

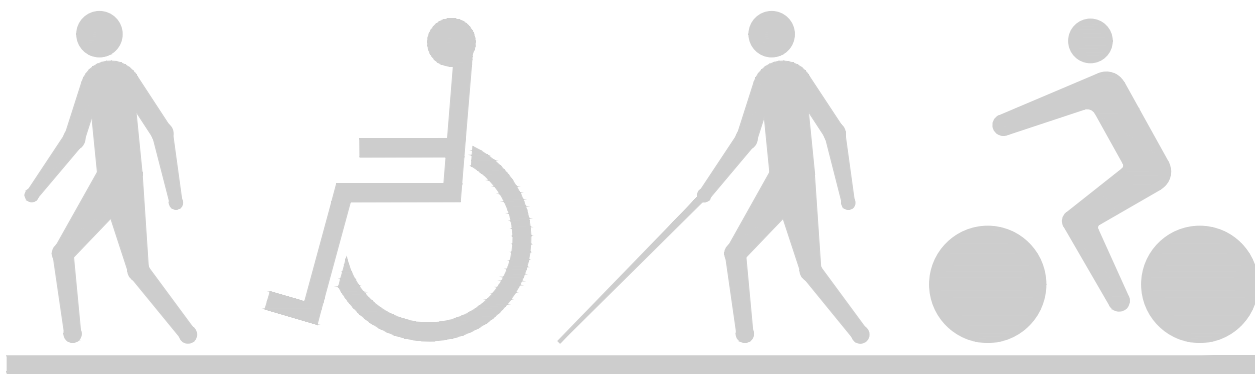


Barrandovská estakáda a okolí / studie proveditelnosti zlepšení bezmotorové prostupnosti území



Ing. arch. Tomáš Cach
2017/12





Zadavatel:

MČ Praha 5

nám. 14. října č. 4, 150 22 Praha 5

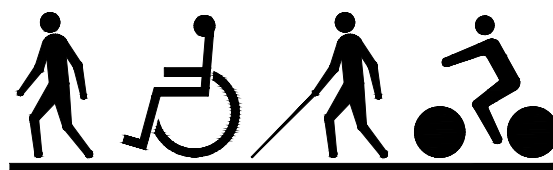


Zpracovatel:

Ing. arch. Tomáš Cach

Veverkova 1172/33, 170 00 Praha 7

+420 739 425 891 / tomascach@gmail.com



Obsah

Úvod	5
Analýza – porovnání koridorů	6
Analýza – intenzity bezmotorového provozu	11
Hlavní limity a klíčové požadavky v koridoru TT	12
Řešení prostupu v oblasti zastávky Hlubočepy	16
SSZ 5.572 K Barrandovu x Slivenecká	18
Ulice Geologická	21
Tramvajová zastávka Geologická + návaznosti	22
Nová stezka v úseku Geologická – předpolí estakád	24
Plochy západních předpolí estakád, silniční estakáda	26
SSZ 5.568 K Barrandovu x Pod Habrovou	28
Oblast autobusové zastávky Terasy a návazností	30
Chodník K Barrandovu v úseku Terasy – Zbraslavská	32
Majetkoprávní vztahy	34
Priority a doporučená etapizace	36
Použité zkratky	37

Výkresy

[> odkaz na výkres vždy u související kapitoly](#)

POROVNÁNÍ KORIDORŮ

- 1.1.1 Porovnání koridorů / ulice Hlubočepská + návaznosti (1:4000)
- 1.1.2 Porovnání koridorů / ulice K Barrandovu + návaznosti (1:4000)
- 1.1.3 Porovnání koridorů / tramvajová estakáda + návaznosti (1:4000)
- 1.2 Porovnání směrového průběhu jednotlivých koridorů mezi uzly A a B (1:4000)
- 1.3 Porovnání délky a výškového průběhu jednotlivých koridorů mezi uzly A a B

SITUACE / CELEK

- 2.0 Celková koordinační situace (1:4000)

SITUACE / LOKALITY

- 3.1.1 (+alt.) SSZ 5.572 K Barrandovu x Geologická / celek (1:500)
- 3.1.2 (+alt.) SSZ 5.572 K Barrandovu x Geologická / detail (1:250)
- 3.2 (+alt.) Geologická / Slivenecká – návaznosti SSZ k Devonské / V Bokách II (1:250)
- 3.3 (+alt.) Geologická – prostup u tramvajové zastávky (1:250)
- 3.4 Nová stezka v úseku Geologická – předpolí estakád (1:1000 / 1:250)
- 3.5 Plocha u západních předpolí estakád (1:250)
- 3.6.1 SSZ 5.568 K Barrandovu x Barrandovská / celek (1:500)
- 3.6.2 (+alt.) SSZ 5.568 K Barrandovu x Barrandovská / detail (1:250)
- 3.7 Terasy – oblast autobusové zastávky a návazností (1:250)
- 3.8 (+alt.) Hlubočepy – oblast tramvajové zastávky a návazností (1:500 / 1:250)

ŘEZY

- 4.1 Tramvajová estakáda (1:100)
- 4.2 Nová stezka v úseku Geologická – předpolí estakád (1:200)
- 4.3 K Barrandovu / silniční estakáda (1:100)
- 4.4 K Barrandovu / úsek Terasy – Zbraslavská

PODKLADY PRO DALŠÍ POSTUP

- 5.1 Majetkoprávní vztahy (1:4000) + všechny situace 3.X (pouze digitálně)
- 5.2 Jednotlivé záměry – priority a doporučená etapizace (1:4000)

Úvod

Účel studie

Tato studie prověřuje možnosti zlepšení přímé bezbariérové bezmotorové (pěší a cyklistické) prostupnosti území mezi Zlíchovem a Barrandovem. Jedná se zároveň o součást celoměstského propojení dvou významných krajinných struktur – údolí Vltavy a Třebotovské plošiny.

Jedním z požadavků Akčního plánu rozvoje cyklistické infrastruktury na území MČ Praha 5 v letech 2016-2017 je zřízení přímého chráněného cyklistického spojení mezi předpolím Barrandovského mostu (dopravní uzel spojující páteřní cyklotrasy A 1 a A 2) a sídlištěm Barrandov (významný zdroj a cíl cyklistické dopravy). Zároveň byl Usnesením RHMP č. 2235 ze dne 12.9.2017 upraven generel celoměstsky významných tras, kde je mj. přeložena cyklotrasa A 114 do této stopy.

Významným požadavkem je také zlepšení pěší prostupnosti území, zejména odstranění stávajících bariér pro každodenní chůzi ve vazbě k rezidenční zástavbě a zastávkám veřejné dopravy.

Vymezení rozsahu studie

Vymezeným územím k řešení je především koridor tramvajové trati (TT) a ulice K Barrandovu mezi tramvajovými zastávkami Hlubočepy a Geologická.

Posuzovány jsou návaznosti na dva dopravní uzly:

- uzel A) – ulice Hlubočepská, Na Zlíchově, cyklotrasa A1 + A12 (přes řeku);
- uzel B) – ulice Geologická, Pražského a Slivenecká.

Výstup studie

Výstupem studie je návrh konkrétních akcí k dalšímu řešení, včetně priorit a doporučené etapizace.

Zohledněny jsou nejen požadavky na optimální vedení tras a vazeb z hlediska pěší a cyklistické dopravy, ale také ekonomické, technické a časové podmínky možné realizace.



Analýza – porovnání koridorů

Uzel A (Hlubočepy)

- oblast tramvajové zastávky Hlubočepy
- nadmořská výška: cca 195 m.n.m
- návaznosti:
 - ulice Na Zlíchově – přímá dopravní vazba na Smíchov a centrum v uličním profilu ve vozovce, v oblasti Zlíchova přímo mezi kolejemi TT (cyklotrasa A 121);
 - bezmotorový prostup podél Dalejského potoka skrz MÚK Barrandovského mostu – chráněná levobřežní trasa podél Vltavy centrum-Radotín (cyklotrasa A 1) a chráněná trasa na Barrandovském mostě do Braníka k pravobřežní trase podél Vltavy (cyklotrasa A 2) a na jihovýchod Prahy (cyklotrasa A 12);
 - ulice Zbraslavská – přímá chráněná vazba do Malé Chuchle (cyklotrasa A 111) s návazností na trasu A 1, resp. Velkou Chuchli a Radotín;
 - Hlubočepská ulice – vazba do Prokopského údolí (cyklotrasa A 12), význam k řešenému propojení pouze pro oblast severní části Barrandovské ulice a Teras Barrandov



Uzel B (Geologická)

- oblast tramvajové zastávky Geologická
- nadmořská výška: cca 288 m.n.m
- návaznosti:
 - ulice Geologická – převážně rezidenční čtvrť s bytovými domy (panelové domy z 20. století + nová výstavba po roce 2005), přímá vazba na Slivenec (cyklotrasa A 113);
 - ulice K Barrandovu / cesta podél TT (PHS) – napojení do ulice Lipská a Pražského na sídliště Barrandov (cyklotrasa A 114);
 - ulice Slivenecká a V Bokách II – rezidenční čtvrť s rodinnými domy (cyklotrasa A 113), význam k řešenému propojení jen lokální



vazba A-B:

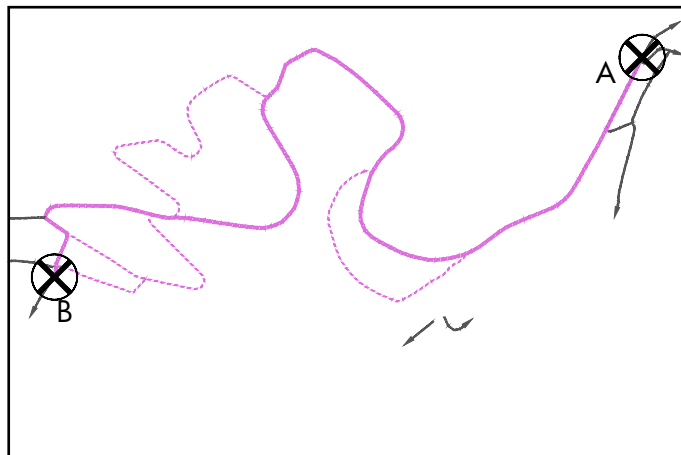
- přímá vzdálenost (vzdušnou čarou): cca 1400 m
- celkové převýšení: cca 93 m

