



Obsah

◦ Identifikační údaje

3

◦ Architektonicko-dopravní řešení

4

◦ Širší vztahy řešeného území

Vymezení řešeného území

5

Strategie pro veřejné prostory Prahy 10

6

Obchodní aktivity v území

7

Aktivity na náměstí

9

Aktivity v ulicích

10

Zásady řešení území

11

Hlavní principy návrhu

12

Analýza území

13

Situace návrh

14

Přírůstky pěších ploch v území

15

◦ Vybrané městské prostory

1. Tržiček

16

2. Heroldovo náměstí

20

3. Kostel Sv. Mikuláše

24

4. Park Rangherka

28

5. Vršovické náměstí

32

6. Moskevská ulice

36

7. Náměstí Svatopluka Čecha

40

8. Minská ulice

44

◦ Urbanistické řezy územím

47

◦ Uliční uspořádání a povrchy

Typický profil ulice

48

Typický profil ulice se zastávkou

51

◦ Městský mobiliář

Specifikace prvků mobiliáře

53

Jednotný design sloupů

57

Info-poutače k histor. místům Prahy 10

58

◦ Dopravní řešení

Parkování

59

Směrovost ulic

61

Schéma MHD

62

◦ Hlavní změny a přírůstky v území

63

◦ Rozdělení území na investiční celky

64

◦ Situace návrh , M 1:1000 , A0

Identifikační údaje

3

Identifikační údaje stavby

Název stavby	urbanisticko-architektonická studie Obchodní ulice Moskevská
charakter stavby	veřejné městské prostory
místo stavby	Česká republika, Praha 10

Identifikační údaje vyhlašovatele

název	Ing. arch. Ladislav Kerleha Úřad městské části Praha 10 Referát městského architekta Oddělení koncepce a rozvoje Odbor životního prostředí, dopravy a rozvoje
sídlo	Vršovická 68, 10138 Praha 10, ČR

Identifikační údaje zpracovatelů dokumentace

název	Cigler Marani Architects, a.s.
sídlo	Náměstí 14. října 17, 15000 Praha 5, ČR
IČO	26489431
DIČ	CZ – 26489431
telefon	+ 420 257 320 490
fax	+ 420 257 325 056
e-mail	info@ciglermarani.cz

generální projektant Cigler Marani Architects, a.s.

zodp. architekt Doc. ing. arch. Jakub Cigler, AIA
Dipl. arch. Vincent Marani, AIA

architekti a inženýři Mgr. A. Jan Hofman
Ing. arch. Pavel Neuberg

dopravní řešení Ing. Václav Malina, DUA
Ing. Petr Zajíc, DUA

Stupeň

Urbanisticko - architektonická studie

Datum

Říjen 2011

Architektonicko-dopravní řešení

4

1. ŠIRŠÍ VZTAHY - DOPRAVNÍ KONTEXT

Moskevská třída je významným prostorem Prahy 10. Je však v současné době značně zanedbaná a chaoticky uspořádaná, s převahou parkujících vozidel a pouze s malým prostorem pro chodce, bez jakýchkoliv počínů pro cyklistickou dopravu. Nepřehlednost prostředí ulice a omezenost prostoru pro chodce vede k jeho nebezpečnosti.

Cílem našeho návrhu je snaha **rehabilitovat fenomén společensky významné obchodní ulice**, s vymezením prostoru pro chodce i cyklisty a s pohodlným a bezpečným využíváním tramvajového provozu, v souladu s přijatou **Strategií pro veřejné prostory Prahy 10 - Mezinárodní chartou chůze**. Součástí této charty je především snaha zajistit všem bezpečnou a pohodlnou možnost nezávislého pohybu, umožnit pěší dostupnost co nejvíce míst, zejména pak veřejných budov a veřejné hromadné dopravy. Je zde snaha navrhnout veřejný prostor se společenským významem, s důrazem na rehabilitaci veřejných prostorů a to jak náměstí, tak zajímavých odpočinkových zákoutí s možností posezení i her pro mládež.

2. DOPRAVNĚ - URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

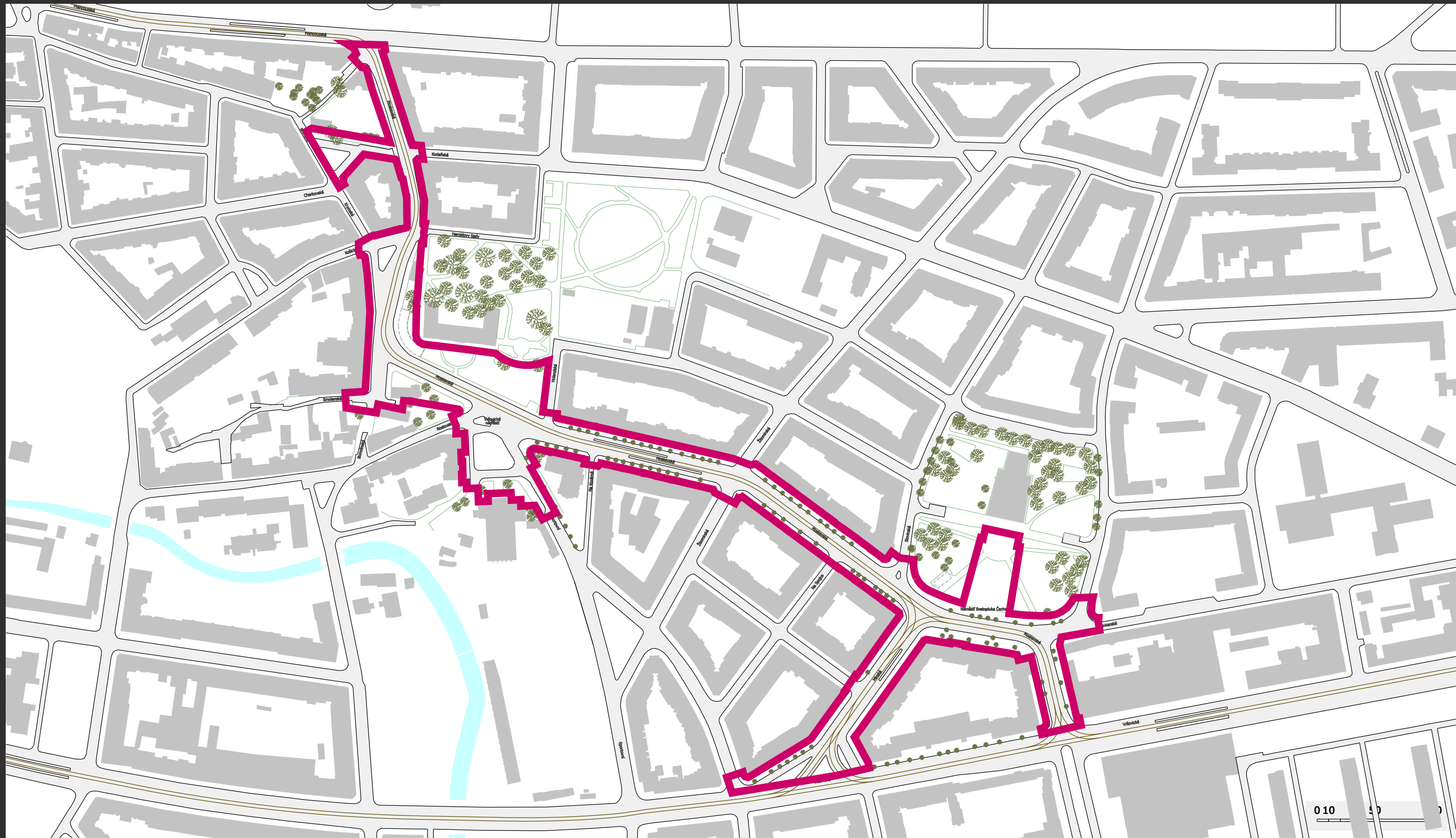
Dopravně-urbanistické řešení vychází z požadavku na rehabilitaci prostoru, spojeného s jeho postupným rozšiřováním pro potřeby chodců a cyklistů. Pro automobilovou dopravu je zde ponechán pouze minimální prostor, zejména pro obsluhu řešeného území, ale přitom bez nabídky umožňující průjezdnou automobilovou dopravu. Průjezdnost území by měla být prioritně vyhrazena pro prostředky MHD – tramvajovou a autobusovou dopravu a dále pro cyklisty.

Hlavní parametry návrhu:

1. Požadavek na sjednocení použitých materiálů, jasného vymezení jednotlivých prostorů Moskevské třídy pro různé druhy dopravy, při současném rozšíření chodníků pro chodce a doplnění stromořadí (při respektování vedení inženýrských sítí), vedl k **návrhu jednotného uličního prostoru** - rozšířením chodníků s doplněným stromořadím, parkováním vozidel důsledně pouze v podélném směru, vymezením cyklistických pruhů a s umístěním jízdy automobilové dopravy pouze po tramvajovém tělese.
2. Pro zlepšení chůze a zvýšení bezpečnosti chodců byly souběžně **přechody pro chodce navrženy na zvýšených prazích** a na okrajích chodníků **rozmístěny betonové zábrany** proti nedovolenému nájezdu automobilů na chodník.
3. **Parkovací stání** podél Moskevské třídy byla navržena **důsledně pouze v podélném směru**. Zvýšila se tím jednak přehlednost uličního profilu a zároveň i bezpečnost provozu. Tímto opatřením však vznikl úbytek parkovacích stání v počtu cca 20 stání, jako daň za celkovou humanizaci Moskevské třídy.
4. Jednotným uspořádáním uličního profilu, který umísťuje automobilový provoz do stopy na tramvajové těleso, se docílí jednak **snížení celkové rychlosti automobilového provozu** (je podřízen taktu tramvajové dopravy, včetně nuceného čekání za tramvají v zastávce) a jednak tím dojde ke **zvýšení bezpečnosti celého prostoru ulice pro její uživatele**. Zároveň se celý úsek Moskevské třídy stane méně atraktivní pro průjezdnou dopravu a tím lze předpokládat i **snížení intenzit automobilové dopravy** v celém řešeném území.

Vymezení řešeného území

5



Strategie pro veřejné prostory Prahy 10

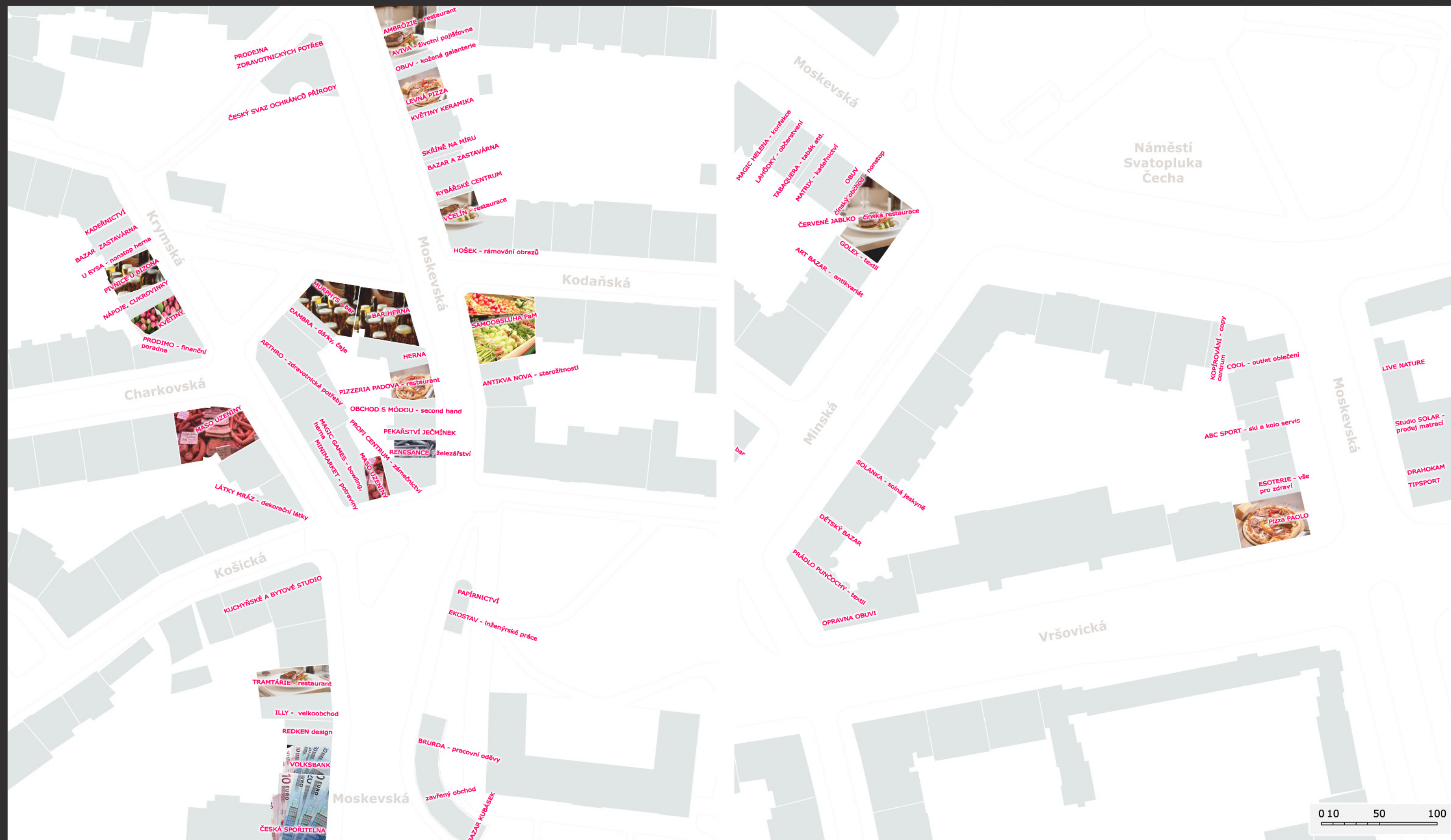
6



7

Obchodní aktivity v území

8



Aktivity na náměstí - analogie

9



Aktivity v ulicích - analogie

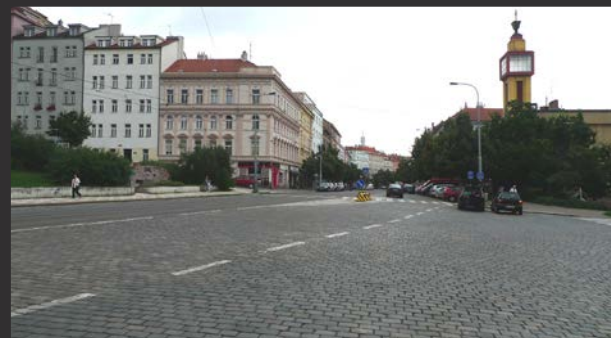
10



Zásady řešení území

11

bezbřehé plochy vozovek jsou matoucí pro řidiče a nebezpečné pro přecházející chodce



maximum veřejného prostoru věnovat chodcům

cyklisté ve vozovce bez vymezeného pruhu jsou nechráněni, často pak jezdí po chodníku



cyklistům vymezený jasný prostor ve městě, zajistit jim bezpečný pohyb vůči autům i chodcům

náměstí - prostory zamýšlené pro obyvatele - slouží jako dostupná parkoviště



navrátit veřejné prostory městským aktivitám

zelené plochy, které jsou nevhodně řešeny nelákají a mohou působit jako bariéry



zeleným plochám vrátit řád a atraktivitu - pro široké spektrum aktivit a odpočinku ve městě

