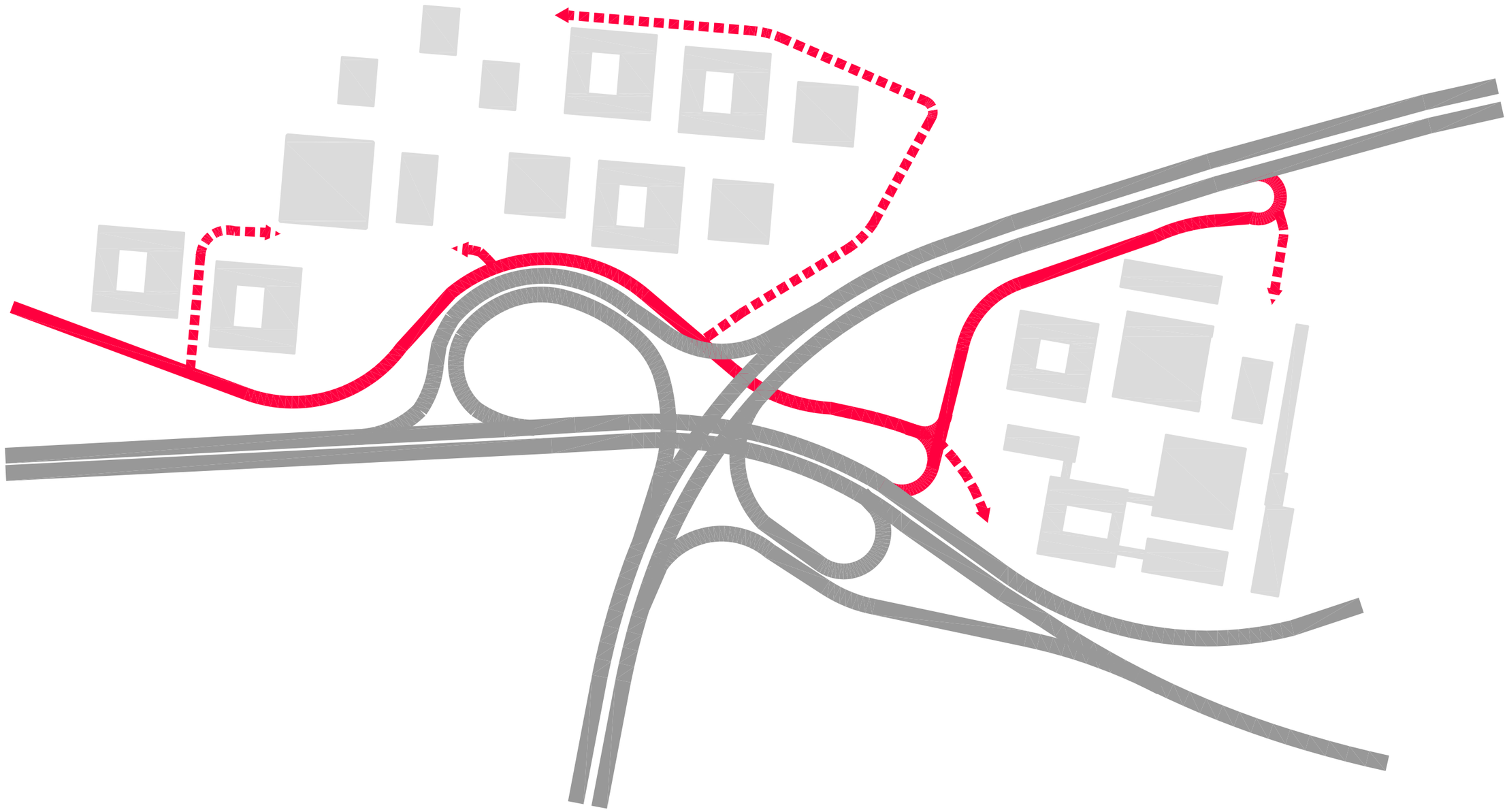
STUDIE DOPRAVNÍ OBSLUHY AREÁLU UK PELC TYROLKA



POŘIZOVATEL:
UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE
Ovocný trh 5, 116 36 Praha 1

