloup V.O.
- popis - vjezd do objektu
- návrh - betonová dlažba 300x300 mm
- návrh - betonová dlažba 150x150 mm
- návrh - asfaltový povrch
- zachování - kamenná dlažba
- zachování - pražská mozaika
- návrh - vodorovné dopravní značení
- stávající stav - vodorovné dopravní zn.
- stávající stav - obruby
- stávající stav - strom
- hrana veřejných prostranství
- stavební objekty

Pozn.
jako povrch pobytové plochy je primárně navržen mlat, z důvodu ochrany zachovávaných dřevina a jako dopadová plocha pro herní prvek, nutno prověřit vhodnost tohoto řešení z důvodu sklonu a odvodnění

Pozn.
pobytovou plochu vhodné doplnit o další menší svítidla - nutno zhotovit studii osvětlení

Pozn.
poloha jednotlivých prvků a uspořádání obrub je pouze orientační, v navazující fázi nutno zpřesnit na základě zaměření

Pozn.
obrázky slouží pro ilustraci principů, nejedná se o přesné ukázky provedení, konkrétní prvky je nutno vybrat na základě vzorků ve spolupráci s IPR Praha

07/2015

1:200

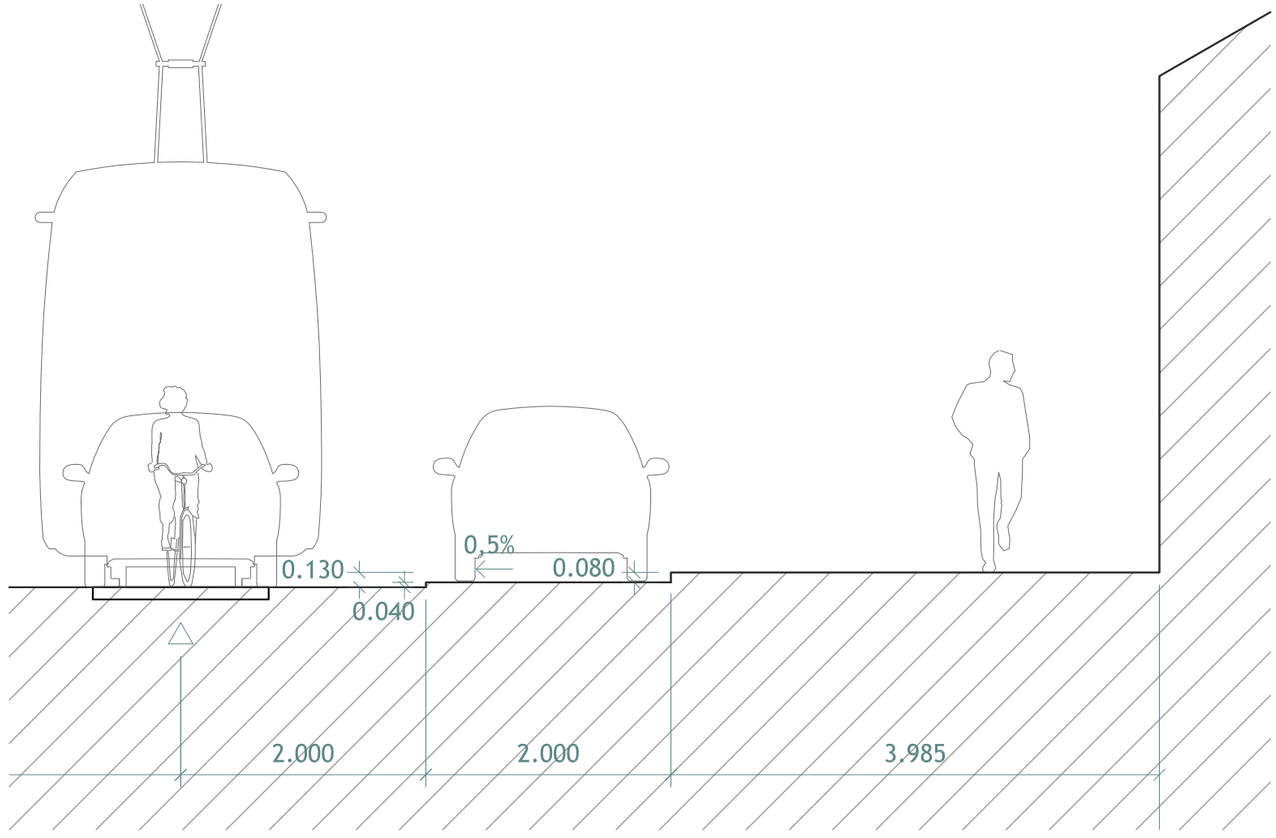
Klapkova - Koncepční studie

Detail - uspořádání křižovatky
Klapkova - Veltěžská

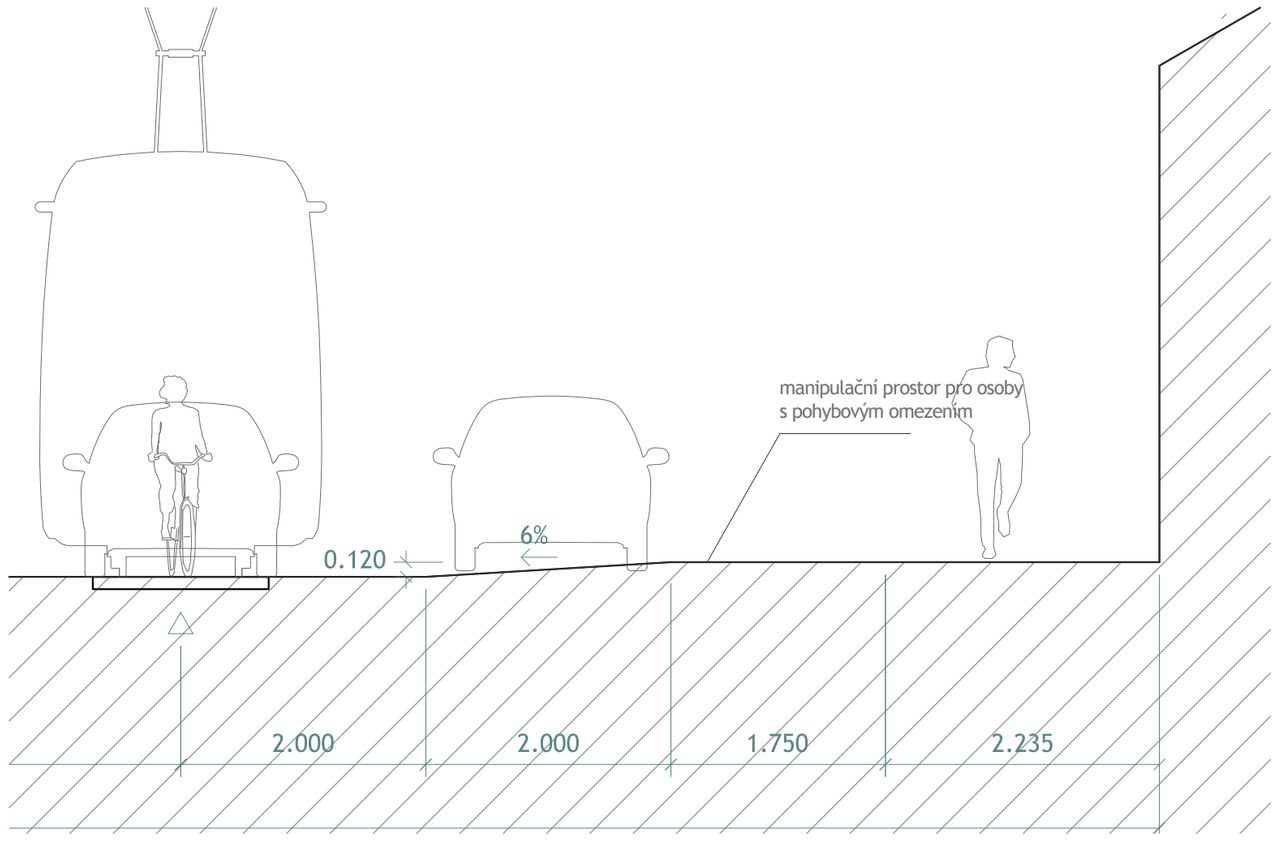
402