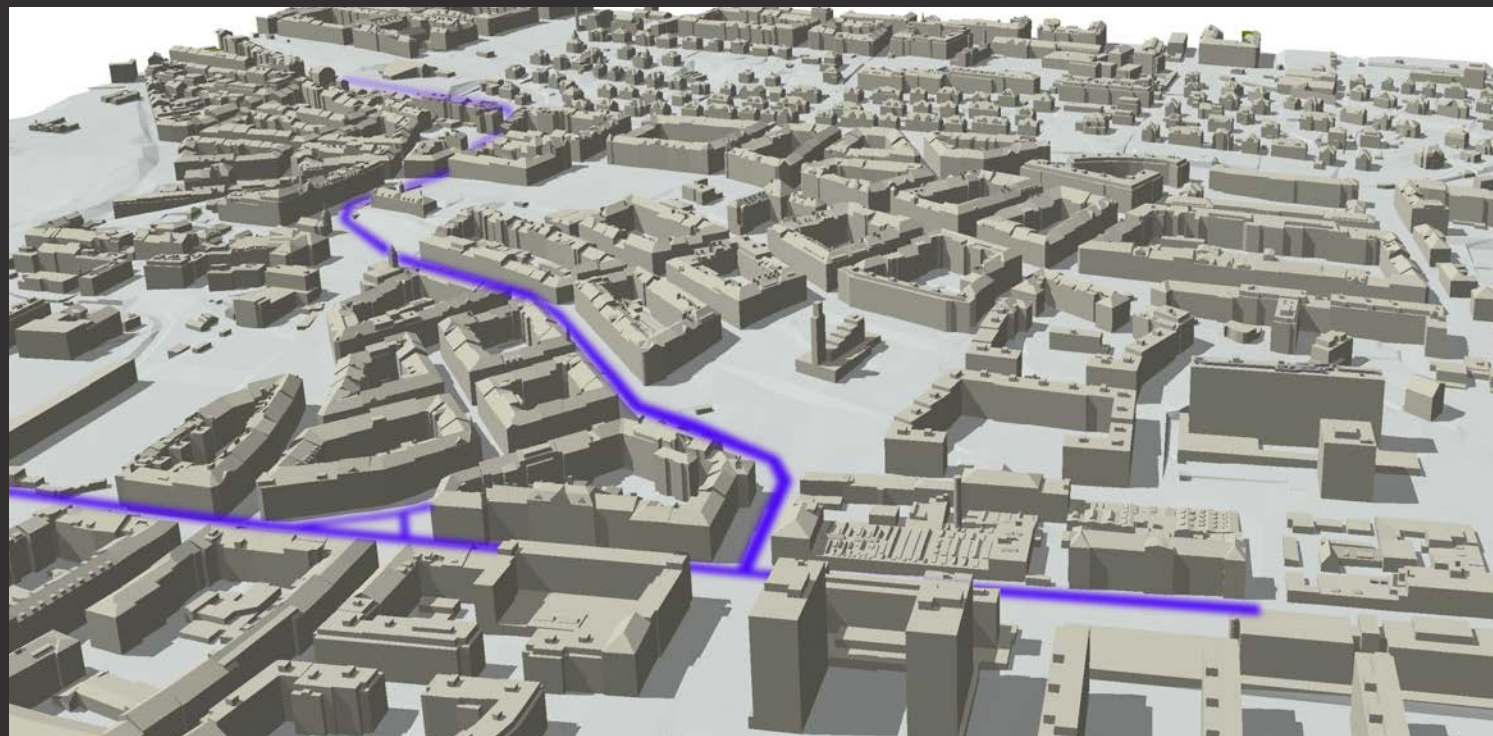
na rušné ulici s mnoha aktivitami chybí městský mobiliář



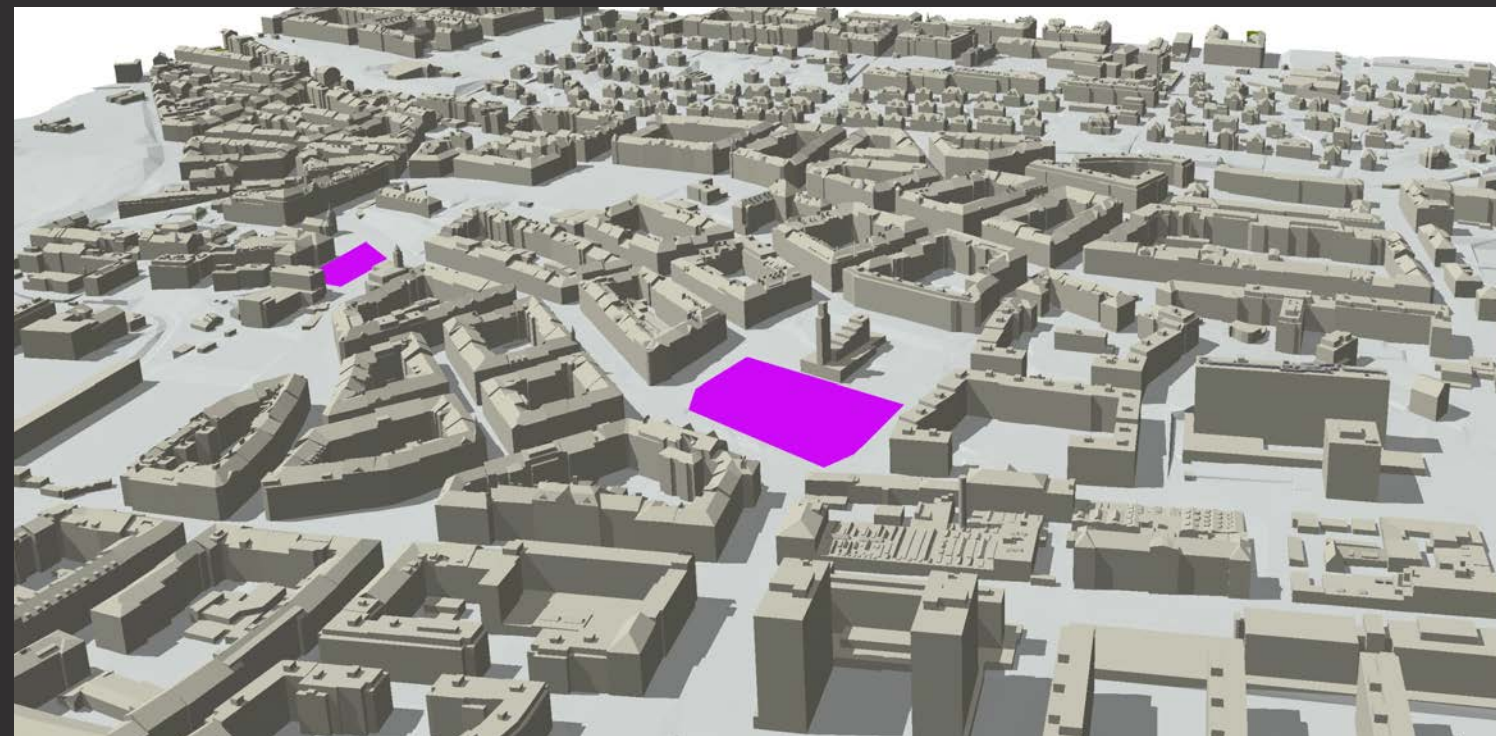
místa s hojně využívaným parterem doplnit o potřebné vybavení - lavičky, stojany na kola, nové koše, nové stromy

Hlavní principy návrhu

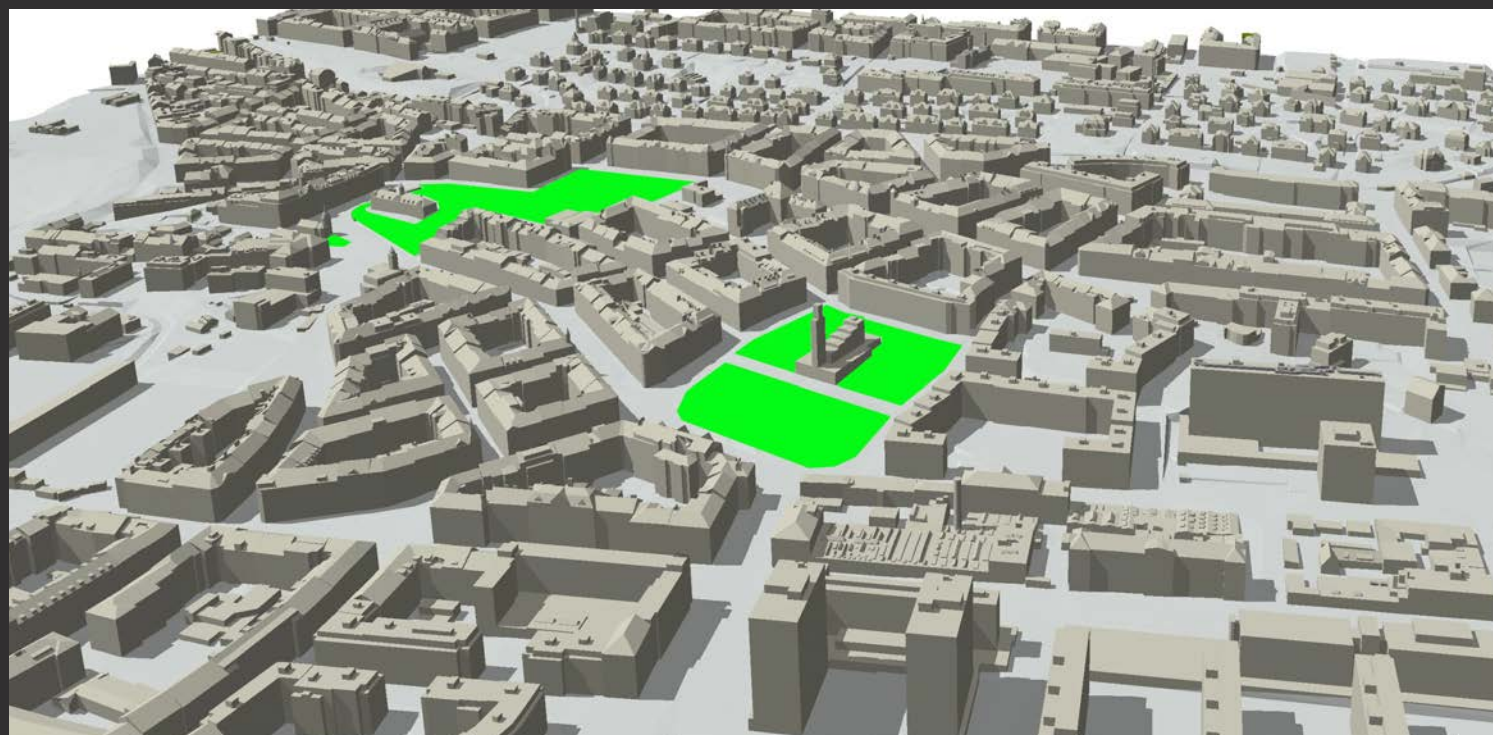
12



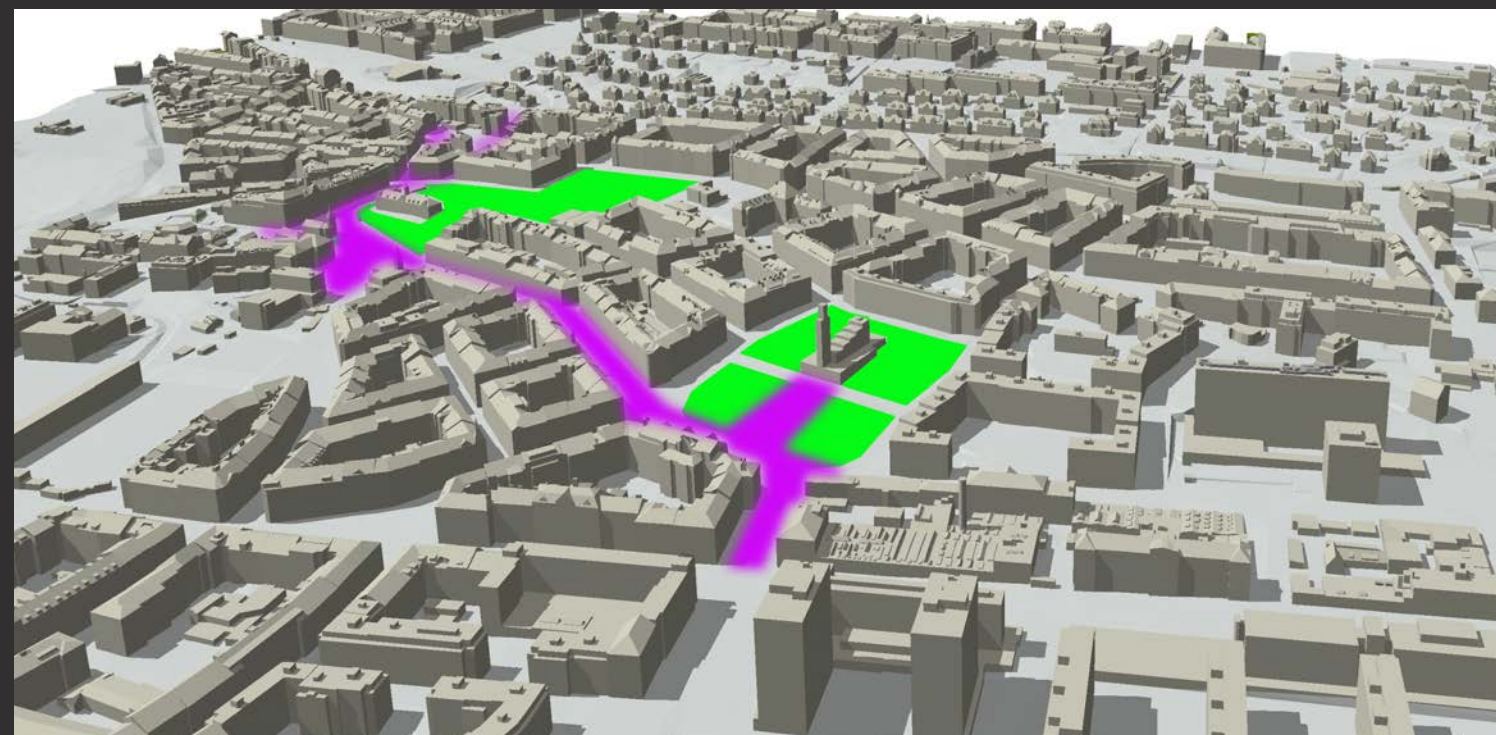
1: tramvaj jako městotvorný prvek



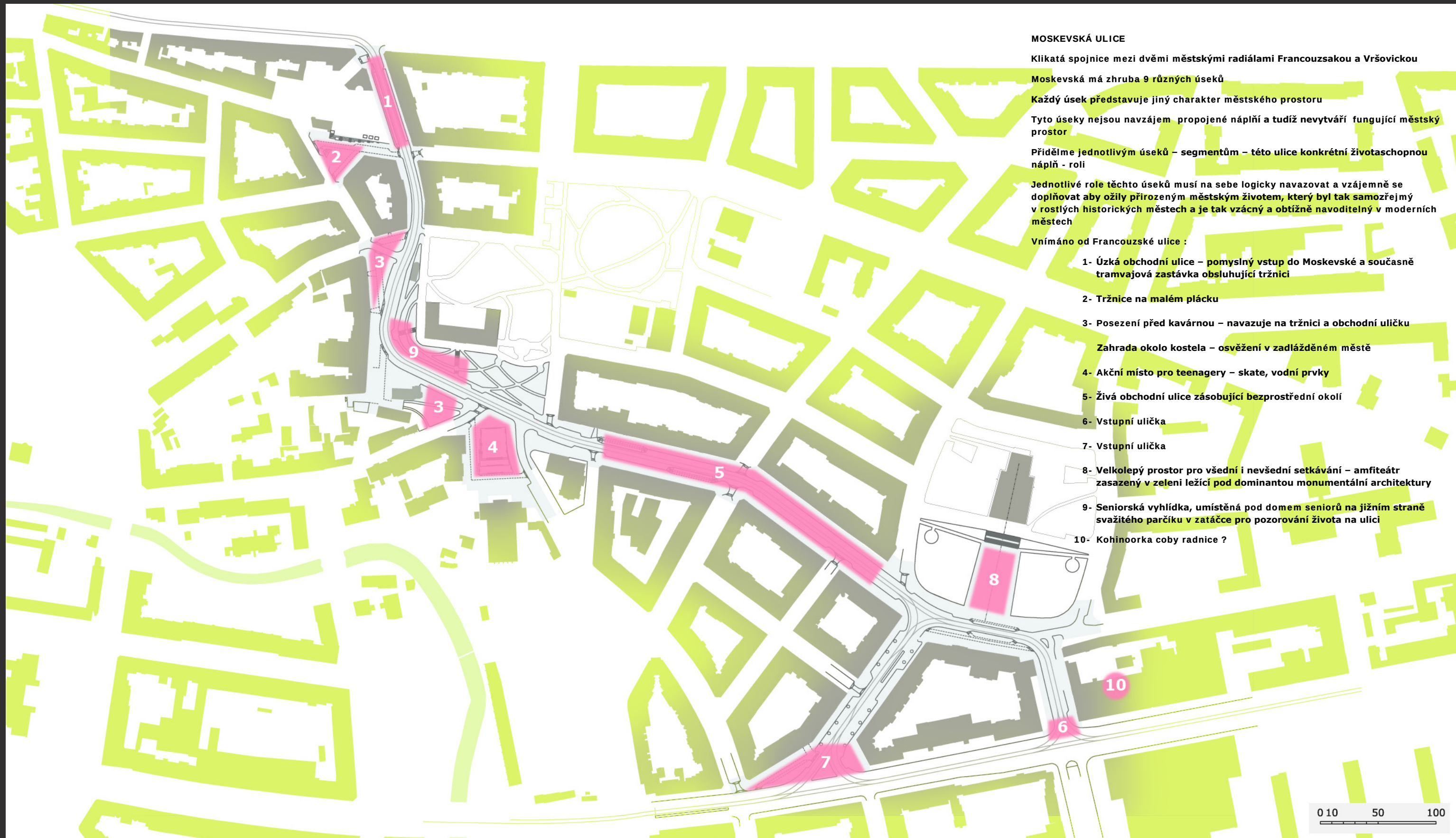
2: veřejná prostranství s potenciálem rozvoje