DATUM:
12/2011

ZPRACOVATEL:
VHE a spol. s.r.o. architektonická kancelář
SATRA spol. s r.o.
Sokolská 32, 120 00 Praha 2

STUDIE DOPRAVNĚ URBANISTICKÝCH VZTAHŮ AREÁLU UK PELC TYROLKA

TEXTOVÁ ČÁST

Obsah textové části:

1. Důvody a cíle zpracování studie
2. Současné podmínky a limity řešení
3. Varianty řešení a jejich hodnocení
4. Závěry a doporučení
5. Zápis z projednání studie s dotčenými orgány státní správy

Základní údaje:

Objednatel: Univerzita Karlova v Praze
Odbor výstavby
Ovocný trh 3 - 5, 116 36 Praha 1
číslo objednávky 09/2011/990600

Zpracoval: VHE a spol., s.r.o. – architektonická kancelář
Tusarova 22, 170 00 Praha 7
e-mail: vhe@vhe.cz web: www.vhe.cz

Spolupráce: SATRA s.r.o. ing. Pavel Šourek
ing. Lukáš Rákosník

Autor: Ing. arch. Klement Valouch

Datum: 11/2011

Seznam grafických příloh:

P.01.	PROBLÉMOVÁ MAPA – LIMITY ŘEŠENÍ	1 : 2000
S.01.	PRACOVNÍ SKICA – VARIANTA A - ETAPA PO ZPROVOZNĚNÍ MNO PT – BA	1 : 2000
S.02.	PRACOVNÍ SKICA – VARIANTA B - ETAPA PO ZPROVOZNĚNÍ MO PT – BA	1 : 2000
A.01.	CELKOVÁ SITUACE AREÁLU UK – ETAPA PO ZPROVOZNĚNÍ MO BLANKA	1 : 2000
B.01.	CELKOVÁ SITUACE AREÁLU UK – ETAPA PO ZPROVOZNĚNÍ MO PT – BA	1 : 2000
B.02.	SITUACE – ZÁPADNÍ ČÁST AREÁLU– ETAPA PO ZPROVOZNĚNÍ MO PT – BA	1 : 1000
B.03.	SITUACE – VÝCHODNÍ ČÁST AREÁLU– ETAPA PO ZPROVOZNĚNÍ MO PT – BA	1 : 1000
B.04.	VARIANTA BEZ SJEZDU NA MO BLANKA - ETAPA PO ZPROVOZNĚNÍ MO PT – BA	1 : 2000
C.01.	CELKOVÁ SITUACE AREÁLU UK – VÝHLEDOVÝ STAV SE „SEVERNÍ RADIÁLOU“	1 : 2000
C.02.	PŘÍČNÉ ŘEZY TERÉNEM – KOORDINACE SE „SEVERNÍ RADIÁLOU“	1 : 500

1. Důvody a cíle zpracování studie

V roce 2010 byla zpracována na základě zadání ÚRM a konzultací s MFF UK Ověřovací studie Troja - Pelc Tyrolka (Satra + VHE a spol.). Následně byly upraveny požadavky na řešení dopravního napojení a obsluhy areálu MFF UK a to jak ze strany ÚRM , tak i MFF UK a původní studii je třeba v tomto ohledu revidovat.

Nové požadavky a skutečnosti, vyplývající jak ze studie Troja - Pelc Tyrolka , tak z ideové studie hmotového řešení areálu UK Pelc Tyrolka (Kuba – Pilař architekti), i z výsledků projednání Ověřovací studie Troja - PT lze zahrnout do čistopisu nového Územního plánu SÚ hl. m. Prahy pod podmínkou zpracování této studie a jejího projednání (získání souhlasného stanoviska) s URM HMP, OD MHMP OD Praha 8 a Policie ČR.