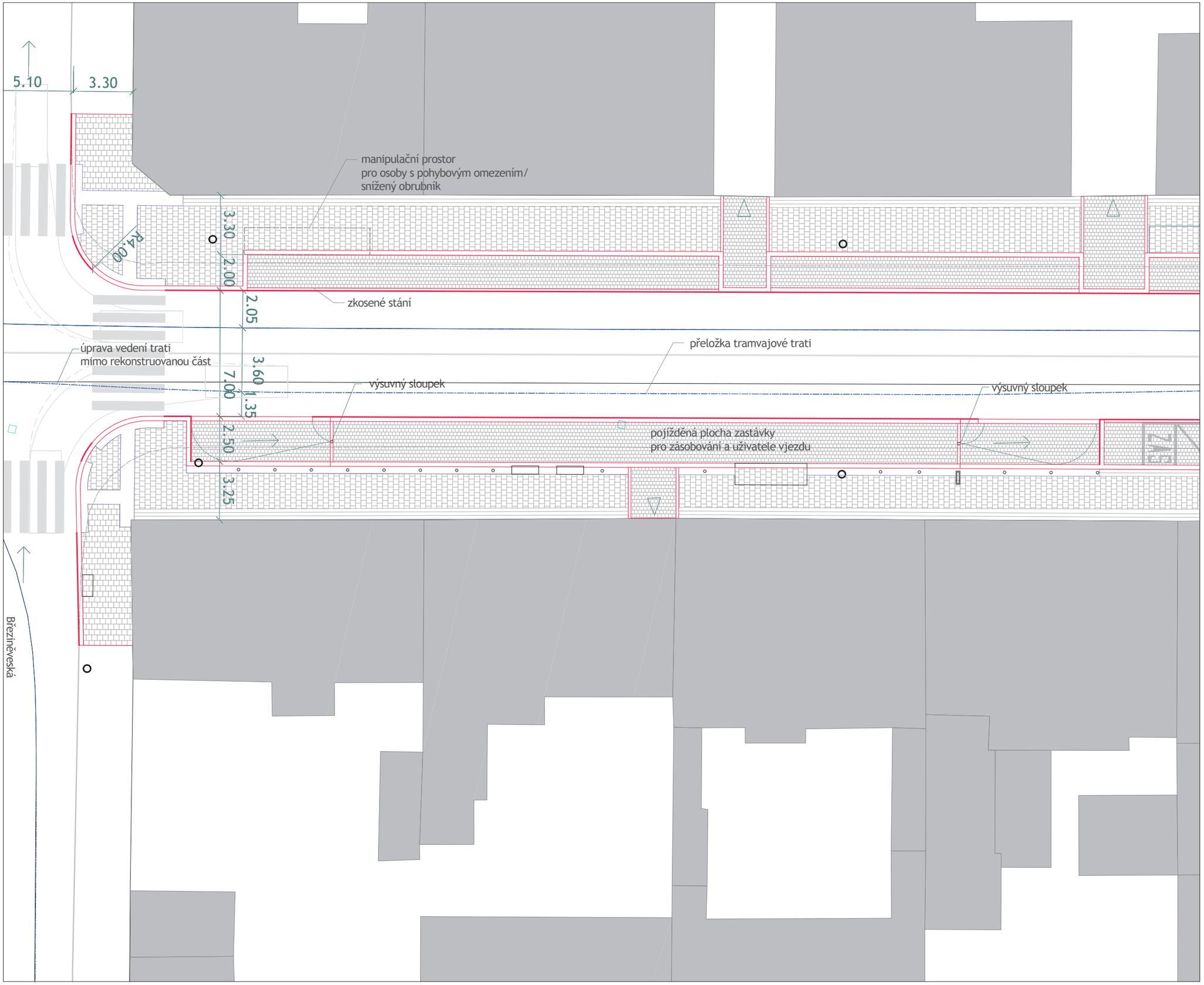
[IPR Praha 2015]

Řešení běžného parkovacího zálivu



Řešení parkovacího zálivu pro osoby
s omezením pohybu





LEGENDA

- návrh - obruby
- návrh - snížené obruby
- návrh - osy TT
- návrh - specifické vodící prvky
- návrh - strom
- návrh - označník
- návrh - mobiliář - stojan na kolo
- návrh - mobiliář - přístřešek
- návrh - mobiliář - lavička
- sloup TV s veřejným osvětlením/ sloup V.O.
- popis - vjezd do objektu
- návrh - betonová dlažba 300x300 mm
- návrh - betonová dlažba 150x150 mm
- návrh - asfaltový povrch
- zachování - kamenná dlažba
- zachování - pražská mozaika
- návrh - vodorovné dopravní značení
- stávající stav - vodorovné dopravní zn
- stávající stav - obruby
- stávající stav - strom
- hrana veřejných prostranství
- stavební objekty

Pozn.
poloha jednotlivých prvků a uspořádání obrub je pouze orientační, v navazující fázi nutno zpřesnit na základě zaměření

07/2015

1:200 a 1:50

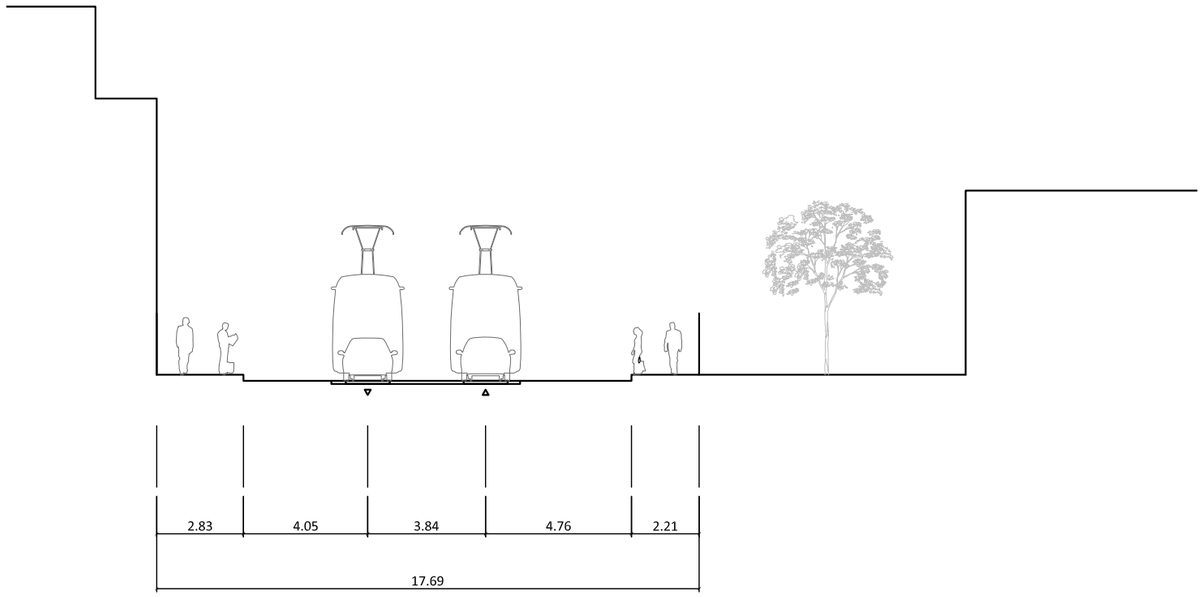
Klapkova - Koncepční studie

Detail - uspořádání zastávky
Březiněveská z centra
a detail profilu uspořádání

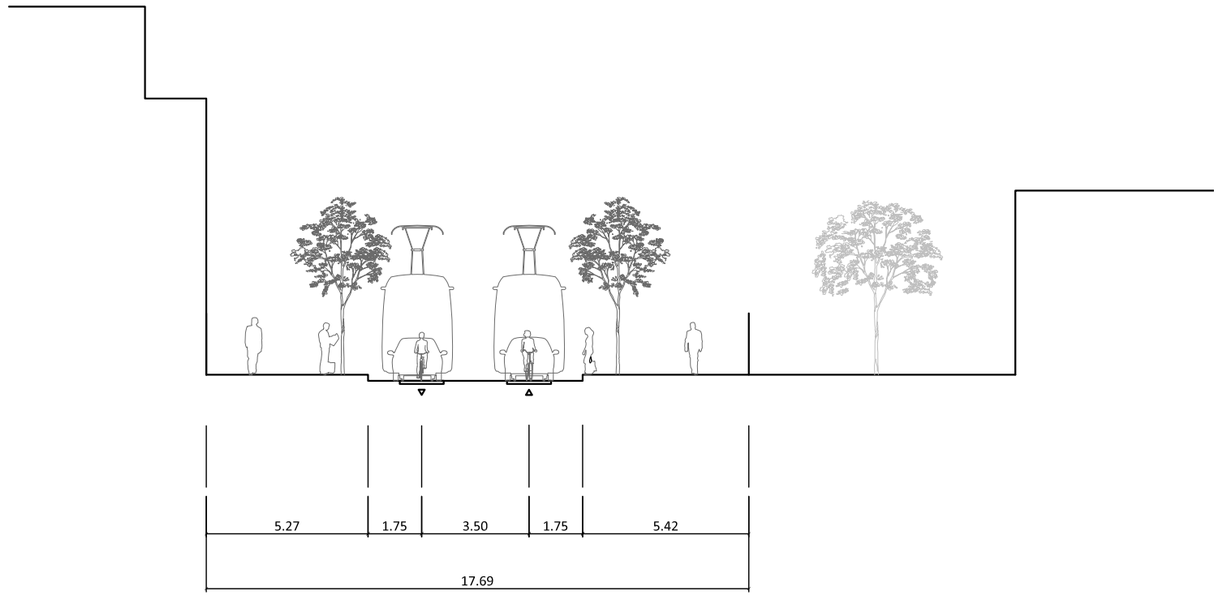
403

[IPR Praha 2015]