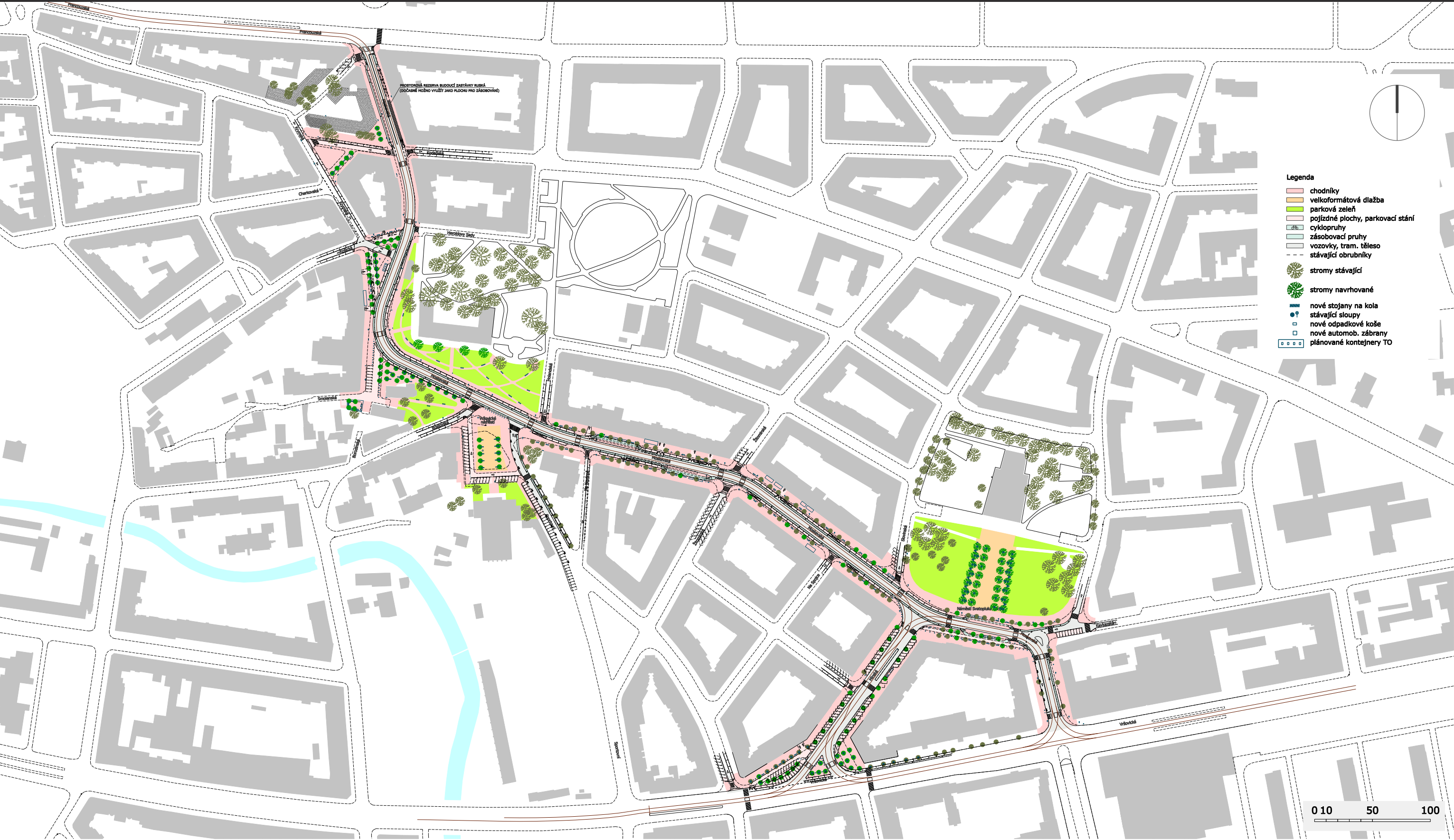


3: parky s potenciálem rozvoje



> prostorová osa spojující různorodá místa a aktivity





Přírůstky pěších ploch v území

15

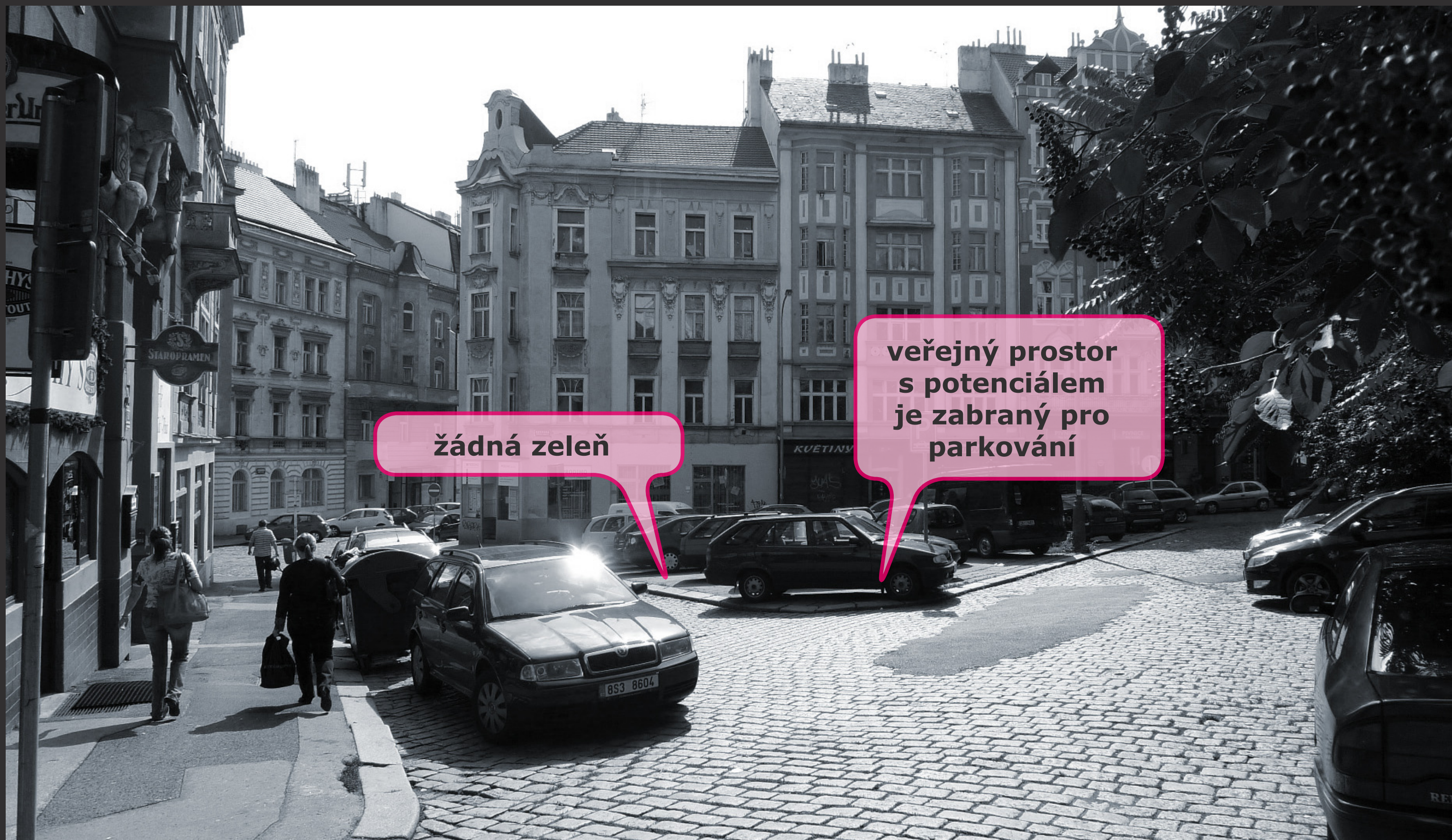


1, Tržiček

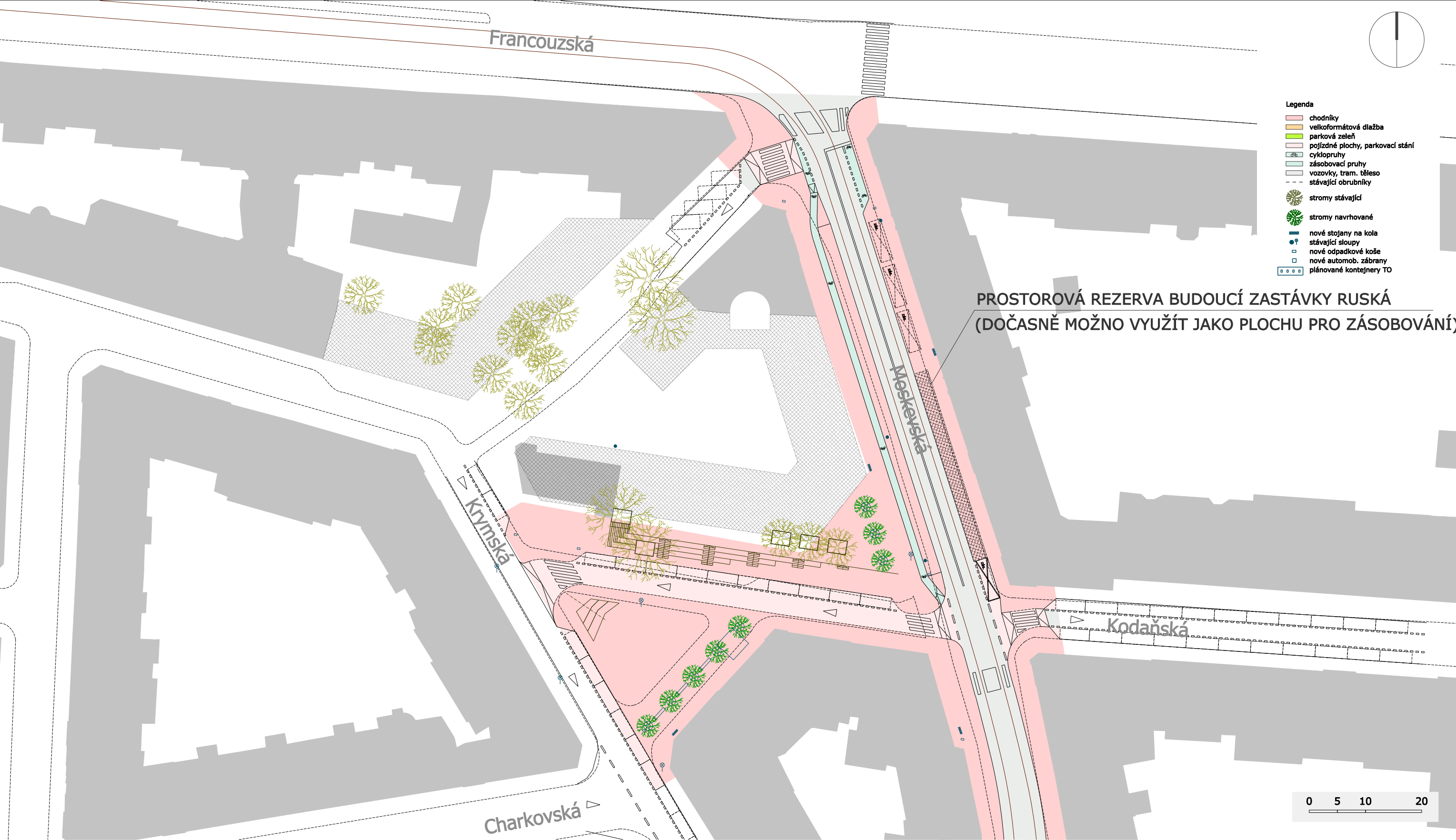
současný stav 16

- Malé náměstí trojúhelníkového tvaru hostilo trhy a jarmarky již v historii. V současnosti je veřejné prostranství se značným potenciálem využíváno výhradně pro parkování.
- Po revitalizaci by se zde mohly konat trhy každý víkend.
- Pro zlepšení dopravní obsluhy navrhujeme obnovit propojení této části Kodaňské ulice s ulicí Moskevskou.
- V návrhu má celá oblast Tržičku, mezi Krymskou a budoucí výstavbou na severní straně až k Moskevské, vozovku zvýšenu na úroveň chodníku, prostor je přístupný nájezdovými prahy, v dlažbou vymezených koridorech. Středový prostor Tržičku je tak nově vymezen zvýšenou dlažbou a v jedné úrovni spojen s chodníky na severní a východní straně náměstí. Přilehlé komunikace v Kodaňské a Krymské jsou zachovány pro parkování.
- Středový prostor je možné případně využít pro veřejná promítání nebo představení – v západní části prostranství je umístěn stupňovitý objekt využitelný jako hlediště, ale i jako místo pro tržový prodej nebo relaxaci. Východní stranu (kde jsou provozovány restaurace a obchody) doplňuje řada několika stromů. V dlažbě navrhujeme umístit kotevní profily pro stánky, pro jejich jednoznačné uspořádání a snadnou montáž.





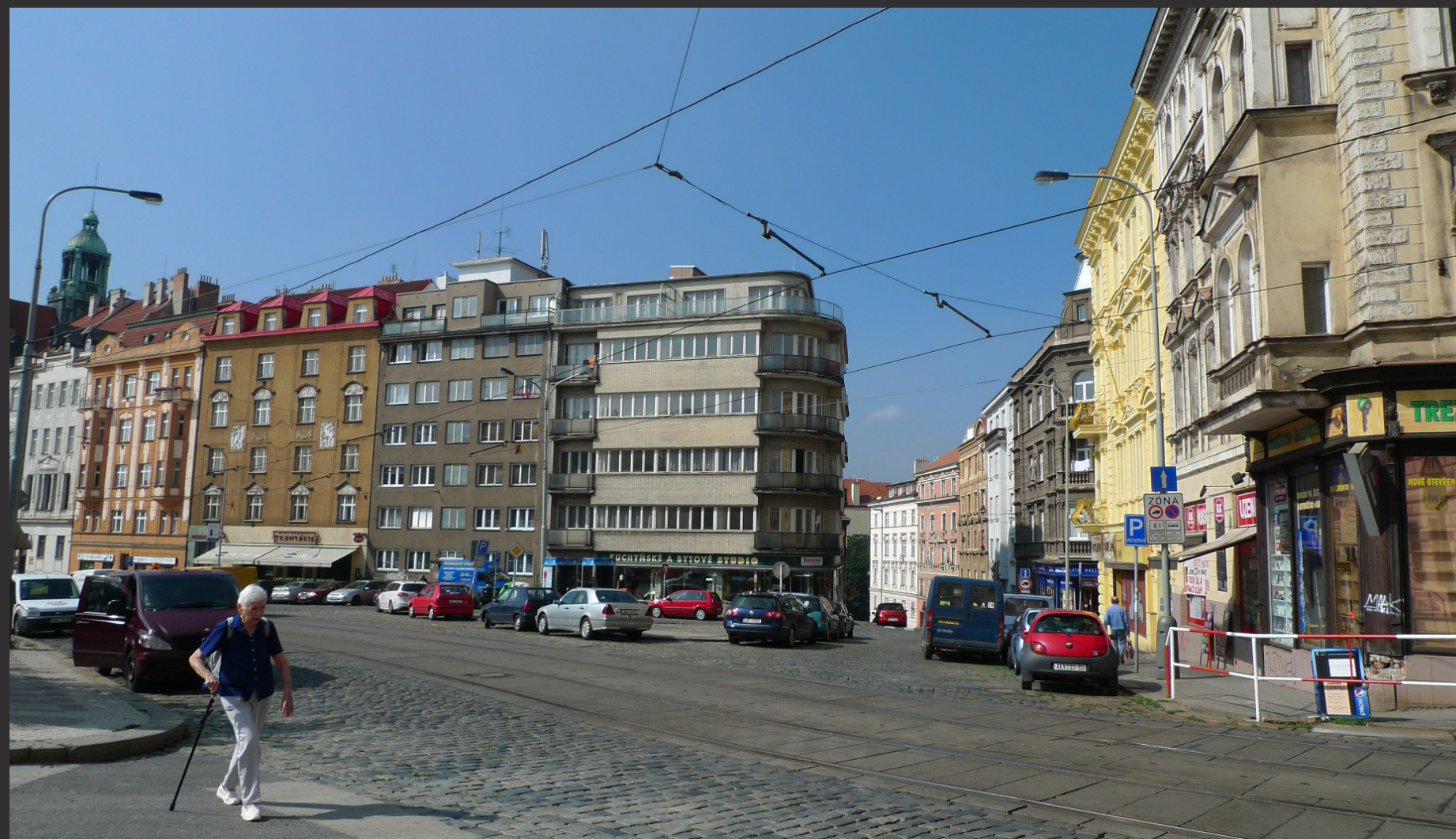




2, Heroldovo náměstí

současný stav 20

- Rozšířený prostor Moskevské ulice nad historickou budovou České spořitelny se kdysi nazýval Heroldovým náměstím.
- Dnes tomuto prostoru dominuje vozovka a plochy pro parkování.
- Navržené úpravy spočívají především ve zúžení profilu vozovky v Moskevské na minimum nutné k dopravní obsluze. O získaný prostor jsou rozšířeny chodníky, které tak poskytují dost prostoru pro nové stromy, lavičky, předzahrádky a různé aktivity obyvatel.
- Přístup do ulic Košická a Krymská je nově veden středem prostoru, jedním obousměrným koridorem.
- Parkovací stání jsou nově zorganizována, rozložena jsou především oboustranně podél Moskevské ulice. Podél domů je v dlažbě vymezeným koridorem umožněn přístup vozidlům obyvatel a zásobování, v režimu pěší zóny. Tyto koridory jsou přístupné nájezdovými prahy.
- Ulice Moskevská je po obou stranách nového profilu doplněna o cyklistické pruhy, srozumitelně vymezené barevným povrchem a vodícími obrubníky, zapuštěnými do úrovně vozovky i cyklopruhu.