Jedná se zejména o vyřešení těchto požadavků a námětů:

- Požadavek ÚRM respektovat jako územní rezervu polohu tunelů tzv. Severní radiály v obou variantách - nutno zohlednit nemožnost výstavby nových objektů v jejich trasách a dále požadavek možnosti dopravního propojení z ul. V Holešovičkách ve směru z centra do západní části kampusu UK Pelc Tyrolka a ul. Povltavské.
- Změna stanoviska MFF k trase a parametrům dopravního napojení areálu a nový požadavek na prověření možnosti zakrytí trasy Městského okruhu jižně od areálu MFF UK Pelc Tyrolka.
- Posun trasy biokoridoru ÚSES do polohy, nekolidující se zastavitelnými plochami areálu (do trasy ochranného pásma kmenové stoky F).
- Stanovení hranic funkčních ploch VV tak, aby byly v souladu s prostorovou koncepcí rozvoje kampusu Pelc-Tyrolka a zároveň s podmínkami URM včetně regulativů využití ploch.
- Ověření námětu na zakrytí části výhledové stavby Městského okruhu Pelc Tyrolka Balabenka jižně od areálu MFF UK

Cíle studie:

Tato studie se zabývá problematikou dopravní obsluhy a napojení na nadřazenou dopravní infrastrukturu areálu Pelc Tyrolka a cílem je zejména:

- Dořešení podmínek dopravního napojení areálu MFF UK na nadřazenou dopravní infrastrukturu
- Podklad pro zapracování požadavků URM a UK do návrhu nového územního plánu hl. m. Prahy
- Dořešení způsobu a trasování dopravní obsluhy areálu ve výhledových urbanistických souvislostech
- Stanovení podmínek a požadavků UK na řešení následné projektové dokumentace úseku Městského okruhu Pelc Tyrolka – Balabenka (DÚR).

Následně by měla být doplněna problematika vymezení funkčních ploch včetně návrhu regulativů využití území (včetně ověření hmotově prostorového působení předpokládaného využití) areálu UK Pelc Tyrolka tak, aby bylo možno tyto zásady zapracovat do nového územního plánu hl. m. Prahy ve smyslu podmínky URM zpracování územní studie a jejího projednání (získání souhlasného stanoviska) s dotčenými orgány státní správy.

Před zahájením prací na PD pokračování trasy Městského okruhu v úseku Pelc Tyrolka – Balabenka by bylo žádoucí ověřit studijně možnosti řešení ve smyslu požadavku UK na zakrytí části komunikací, přiléhajících k areálu kampusu.

Tato část problematiky není předmětem předkládaného řešení a bude tedy vyžadovat následné zpracování samostatnou studií.

Použité podklady:

- Ověřovací studie Troja – Pelc Tyrolka – SATRA s.r.o. + VHE a spol., s.r.o. 10/2010
- Studie výukového pavilonu MFF UK Troja – ing. arch. Jan Jaroš 09/2011
- Ideová objemová studie zástavby v oblasti Pelc-Tyrolka v Praze 8 – Kuba Pilař architekti s.r.o. 07/2011
- Doparvní řešení Čimice – ověřovací studie – SATRA s.r.o. 12/2009

2. Současné podmínky a limity řešení

Oblast Pelc-Tyrolky je svébytnou enklávou v celoměstské urbanistické struktuře, tvořící předpolí jednak nížinné oblasti Trojské kotliny, jednak oblasti severní terasy. Významným urbanistickým prvkem je křížení dvou celoměstských dopravních tras – Prosecké radiály a Městského okruhu.