Řez A. zastávka Vozovna Kobylisy

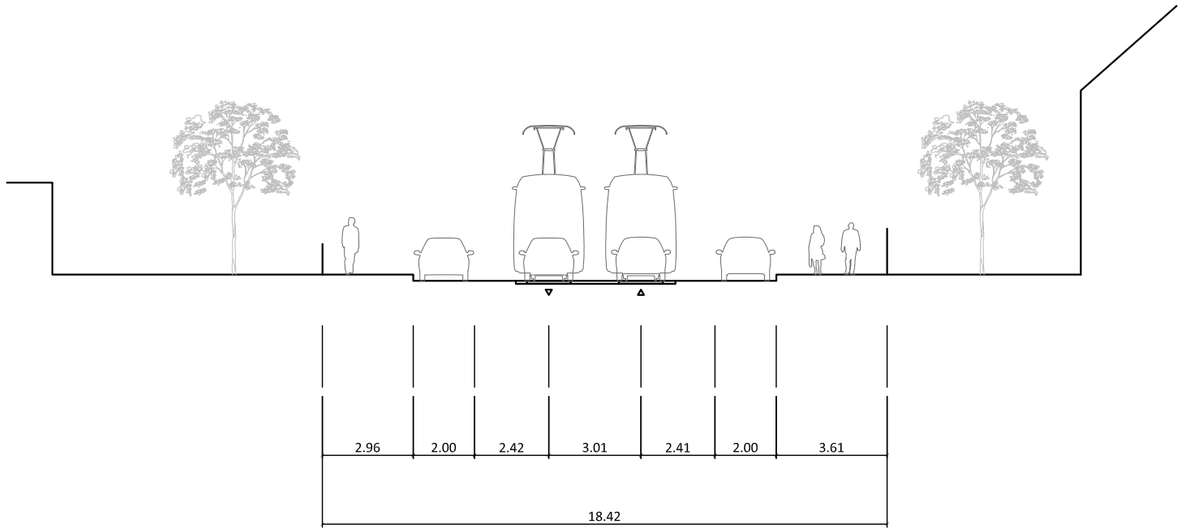


Současný stav

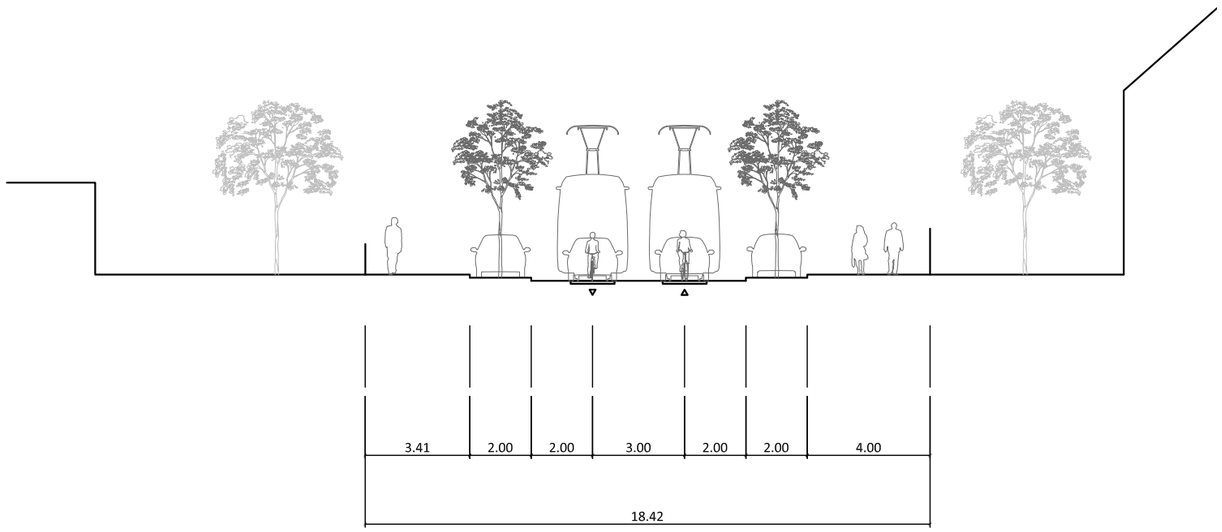


Návrh

Řez B. Klapkova mezi ulicemi Větrušická a U pískovny

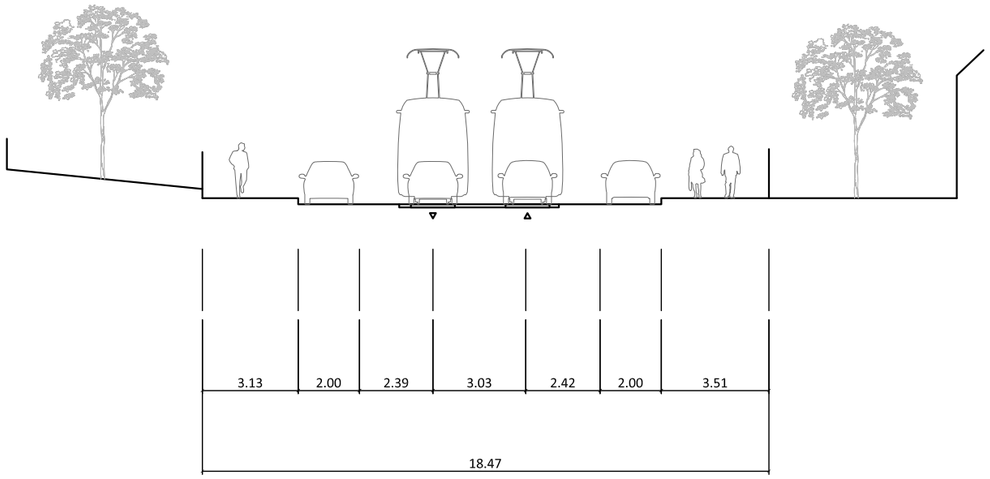


Současný stav

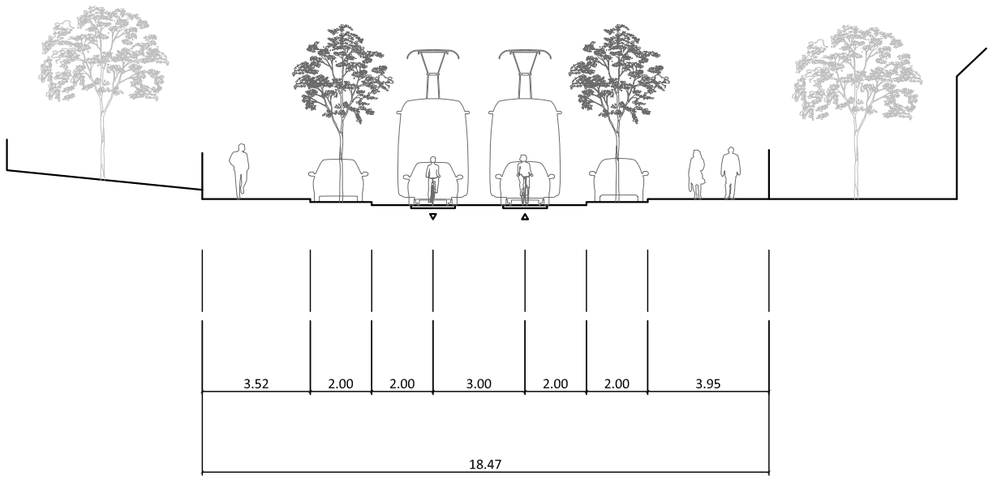


Návrh

Řez C. Klapkova mezi ulicemi Veltěžská a Větrušická

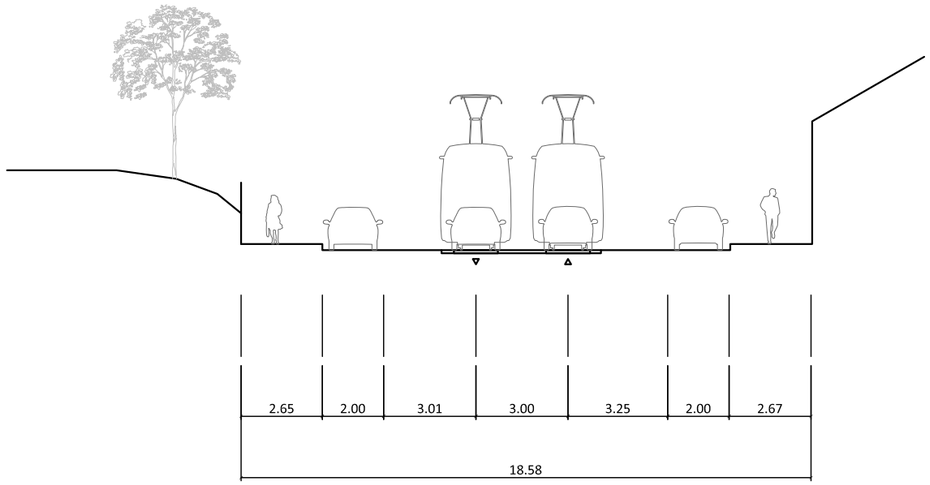


Současný stav