Analýza – porovnání koridorů

> 1.1.1

koridor ulice Hlubočepská (+ návaznosti):

- **délka: cca 2 550 m**
(dle podvariant 2 400 – 3 200 m)
 - základní průjezd ve vozovce hlavních komunikací (Hlubočepská – Slivenecká): cca 2 550 m
 - alternativa Na Srpečku (600 m) místo zatáčky s dělenou vozovkou (375 m): + cca 225 m
 - alternativa (zejména pro stoupání) staré Slivenecké (750 m) místo Kosořské (550 m): + cca 200 m
 - alternativa (legální nyní jen stoupání) V Bokách I a II (540–560 m než 310–390 m): + 170–230 m
 - při jízdě do sídliště Barrandov ulicí Pražského úspora cca 150 m oproti celkové délce
- **průběh převýšení (z A do B):**
 - ulicí Hlubočepskou v délce cca 1,5 km převážně po rovině nebo jen s velmi mírným stoupáním
 - ulicí Slivenecká a Kosořská cca 1,0 km prudké stoupání
 - ztracený spád cca 2 m
- **přístupnost a údržba**
 - veškerá související uliční síť je dnes legálně přístupná pěšky i na kole prakticky v celé délce, zpravidla formou vozovky a chodníků;
 - vozovky ulic Hlubočepská a Slivenecká mají celoročně zajištěnu sjízdnost a odpovídající údržbu s ohledem na jejich význam pro ostatní provoz, zejména autobusů MHD (druhá priorita zimní údržby TSK – pořadí 1B);
 - chodníky jsou plně udržované jen v některých úsecích s intenzivnějším využitím v zástavbě

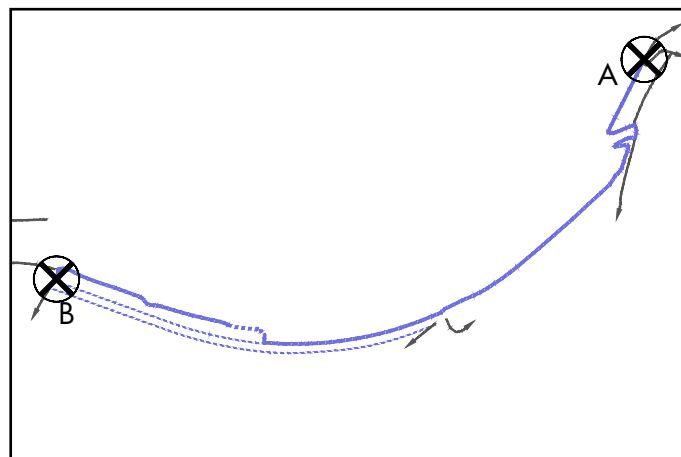


Analýza – porovnání koridorů

> 1.1.2

koridor ulice K Barrandovu (+ návaznosti):

- **délka: cca 1 860 m**
(dle podvariant 1 800 – 1900 m)
 - úsek a) Hlubočepská + dnešní „téměř bezbariérový“ chodník: cca 1 340 m
 - úsek b) zcela bariérový se schodištěm (od křížení TT podél zahrádek): cca 100 m
 - úsek c) horní bezbariérová cesta podél PHS (severně od TT): cca 420 m
 - alternativa b+c (520 m) ve stávající vozovce ve stoupání: cca 480 m (úspora cca 40 m)
 - alternativa b+c (min. 520+400 m) ve stávající vozovce v klesání: cca 880 m (úspora cca 60 m)
- **průběh převýšení (z A do B):**
 - v oblasti Zlíchova převážně po rovině nebo jen s mírným převýšením;
 - lokálně prudké převýšení v části serpentin samostatně vedeného chodníku ve svahu a skále v zeleni;
 - plynulé stoupání v koridoru ulice K Barrandovu (s výjimkou skokového převýšení se schodištěm);
 - ztracený spád cca 3 m
- **přístupnost a údržba**
 - pěšky je legálně možný pohyb na chodnících mimo údržbový chodník na rampách MÚK, cyklistický provoz je legální pouze ve vozovce;
 - vozovka v ulici K Barrandovu je vždy sjízdná s ohledem na její význam pro ostatní provoz (nejvyšší priorita zimní údržby – pořadí 1A);
 - chodníky se prakticky neudržují (s výjimkou přístupu k zastávce autobusu bez zimní údržby, prořez zeleně velmi omezený, občasné překážky v průchozím profilu)



Poznámka (pro úplnost):

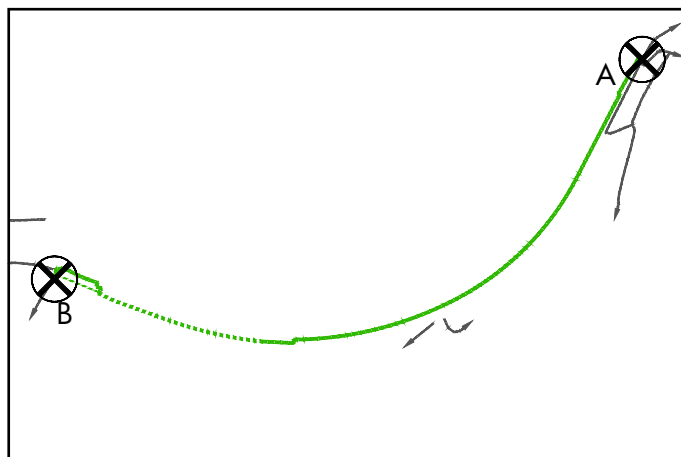
Ze Strakonické (resp. Nádražní) ulice je legálně neznemožněn cyklistický průjezd též společně se silným automobilovým provozem přímo ve vozovce příslušného úseku MO a při západní straně MÚK. Přestože nikde nedochází ani jednou ke křížení automobilového provozu, není tato alternativa s ohledem na širší kontext příliš vhodná.

Analýza – porovnání koridorů

> 1.1.3

koridor tramvajové estakády (+ návazností):

- **délka: cca 1 620 m**
(dle podvariant 1 600 – 1 700 m)
 - úsek estakády + návazností: cca 1 140 m
 - úsek pěšiny, resp. poptávané stezky podél TT: cca 380 m
 - oblast zastávky Geologická: cca 150 m kolem zastávky (v klesání po kolejích cca 100 m)
- **průběh převýšení (z A do B):**
 - zcela plynulé konstantní pozvolné stoupání dané výškovým vedením TT;
 - bez ztraceného spádu
- **přístupnost a údržba**
 - veřejnosti jsou legálně pěšky přístupné pouze tramvajové zastávky a bezprostřední návaznosti na uliční prostranství – zbytek souvisejících staveb je legálně nepřístupný (pro chůzi i jízdu na kole dnes ale využíváno nelegálně v celé délce estakády i návazností);
 - minimální údržba (prováděna pouze z důvodu údržby TT, nikoliv pro zajištění pohybu veřejnosti)

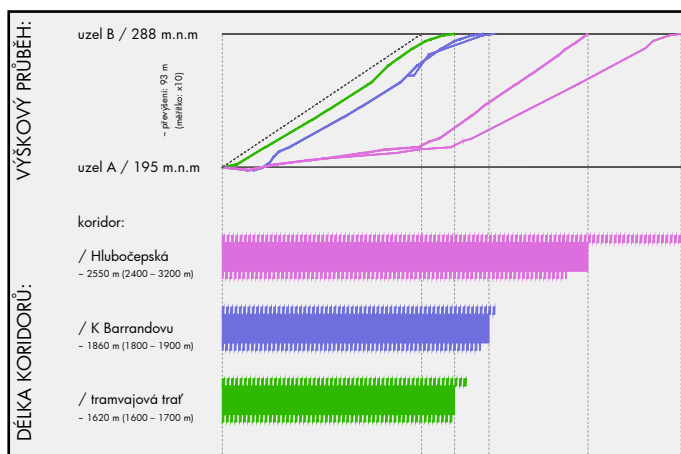
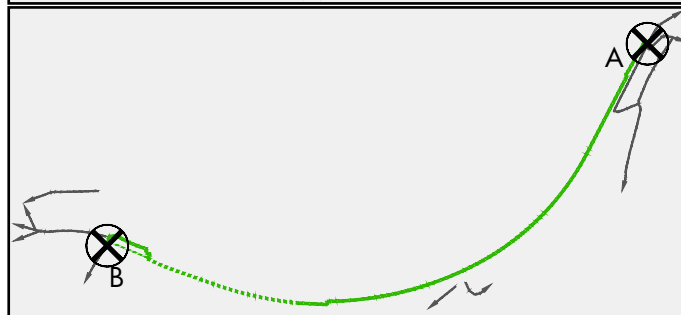
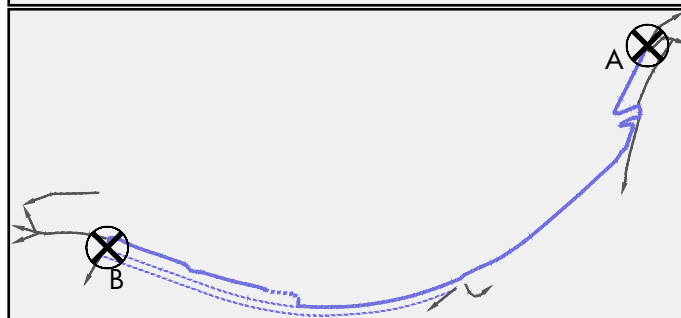


Analýza – porovnání koridorů

> 1.2 / 1.3

porovnání variant koridorů:

- **prostorové vedení:**
 - koridor tramvajové trati je bezkonkurenčně nejprůzračnější – nejkratší, nejpřímější a nejintuitivnější směrové vedení s nejpozdvolnějším a nejrovnoměrnejším výškovým průběhem
 - koridor ulice K Barrandovu bez užití tramvajové estakády znamená o cca 200 m delší trasu s nepříznivým směrovým a výškovým vedením v úseku samostatného trasování chodníku a těsný kontakt s intenzivní automobilovou dopravou
 - koridor ulice Hlubočepská a Slivenecká je výrazně delší
- **přístupnost a údržba**
 - uliční koridory jsou veřejnosti legálně přístupné – pěšky po chodnících, na jízdním kole pouze ve vozovce: výsledný stav ale nevytváří odpovídající souvisle prostupnou síť propojení, proto se zejména v některých úsecích jezdí nelegálně po chodníku nebo chodí pěšky po krajnici a pěšinách v zeleni;
 - koridor tramvajové trati je veřejně s výjimkou zastávek a dvou lokalit legálně nepřístupný, avšak s ohledem na jeho atraktivitu a fyzickou přístupnost relativně užívaný
- **kvalitativní standard**
 - ulice Hlubočepská je zejména cyklisticky velmi poptávaná s ohledem na vazbu do Prokopského údolí, ale s ohledem na prostorové podmínky zde nelze vytvořit vyšší standard než zklidněný provoz ve vozovce;
 - propojení v PP ulice K Barrandovu a v koridoru TT mohou zajišťovat chráněný standard bez přímého kontaktu s automobilovou dopravou, přičemž koridor TT je atraktivnější mj. i částečným oddálením od intenzivního automobilového provozu;
 - pouze doplňkově lze pro některé uživatele a vazby uvažovat s cyklistickým provozem ve vozovce ulice K Barrandovu, zejména v klesání mezi Geologickou a Barrandovskou
- **nehodovost**
 - za posledních 10 let jsou zde evidovány dvě nehody cyklistů na Hlubočepské a Slivenecké, obě zaviněné řidičem motorového vozidla



Analýza – intenzity bezmotorového provozu

Obecně

Z dostupných zdrojů je zřejmé výrazně odlišné užití jednotlivých koridorů, přičemž veřejně je k dispozici výrazně více dat k cyklistickému provozu oproti chůzi, resp. běhu (pro ten jen data aplikace Strava).

Automatické sčítače cyklistů

Z pražských automatických sčítačů (UNICAM) jsou v lokalitě umístěny celkem dva na cyklotrase A 12:

- **Hlubočepská** (vozovka jižně od napojení bezmotorové komunikace Zbraslavská):
 - cca 750-1000 cyklistů/den v letním období;
 - min. desítky cyklistů/den v zimě a mrazu;
 - celoroční průměr: cca 450 cyklistů/den
- **Barrandovský most** x Strakonická (stezka Barrandovského mostu na západním předpolí):
 - cca 1000-1200 cyklistů/den v letním období;
 - desítky i více cyklistů/den v zimě a mrazu;
 - celoroční průměr: cca 590 cyklistů/den

Prahou na kole a Strava

Z obou zdrojů je vidět výrazný rozdíl mezi užíváním páteřních koridorů cyklotras A 1, A 2a A 12 a ostatních. S ohledem na způsob získaných dat není ani jeden ze zdrojů zcela reprezentativní z hlediska širší spektra všech uživatelů. Nicméně z obou zdrojů vyplývá, že podíl užití koridoru ulice K Barrandovu a TT není úplně zanedbatelný (např. oproti užívanější Slivenecké), přestože zde vůbec nejsou vytvořeny odpovídající podmínky (legálně ani fyzicky).

zdroje a více informací:

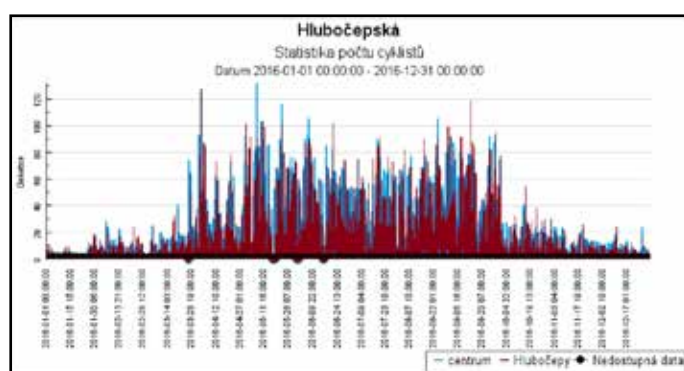
<https://unicam.camea.cz/Discoverer/BikeCounter>

<https://mapa.prahounakole.cz>

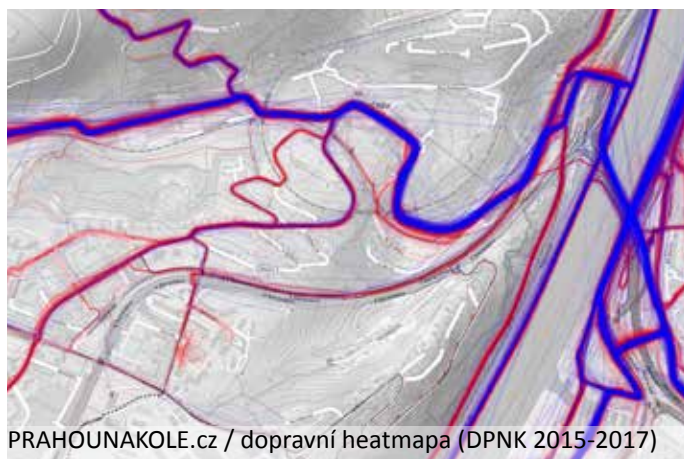
<https://labs.strava.com/heatmap>



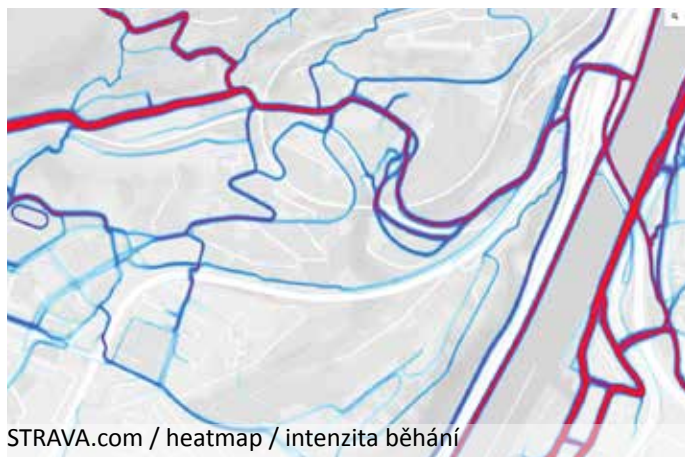
CAMEA / umístění automatických sčítačů jízdních kol v mapě: Hlubočepská / vozovka + Barrandovský most / stezka (předpolí)



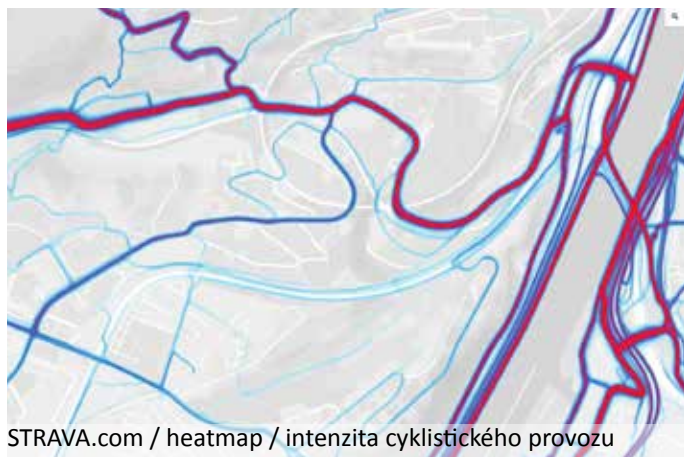
CAMEA / celoroční statistika intenzity cyklistického provozu (sčítač ve vozovce Hlubočepská, 1. 1. – 31. 12. 2016)



PRAHOUNAKOLE.cz / dopravní heatmapa (DPNK 2015-2017)



STRAVA.com / heatmap / intenzita běhání



STRAVA.com / heatmap / intenzita cyklistického provozu

Hlavní limity a klíčové požadavky v koridoru TT

> 2.0

běžná (+ havarijní) údržba TT:

- standardně v průběhu běžného roku dochází po dobu dvou celých dnů k fyzickému zneprostupnění pochozích pásů estakády v rámci běžné údržby tramvajové trati – na pásích světlé šířky 2 m mezi betonovými zábranami stojí údržbové vozidlo(multikára), kterou nelze obejít;
- k obdobné situaci fyzického zneprostupnění dochází cca 1x měsíčně na několik hodin, převážně v nočních hodinách;
- v případě nehody nebo poruchy TT obdobná situace nastává bez předchozího plánování;
- výše uvedené situace nyní s ohledem na oficiální zákaz vstupu veřejnosti na estakádu nepředstavují pro DPP problém z hlediska operativnosti, plánování údržby nebo vyvolaných omezení – v případě legálního oficiálního veřejného přístupu by jako vícenásobná komplikace bylo nutné řešit dočasné uzavření veřejné komunikace (pravděpodobně pokaždé, včetně DIO a související lhůty 5 dnů);
- možné řešení: kombinace proměnného značení u návazností estakády (tj. min. 3 až 4 místa), alternativní objízdné trasy s využitím PP ulice K Barrandovu až po Zbraslavskou a získání trvalé možnosti „operativního uzavírání veřejně přístupné komunikace z důvodu údržby“

příklad proměnného SDZ s manuální obsluhou přímo v místě (překlápěcí + zásuvné informace), P6 / Dejvická – divadlo



zimní údržba na estakádě TT:

- povrch pochozích pásů estakády se nesmí solit;
- lze pouze užít (inertní) posyp, avšak s rizikem poškození povrchu (klíčové, jaký posyp a jakým způsobem by byl užíván);
- prioritní je zajištění alespoň období jaro-podzim



příklad proměnného SDZ s dálkovou (automatickou) obsluhou (překlápěcí informace), P5 / SSZ 5.568 – do ulice Pod Habrovou

investorství, správa a smluvní závazky u staveb a pozemků DPP:

- investorem nemůže být DPP, ale někdo jiný, kdo to zaplatí a zasmluvní s DPP (např. zvýšení zábradlí = zhodnocení majetku DPP, které však DPP pro svou činnost nepotřebuje a nemůže sám o sobě řešit);
- investici a následnou běžnou správu a údržbu by musel provádět MHMP (např. prostřednictvím TSK), resp. MČ Praha 5



příklad proměnného SDZ s dálkovou (automatickou) obsluhou (překlápěcí informace), P7 / Štěpánkův most – Letenský tunel

Hlavní limity a klíčové požadavky v koridoru TT

autorská práva k architektonickému řešení:

- vztahují se na architektonické řešení tramvajové trati – autor Ing. arch. Patrik Kotas;
- nezbytná spolupráce, resp. souhlas autora v případě provádění úprav zábradlí či jiných výraznějších zásahů do celkového řešení oproti pouze dílčím úpravám (např. zpevnění některých dosud nezpevněných navazujících ploch apod.)