2, Heroldovo náměstí

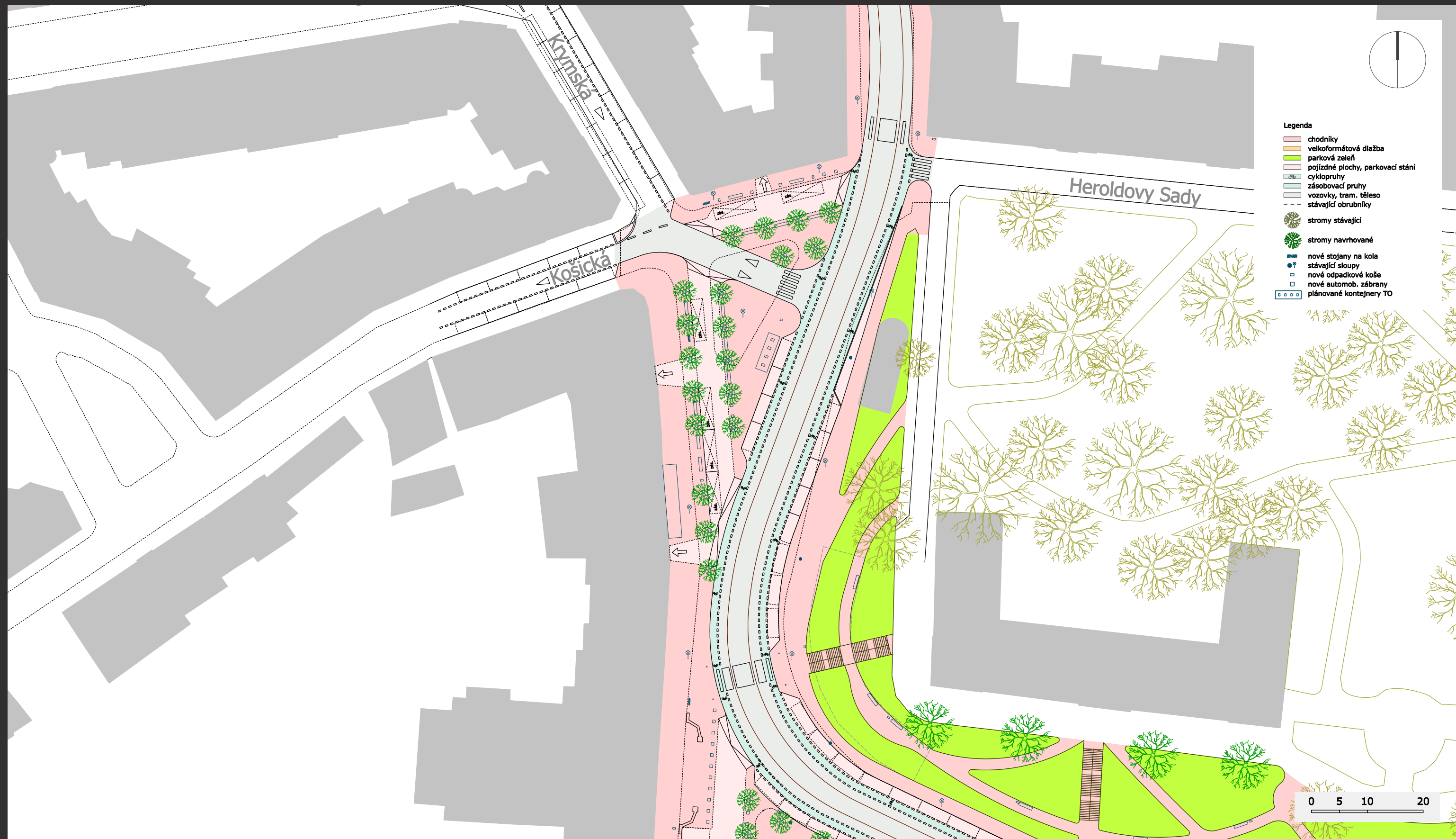
současný stav 21





2, Heroldovo náměstí

situace 23



3, Kostel Sv. Mikuláše

současný stav 24

- Kostel ve Smolenské ulici, který vznikl v r. 1704, upraven v l. 1894-96, je v kontextu Vršovic důležitou stavbou předurčující veřejný prostor. Tento prostor je dnes degradován průjezdním charakterem Moskevské a dále je takřka zahlcen parkujícími auty.
- Celý tento rozšířený prostor, ústící do Moskevské, je povahou a frekvencí svého provozu vhodný pro vytvoření obytné ulice. V návrhu je vozovka v této oblasti Smolenské ulice zvýšena na úroveň přilehlých chodníků. Vjezd pro obyvatele a zásobování je umožněn v režimu obytné zóny, parkování je s výjimkou předprostoru kostela v maximální míře zachováno.
- Prostor předkostelí je rehabilitován jako komorní prostranství pro setkávání věřících, svatebčanů či mládeže. Je nově vymezen automobilovými zábranami ve formě kamenných kostek, které jsou zároveň i sedátky.
- Návrh předkládá k diskuzi obnovu malého parku mezi kostelem a Moskevskou, který zde v historii fungoval. Je tak rehabilitováno prostranství pod vzrostlými stromy, určené ke klidným aktivitám a relaxaci. Stávající stromy jsou zde zachovány, případně mohou být navrženy nové, okrasné.







3, Kostel Sv. Mikuláše

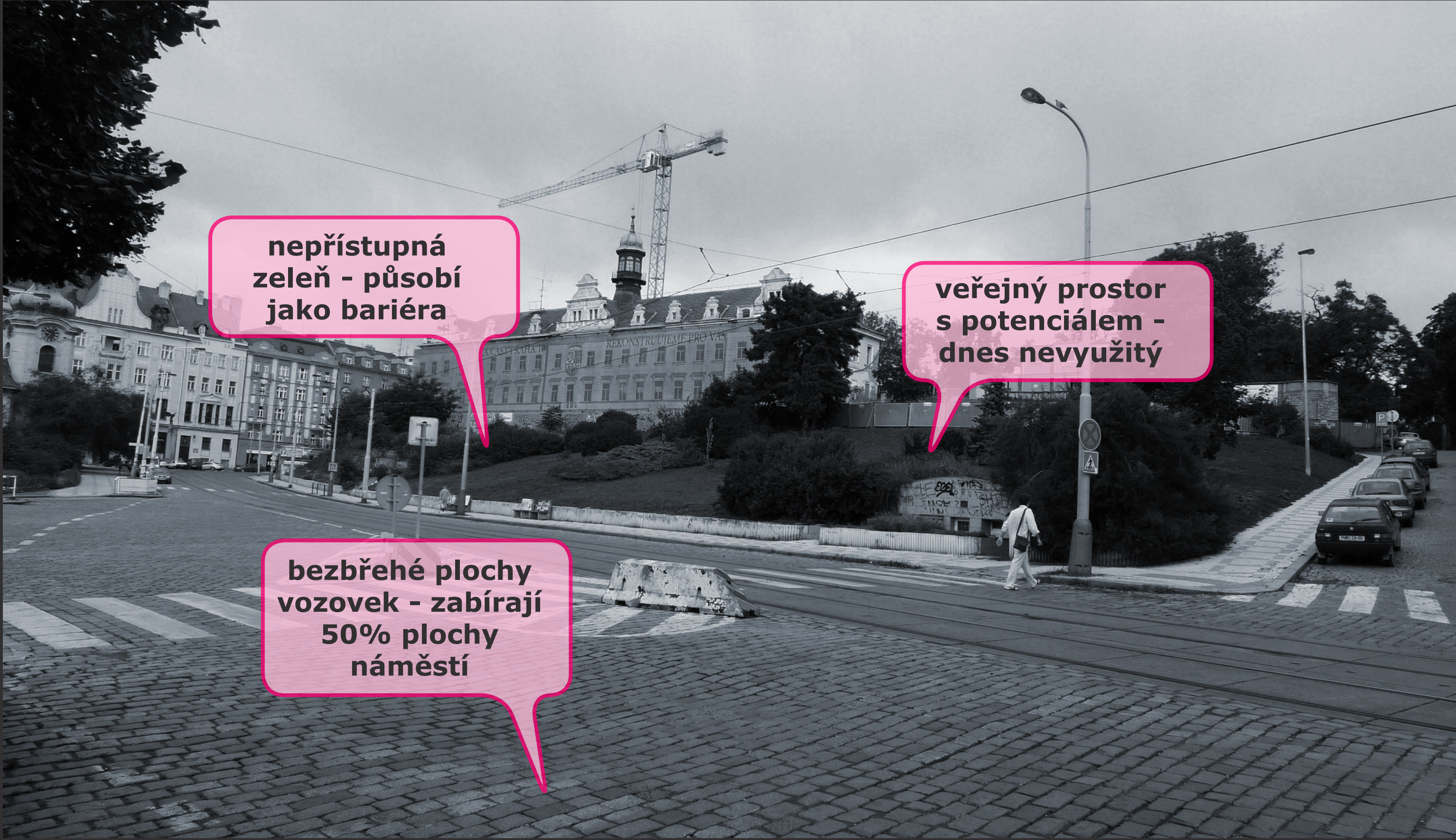


4, Park Rangherka

současný stav 28

- Na místě původní viničné usedlosti vystavěl J. Rangheri po r. 1842 dvoupatrovou budovu. Pozdější majitel – vršovická obec – přestavěl v l. 1899-00 budovu v novorenesančním stylu, vznikl park. Vršovická radnice zde sídlila do r. 1974.
- Svah pod Rangherkou je, spolu s celým nesourodým prostorem Vršovického náměstí, degradován průjezdním charakterem Moskevské. Park samotný, před budovou Rangherky, působí dojmem 'zbytkové zeleně', což v jednom z hlavních městských prostorů Vršovic působí nepatřičně – nevzhledný trávník jako bariéra a nevhodné keře tu samy o sobě nepřinášejí nikomu užitek.
- Zúžení Moskevské ulice na nutné minimum samo o sobě zpomalí dopravu v prostoru náměstí. Park samotný je vtažen do městského života vytvořením husté sítě cest, plošin a teras s lavičkami. Prostor je zpřehledněn vymýcením náletů a keřů a je naopak olemován novými stromy. Bývalé veřejné wc může být v případě zájmu obce obnovoeno.
- Atraktivní jižní svah je tak konečně přístupný k procházkám a vyhlídkám a tvoří důstojný rámec Vršovického náměstí.
- Přirozené a životaschopné 'zelené řešení' parku vybízí k diskuzi nad zamýšlenou výstavbou 'pavilonů' u paty svahu – tyto objekty mají pravděpodobně sporné funkční využití a jejich výstavba by představovala neadekvátní ekonomickou zátěž. V návrhu prezentujeme demolici stávajících objektů a jejich nahrazení parkovou úpravou.





nepřístupná
zeleň - působí
jako bariéra

veřejný prostor
s potenciálem -
dnes nevyužitý

bezbřehé plochy
vozovek - zabírají
50% plochy
náměstí

4, Park Rangherka

zákres návrhu 30



4, Park Rangherka



5, Vršovické náměstí

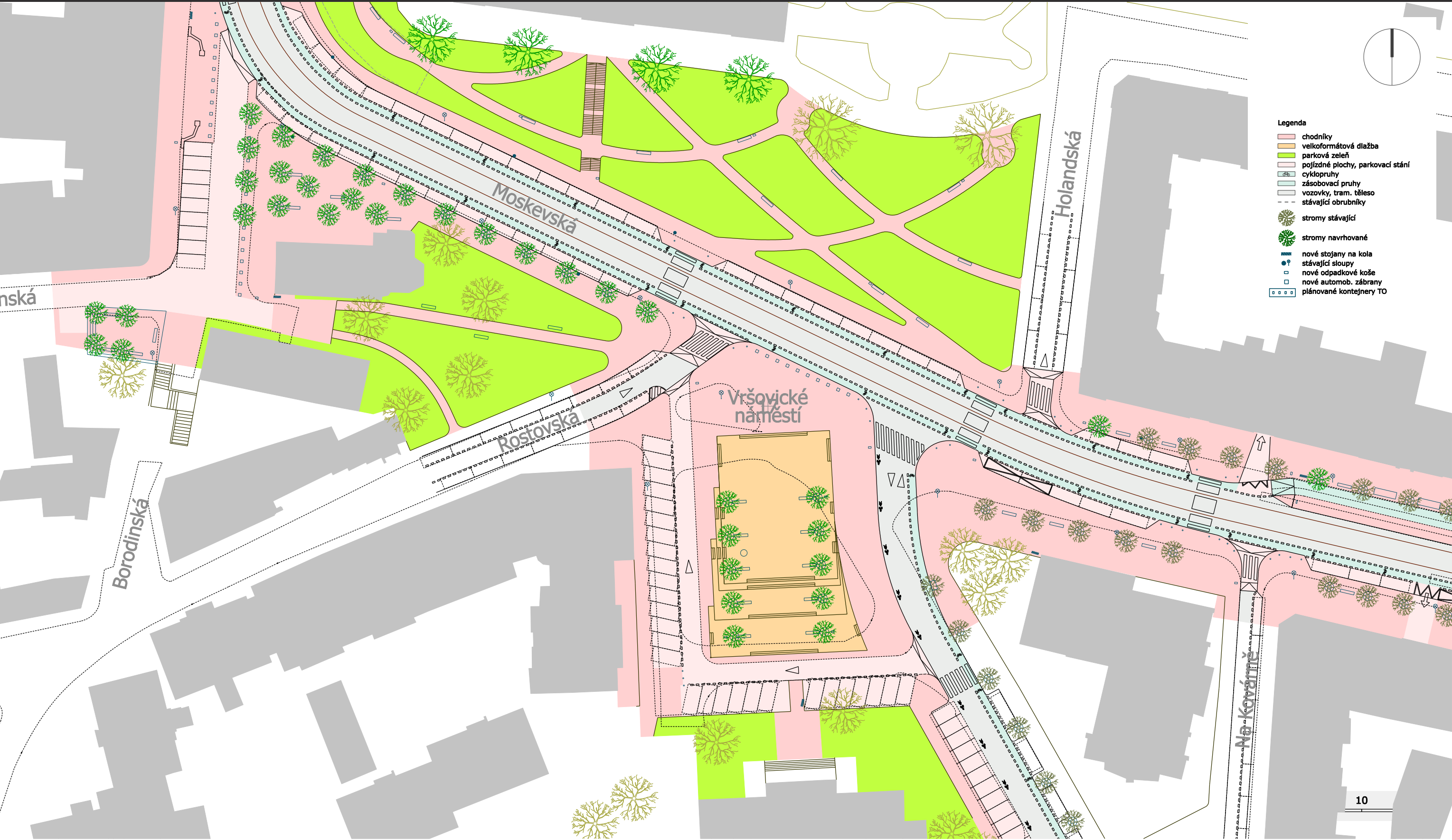
současný stav 32

- Vršovická obec v r. 1920 věnovala Sokolu v městských sadech pozemek. Sokolovna byla otevřena v r. 1933.
- Prostor Vršovického náměstí je dnes značně nesourodým prostranstvím, které jen těžko naplňuje význam náměstí. Je definováno především velkorysími vozovkami Moskevské a napojujících se ulic. Velkou část tak zabírají jinak nevyužitelné chodníkové ostrůvky. Trávníková plocha před sokolovnou má nízkou možnost využití, také díky předimenzovanému objektu výdechu. Budova sokolovny s velkým společenským i kulturním potenciálem pro obec je odříznuta. Veškeré zbylé plochy jsou maximálně využívány pro parkování.
- Zúžení Moskevské a přilehlých ulic na nutné minimum a vytvoření přejezdového prahu v ústí Rostovské ulice zpomalí dopravu v prostoru náměstí a umožní chodcům rychlé a bezpečné přecházení.
- Nová převážně dlážděná plocha se stromořadími a městským mobiliářem nahrazuje trávník v prostoru mezi sokolovnou a Moskevskou ulicí. Slouží nejen pro aktivity a relaxaci, ale i jako místo pro veřejná setkání obyvatel, představitelů obce apod., místo důstojné pro tento městský prostor.
- Objekt výdechu lze, v případě nutnosti zachování, začlenit do obnoveného městského prostoru – v nové, minimalizované formě.