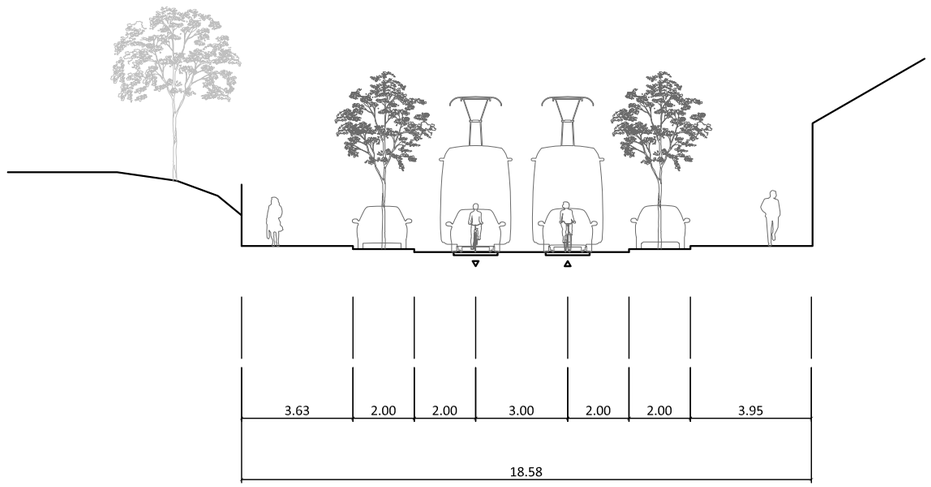


Návrh

Řez D. Klapkova mezi ulicemi Mašínova a Veltěžská



Současný stav



Návrh

měřítko 1:200

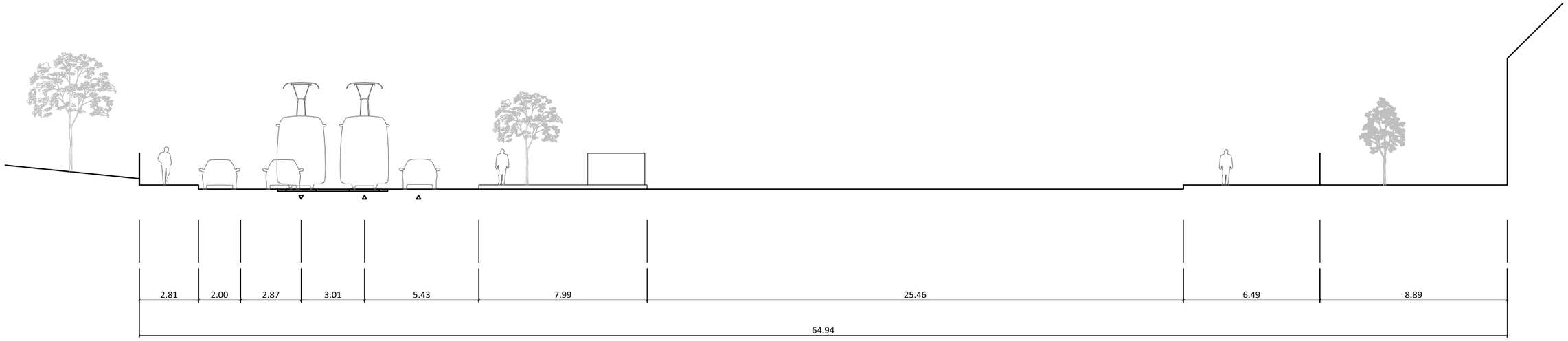
07/2015

KLAPKOVA ULICE - Koncepční studie

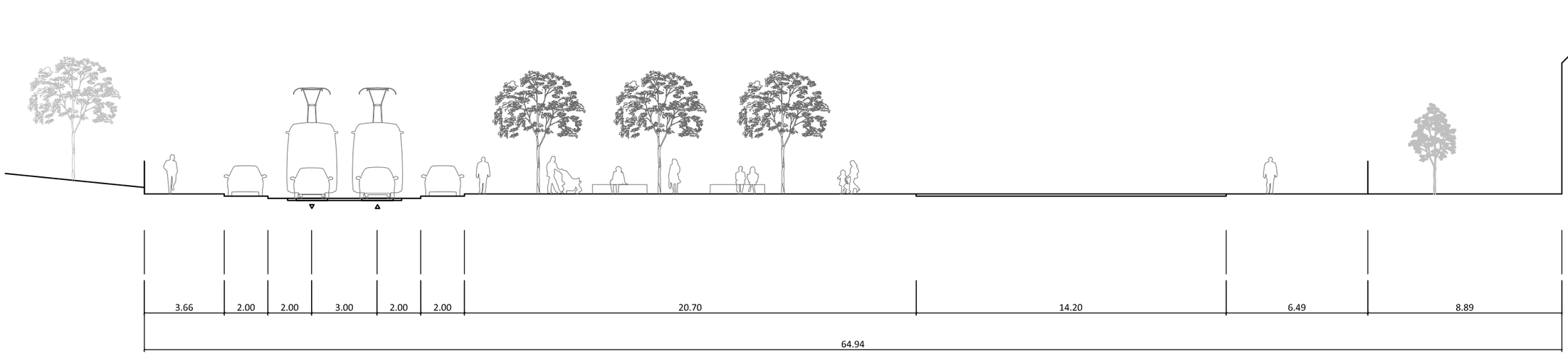
Řezy A,B,C, D

404

Řez C2. Křižovatka Klapkova a Veltěžská ulice

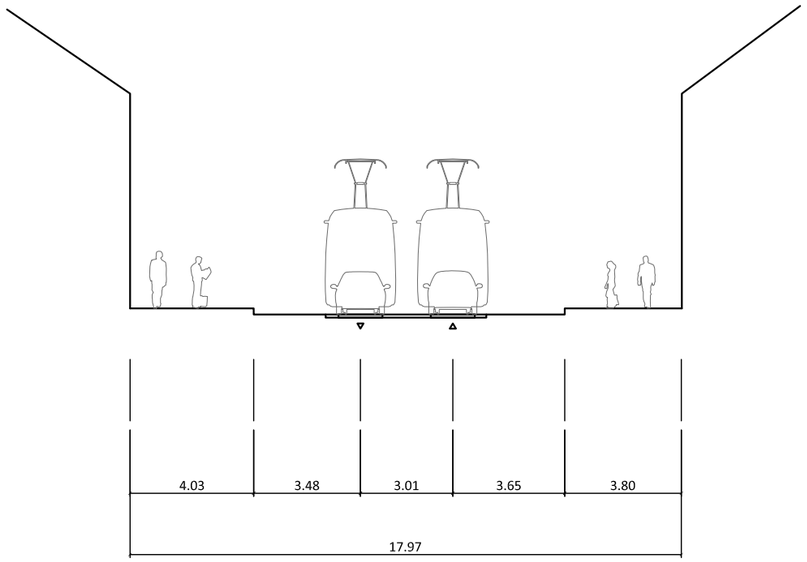


Současný stav