Hlavní limity a klíčové požadavky v koridoru TT

> 4.1

zvýšení zábradlí estakády / vykonzolovaného chodníku:

- výška stávajícího zábradlí na tramvajové estakádě je pouze 1100 mm;
- minimální výška pro cyklistický provoz má být 1300 mm (případně více, např. 1400 mm);
- pro srovnání:
 - na (západní) souběžné silniční estakádě u stávajícího chodníku pro chodce nebo na Barrandovském mostě u stávající stezky pro chodce a cyklisty je výška identická, tedy 1100 mm;
 - na (východním) souběžném vykonzolovaném stávajícím chodníku je výška 1150 mm;
- k podrobnějšímu prověření v dalších stupních PD:
 - zvýšení stávajících trubek zábradlí prodloužením svislých stojin (navaření „I“ profilů) – demontáž jednotlivých stávajících kovových segmentů zábradlí, jejich úprava a opětovné osazení);
 - doplnění druhé trubky nad trubku stávající, v obdobném provedení – ukotvení (příšroubování či navaření) na stávající kovové zábradlí;
 - řešení doplnění veřejného osvětlení (např. LED) v rámci nutných úprav zábradlí, viz dále



výška a řešení betonového svodidla k TT jsou bezproblémové, ale výška zábradlí 1,10 m není pro legální veřejný přístup optimální ani pro chůzi (kvůli velkému převýšení oproti terénu)



minimální potřebná výška zábradlí 1,30 m je pouze v blízkosti zastávky, kde je paradoxně převýšení nad terénem nejmenší



jednotlivé díly vnějšího kovového zábradlí jsou montované do jednotlivých betonových dílů konstrukce estakády

řešení veřejného osvětlení:

- žádoucí zajištění souvislého veřejného osvětlení, v dnešním stavu není uspokojivě splněno;
- prověřit plné využití stávajících VO nad TT (standardně svítí každé druhé) i komunikace K Barrandovu;
- prověřit doplňkové VO v rámci upravovaného zábradlí tramvajové estakády, resp. samostatně na stávajících či nových stožárech u úseků stezky na terénu

Hlavní limity a klíčové požadavky v koridoru TT



standardně svítí pouze každé druhé svítidlo nad TT, nicméně viditelnost je i s ohledem na jiná VO lepší než v extravilánu



příklad osvětlení v zábradlí a svodidle (NL / Nijmegen) / ve dne



oči cyklisty jsou v úrovni předních světel tramvaje, nicméně případné oslnění není kritické (zejm. na jižním pásu – stoupání)



příklad osvětlení v zábradlí a svodidle (NL / Nijmegen) / v noci



míjení se souběžně jedoucí tramvají je zcela bezproblémové



příklad osvětlení v zábradlí schodiště (NL / Nijmegen)



místa pro překonání TT jsou velmi dobře nasvícena (bílé světlo)



příklad osvětlení v zábradlí mostu pro cyklisty (NL / Lent)

Hlavní limity a klíčové požadavky v koridoru TT

> 3.8

řešení prostupu v oblasti zastávky Hlubočepy:

- v rámci vyčkávacího prostoru zastávek:
 - pěší pohyb nebo vedení kola je možné legálně již dnes
 - s ohledem na šířku vyčkávacího prostoru zastávky (často nedosahující ani 2,00 m) není možné provést jakékoliv úpravy, které by zde umožnily cyklistický provoz legalizovat;
- prostor TT:
 - s výjimkou délky cca 25 m s otevřeným šterkovým ložem je celý prostor tramvajového tělesa v obou zastávkách i jejich bezprostředních návaznostech zpevněný (z dlažby a pojížditelný);
 - v případě doplnění zakrytí TT ve zbývajících 25 m (v obdobném provedení v celé šířce, resp. min. mezi kolejnicemi pro zamezení potenciálního průjezdu dvoustopých nekolejových vozidel) lze místní úpravou provozu (dopravním značením) umožnit průjezd po TT (*poznámka: původně byla TT zadlážděna v celé délce zastávek, po opakovaných problémech v podloží byl úsek ponechán s otevřeným kolejovým svrškem*);
 - ve směru z centra je zbytek tramvajové trati nepojížděný jinými vozidly, naopak ve směru do centra je (a bude) s výjimkou krátkého úseku TT v ulici Na Zlíchově pojížděna vozidly včetně jízdních kol v délce min. cca 450 m;
- výstavba nového samostatného propojení estakády a stávajících veřejných komunikací:
 - relativně problematické s ohledem na ekonomickou a prostorovou náročnost řešení, zejména pak ve vztahu k prostorovým limitům ulice Hlubočepská (jižně) a majetkoprávním poměrům (severně)
 - vhodnější je jižní řešení (zcela bez užití TT) s doplněním nové samostatné rampy, které vyžaduje úpravu autobusových zastávek (umístění v jízdních pruzích, resp. v prostoru tramvajové smyčky místo v zálivu), přemístění a rozšíření chodníku na úkor vozovky a zásahy do částí stavby samotné tramvajové zastávky (zejména zábradlí, opěrné zdi a stávající krátké rampy)



Při úpravě SDZ možné legalizovat též cyklistický provoz:

- na vjezdu: úprava E13 pod B1 („MIMO TRAM + kolo“)
- ze stran: alternativa P5, např. P4/P6 + E2c/d



- úprava stávajícího přechodu pro chodce (V7a) na sdružený s přejezdem pro cyklisty (V8c)
- vhodná stavební úprava, zejm. klínu autobusové zastávky



Přerušení pojížditelného povrchu TT (otevřený svršek) < 25m:

- doplnění v obdobném provedení, P5 před vjezdem na TT
- zklidnění cyklistického provozu a oddělení od chodců



Převážná část ulice na Zlíchově s pojížděnou TT (cca 400 m):

- cyklistický provoz bezpečně mezi kolejnicemi TT

Hlavní limity a klíčové požadavky v koridoru TT

> 3.8



Napojení stezky pro chodce a cyklisty u Dalejského potoka...



Západní část zastávky nelze projet po TT (legálně ani fyzicky)...



...je dnes možné pouze přes přechod pro chodce do vozovky...



...vyčkávací prostor má přitom na tomto hrdle šířku < 1,70 m...



...nebo přes vyčkávací prostor a místo pro překonání TT...



...ale i tak zde lze na jízdním kole (nelegálně) projet (zpravidla zde nejsou cestující, resp. je jich velmi málo)...



...do vyčkávacího prostoru pro cestující (legálně jen pěšky),



...a pokračovat po jednom z pochozích pásů estakády TT.

SSZ 5.572 K Barrandovu x Slivenecká

> 3.1.1 + 3.1.2

Popis stavu

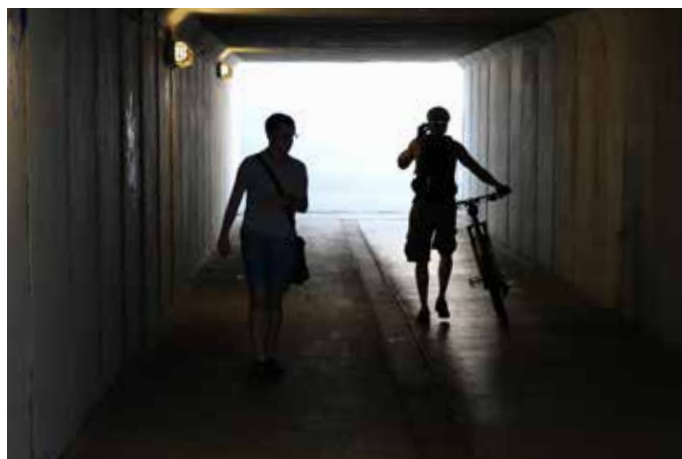
- současné řešení celé křižovatky pochází z doby, kdy ulice K Barrandovu suplovala funkci neexistující jižní části Pražského okruhu pro veškerý mezinárodní tranzit silniční dopravy;
- ani po 7 letech od zprovoznění jižní části Pražského okruhu nedošlo prakticky k žádným úpravám, přestože již plní „jen“ funkci významné městské komunikace (a je částečnou náhradou Radlické radiály, systémově však ani není součástí tzv. „nadřazené komunikační sítě“ hl. m. Prahy);
- neexistuje žádná ucelená koncepce rozvoje a úprav celého koridoru ulice K Barrandovu (např. humanizace a zlepšení příčné prostupnosti území, částečně řešeny jen úseky dále od centra města v rámci rozvoje území);
- kriticky chybí příčná bezmotorová (pěší i cyklistická) vazba přes ulici K Barrandovu:
 - překonání ulice K Barrandovu je možné pouze bariérovým podchodem ve zcela nevyhovujících nedůstojných a sociálně problematických podmínkách;
 - zástavba jižně od tramvajových zastávek Geologická (oblast ulic Geologická a Devonská) je de facto odříznuta od nejbližších zastávek veřejné dopravy;
 - bezbariérová pěší a cyklistická prostupnost mezi ulicí Slivenecká a Devonská nefunguje, nejkratší náhrada za přímý úsek cca 200 m je o cca 1 km delší a se ztraceným spádem;
- z hlediska pěšího provozu je relativně uspokojivě řešena prostupnost v severní části křižovatky v bezprostřední návaznosti na TT, cyklistická doprava není řešena a zohledněna vůbec