Předpoklady pro využití území jsou výrazně limitovány přírodními podmínkami. Značná část řešeného území je ovlivněna inundací Vltavy, rozsáhlé území Trojské kotliny, zasahující až na stráně návrší Dlážděnky, je chráněno jako přírodní park, navazující na celoměstský systém zeleně, doprovázející břehy Vltavy. Masivy zeleně, lemující svahy vltavského údolí od Rohanského a Libeňského ostrova, přes Thomayerovy sady, Košinku a Bílou Skálu, Dlážděnku a Velkou Skálu, tvoří rámec horizontu vnitřního města.

Oblast při křižovatce Prosecké radiály a Městského okruhu je věnována celoměstsky významnému programu – areálu Matematicko-fyzikální fakulty Univerzity Karlovy, včetně kolejí a dalšího zázemí. Vzniká zde významný uzlový bod celoměstské struktury, podtržený navíc i stávající kompoziční a hmotově-prostorovou koncepcí VŠ areálu. Vzhledem k exponované pohledové poloze na okraji Pražské kotliny je prostorové a kompoziční dořešení prostoru Pelc-Tyrolky jedním z velmi citlivých urbanistických témat.

Směry urbánních vztahů jsou do značné míry dány morfologií terénu a přírodními podmínkami, stejně jako existující či předpokládanou dopravní infrastrukturou. Významný je především vztah k oblasti Holešovic, zejména v souvislosti s předpokládaným rozvojem celoměstských centrálních aktivit na ploše dnešního bubenského nádraží. Tento vztah je zprostředkován dopravní trasou přes most Barikádníků a výhledově přes nový most s vazbou na ul. Partyzánskou.

V pokračování mostu Barikádníků je významnou celoměstskou osou ul. V Holešovičkách (Prosecká radiála), zprostředkující značnou část vztahu centra s oblastí severní terasy a navazující dále na dálnici D8. Význam této trasy je však především dopravní, zcela převažující nad funkcí městotvornou.

Zřejmý je i význam prostorových a urbanistických vztahů, rozvíjejících se podél břehu Vltavy. Tyto vztahy jsou především charakteru krajinotvorného, rekreačního a souvisí především s celoměstským systémem zeleně, krajiny a krajinné ekologie. Dopravní trasa Městského okruhu je v tomto smyslu značným omezením, zvláště v úseku Pelc-Tyrolka – Libeň.

Řešeným územím prochází několik tras celoměstsky významných inženýrských sítí:

- předmětným územím procházejí významné kmenové stoky – stoka E v linii ul. Povltavské jižně od areálu MFF UK, dále přes západní „ucho“ MÚK Pelc Tyrolka a podél úpatí skály Jabloňky, - stoka F jako ražená trasa pod Bílou skálou, návrším Dlážděnky a dále ulicí Pod Kazankou do prostoru Troje.
- Severojižním směrem napříč územím je veden ražený hloubkový kanál kabelu VVN 110 kV mezi TR Holešovice a TR sever, využití území ovlivňuje pouze v místech přístupových komor (jihozápadně od areálu kolejí při ul. Povltavské).
- Inundace a zaplavování území velkými vodami je řešeno budováním protipovodňových opatření, omezujících průtočnou oblast na prostor jižně od linie protipovodňových stěn a valů. V prostoru křižovatky Pelc Tyrolka bude dále tato problematika řešena v rámci stavby MO PT – Balabenka.

Z hlediska životního prostředí je oblast v pásmu častých inverzí. Kvalitu ovzduší a životního prostředí dále ovlivňují dopravní trasy Městského okruhu a Prosecké radiály. Tyto vlivy limitují především rozvoj obytné funkce v území. Významnou pozornost je nezbytné věnovat ochraně prostředí před hlukem a imisními vlivy.