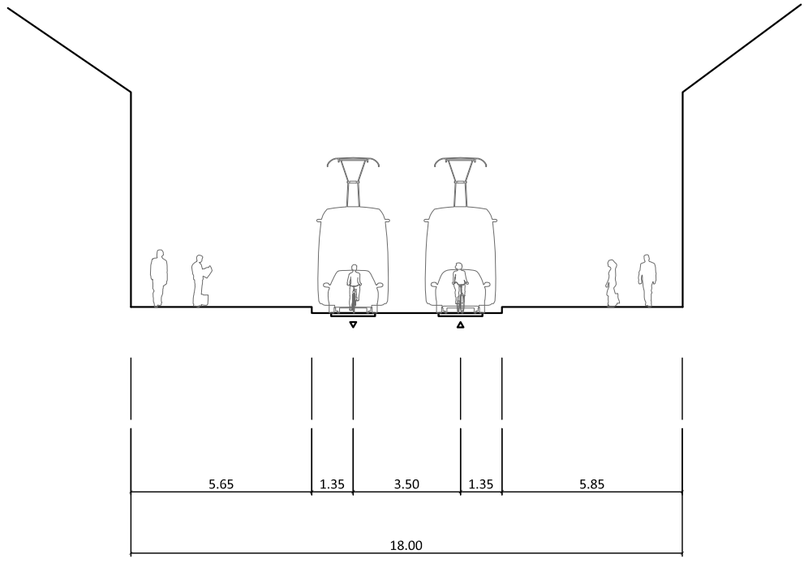


Návrh

Řez E. zastávka Líbeznická

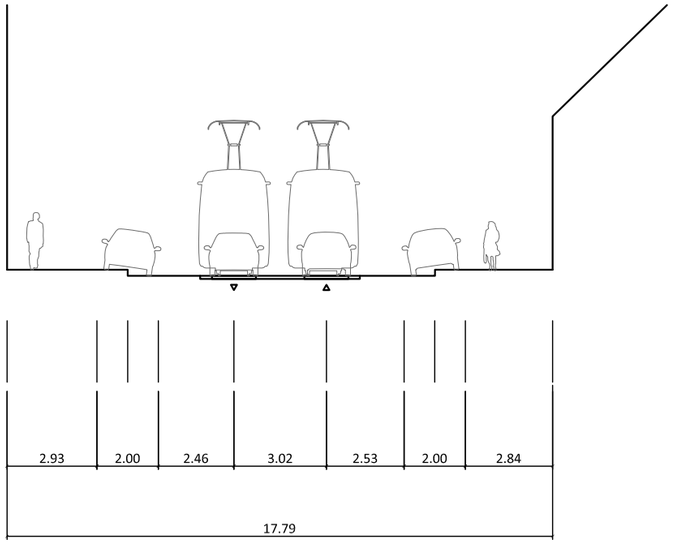


Současný stav

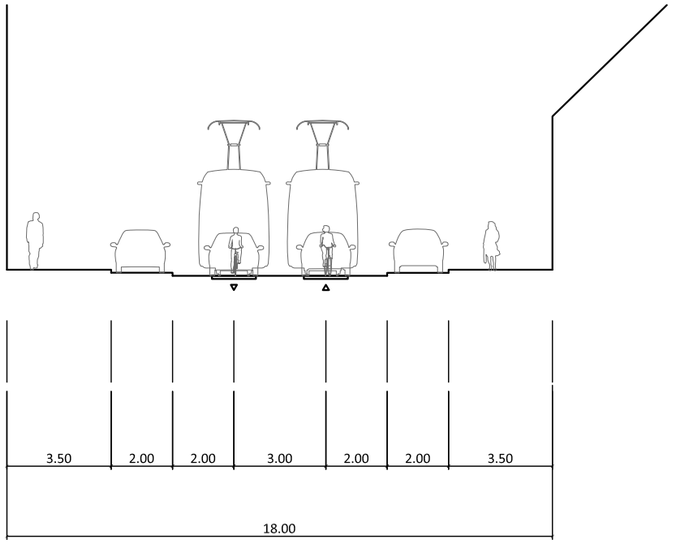


Návrh

Řez F. Klapkova mezi ulicemi Přemyšlenská a Líbeznická



Současný stav



Návrh

měřítko 1:200

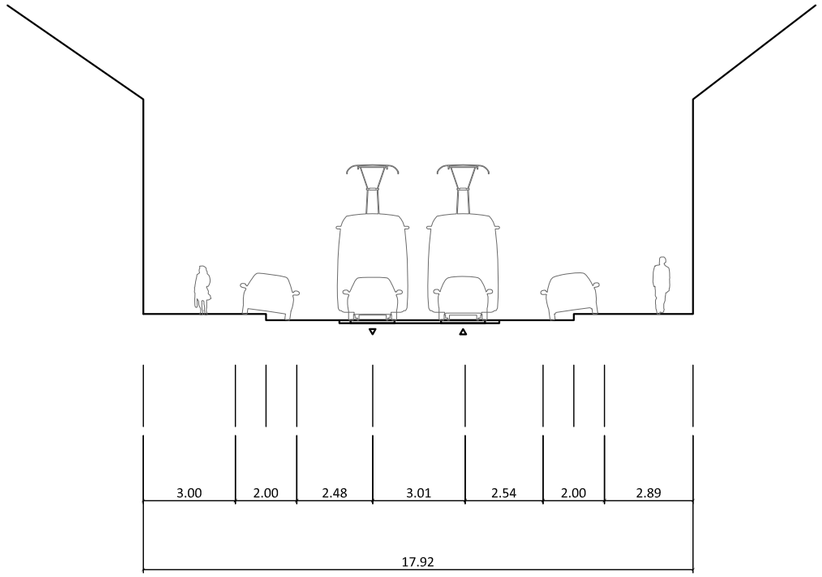
07/2015

KLAPKOVA ULICE - Koncepční studie

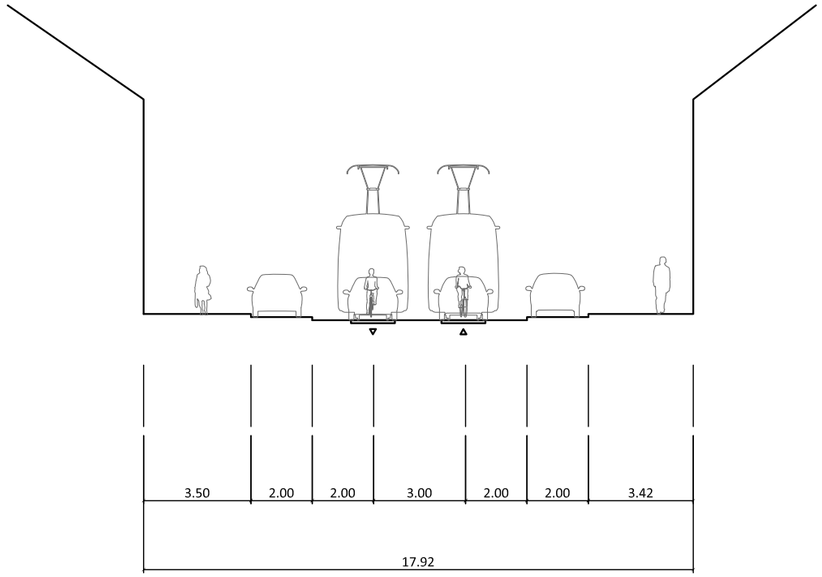
Řezy C2,E, F

404