Koncepce úprav

- minimalizace zbytných úprav v první etapě:
 - doplnění chybějících pěších a cyklistických vazeb s minimalizací rozsahu stavebních úprav;
 - zachování základní koncepce řešení celé křižovatky, bez doplňování nových vozidlových pohybů;
 - výraznější proměny výhledově jako součást ucelené dopravně-urbanistické koncepce K Barrandovu;
- zajištění bezbariérové pěší vazby přes ulici K Barrandovu:
 - doplnění světelně řízeného děleného přechodu pro chodce přes západní rameno křižovatky;
 - rozšíření chodníkových ploch v oblasti klínů autobusových zálivů a dílčí posun stopčar;
- zajištění cyklistické vazby přes ulici K Barrandovu:
 - základní varianta – doplnění světelně řízeného přejezdu pro cyklisty sdruženého s přechodem pro chodce (V 8c) přes západní rameno křižovatky (alternativně prověření možností a výhodnosti řešení pomocí V 8a,b)
 - alternativa – průjezd Geologická-Slivenecká ve vozovce se samostatnými návěstidly a vyhrazenými cyklistickými pruhy (podvarianta – pouze pro směr sever, s kombinací přejezdu pro směr jih)
- ostatní cyklistické úpravy:
 - propojení chodníkových stezek severně podél TT i přes SSZ pomocí V 8c (úpravou stávajícího světelně řízeného přechodu pro chodce přes ústí ulice Slivenecká);
 - úprava SSZ přes TT na západní straně křižovatky – náhrada stávajícího chodeckého návěstidla sdruženou dvoubarevnou soustavou pro chodce a cyklisty, nebo nahrazení výstražnými blikáči;
 - stavebními úpravami v ulici K Barrandovu nemá být znemožněno případné výhledové doplnění integračních opatření pro cyklisty ve vozovce (včetně kabelové rezervy SSZ)

SSZ 5.572 K Barrandovu x Slivenecká

> 3.1.1 + 3.1.2



ulice Geologická

> 3.2

Popis stavu

- pro pěší dopravu je zajištěn chodník v celé délce pouze při západní straně ulice v šířce cca 2,50 m, v severní části je prudké klesání ke schodišti podchodu (asi až cca 17% v délce cca 10 m);
- cyklistická doprava není nijak zohledněna, cyklisté zpravidla využívají chodník pro příjezd k podchodu, případně vozovku v návaznostech do zástavby či pro klesání ulicí K Barrandovu;
- výjezd z ČSPH je stavebně i provozně řešen jako křižovatka s přechodem pro chodce, nicméně rozhledové poměry jsou zcela nedostatečné a místo potenciálně rizikové;
- provoz všech vozidel je obousměrný od jihu až po výjezd z ČSPH, odtud je dále pouze jednosměrný k ulici K Barrandovu, včetně výjezdu z podzemních garáží nového bytového domu (pro návrat či jízdu směrem z centra nutné objet min. 3,5 km až ulicí Barrandovskou);
- ulicí Geologická projíždí autobusy veřejné dopravy, zastávka autobusu je za přechodem přes Geologickou, naproti výjezdu z ČSPH

Koncepce úprav

- odpovídající zklidnění a přerozdělení uličního prostoru adekvátně jeho významu pro jednotlivé uživatele, včetně zohlednění některých chybějících poptávaných úprav při zachování základní stávající provozní organizace;
- pěší a cyklistické napojení na SSZ 5.572 K Barrandovu x Geologická:
 - rozšíření chodníku na min. 3,00 m
 - cyklistický provoz v klesání ve vozovce se samostatným levým odbočovacím pruhem, ve stoupání samostatným stezkovým pásem v úrovni chodníku (popř. společný provoz);
 - částečná přeložka chodníku a jeho vedení v těsném souběhu s vozovkou až cca do poloviny směrového oblouku – přímější a městotvornější vazba s možností zajištění pozvolnějšího podélného sklonu
- výjezd z ČSPH nadále řešen jako křižovatka, ale při zajištění potřebných rozhledových poměrů a pozvolném průjezdu vozidel (rychlostí chůze):
 - vytažení obou nároží a minimální šířka vozovky i poloměry směrových oblouků;
 - optimálně zvýšená vozovka (aspoň částečně, případně jen před přechodem pro chodce);
 - dočasně lze řešit i nestavebními úpravami DZ;
 - cyklistický provoz v tomto úseku a dále na jih již pouze ve vozovce mimo PP
- přecházení přes Geologickou – přechod pro chodce zkrácen a posunut 2 m jižním směrem:
 - zajištění plné bezbariérovosti přechodu;
 - zvýšení bezpečnosti – zastávka autobusu „zátková“, zamezení průjezdu v protisměru a rozšíření chodníku – vyčkávacího prostoru
- křižovatka s Devonskou řešena jako vjezd do zóny 30 s bezbariérovým přecházením:
 - optimálně stavebně i se zvýšením vozovky;
 - dočasně lze řešit i nestavebními úpravami DZ
- ochranný pruh pro cyklisty:
 - pouze ve stoupání od zklidněné křižovatky s Devonskou ulicí, v klesání rychlý průjezd

ulice Geologická

> 3.2



tramvajová zastávka Geologická + návaznosti

> 3.3

Popis stavu

- celý úsek je v současnosti možné legálně projít pěšky nebo nelegálně projet na jízdním kole;
- samotné křížení TT formou místa pro překonání TT je relativně bezproblémové:
 - bezbariérové řešení komfortní pro přejíždění (avšak vhodná úprava oddělující signální pás od varovného, nejedná se o přechod);
 - s dostatečnými rozhledovými poměry (avšak částečně zhoršenými cihlovými el. budkami pro vztah přijíždějící tramvaje od estakády vs. osoby přicházející/přijíždějící od PHS)
 - přisvícení v noci (za snížené viditelnosti);
- uživatelsky nepřívětivý a částečně zanedbaný je úsek asfaltového chodníku za PHS, zejména kvůli poškozenému povrchu, nedostatečnému veřejnému osvětlení v části podél zastávky tramvaje a celkovému sociálně-psychologickému působení (zejména v oblasti mezi dvěma PHS)
- celý předmětný úsek dnes fakticky funguje, ale s výhradami – uživatelsky (sociálně) atraktivnější je využívat samotný prostor zastávky, a to bohužel nejen pro chůzi, ale též jízdu na kole;
- dočasně (do doby stavebních oprav a úprav) lze případně zvažovat legalizaci cyklistického provozu pouze pro:
 - stávající asfaltový chodník mimo zastávku;
 - krátký úsek při východní straně severní zastávky mezi místem pro překonání TT a prostupem PHS, který je přehledný, široký cca 4,50 m a cestujícími minimálně užívaný

Koncepce úprav

- úpravy zpevněných ploch při severovýchodní straně tramvajové zastávky Geologická při zachování stávající podoby PHS:
 - vhodné alespoň částečné rozšíření zpevněných ploch – na úkor křoví mezi odvodňovacím žlabem nástupiště a PHS;
 - optimálně cca 2,50 m široký pás pro chodce a cyklisty od stávajícího místa pro překonání TT po stávající prostup PHS – navedení cyklistického provozu mimo prostor zastávky;
 - v oblasti prostupu PHS žádoucí provést zklidňující (zejména psychologické) úpravy provozu a zajištění dostatečných rozhledových poměrů (např. doplnění nepojížděných nároží u PHS) – v tomto úseku je předpokládána rychlost chůze, do 10 km/h
- alternativní řešení s úpravami stávajících PHS:
 - vytvoření nového prostupu skrz PHS v přímé návaznosti stávajícího místa pro překonání TT (vyjmutí 1-2 segmentů a zpevnění povrchu), stávající prostup zrušen a západní část krátké severní PHS přemístěna na východní stranu;
 - alternativně pouze vyjmutí 1-2 segmentů na východní straně stávajícího prostupu PHS a jejich přesun k východní straně krátké PHS;
 - tato řešení jsou provozně příznivější, ale ekonomicky náročnější, zároveň je v obou těchto případech navíc nutné nejprve provést prověřovací akustické výpočty a vyhodnocení
- úpravy chodníku při severní straně tramvajové zastávky Geologická (+ režim stezky):
 - kompletní rekonstrukce zanedbaného asfaltového povrchu, rozšíření na min. 3,00 m v celé délce úseku, resp. 3,50 m ve směrovém oblouku včetně napřímení vedení;
 - vhodné doplnění několika VO v úseku mezi krátkou PHS a SSZ, kde v noci chybí dostatečné osvětlení (oproti osvětlenému vyčkávacímu prostoru zastávky z druhé strany PHS nebo uličním profilům);
- celý úsek řešit jako stezku s legálním cyklistickým provozem (C 9a nebo C 7a + E 13)
- obdobně vhodné řešit i navazující úsek chodníku podél PHS západně od SSZ (ulice Slivenecká)