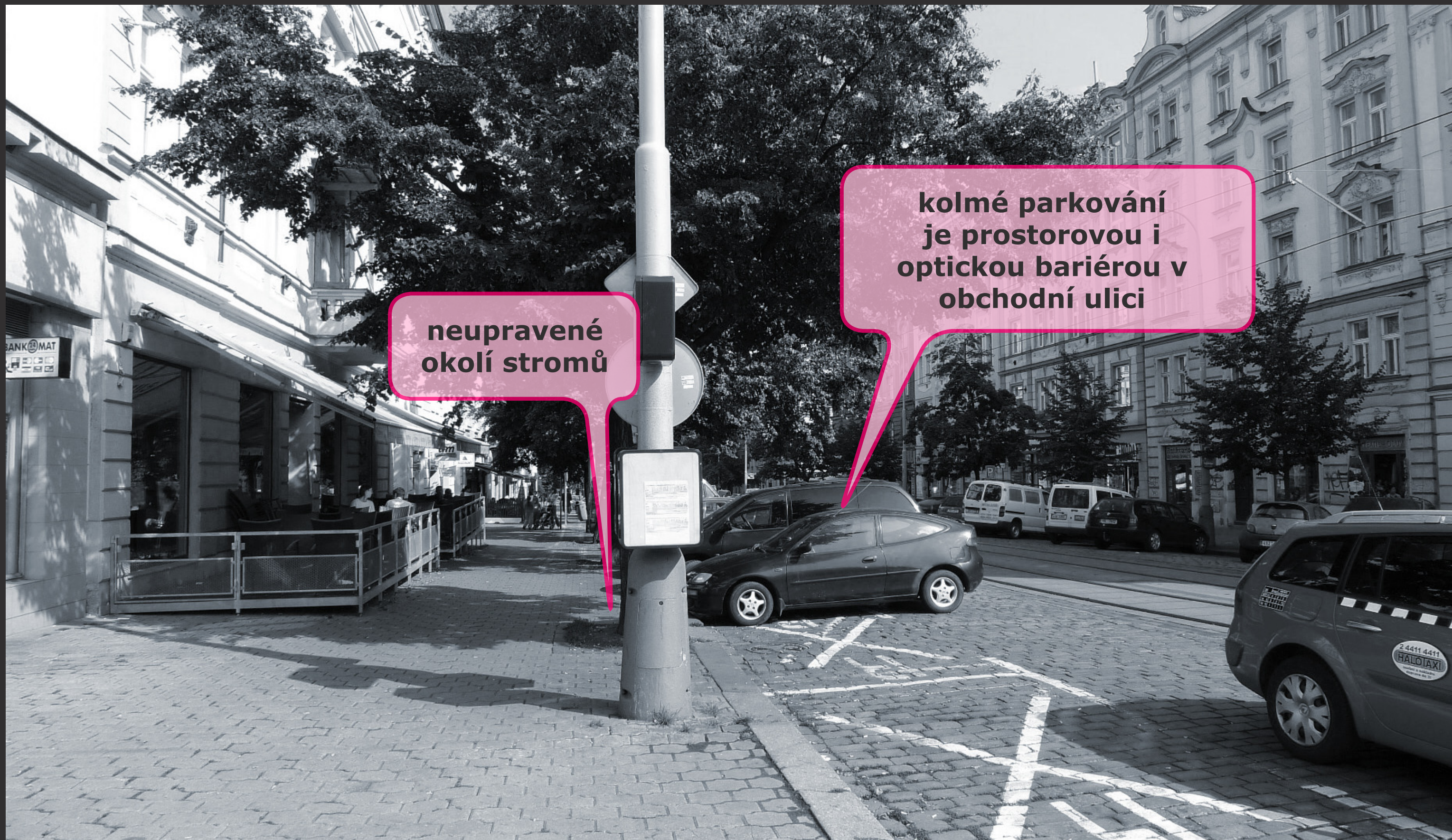


6, Moskevská ulice

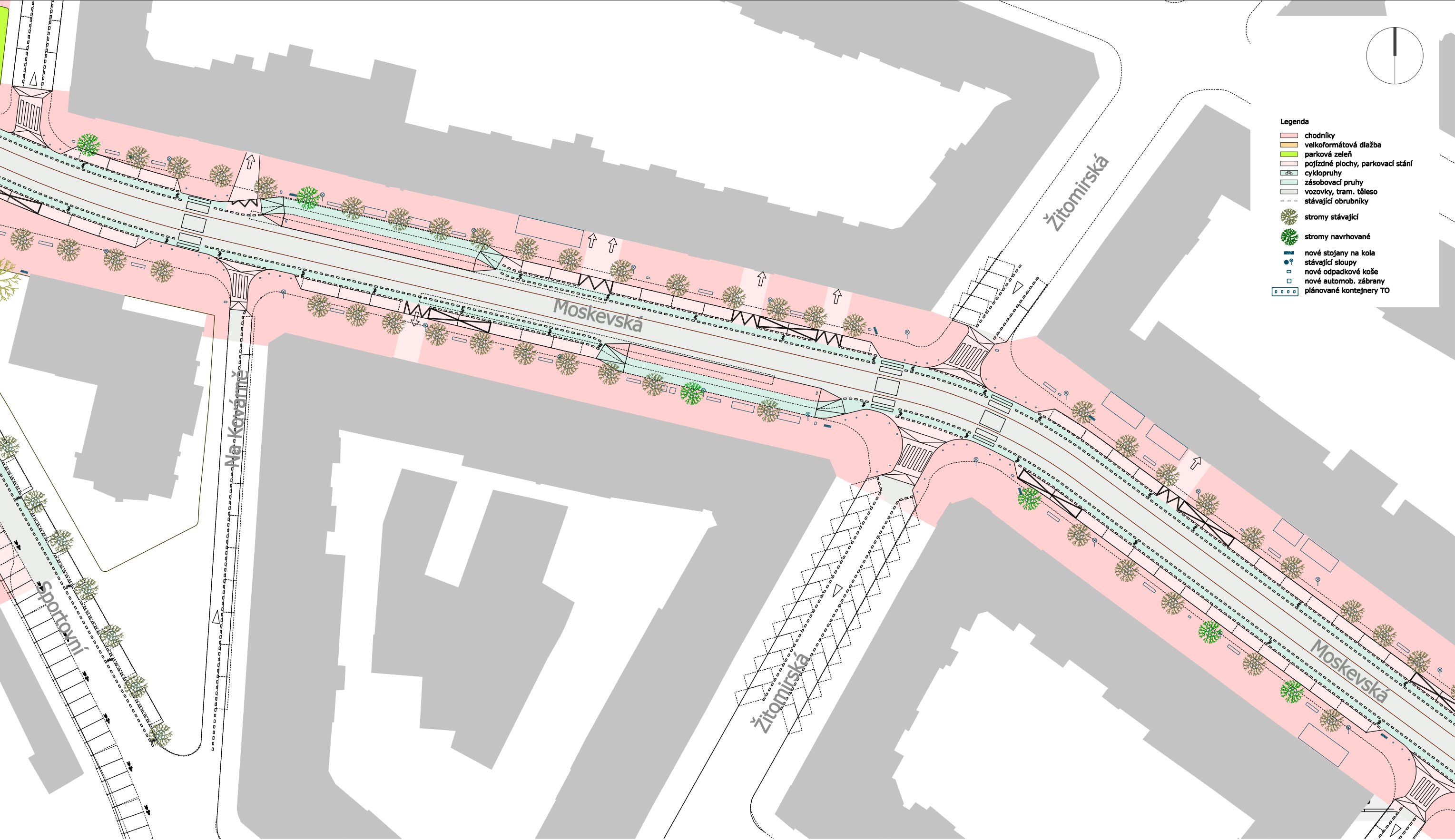
současný stav 36

- Moskevská ulice si v této části zachovává ojedinělou fungující skladbu obchodů a služeb – je to díky především poloze ulice v centru čtvrti, vedení povrchové veřejné dopravy, okolní husté zástavbě, volnému režimu parkování, ale také díky absenci velkokapacitního obchodního centra v blízkém okolí. Zachování a podpora této pestré skladby parteru je jednou z priorit revitalizace oblasti Moskevské, naplňující Strategii pro veřejné prostory MČ Prahy 10.
- Navržená úprava uličních profilů je více orientována na obslužnost a na provoz chodců a cyklistů, potlačuje průjezdný charakter ulice. Vozovka je v návrhu zúžena na průjezdné minimum tak, aby přechody pro chodce překonávaly ve vozovce co nejmenší vzdálenost a aby se snížila rychlost aut ve vozovce. Automobilová doprava je vedena po tramvajových kolejích. V celé délce Moskevské jsou navržena podélná parkovací stání, nahrazují kolmá stání, která dnes přetvořila veřejný prostor v kapacitní parkoviště. Do Moskevské třídy jsou navrženy souvislé cyklistické pruhy o š. 1,5m, mezi chodníky a podélnými parkovacími stáními.
- Tramvajové vedení je ponecháno ve stávajícím rozsahu i půdorysné stopě. Tramvajová zastávka Vršovické nám. – zastávky jsou z důvodu lepší dopravní obslužnosti v parteru zkráceny na 35 m – jsou sloučené pro tramvaje a autobusy a mají vytvořeny mysy pro nástup cestujících.





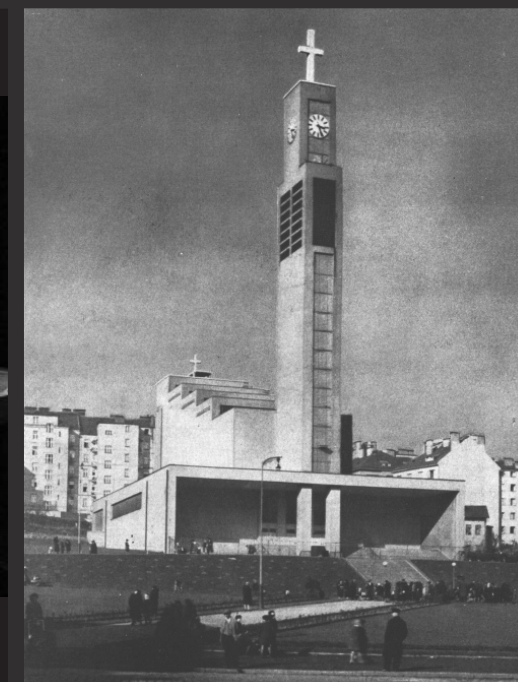




7, Náměstí Svatopluka Čecha

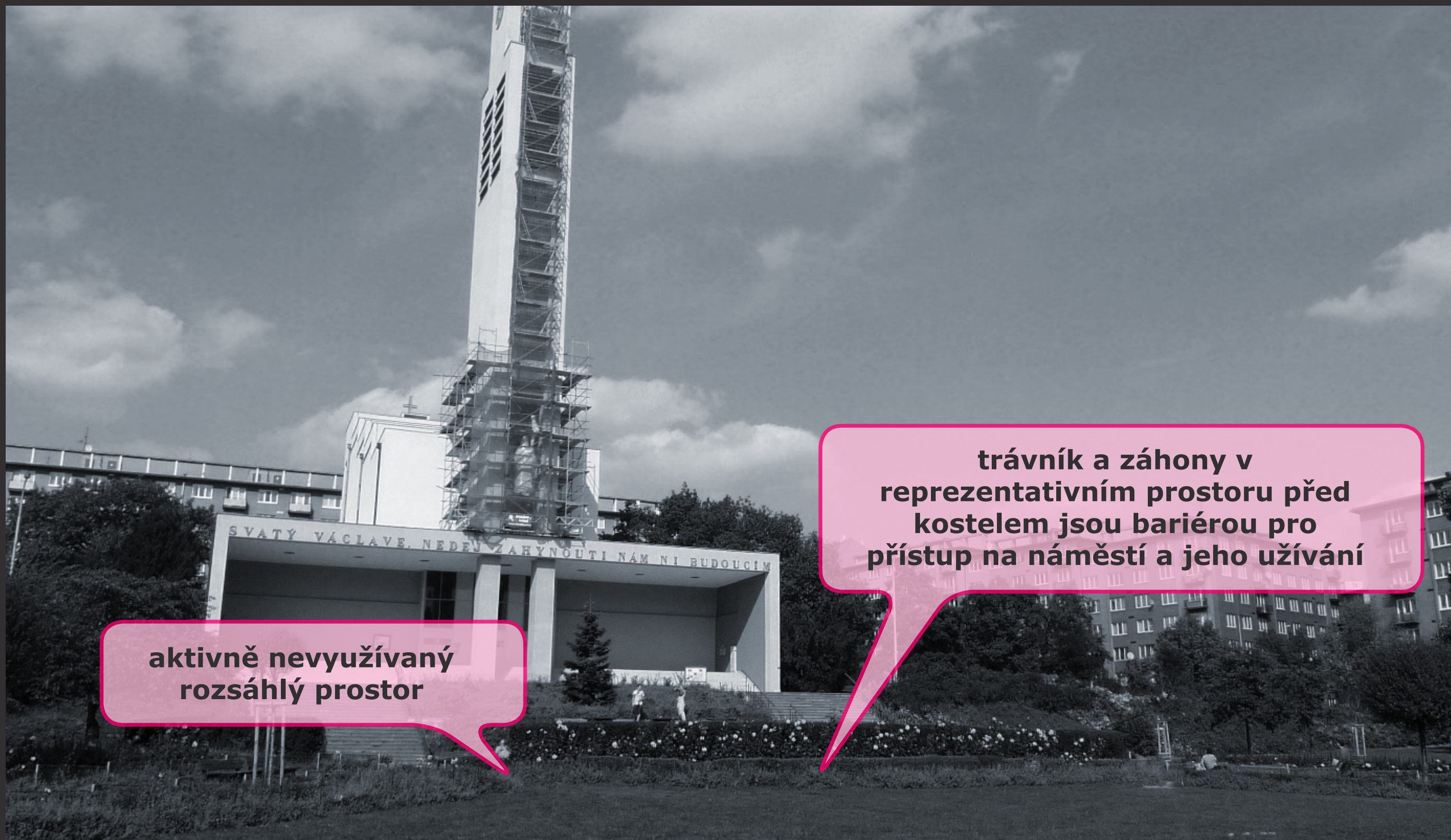
současný stav 40

- Kostel Sv. Václava byl postaven v l. 1929-30 podle vítězného soutěžního návrhu a projektu architekta Josefa Gočára. Je odborníky považován za jednu z nejzdařilejších funkcionalistických církevních staveb v ČR. Čechovo náměstí je největším veřejným prostorem této části Prahy 10.
- Náměstí dnes nemůže být plně využíváno, jeho nejživější strana u Moskevské třídy je od těžiště parku s kostelem odříznuta 'izolační zelení'. Povaha parkových úprav nevybízí k mnohým aktivitám, náměstí nemá adekvátní prostor pro setkávání většího počtu lidí.
- Těžištěm navržených úprav náměstí je rehabilitace jeho nejdůležitějšího prostoru – plochy před kostelem Sv. Václava. Středem prostoru je vedena nová dlážděná plocha, navazující na obnovené velkorysé schodiště před kostelem. Vzniká tak nový reprezentativní prostor, umožňující jak drobné každodenní aktivity, tak i pořádání trhů a slavností celoměstského významu.
- Nová dlážděná plocha je vedena v mírném sklonu od zastávky tramvaje ke kostelu. Je doplněna novými stromy a lavičkami.
- Zastávky MHD Čechovo nám. jsou sloučené pro tramvaje a autobusy, jsou zkráceny na 35 m a mají vytvořeny mysy pro nástup cestujících.