Řez G. Klapkova mezi ulicemi Bořanovická a Přemyšlenská

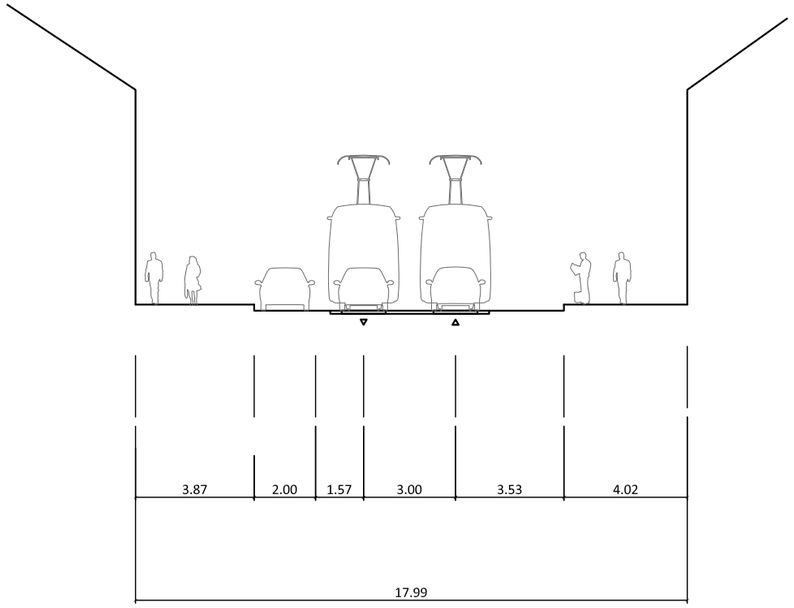


Současný stav

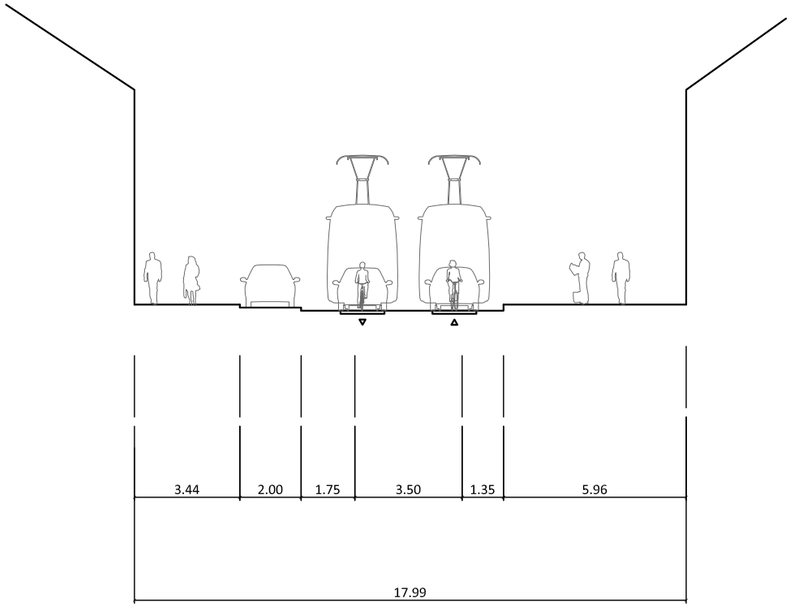


Návrh

Řez H. zastávka Březiněveská směr sever

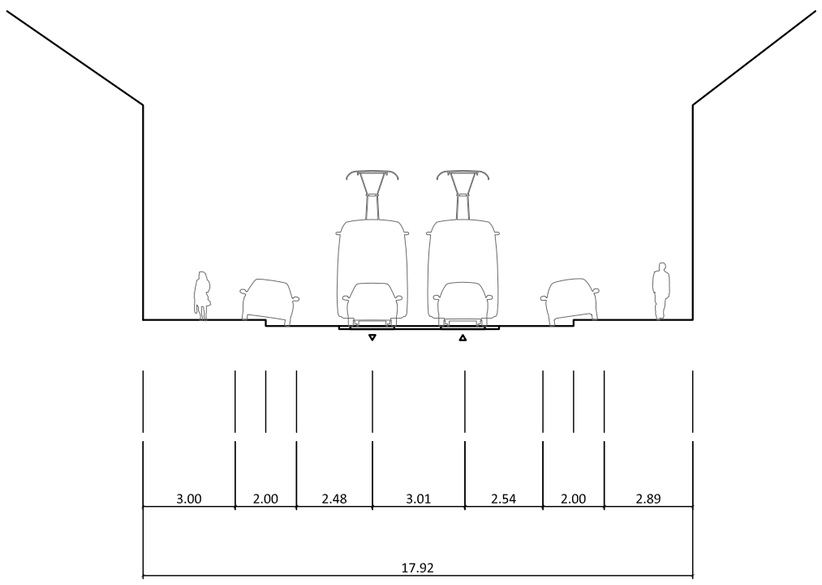


Současný stav

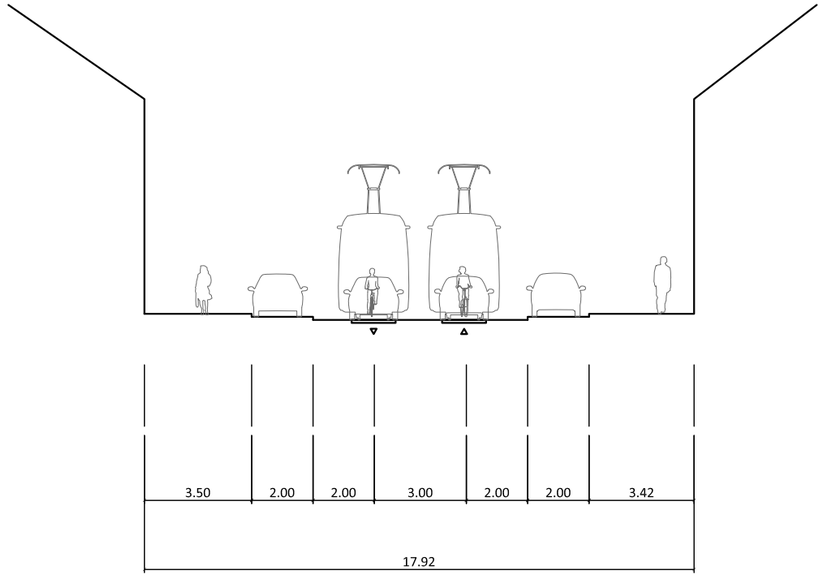


Návrh

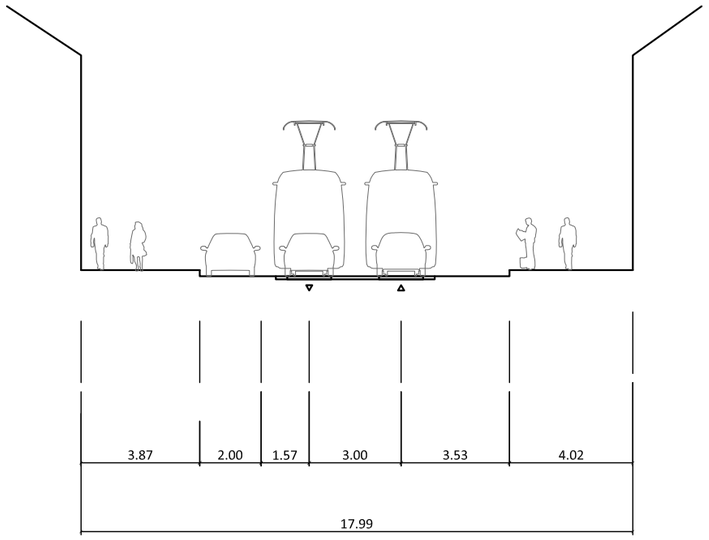
Řez I. Klapkova mezi ulicemi Bořanovická a Přemyšlenská