tramvajová zastávka Geologická + návaznosti

> 3.3



nová stezka v úseku Geologická – předpolí estakád

> 3.2 + 4.2

Popis stavu

- tento úsek v délce cca 375 m je jako jediný v celém řešeném koridoru TT i ulice K Barrandovu nezpevněný, resp. bariérový:
 - oficiální chodník s VO je veden severně od TT až za PHS, přičemž po úrovňovém překonání TT na východní straně úseku prudce stoupá po schodišti a následně vede po rovině
 - výškovým vedením (i sociálně-psychologicky) atraktivnější koridor ulice a TT není oficiálně pro veřejnost nijak přizpůsoben, prakticky je zde vyšlapaná/vyježděná pěšina v trávě, nebo se užívá úzký pás betonové dlažby mezi kolejemi TT a stožáry trakce s VO (na rozhraní průjezdného profilu tramvaje)
- šířkově je tento úsek proměnný, přičemž základní šířky koridoru TT i komunikace K Barrandovu jsou konstantní, ale mění se vzdálenost mezi nimi:
 - ve východní části je celková šířka volného prostoru s trávníkem (včetně stromořadí, keřů a stožárů trakce) cca 8-10 m;
 - ve střední části celková šířka volného prostoru (pouze s trávníkem a stožáry trakce) klesá v nejužším místě až na 6 m;
 - v západní části je celková šířka volného prostoru s trávníkem (včetně stromořadí, keřů a stožárů trakce) opět cca 8-9 m
- výškové poměry a vedení TT a vozovky se v průběhu úseku částečně mění
 - ve východní části jsou TT i vozovka vedeny prakticky ve shodné výškové úrovni;
 - ve střední části úseku se výškový rozdíl postupně zvětšuje o desítky centimetrů (nepřesahuje však ani 1 m), přičemž TT je umístěna výše než souběžná vozovka;
 - v západní části úseku zůstává výškový rozdíl mezi TT a vozovkou cca 1,0 m (do cca 1,20 m)

Koncepce úprav

- základním principem řešení je doplnění zpevněného pásu stezky pro chůzi i jízdu na kole v prostoru mezi TT a vozovkou komunikace K Barrandovu v poptávané přirozené vazbě:
 - základní šířka stezky má být 2,50 m se zachováním volného prostoru min. 0,50 m na obě strany od zpevněného pásu (výjimku mohou tvořit stávající kruhové stožáry trakce, které je nutné doplnit o retro-reflexní úpravu a případně též naznačit lokální zúžení stezky ve stoupání pomocí VDZ (vodící čáry V 4);
 - směrové i výškové vedení stezky má být zcela plynulé a přednostně přímo vázané na vedení TT – okraj stezky by měl být umístěn cca 3,75 m od osy přilehlé koleje (resp. cca 1,50 m od proužku betonové dlažby na rozhraní bezpečnostního odstupu průjezdného profilu tramvaje), povrch stezky by měl být ve srovnatelné výšce s povrchem souběžné TT;
 - terénní úpravy by měly být minimální, případně provedené svahováním (pouze v západní části středního úseku bude pravděpodobně nutné vybudování nízké opěrné zídky, přednostně šikmé s vegetační úpravou a minimalizací rozsahu zábradlí)
- povrch stezky by měl být asfaltový nebo cementobetonový, naopak dlážděný či nestmelený kryt jsou s ohledem na význam a užití tohoto propojení nepřijatelné
- problematika veřejného osvětlení:
 - stezka by měla být dostatečně osvětlena v převážné délce úseku především vysokými stožáry VO ve středovém pásu komunikace a doplňkově od svítidel na kruhových stožárech trakce nad středem TT;
 - lokálně může být osvětlení stezky zhoršeno stromořadím (především v letním období), obdobně jako v případě jiných pražských uličních profilů se stezkami a stromořadím (např. na Podolském nábřeží na páteřní cyklotrase A 2);
 - v rámci další přípravy lze zvážit možnosti přisvícení nebo zvýraznění stezky, zejména rozsvícením všech svítidel nad TT, doplněním svítících koflíků při kraji stezky apod.

nová stezka v úseku Geologická – předpolí estakád

> 3.2 + 4.2



plochy západních předpolí estakád, silniční estakáda

> 3.5 + 4.3

Popis stavu

- plochy mezi místem pro překonání TT poblíž trafostanice (směrem k veřejnému schodišti) a západním předpolím obou estakád:
 - převážně nezpevněné travnaté plochy se čtyřmi stromy stromořadí a keři ve východní části v blízkosti napojení estakády TT;
 - asfaltový chodník od silniční estakády podél vozovky až místo úrovněného překonání TT;
 - zpevněný dlážděný pochozí, resp. pojíždětný povrch TT a předprostor trafostanice, včetně příjezdu od vozovky (přerušujícího chodník);
 - krátká kolmá dlážděná propojka šířky 2,0 m od jižního pochozího pásu estakády TT k chodníku ze silniční estakády
- chodník silniční estakády:
 - světlá šířka chodníku mezi rubem silničního svodidla (lícem svislých traverz) a lícem zábradlí cca 2,10 m
 - celková šířka betonového pásu chodníku (včetně svodidel a zábradlí) cca 2,80 m;
 - vnější zábradlí výšky 1,10 m nad povrchem chodníku, kotvené shora přímo do betonu (osa zábradlí cca 0,30 m od vnějšího kraje);
 - ostré nechráněné traverzy z rubu svodidla, vyčnívající do volného prostoru chodníku, představují potenciální riziko způsobení pádu i případnému zhoršení jeho následků;
 - žlab odvodnění šířky 0,50 m, krytý kovovou mříží, probíhá v celé délce estakády souběžně se svodidly a vozovkou (v příčném profilu je umístěn 0,50 m od betonového kraje) – potenciálně rizikový prvek s ohledem na adhezní vlastnosti a nepatrný výškový rozdíl mezi povrchem mříže a betonu;
 - chodník při stávajících nízkých intenzitách pěšího i cyklistického provozu fakticky uspokojivě slouží aktuálnímu poptávce, ale s ohledem na výše uvedené jej není možné legalizovat i pro cyklistický provoz bez provedení alespoň některých fyzických úprav

Koncepce úprav

- plochy mezi místem pro překonání TT a západním předpolím obou estakád:
 - rozšíření zpevněných ploch na úkor trávníku pro přímější a komfortnější pohyb;
 - geometrie a směrové řešení se primárně odvíjí od řešení návazných úseků – západním směrem je návaznost nové stezky ke Geologické relativně stabilizovaná, východním směrem závisí na prováděných úpravách a způsobu využití obou estakád;
 - částečně je využívána i plocha stávajícího chodníku podél vozovky, případně může v souvislosti s vedením nové trasy stezky dojít k nahrazení části jeho plochy trávníkem;
 - v místě křížení napojení obsluhy trafostanice (příjezdu vozidel údržby či IZS) je preferována kontinuita pásu pro bezmotorový pohyb;
 - případně může být vhodné jednotně řešené zpevnění povrchu v celé ploše, obdobně jako na prostranství v oblasti mezi oběma estakádami poblíž autobusové zastávky Terasy
- chodník silniční estakády:
 - ideální je provedení úprav umožňujících legalizovat cyklistický provoz, optimálně režimem stezky pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol;
 - světlá šířka chodníku je srovnatelná s pásy na estakádě TT, avšak s potenciálem dílčího rozšíření úpravou zábradlí, resp. svodidel;
 - světlou výšku zábradlí je žádoucí zvýšit o min. 0,20 m a prověřit možnost jeho bočního vykonzolování do betonové konstrukce, případně s mírným vnějším klopením;
 - u svodidla je dostačující provést ochranu traverz pro případ pádu cyklisty, zužování profilu stezky dalšími úpravami je nežádoucí (vhodné může být naopak prověření montáže nového svodidla blíže vozovce až o 0,25 m);
 - pro zvýšení bezpečnosti povrchu stezky je vhodná úprava mříží – jiným provedením krytí odstranit výškovou nerovnost a zlepšit adhezní vlastnosti (popř. prověřit odlišné řešení odvodnění vozovky estakády)

plochy západních předpolí estakád, silniční estakáda

> 3.5 + 4.3



SSZ 5.568 K Barrandovu x Pod Habrovou

> 3.6.1 + 3.6.2

Popis stavu

- z hlediska širších vztahů viz popis stavu u kapitoly „SSZ 5.572 K Barrandovu x Geologická“;
- pro pěší dopravu je zajištěna bezbariérová prostupnost uzlu úrovněnými světelně řízenými přechody pro chodce s návaznostmi v nejnezbytnějších návrhových parametrech;
- cyklistická doprava není nijak zohledněna;
- nestandardním a potenciálně velmi rizikovým specifickým lokalit je napojení slepé ulice Pod Habrovou:
 - pro příjezd ve směru z centra je nutné jet šikmo v protisměru přes dva souběžné jízdní pruhy v délce téměř 50 m, navíc v klesání a směrovém oblouku protijedoucích vozidel;
 - přechod pro chodce přes jižní vozovku je střídavě přejížděn oběma směry – dominantně a psychologicky jednoznačně v klesání, doplňkově a psychologicky nepředvídatelně „v protisměru“;
 - v případě fungující SSZ je úprava kritická pouze pro pomalu jedoucí vozidla ve stoupání, zároveň tento pohyb relativně omezuje kapacitu křižovatky;
 - v případě nefunkční SSZ je s ohledem na intenzitu a charakter provozu manévr zcela nevhodný (v některých situacích prakticky nereálný), instalováno proměnné značení;
- pozůstatek kolmého napojení na původní serpentinu staré silnice, zaniklé výstavbou estakády nové komunikace K Barrandovu v návaznosti na Barrandovský most na přelomu 70. a 80. let 20. století;
- v blízkosti probíhá rekonstrukce a dostavba Barrandovských teras – výhledově může provoz areálu vyvolávat zvýšenou poptávku po dostupnosti nejen motorovou dopravou, ale doplňkově i bezmotorovou