Pro systém dopravní obsluhy jsou limitující podmínky napojení území na nadřazenou dopravní infrastrukturu. Na hlavních městských sběrných komunikacích – Městské okruhu a Prosecké radiále jsou vyloučeny úrovňové křižovatky. Pro dopravní napojení jsou tedy k dispozici prakticky pouze stávající jednosměrná napojení a sjezdy z těchto komunikací a stávající trasa západní části Povltavské ul. ve směru od nového Trojského mostu. Využití ostatních komunikací v území, zejm. ul. Pod Rokoskou je omezeno požadavkem nezvyšovat dopravní zatížení v tomto negativními vlivy dopravy velmi zatíženém území. Ve výhledu je počítáno s novou dopravní trasou tzv. Severní radiály mezi MÚK Pelc Tyrolka a Pražským okruhem v prostoru mezi Čimicemi a Dolními Chabry, vedenou v převaze v tunelové trase – v novém územním plánu jako územní rezerva.

3. Varianty řešení a jejich hodnocení

Dopravní uzel mimoúrovňové křižovatky Městského okruhu s Proseckou radiálou v oblasti Pelc Tyrolky poskytuje pouze poměrně omezené možnosti dopravního napojení areálu University Karlovy. Tyto podmínky se navíc budou měnit v jednotlivých etapách postupu realizace nadřazené dopravní infrastruktury v této části Prahy.

První etapu představuje zprovoznění části Městského okruhu Malovanka – Pelc Tyrolka (tunel Blanka), s předpokládaným uvedením do provozu v roce 2014. V této etapě zůstane v provozu stávající úrovňová křižovatka (pouze s dílčími úpravami) na ul. Povltavské jižně od areálu MFF UK na konci sjezdové rampy z mostu Barikádníků a v rámci stavby MO bude realizováno napojení stávajícího podjezdu u kolejí 17. Listopadu na západní část ul. Povltavské ve směru od nového Trojského mostu. Dopravní obsluha areálu tedy zůstane víceméně ve stávajícím stavu – kromě obsluhy MHD, kde dojde ke zrušení linkového vedení autobusu 112 a jeho přesunutí na nový Trojský most. Pro obsluhu areálu UK by tedy byly k dispozici pouze linky, vedené ul. V Holešovičkách (102 a 186) v zastávce Kuchyňka, což se jeví zejména s ohledem na docházkovou vzdálenost k objektům kolejí a nové FHS jako nepříliš komfortní. Řešením by mohlo být zlepšení podmínek dopravní obsluha realizací propojení ul. Povltavské a Pátkovy podél křižovatkové rampy MO – most Barikádníků, které by mohla využívat nová účelová linka autobusů, obsluhujících (jednosměrnou smyčkou) areál UK v trase Nádraží Holešovice – přes most Barikádníků a křižovatku s Povltavskou – areál UK se zastávkami u MFF a FHS – pokračování Povltavskou na nový Trojský most a zpět na Nádraží Holešovice.