7, Náměstí Svatopluka Čecha

současný stav 41



aktivně nevyužívaný
rozsáhlý prostor

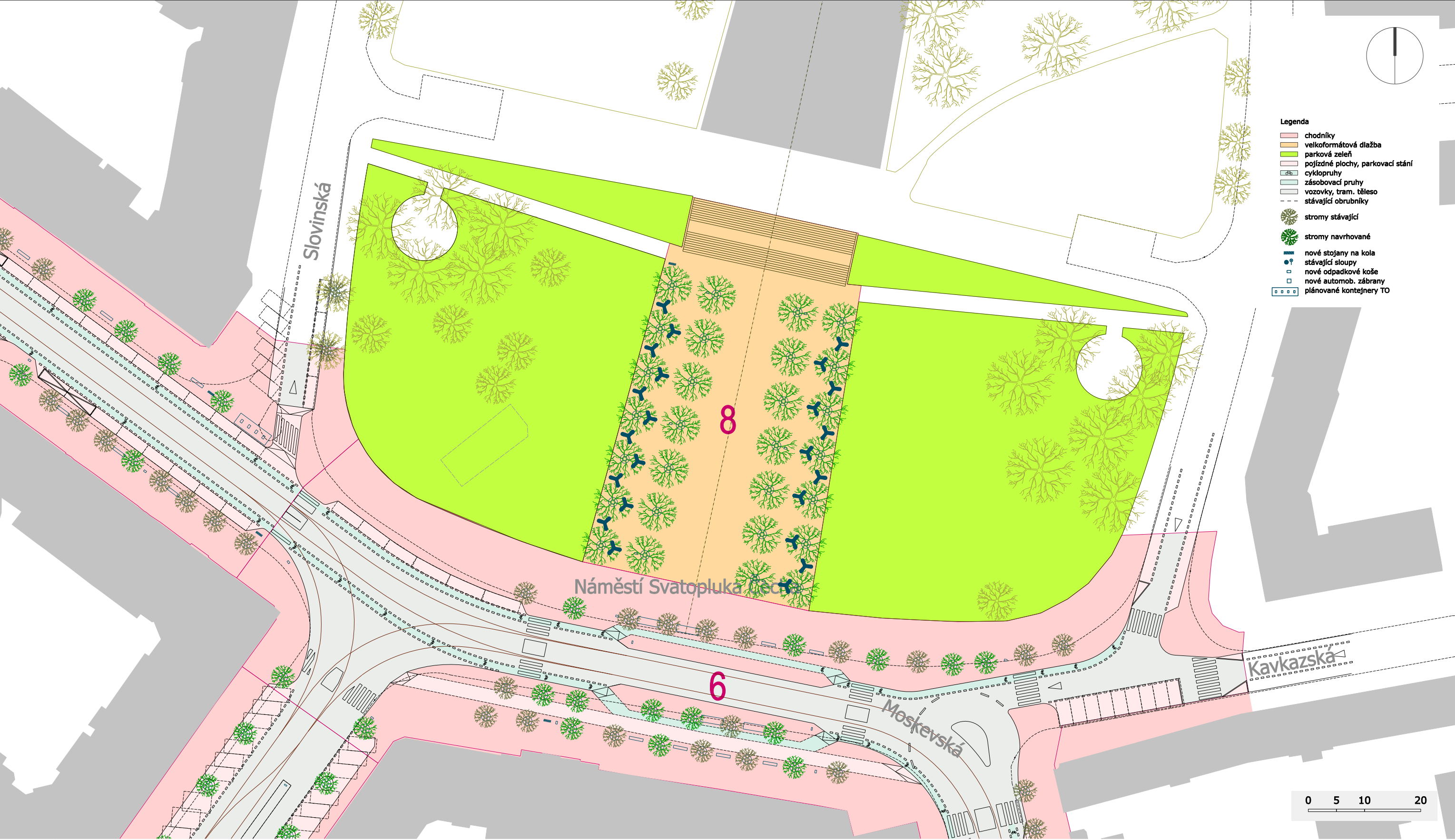
trávník a záhony v
reprezentativním prostoru před
kostelem jsou bariérou pro
přístup na náměstí a jeho užívání

7, Náměstí Svatopluka Čecha

zákres návrhu 42



7, Náměstí Svatopluka Čecha



8, Minská ulice

současný stav 44

- Pokračování tramvajové trati směrem od Nám. Míru zde bylo zřízeno v r. 1913, jednokolejná tramvajová smyčka Minská je zde od r. 1926, tratě v celé oblasti byla zdvojkolejněny v r. 1956.
- Uspořádání provozu v Minské ulici je dnes negativně omezeno existující blokovou tramvajovou smyčkou, ulice je degradována na kapacitní průjezdní prostor městské dopravy, prostor chodníků je ohrožován parkujícími auty.
- Návrh je založen na zúžení průjezdného profilu ulice na minimum nutné pro průjezd a odstavení vozů městské veřejné dopravy, délka konečné zastávky tramvají je zkrácena na 35m. Šikmá parkovací stání na chodnících jsou odsunuta dále od domů a nově ponechána v úrovni vozovky.
- Na obou stranách ulice jsou vytvořena stromořadí, se stromy v kruhových vyvýšených obrubách mezi parkovacími stáními.
- Ve prospěch rozšíření chodníků je zúženo i ústí Minské do Vršovické ulice, jsou zde doplněny stromy a lavičky.

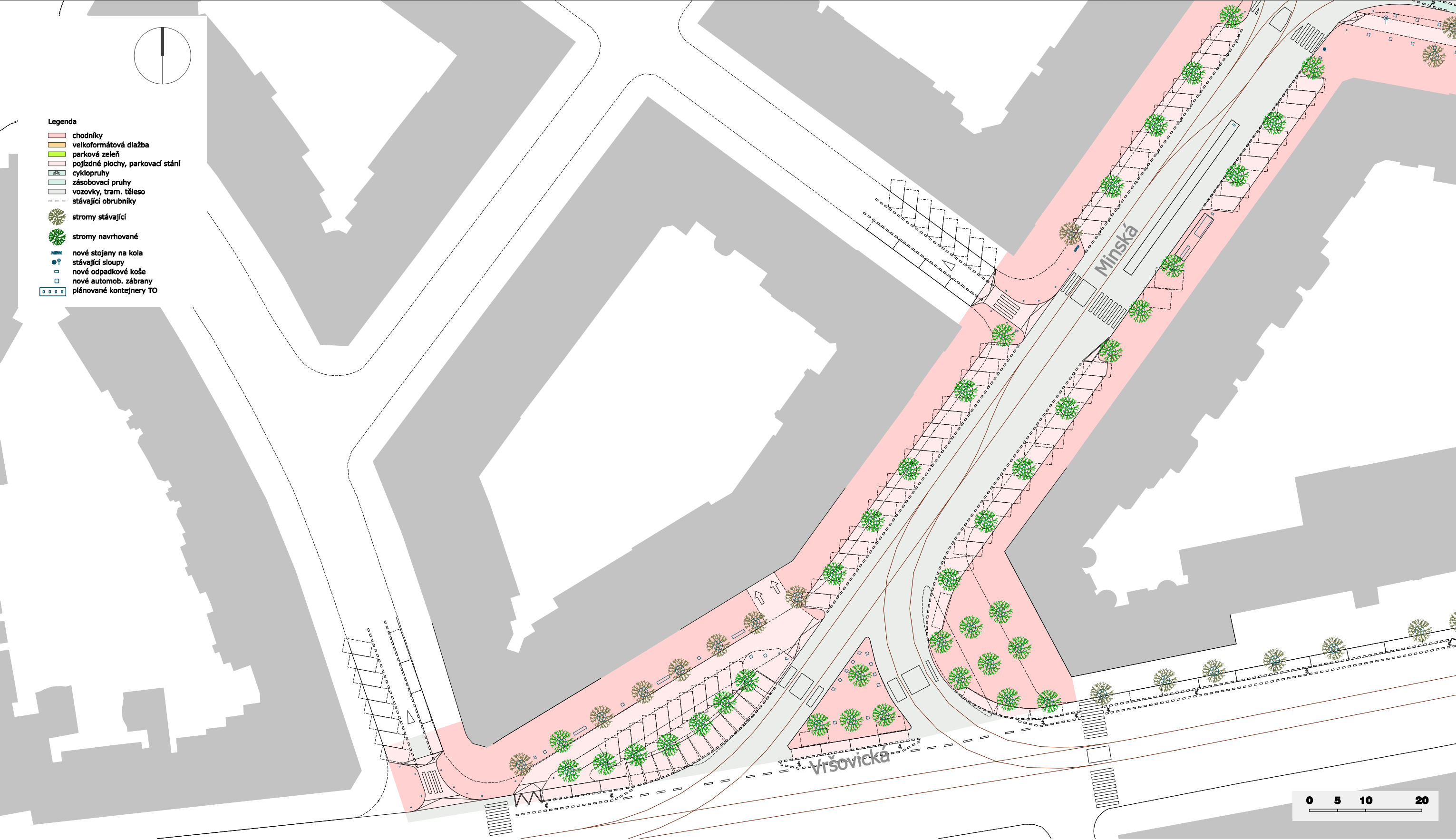




absence
zeleně

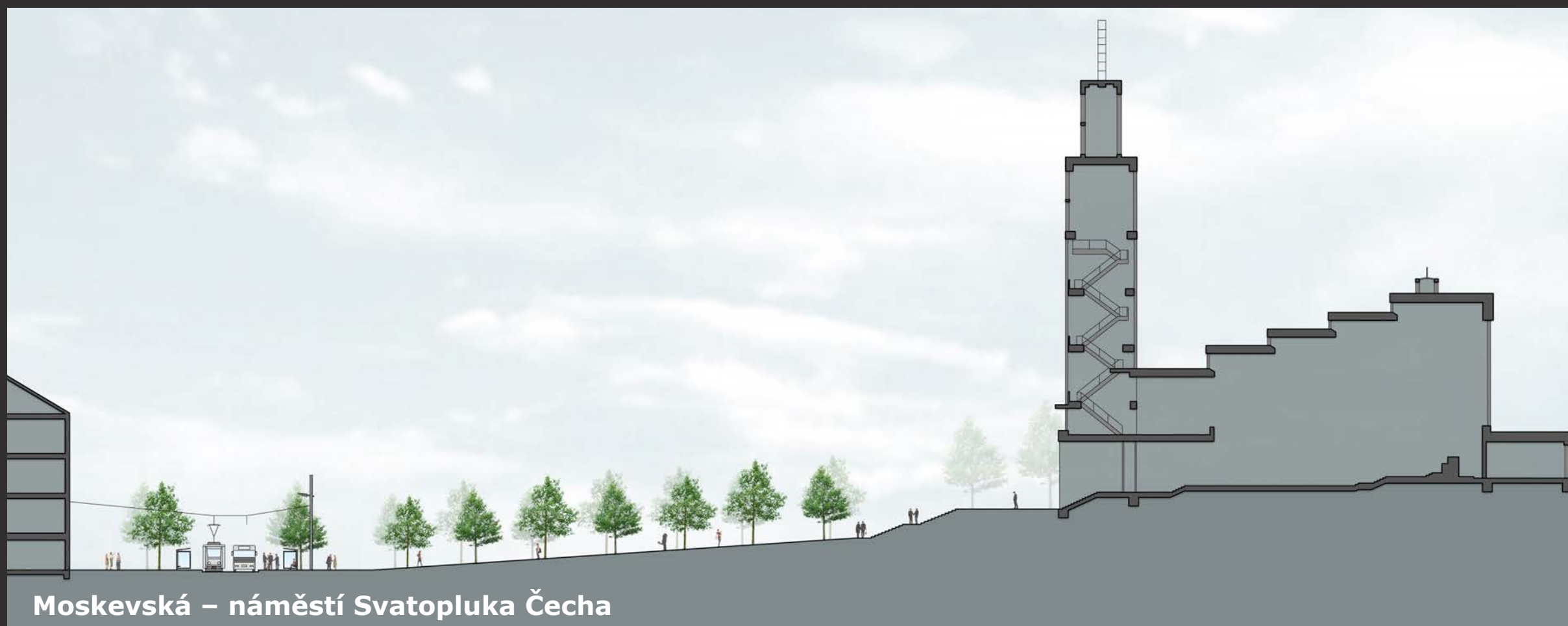
autá vytlačena na
chodník až k domům
omezují chodce

tramvajová
smyčka a autobusy
degradují ulici na
kapacitní průjezdní
prostor městské
dopravy



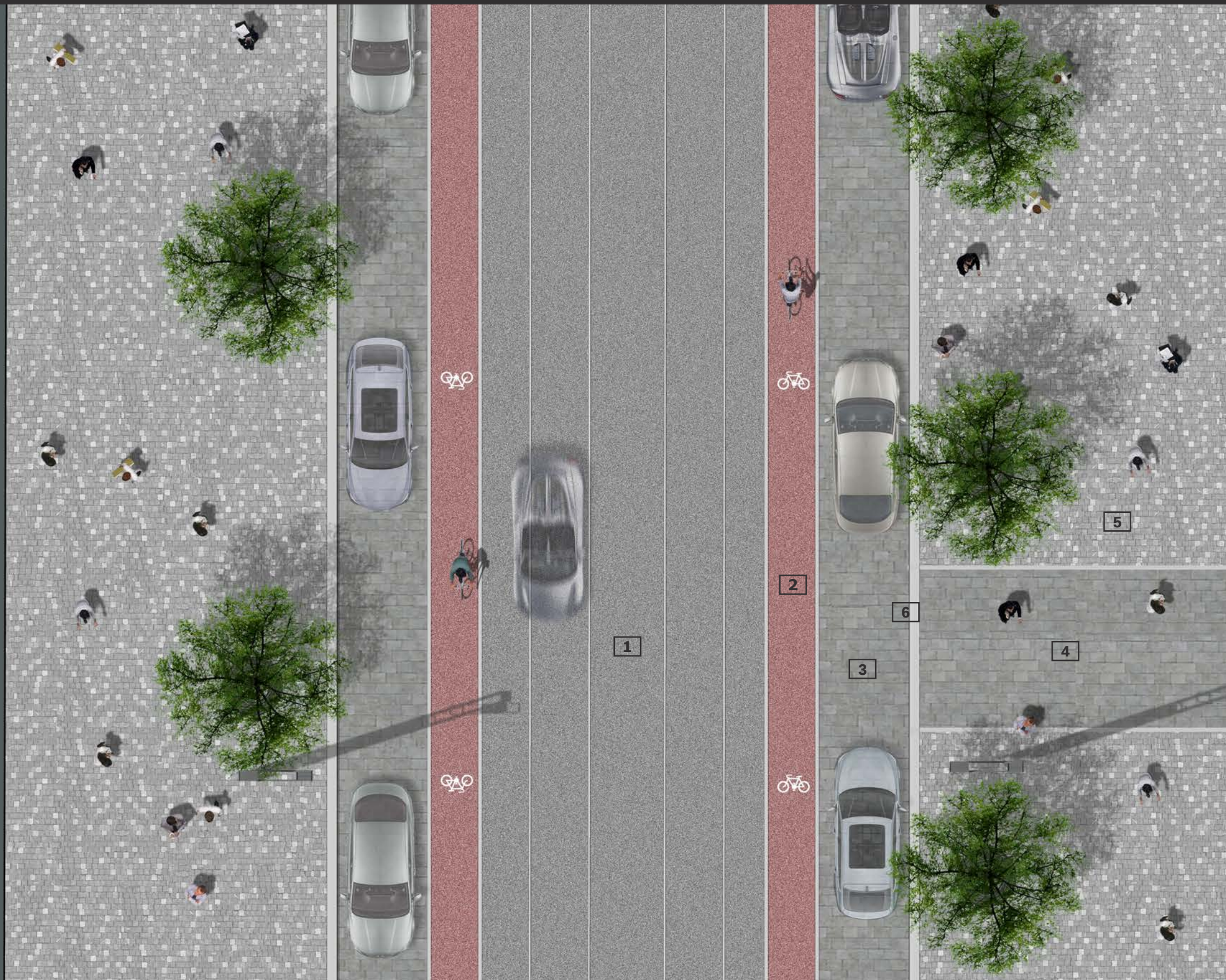
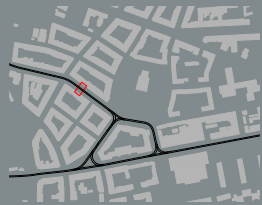
Urbanistické řezy územím

47



Typický profil ulice

48



LEGENDA

- 1 asfaltová vozovka + tramvajové těleso
- 2 asfaltová cyklostezka, asfalt červený probarvený ve hmotě
- 3 žulová dlažba pojížděná štípaná
- 4 žulová dlažba pojížděná řezaná
- 5 vápencová mozaika řezaná
- 6 žulový obrubník, kamenicky opracovaný

Typický profil ulice

49



Typický profil ulice

50



LEGENDA

- 1 asfaltová vozovka + tramvajové těleso
- 2 asfaltová cyklostezka, asfalt červený probarvený ve hmotě
- 3 žulová dlažba pojížděná štípaná
- 4 žulová dlažba pojížděná řezaná
- 5 vápencová mozaika řezaná
- 6 žulový obrubník, kamenicky opracovaný