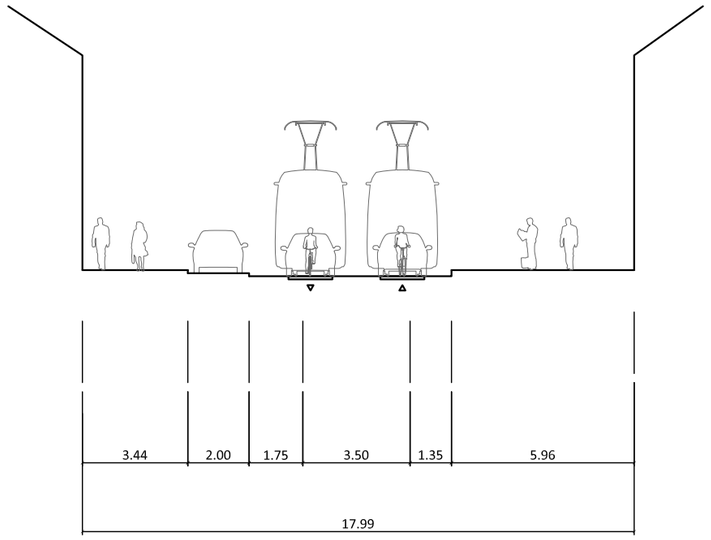
Současný stav



Návrh



Současný stav



Návrh

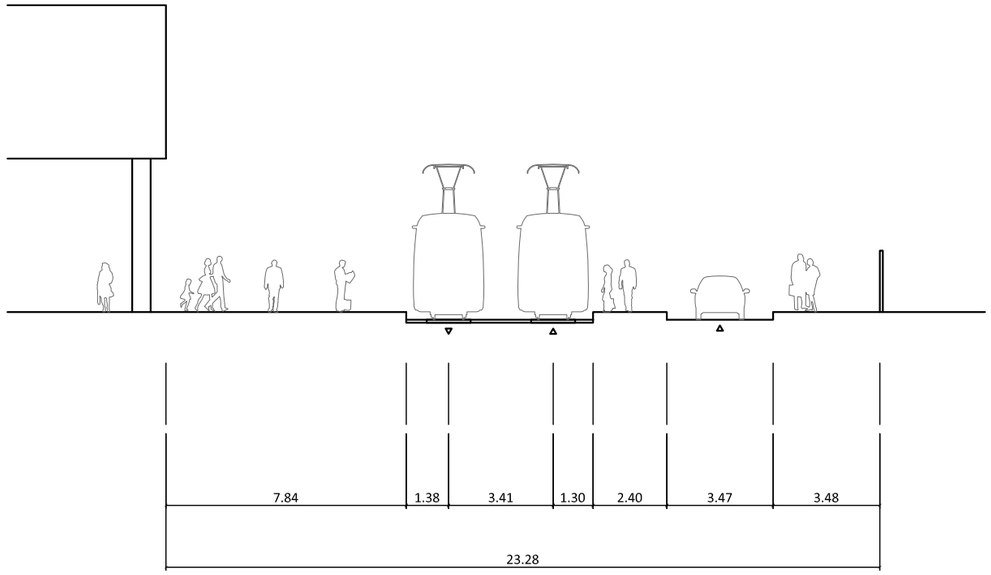
měřítko 1:200

07/2015

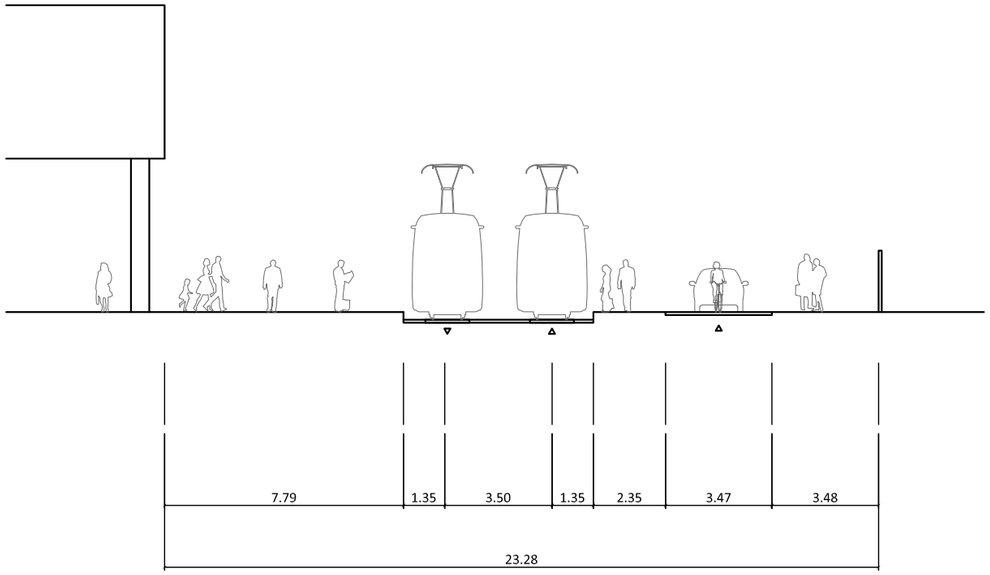
KLAPKOVA ULICE - Koncepční studie

Řezy G,H,I

Řez J. zastávka Kobylisy

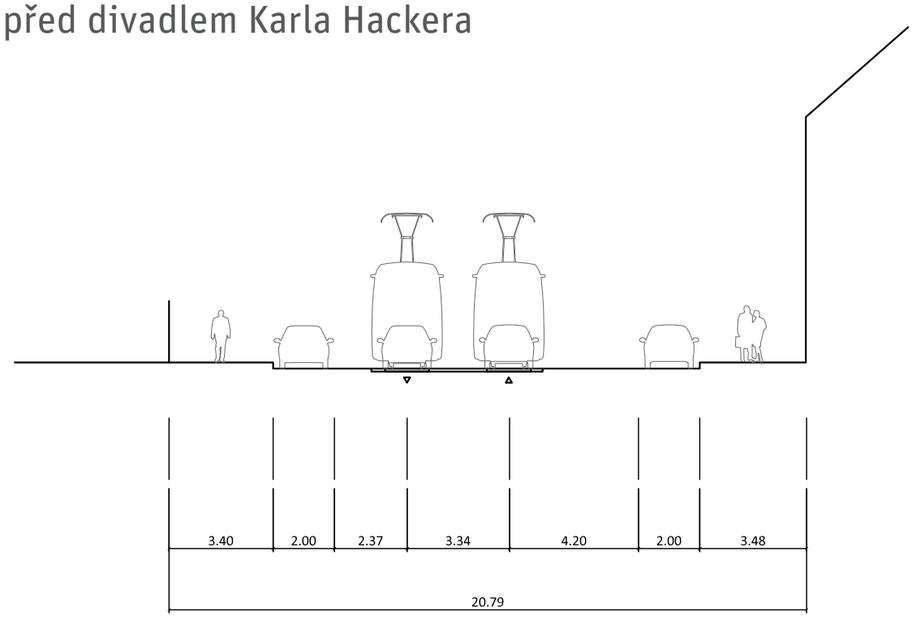


Současný stav

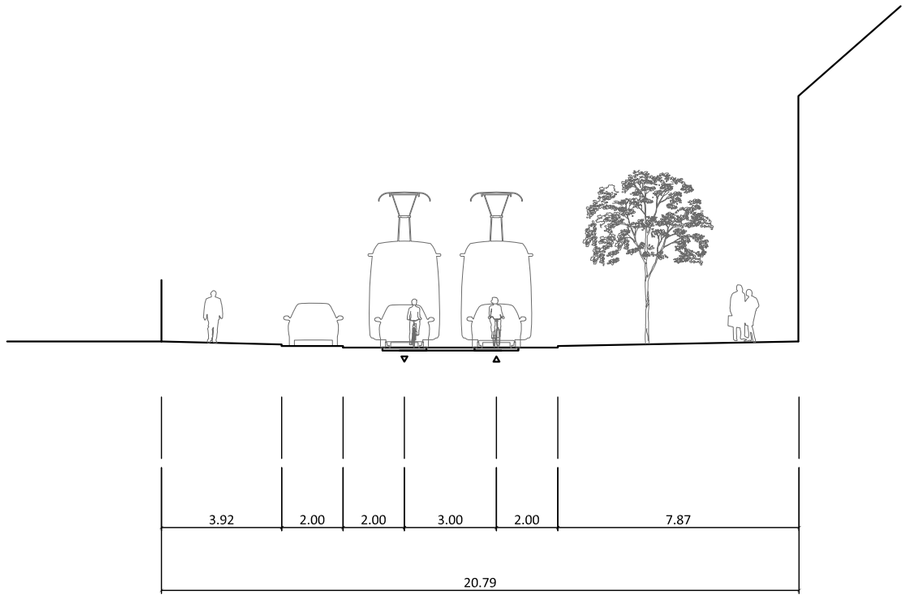


Návrh

Řez K. před divadlem Karla Hackera

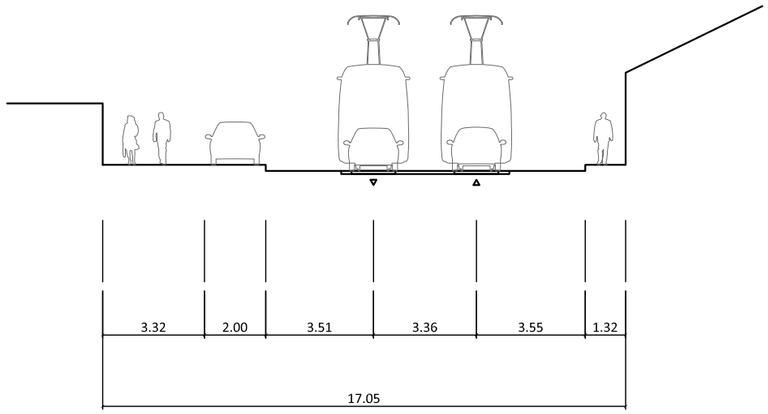


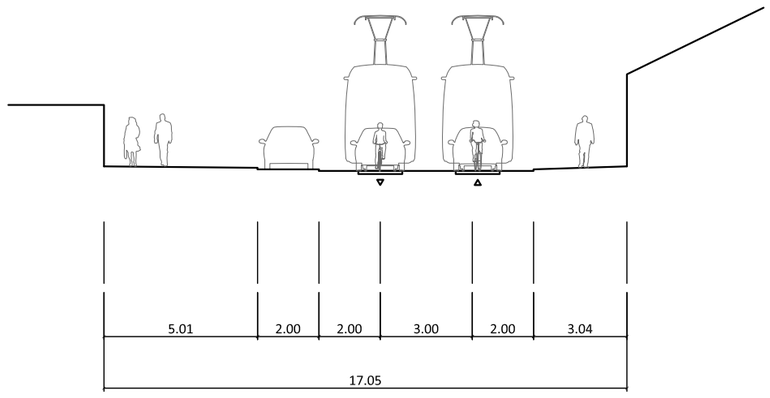
Současný stav



Návrh

Řez L. Klapkova mezi ulicemi Ke koupališti a Ke stírce

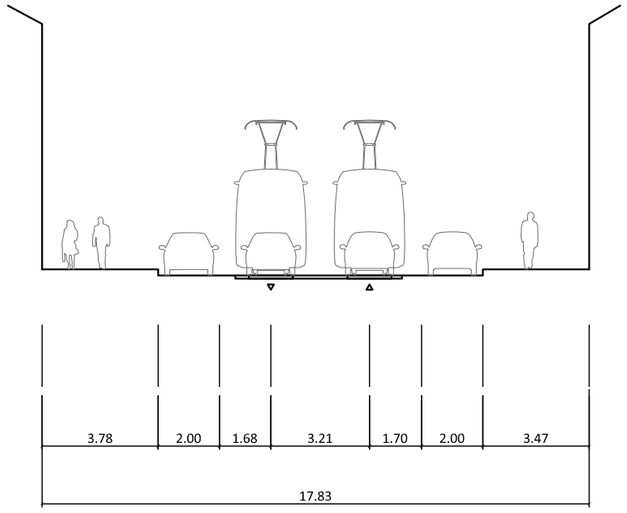


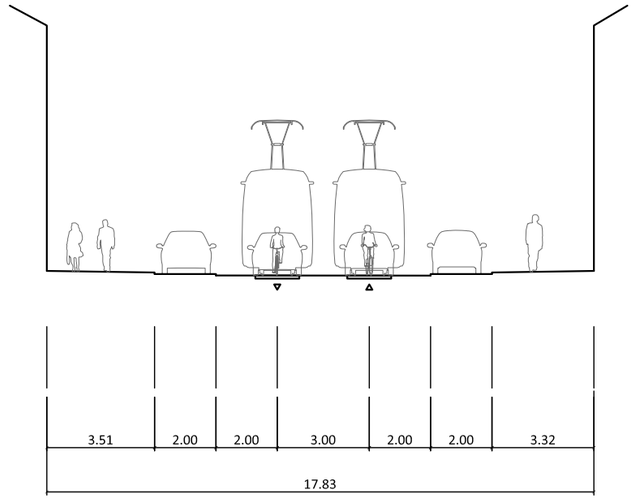