Koncepce úprav

- minimalizace zbytečných úprav v první etapě a připravenost ve vozovce pro možné výhledové úpravy viz kapitolu „SSZ 5.572 K Barrandovu x Geologická“;
- prověření výjezdu z ulice Barrandovská pouze jedním jízdním pruhem:
 - se zachováním SSZ;
 - bez SSZ na výjezdu s připojovacím pruhem namísto fyzicky odděleného autobusového zálivu (obdobně jako výjezd z Geologické ulice, ale s možností zastavení autobusu veřejné dopravy na konci pruhu);
- prověření zvýšení bezpečnosti a komfortu přecházení přes ulici K Barrandovu – rozšíření jižního nároží chodníku na úkor vozovek:
 - při zachování všech stávajících vozidlových pohybů v křižovatce;
 - při zrušení vjezdu vozidel do ulice Pod Habrovou z centra (s nutností objezdu až přes ulici Slivenecká, resp. Geologická – tj. prodloužením cesty o min. 2,0 km);
 - při rozdělení levých odbočení do ulic Barrandovská a Pod Habrovkou na dva samostatně řešené odbočovací pruhy (pravděpodobně s nezbytností nákladných stavebních úprav v oblasti východního předpolí jižního mostu estakády a východního konce severního mostu estakády);
- obousměrné cyklistické propojení ulice K Barrandovu a rozšiřovaného severního přidruženého prostoru komunikace K Barrandovu (s legalizovaným cyklistickým provozem):
 - přejezdy pro cyklisty sdružené se stávajícími přechody pro chodce (V8c), případně v souběhu s nimi (V8a/b);
 - rozšíření stávajících chodníků na úkor vozovky (zastávkového zálivu, řadicího pruhu) či zeleně (trávník, křoví), resp. bočním vykonzolováním zábradlí u opěrné zdi

SSZ 5.568 K Barrandovu x Pod Habrovou

> 3.6.1 + 3.6.2



Oblast autobusové zastávky Terasy a návazností

> 3.7

Popis stavu

- vyčkávací prostor na chodníku u přechodu pro chodce v rámci SSZ je řešen bezbariérově, avšak obě návaznosti jsou bariérové:
 - díky nevhodnému umístění sloupu VO nebo sloupků SDZ je lokálně světlý prostor chodníku zužován pouze na několik desítek centimetrů (cca 0,70 m);
 - místy zanedbaný stav asfaltového povrchu;
 - odvodňovací žlab estakády krytý mříží je ukončen na předpolí západně od SSZ;
 - chodník je dále zúžen svodidlem od estakády až po cca polovinu výjezdového klínu autobusové zastávky, pouze s přerušením k přechodu pro chodce v rámci SSZ
- autobusová zastávka Terasy ve stoupání:
 - prostor autobusového zálivu hloubky cca 3,50 m je stavebně oddělen od hlavní vozovky zvýšeným pásem šířky cca 0,80 m;
 - chodník plní zároveň funkci vyčkávacího prostoru pro cestující, jeho šířka nepřesahuje 2,00 m a lokálně je zužován až na 0,70 m stožáry VO, označníkem zastávky apod.;
 - délka nástupní hrany je cca 30 m, nájezdového klínu (sloužícího zároveň jako nástupní plocha IZS k TT) cca 40 m a výjezdového klínu pak cca 20 m
- návaznost k TT
 - v oblasti nájezdového klínu autobusové zastávky je obruba asfaltového chodníku šířky 2,00 m bezbariérově snížena směrem k vozovce, z opačné strany přiléhá zpevněná pochozí a pojíždělná plocha dlažby, která volně (bez omezení) plynule přechází do prostoru TT se zadlážděným svrškem;
 - tato dlážděná plocha sama o sobě je dlouhá cca 25 m a široká 6-9 m, bez započítání navazujících ploch TT a chodníku;
 - z bočních stran na plochu navazuje nezpevněná plocha zeleně (trávní a křoví) a v rozích pak chodník na straně komunikace a pochozí pásy estakády na straně TT (ty jsou v bezprostředních návaznostech níže než souběžné úseky chodníku a zastávky)

Koncepce úprav

- pro zajištění dostatečných prostorových poměrů v PP pro bezbariérový pěší a cyklistický provoz (v režimu stezky pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol) je nezbytné stavební rozšíření stávajícího chodníku:
 - na úkor části stávajícího zálivu lze při odstranění zvýšeného segregáčního pásu šířkově získat celkem až cca 1,50 m;
 - zkrácením výjezdového klínu na cca 15 m lze chodník v nejužším úseku rozšířit o cca 2,50 m;
 - zkrácením nájezdového klínu na cca 30 m lze chodník rozšířit o cca 1,60 m bez zásahu do dlážděné plochy při TT;
 - s ohledem na relativně nízkou frekvenci cestujících lze zvažovat ponechání společného pěšího a cyklistického provozu i v oblasti samotného vyčkávacího prostoru autobusové zastávky, případně provádět další rozšiřování plochy s možným přerozdělením prostoru pro chůzi a jízdu blíže TT a vyčkávání cestujících při nástupní hraně;
 - tři stávající stožáry VO není nezbytně nutné překládat, lokální zúžení světlé provozní šířky je akceptovatelné
- poptávka po tramvajové zastávce Terasy (v případě zřízení vhodná jen na znamení):
 - pravděpodobně bez vážnějších komplikací může být reálné zřízení tramvajové zastávky na jednu soupravu v klesání (ve směru centrum), pro zajištění bezbariérovosti je nezbytné vybudování zvýšené nástupní hrany a tedy též zvýšení přilehlé plochy;
 - výrazně komplikovanější je situace v opačném směru, kde bez výraznějších stavebních prací a rozšíření prostoru není vyčkávacího prostoru pro cestující reálné;
 - z hlediska umožnění cyklistického provozu a potenciální kolize s chodci je jižní zastávka řešitelná snadno, v případě severní se jedná o další významnou komplikaci

Oblast autobusové zastávky Terasy a návazností

> 3.7



chodník K Barrandovu v úseku Terasy – Zbraslavská

> 4.4

Popis stavu

- úsek chodníku v severním PP ulice K Barrandovu:
 - v nejzápadnější části velmi zúžený profil chodníku neudržovanou zelení (křovím) a svodidly, lokálně pak VO a zejména zcela nevhodně umístěnou skříní měření rychlosti vozidel (příčně místo podélně, takže zbytečně zabírá většinu příčného profilu chodníku);
 - v západním konci úseku se zábradlím velmi poškozený nerovný povrch, riziková je zejména podélná spára vystupujícího betonového soklu podél zábradlí a nechráněná svodidla s ostrými traverzami;
 - hlavní část úseku chodníku je na rampě vykonzolované nad opěrnou zdí pod komunikací, která je dobře opravená – bezproblémová a bezpečná je betonová zídka svodidla u vozovky výšky cca 0,75m, sloupy VO jsou těsně u zídky a profil chodníku zužují lokálně o cca 0,40 m, zábradlí výšky 1,15 m je kotveno shora, světlá šířka chodníku mezi zídkou svodidla a zábradlím je cca 2,40 m;
 - východní část na terénu a částečně v zářezu je obdobně problematická jako západní úsek, zejména s ohledem na zanedbanou údržbu povrchu a zeleně a nevhodnými svodidly
- úsek samostatně vedeného chodníku na skále a serpentinou ve svahu mezi ulicemi K Barrandovu a bezmotorovou komunikací Zbraslavská:
 - asfaltový chodník má světlou šířku cca 2,00 m, s ohledem na částečně zanedbanou údržbu povrchu a zeleně často spíše méně;
 - klasické trubkové zábradlí je výšky 1,10 m, relativně udržované (nově natřené);
 - celý úsek má zajištěno samostatné funkční veřejné osvětlení;
 - problematický úsek z hlediska směrového i výškového vedení a údržby je v úseku celé serpentiny, tj. od pravouhlé zatáčky (s rozšířeným nárožím) na úbočí skály po napojení na Zbraslavskou

Koncepce úprav

- v celém úseku by měl být legalizovaný cyklistický provoz formou stezky pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (C 7a + E 13);
- tato trasa měla sloužit pouze jako alternativní doplněk k estakádě TT, zejména v případě jejích přechodných uzavírek z důvodu údržby – svým prostorovým vedením v severní (samostatně trasované) části neumožňuje podstatné zlepšení nevhodných parametrů bez radikální a nákladné výstavby nového koridoru (ten přitom navíc neřeší relativní sociální odlehlost lokality);
- úsek chodníku v severním PP ulice K Barrandovu:
 - v krajních úsecích s nebezpečným rubem svodidla zajistit jeho ochranu pro případ pádu cyklisty, obdobně jako v jiných upravovaných úsecích (není nezbytná výška 1,30 m, podstatná je bezpečnost povrchu);
 - souvisle opravit celý povrch úseků navazujících z obou stran na vykonzolovaný úsek, případně vhodné rozšíření až o několik desítek centimetrů na úkor přilehlé zeleně;
 - doplnit retroreflexní prvky na stožárech VO v průchozím/průjezdném profilu stezky;
 - přemístit skříně měření rychlosti vozidel zcela mimo průchozí/průjezdný profil stezky, případně alespoň posunout a otočit pro minimalizaci šířkového i výškového zúžení;
 - zvýšení zábradlí o 0,15 m lze provést pouze doplněním profilu shora na stojiny, překotvení zábradlí z boku není nezbytné
- úsek samostatně vedeného chodníku – vhodné rozšíření pochozího/pojízdního povrchu o několik desítek centimetrů:
 - v serpentíně na úkor zeleně a přilehlého nepevněného terénu;
 - v úseku na úbočí skály částečně na úkor skály a kamení na straně západní (včetně prověření nového spádování od skály do volného prostoru) a vykonzolováním nového zábradlí výšky 1,30 m (včetně případného vyklopení), resp. současně i povrchu stezky (cca v rozsahu bočního bezpečnostního odstupu)

chodník K Barrandovu v úseku Terasy – Zbraslavská

> 4.4



Majetkoprávní vztahy

> 5.1

SSZ 5.572 + návaznosti (K Barrandovu x Slivenecká)