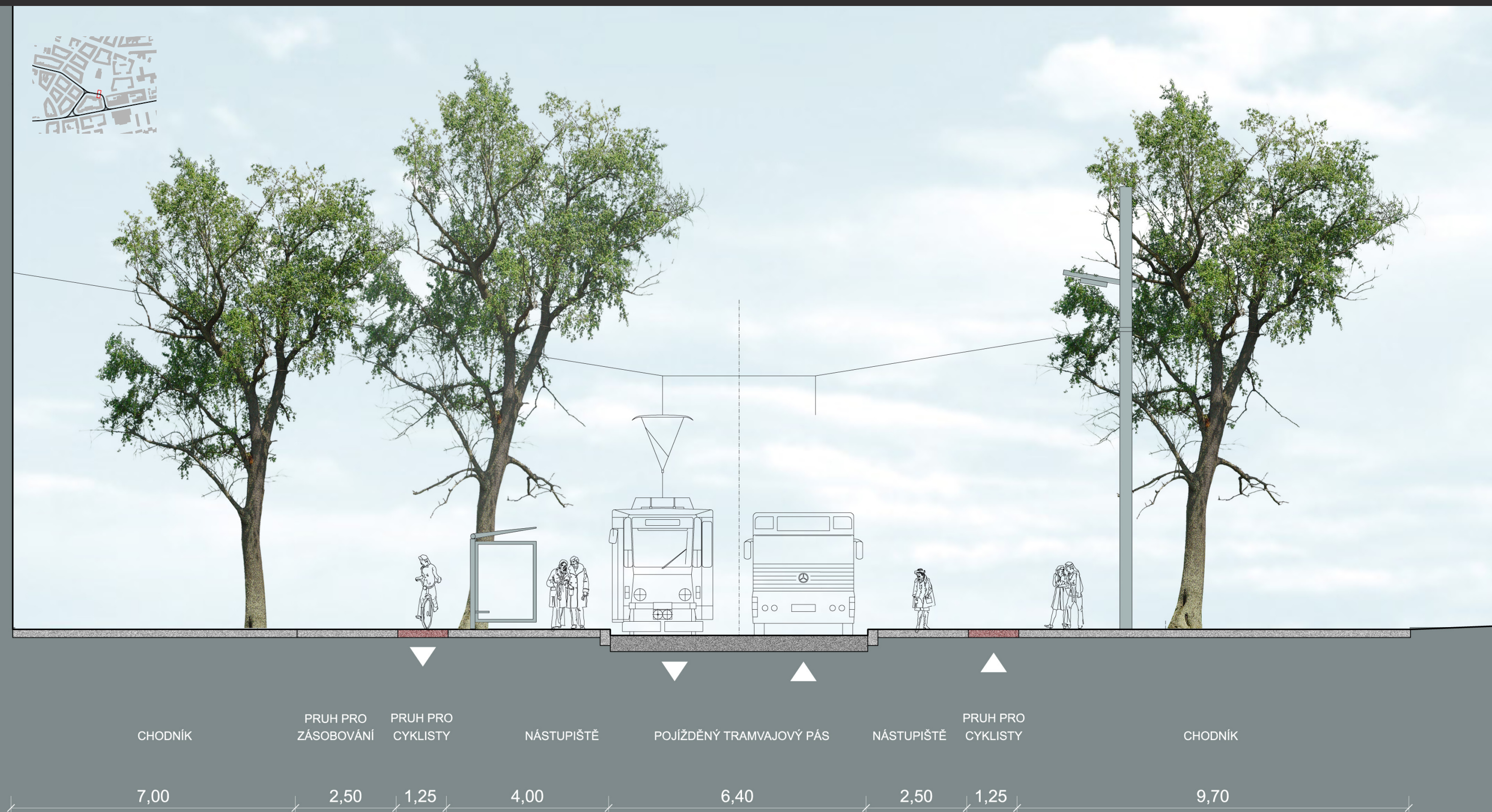
Typický profil ulice se zastávkou (u Čechova nám.)



LEGENDA	
1	asfaltová vozovka + tramvajové těleso
2	asfaltová cyklostezka, asfalt červený probarvený ve hmotě
3	žulová dlažba pojížděná štípaná
4	žulová dlažba pojížděná řezaná
5	vápencová mozaika řezaná
6	žulový obrubník, kamenicky opracovaný
7	pochozí žulová dlažba velkoformátová

Typický profil ulice se zastávkou (u Čechova nám.)

52



ozn.	foto	popis	umístění
1		asfaltová vozovka-tramvajové těleso tl.skladby cca 700 mm	tramvajové těleso,vozovka
2		asfaltová cyklostezka asphalt probarvený ve hmotě barva červená např.Shell Bitumen tl.skladby cca 500 mm	cyklostezka
3		žulová dlažba pojížděná štípaná 100x100x100 mm tl.skladby cca 500 mm	pojížděné plochy,parkovací stání
4		žulová dlažba pojížděná řezaná cca 200x100x80 mm tl.skladby cca 500 mm	pojížděné plochy v rámci chodníku
5		vápencová mozaika řezaná,vzor viz foto tl.skladby cca 250 mm	pěší komunikace,chodníky
6		žulový obrubník kamenicky opracovaný OP 2 š.300 mm	hrana chodníku a komunikace
7		pochozí žulová dlažba velkoformátová 500x500x60 mm tl.skladby cca 300 mm	náměstí

Specifikace prvků mobiliáře

54

Sjednocujícím prvkem nového uličního parteru bude jednotný design mobiliáře



Specifikace prvků mobiliáře

55

Sjednocujícím prvkem nového uličního parteru bude jednotný design mobiliáře



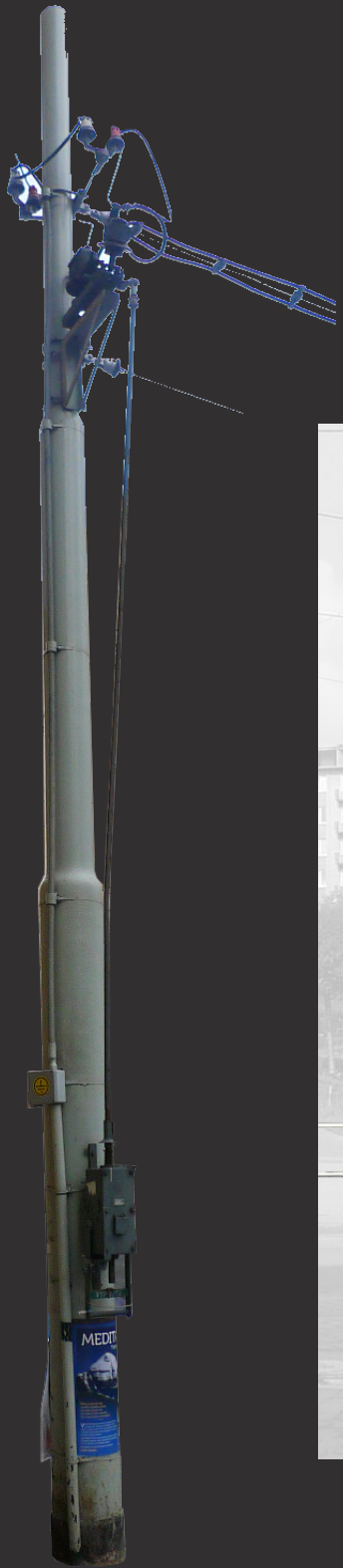
Příklady uličních povrchů

56



Jednotný design sloupů

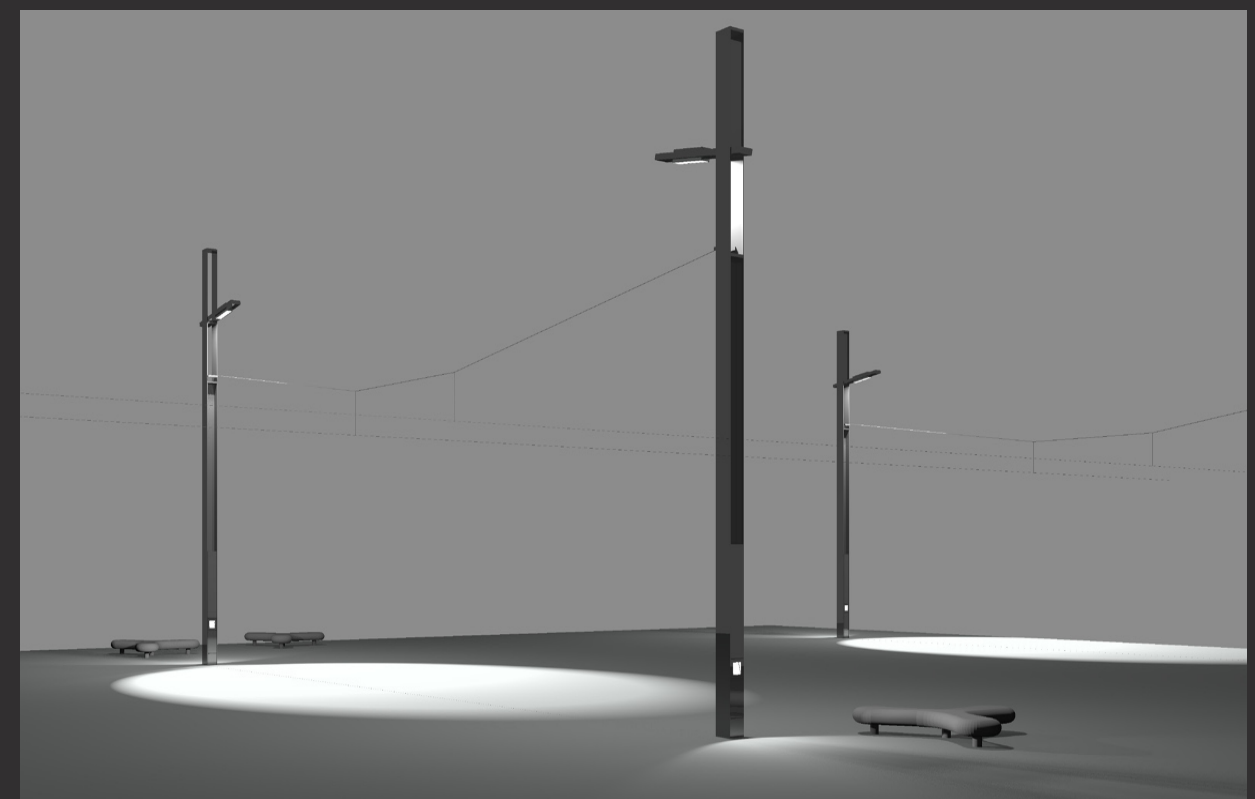
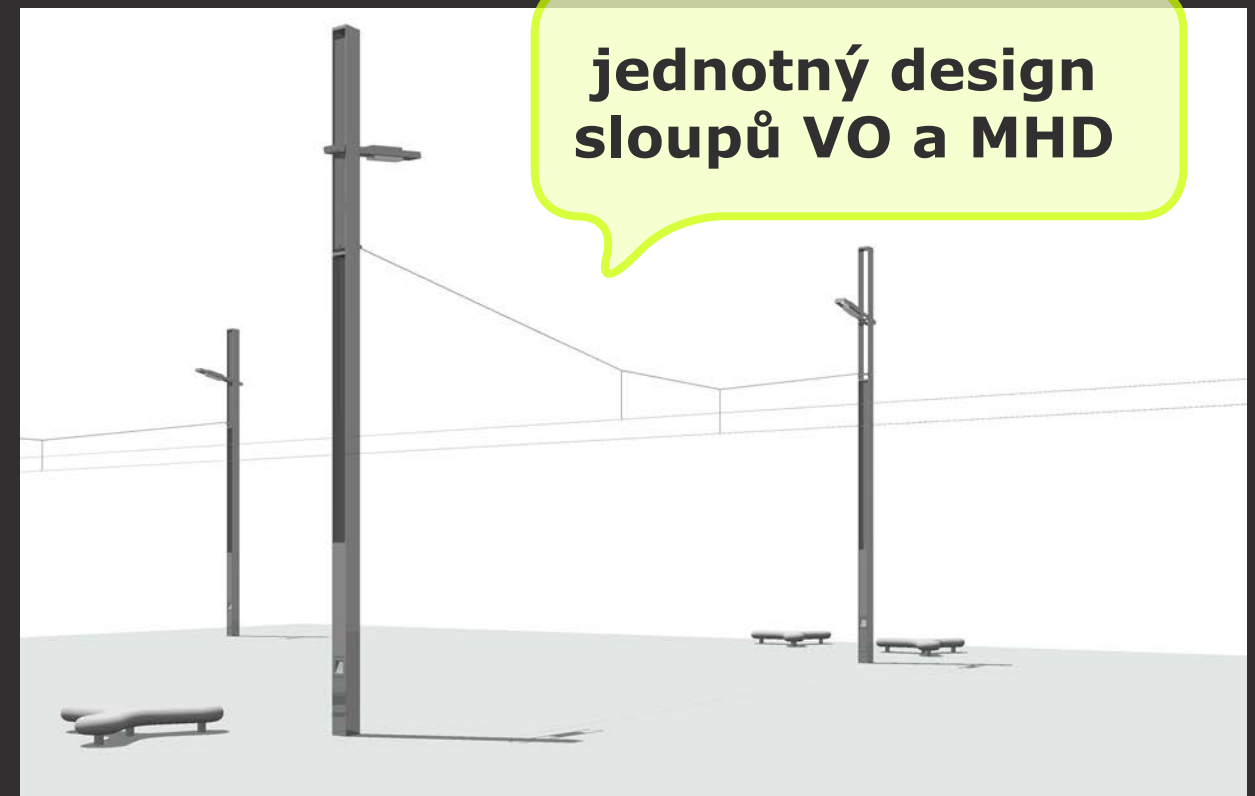
57