Současný stav

Návrh

Řez M. Klapkova mezi ulicemi Ke koupališti a Ke stírce





Současný stav

Návrh

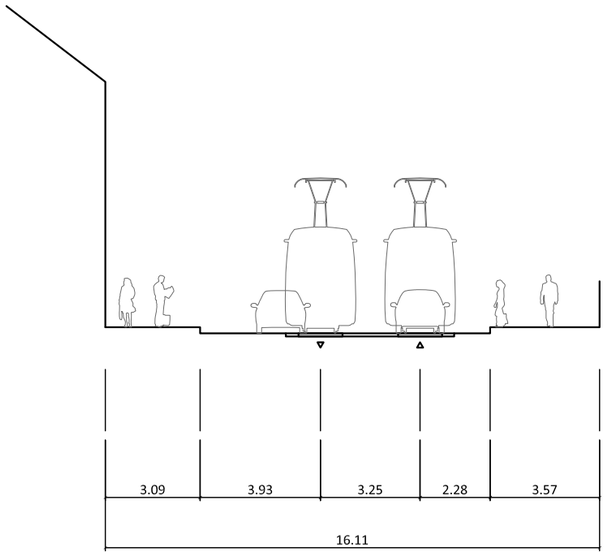
měřítko 1:200

07/2015

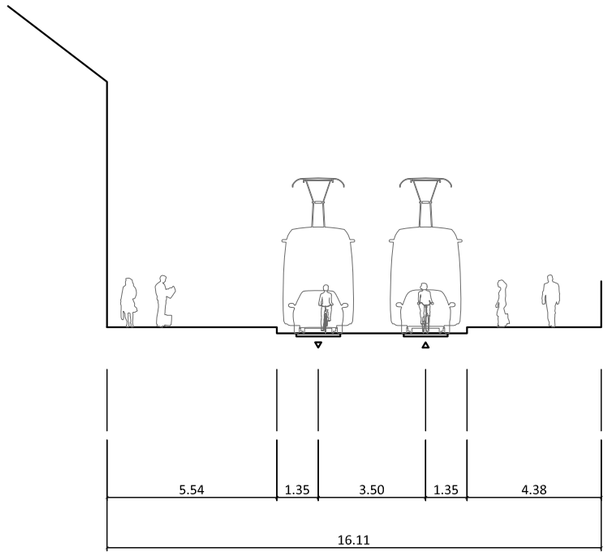
KLAPKOVA ULICE - Koncepční studie

Řezy J,K,L,M

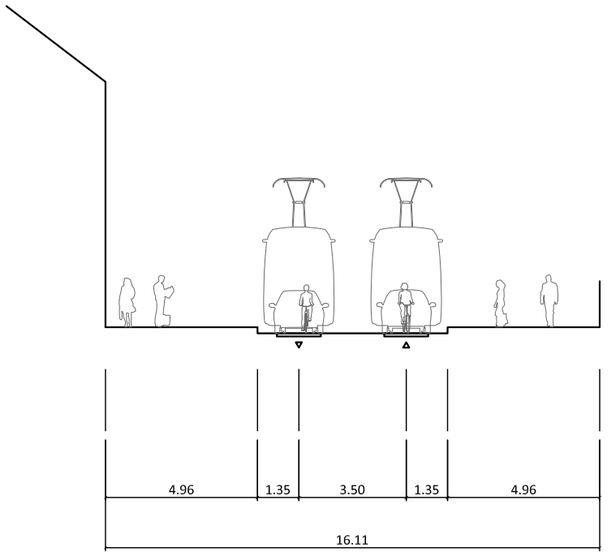
Řez N. zastávka Ke Stírce



Současný stav

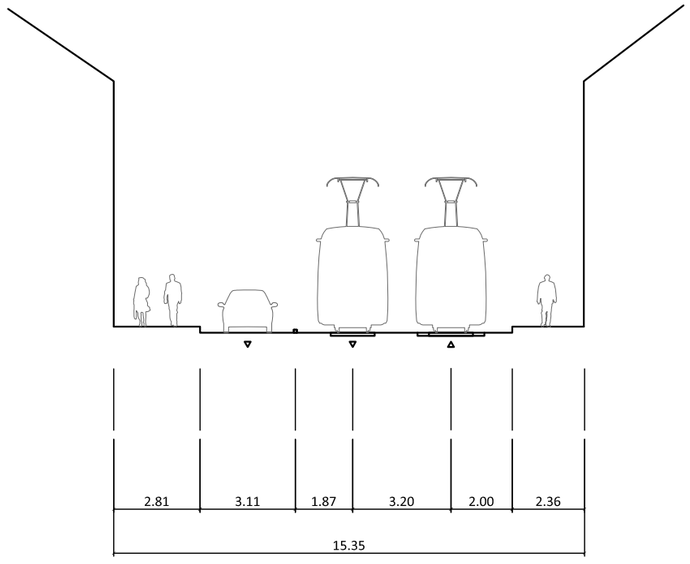


Návrh

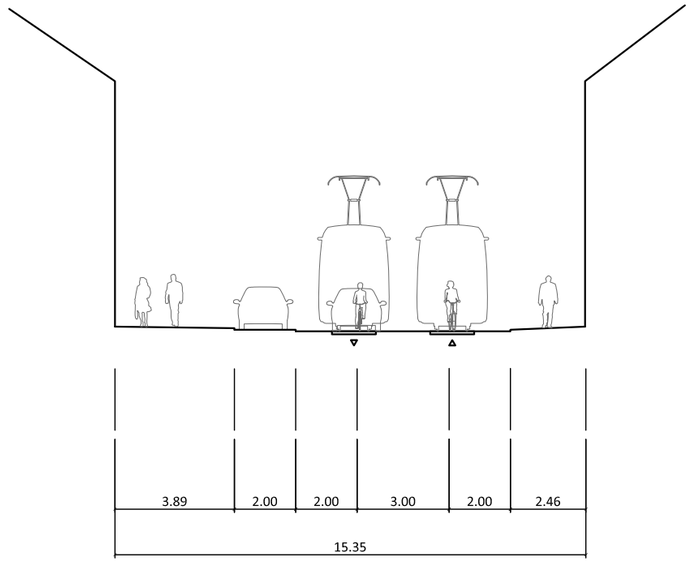


Návrh

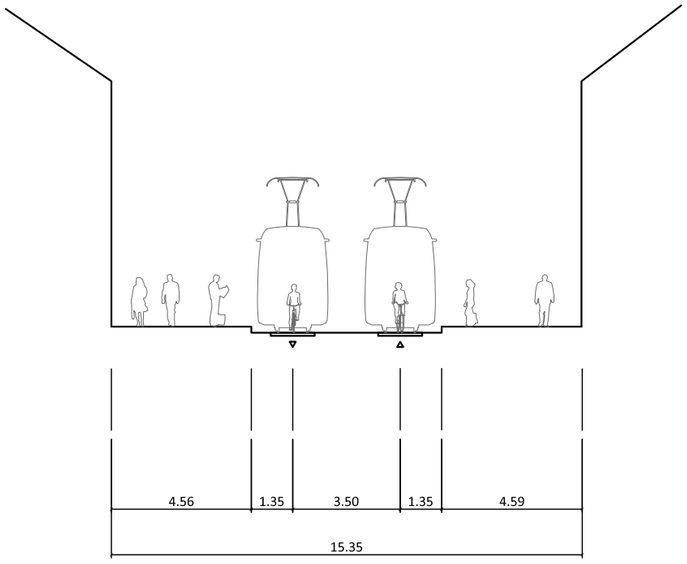
Řez O. Klapkova mezi ulicemi Ke stírce a Zenklova



Současný stav



Návrh



Návrh

měřítko 1:200

07/2015

KLAPKOVA ULICE - Koncepční studie

Řezy N,O

404