- **obnova samotné SSZ a bezprostředně nezbytné stavební úpravy**
 - vše: HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
- **Geologická – stavební / dopravně-organizační úpravy, výjezd z ČSPH a křižovatka Devonská**
 - většina prostoru: HLAVNÍ MĚSTO PRAHA;
 - západní část chodníku a křížení výjezdu z ČSPH: Shell Czech Republic a.s.;
 - celá vozovka a jižní nároží ulice Devonská: ČR / Česká geologická služba
- **Slivenecká – rozšíření nároží a západního chodníku na stezku**
 - vše: HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
- **chodník severně od TT podél PHS do ulice Pražského – legalizace cyklistického provozu a dílčí stavební úpravy**
 - vše: HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
- **zrušení podchodu pod ulicí K Barrandovu**
 - vše: HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

SSZ 5.568 + návaznosti (K Barrandovu x Pod Habrovou)

- **obnova samotné SSZ a bezprostředně nezbytné stavební úpravy**
 - vše: HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
- **úprava severní autobusové zastávky Terasy (rozšíření zpevněných ploch pro chůzi a jízdu na kole)**
 - (téměř) vše: HLAVNÍ MĚSTO PRAHA;
 - při severovýchodním konci parcela 629/3 ve vlastnictví tuzemských fyzických osob – Havel Ivan Doc. Ing., CSc. a Havlová Dagmar Mgr.: užití této parcely není bezpodmínečně nutné
- **rozšíření chodníku v Barrandovské na stezku k zóně 30 – Terasám Barrandov**
 - po hranici zóny 30: HLAVNÍ MĚSTO PRAHA;
 - úsek po napojení k terasám (veřejný chodník a část vozovky): Barrandovské terasy, a.s.

stezka mezi TT a komunikací v ulici K Barrandovu v úseku Geologická – předpolí estakád

- **realizace vlastního tělesa nové stezky**
 - zcela převažující část: HLAVNÍ MĚSTO PRAHA;
 - západní napojení k tramvajové zastávce včetně části samotné zastávky a tělesa TT: společné vlastnictví HLAVNÍ MĚSTO PRAHA a ČR (Státní statek hl.m. Prahy „v likvidaci“);
 - ve východní části úsek délky cca 12 m na parcele č. 2043/223 ve spoluvlastnictví HLAVNÍ MĚSTO PRAHA a 11 fyzických osob, svěřená správa MČ Praha 5 (obdobná situace je i v přilehlém úseku TT ve větší délce);
 - východní napojení na parcele 2043/103: duplicitní zápis HLAVNÍ MĚSTO PRAHA a DPP
- **úpravy zpevněných ploch při severovýchodní straně tramvajové zastávky Geologická (včetně prostupu PHS)**
 - vše: HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
- **úpravy chodníku při severní straně tramvajové zastávky Geologická (+ režim stezky)**
 - východní část (včetně přiléhající zastávky a tělesa TT): HLAVNÍ MĚSTO PRAHA;
 - západní část (včetně přiléhající zastávky a tělesa TT): společné vlastnictví HLAVNÍ MĚSTO PRAHA a ČR (Státní statek hl.m. Prahy „v likvidaci“)
- **úpravy zpevněných ploch mezi místem pro překonání TT u trafostanice a předpolím estakád**
 - západní část na parcelách s duplicitním zápisem HLAVNÍ MĚSTO PRAHA a DPP;
 - jihozápadní část podél vozovky (chodník): HLAVNÍ MĚSTO PRAHA;
 - střední a východní část včetně předpolí obou estakád jsou na parcelách ve vlastnictví tuzemské fyzické osoby – Patera Jan, stejně jako celá TT v délce cca 70 m i obě vozovky ulice K Barrandovu v délce cca 25 – 50 m (!)

Majetkoprávní vztahy

> 5.1

legální zpřístupnění a úpravy pásů na tramvajové estakádě

(včetně možného časového omezení pro užívání veřejnosti)

- vše na stavbě ve vlastnictví DPP
 - stavba převážně na pozemcích ve vlastnictví DPP, HLAVNÍ MĚSTO PRAHA nebo DPP a HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
- část pozemků ve vlastnictví soukromých tuzemských osob – ve středním úseku mezi estakádami Havel Ivan Doc. Ing., CSc. a Havlová Dagmar Mgr., u západního napojení Patera Jan

tramvajová zastávka Hlubočepy

- doplnění zpevněného povrchu v úseku s otevřeným svrškem TT (+ legalizace cyklistického provozu)**
 - (téměř) vše: DPP;
 - severovýchodní kraj nezpevněného povrchu: Česká republika / Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových
- napojení na vozovku ulice Na Zlíchově – Hlubočepská, resp. stezku podél Dalejského potoka**
 - vše (včetně zastávek a tělesa TT i vozovek): Česká republika / Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových

opravy a úpravy stávajícího chodníku ulice K Barrandovu

legalizace cyklistického provozu

- úsek silniční estakády**
 - vše: HLAVNÍ MĚSTO PRAHA (s výjimkou západního napojení, viz výše)
- úsek na opěrné zdi a na terénu**
 - převážná část: HLAVNÍ MĚSTO PRAHA;
 - dva dílčí úseky (včetně části přilehlé vozovky): Česká republika / SŽDC
- navazující serpentiny ke Zbraslavské**
 - vše: HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

Vlastnictví pozemků	
ČR včetně státem ovládaných subjektů	Tuzemské fyzické osoby
Hl.m. Praha včetně jím ovládaných subjektů bez MČ	Zjištěné a zařazené zahraniční subjekty
Městské části hl.m. Prahy včetně jimi ovládaných subjektů	Subjekty nezařazené do jiných skupin
Kraje ČR mimo hl.m. Prahu včetně jimi ovládaných subjektů	Podílnictví dvou a více subjektů různých skupin
Obce ČR mimo hl.m. Prahu včetně jimi ovládaných subjektů	Subjekt z KN nezjištěn
Zbývající tuzemské právnické osoby	Graficky neidentifikované podíly skupin

Podrobná specifikace

Katastrální území Hlubočepy
(okres Hlavní město Praha)

- HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha 1
- Městská část Praha 5, náměstí 14. října 1381/4, Smíchov, 15000 Praha 5
- Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, Sokolovská 42/217, Vysočany, 19000 Praha 9
- Česká republika / Česká geologická služba, Klárov 131/3, Malá Strana, 11800 Praha 1
- Česká republika / Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Rašínovo nábřeží 390/42, Nové Město, 12800 Praha 2
- Česká republika / Státní statek hl.m. Prahy „v likvidaci“, Holečkova 3178/8, Smíchov, 15000 Praha
- Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
- Havel Ivan Doc. Ing., CSc., Rašínovo nábřeží 2000/78, Nové Město, 12000 Praha 2
- Havlová Dagmar Mgr., Dělostřelecká 654/1, Střešovice, 16000 Praha 6
- Patera Jan, Podolská 610/108, Podolí, 14700 Praha 4
- Barrandovské terasy, a.s., Barrandovská 165/1, Hlubočepy, 15200 Praha 5
- Shell Czech Republic a.s., Antala Staška 2027/77, Krč, 14000 Praha 4

Priority a doporučená etapizace

> 5.2

Priority

Základní prioritou je především fyzické odstranění největších bariér prostupnosti a pohybu v území. Zlepšení standardu či legalizace stávajících (fyzicky existujících) vazeb jsou také důležité, nicméně s nižší prioritou (v omezeném módu alespoň částečně slouží veřejnosti již dnes).

Níže doporučená etapizace vychází z těchto priorit pro postupné zlepšování podmínek bezmotorové prostupnosti území, je však nutné ji vnímat pouze jako orientační. V rámci následujícího vývoje projekčních prací, možností financování a koordinace záměrů může dojít ke změnám a ideálně dřívější realizaci akcí z více etap najednou.

Etap 01 – klíčové úpravy

- obnova SSZ 5.572 K Barrandovu x Slivenecká, včetně bezbariérové bezmotorové prostupnosti (mj. přístup k tramvajové zastávce Geologická);
- bezbariérové bezmotorové propojení mezi TT a komunikace v rámci ulice K Barrandovu v úseku Geologická – předpolí estakád



Etap 01 / SSZ 5.572 K Barrandovu x Slivenecká



Etap 01 / stezka v úseku Geologická – předpolí estakád

Etap 02 – velmi důležité úpravy

- obnova SSZ 5.568 K Barrandovu x Pod Habrovou, včetně bezbariérové bezmotorové prostupnosti;
- opravy a úpravy stávajícího chodníku ulice K Barrandovu (i navazujících serpentín ke Zbraslavské);
- legální zpřístupnění a úpravy jižního pásu tramvajové estakády (včetně možného časového omezení pro užívání veřejností):
 - přednostně v celé délce;
 - případně alespoň ve východním úseku Hlubočepská – Barrandovská



Etap 02 / SSZ 5.568 K Barrandovu x Pod Habrovou

Etap 03+ – vhodné úpravy

- případné zpřístupnění zbývajících západní části jižního pásu (při menším rozsahu v etapě 02);
- případné legální zpřístupnění a úpravy severního pásu tramvajové estakády
- ostatní



Etap 02 / opravy a úpravy chodníku ulice K Barrandovu a jižního pásu tramvajové estakády, včetně legalizace provozu

Použité zkratky

ČSPH	čerpací stanice pohonných hmot
DIO	dopravně-inženýrské opatření
DPP	Dopravní podnik hl.m.Prahy, a.s.
JP	jízdní pruh
MČ	městská část
NLO	nepřímé levé odbočení
PHS	protihluková stěna
PD	projektová dokumentace
SDZ	svislé dopravní značení
SSZ	světelně-signalizační zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TSK	Technická správa komunikací hl.m.Prahy, a.s.
TT	tramvajová trať
VDZ	vodorovné dopravní značení
VO	veřejné osvětlení