nekoncepční
a neestetické
řešení sloupů

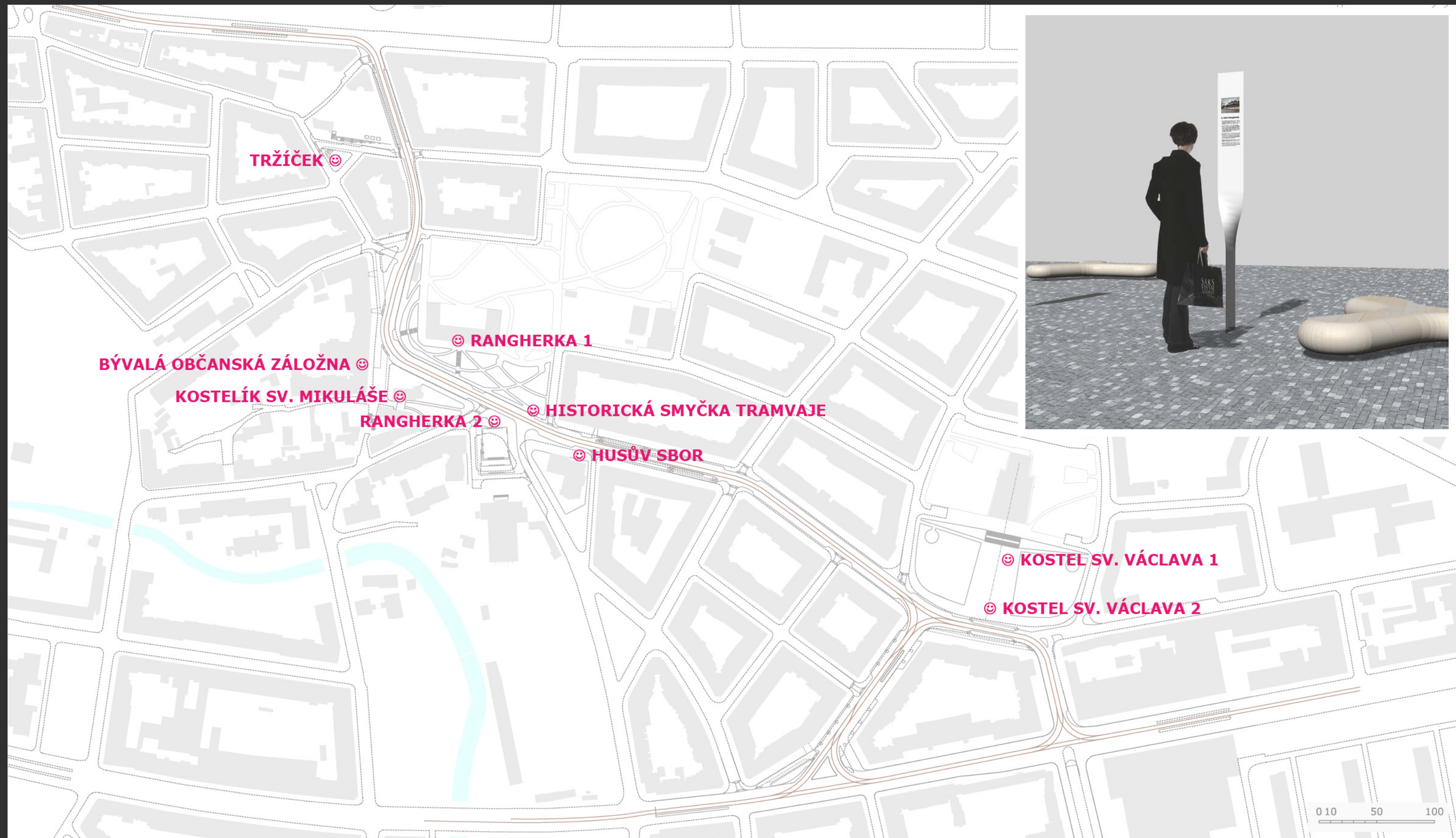


jednotný design
sloupů VO a MHD

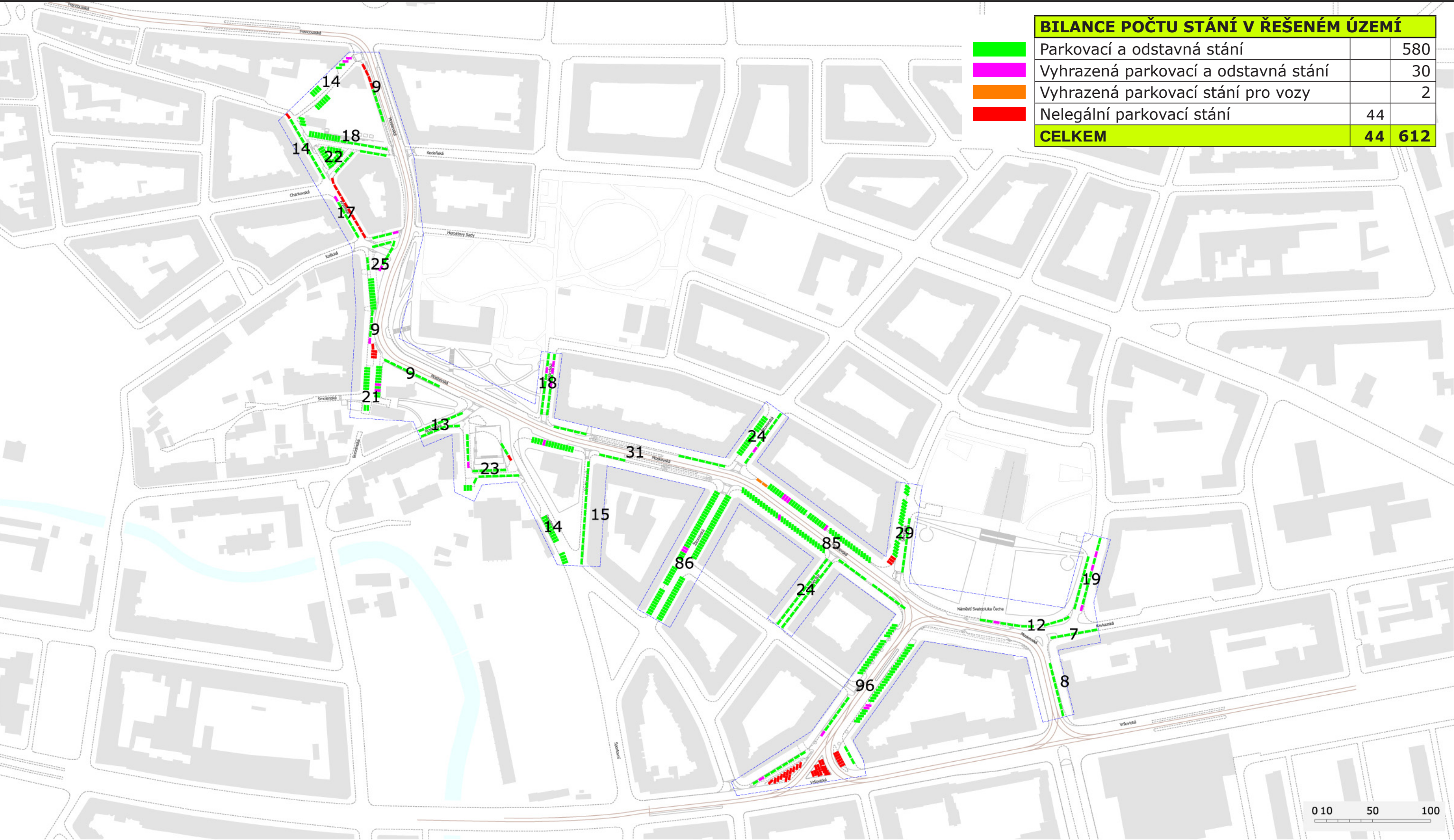


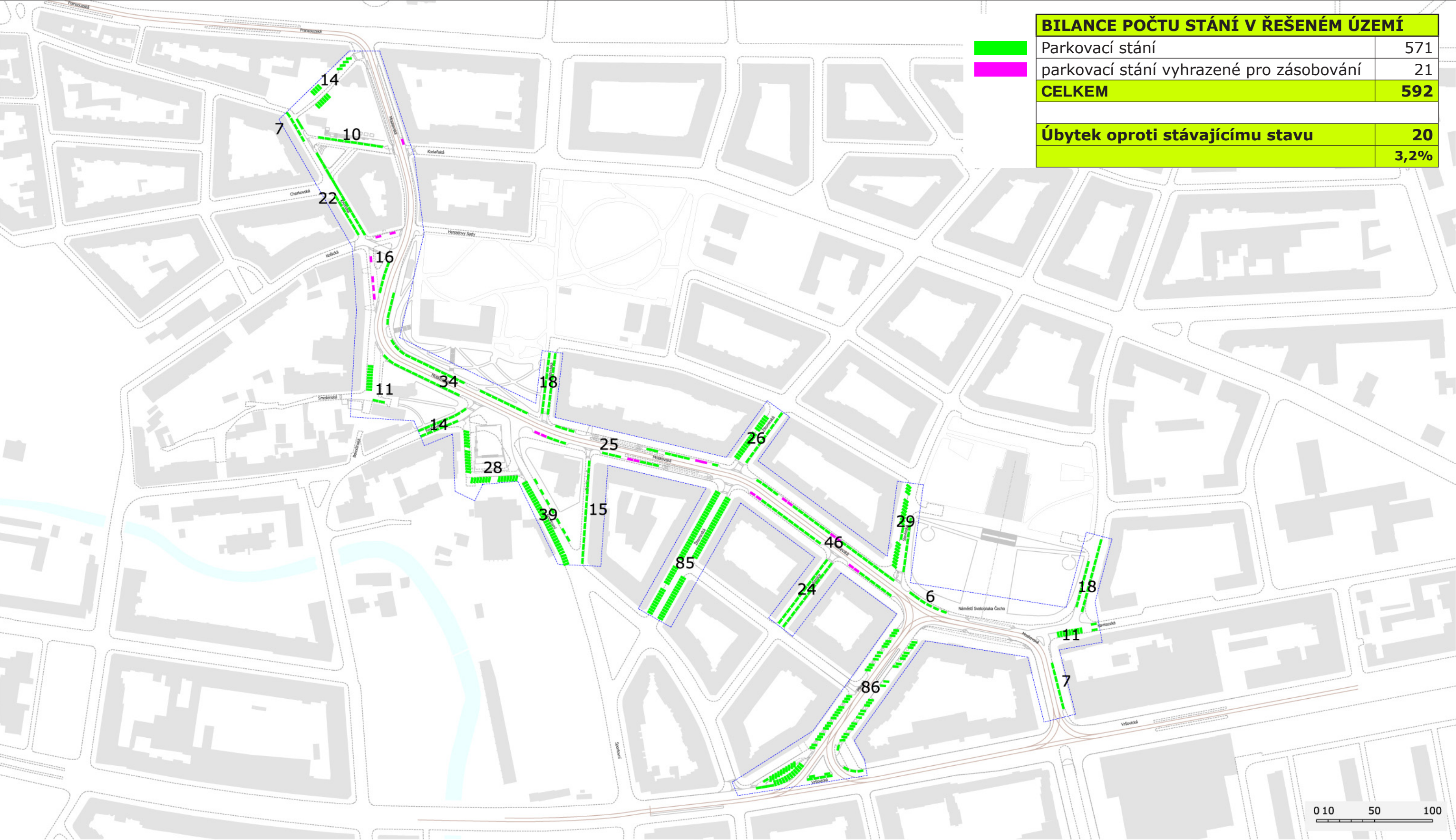
Info-poutače k historickým místům Prahy 10

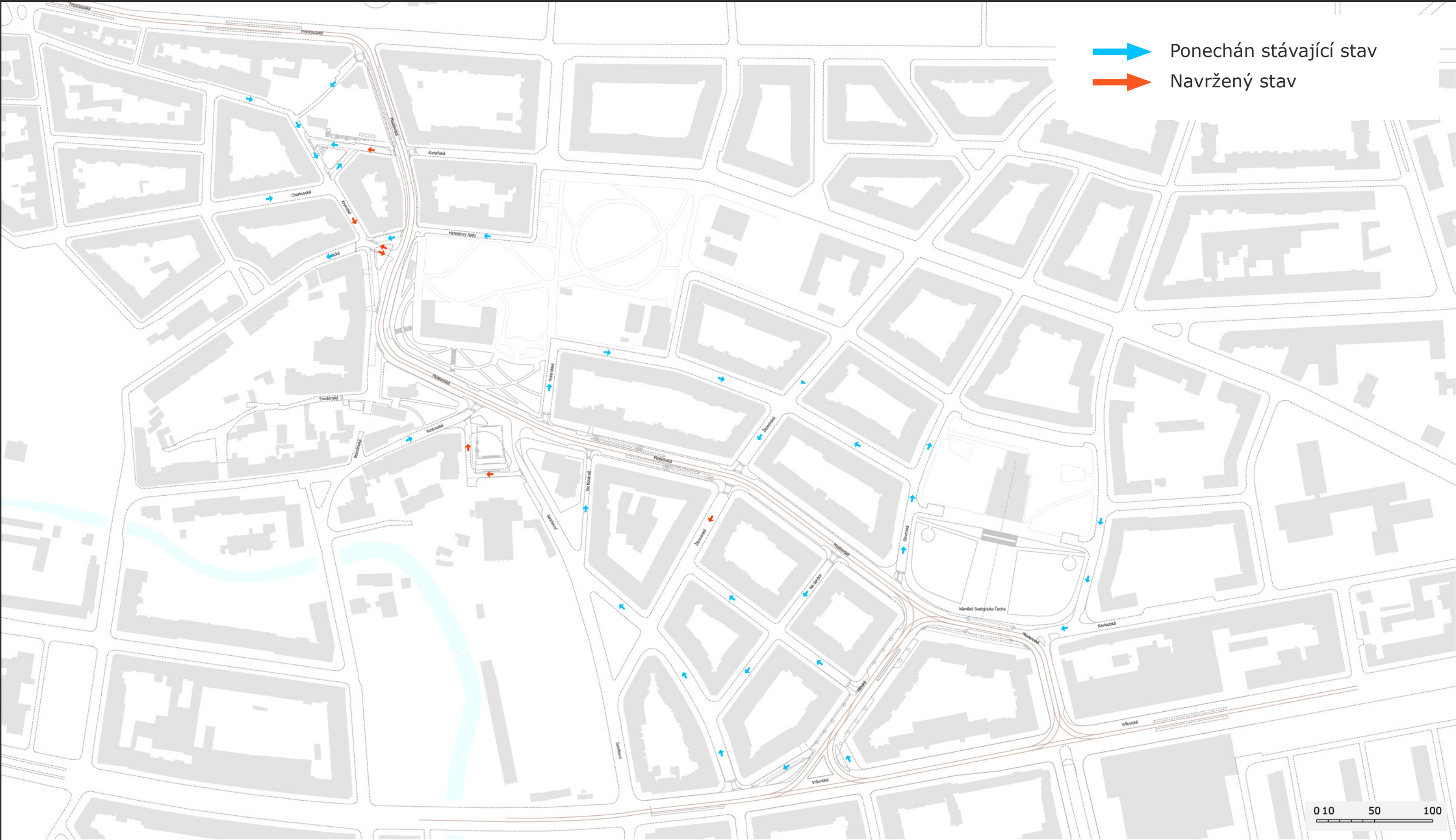
58

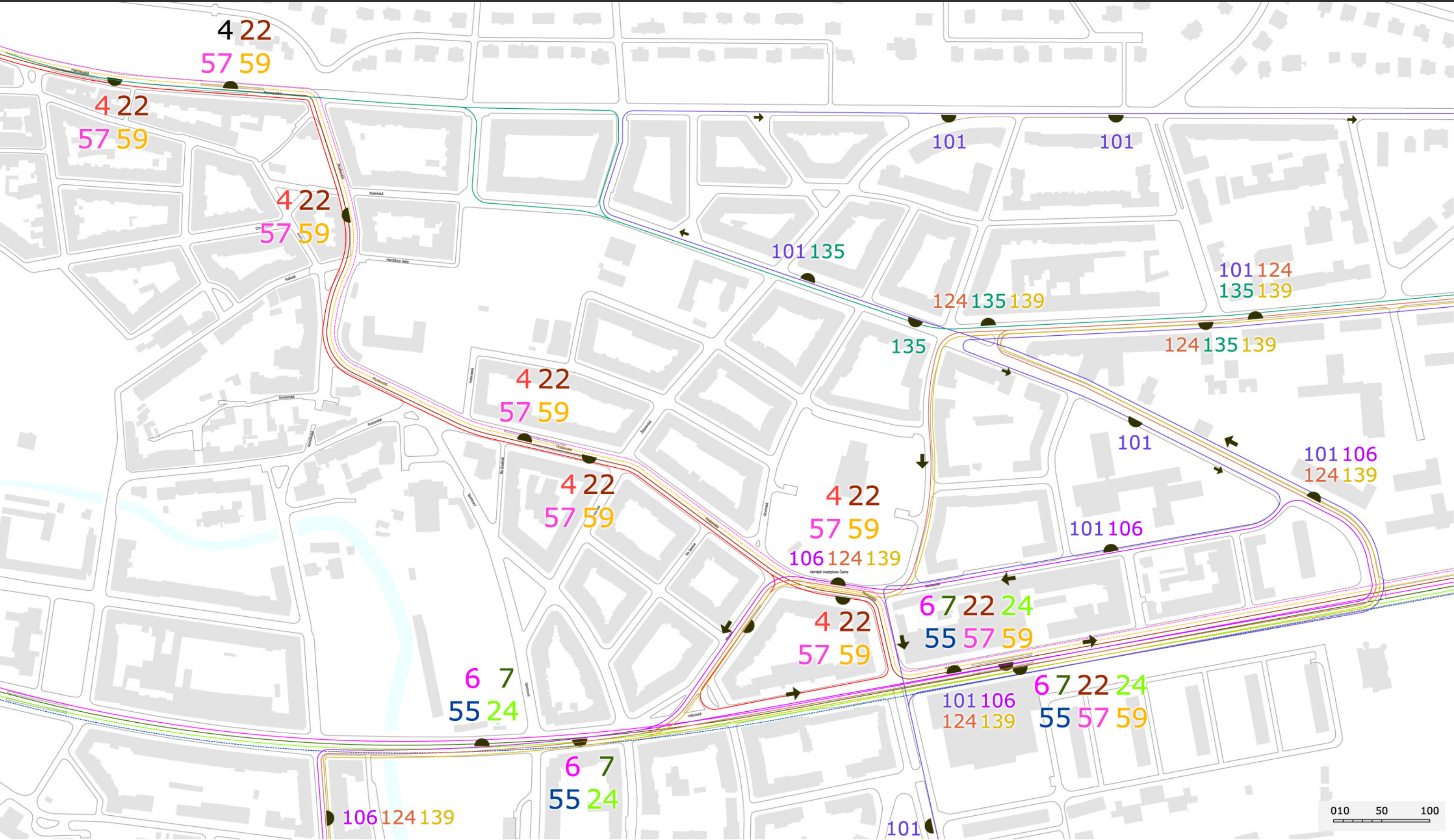


Parkování – stávající stav









Hlavní změny a přírůstky v území

63

◦ **pěší plochy**



+ 85%

◦ **vozovky**



- 56%

◦ **cyklostezky a pruhy**



+ 1.9km

◦ **stromy**



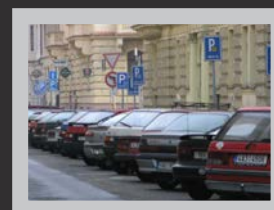
+ 156

◦ **lavičky, sedátka**



+ 163

◦ **parkování**



- 20 (- 3.2%)

Rozdělení území na investiční celky

64