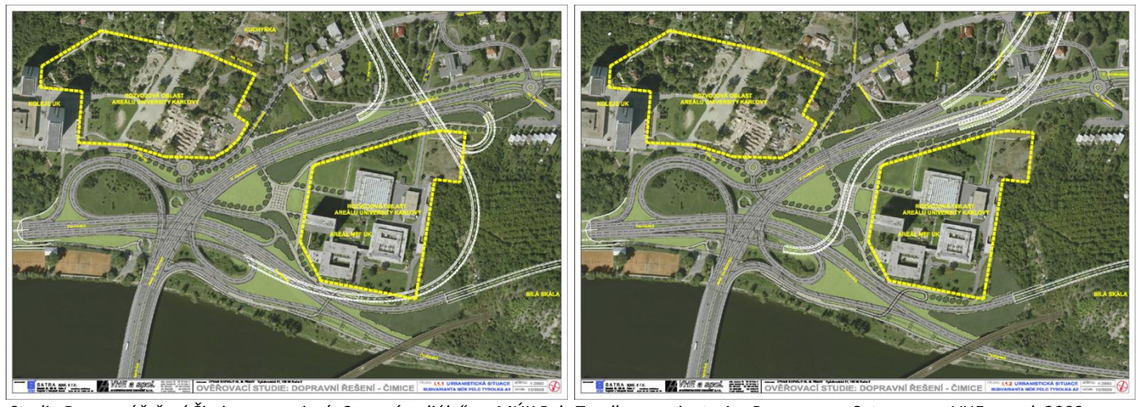
Druhou etapu představuje stav po zprovoznění následného úseku MO Pelc Tyrolka – Balabenka, kdy dojde ke zrušení úrovňové křižovatky na Povltavské u MFF a areál UK bude třeba ve směru z centra (přes most Barikádníků) nově dopravně napojit. Situace, kdy by areál kampusu Pelc Tyrolka byl připojen pouze ze západu od nového Trojského mostu je urbanisticky i provozně zcela nevhodná – jednak chybí paralelní komunikace pro krizové stavy na MO v tomto úseku, jednak se do území nelze dostat z hlavních komunikací, který tudy procházejí, což je z hlediska orientace a prostorové logiky vážnou závadou. Varianta napojení přímou rampou z mostu Barikádníků přes MO, která byla jako alternativa ověřována v US VRÚ Pelc Tyrolka v r. 2007, je technicky obtížně realizovatelná a urbanisticky nevhodná, proto nebyla dále sledována.

Jedinou možností napojení areálu od mostu Barikádníků je tedy využití stávajícího sjezdu do areálu MFF z ul. V Holešovičkách za autobusovou zastávkou Kuchyňka. Pro další pokračování a napojení východní části kampusu bylo variantně uvažováno buď s paralelní komunikací s ul. V Holešovičkách, nebo využití stávající komunikační stopy podél východní a jižní strany areálu MFF. V diskusi, předcházející zpracování této studie, bylo v konsensu UK a URM HMP zvoleno řešení s paralelní komunikací - především s ohledem na parametry a prostorové podmínky stávající účelové komunikace areálu a do řešení byla zahrnuta pouze varianta s novou komunikací severně od areálu MFF UK a jiná řešení nebyla prověřována.

Variantní možnosti nabízí území i pro vztahy areálu kampusu UK ve směru do centra. Pro toto napojení byly ověřeny následující možnosti:

a) Napojení stávajícím sjezdem MO v křižovatce na Povltavské ve směru na západ k tunelu Blanka a stávající zpětnou rampou na most Barikádníků ve směru do centra (trato varianta umožňuje zároveň přímé napojení areálu do tunelu Blanka a MO ve směru Dejvice – Malovanka - Smíchov – Jižní spojka)
b) Jednosměrné napojení spojky z ul. Pátkovy, zapojené přímo do zpětné rampy MO – most Barikádníků ve směru do centra (toto řešení neumožňuje napojení z mostu Barikádníků do tunelu Blanka)
c) Napojení areálu pouze západním směrem do křižovatky na severním předmostí nového Trojského mostu prostřednictvím západní části ul. Povltavské (toto řešení neumožňuje napojení na most Barikádníků)
d) Možnost napojení areálu od ul. Pátkovy prostřednictvím prodloužení ul. Pod Rokoskou a stávajícím sjezdem na ul. V Holešovičkách ve směru na most Barikádníků (před zastávkou Kuchyňka) byla zamítnuta ve stanovisku MČ Praha 8 k Ověřovací studii Troja – Pelc Tyrolka a není s ní tudíž uvažováno.

V etapě dlouhodobého výhledu počítá nový územní plán hl. m. Prahy s územní rezervou pro nové dopravné propojení Městského a Pražského okruhu v trase tzv. Severní radiály, vycházející z dopravního uzlu MÚK Pelc Tyrolka. Toto napojení bylo ověřeno ve studii Dopravní řešení Čimice (Satra s.r.o. 12/2009) – v prostoru Pelc Tyrolky ve dvou variantách.



Studie Dopravní řešení Čimice – napojení „Severní radiály“ na MÚK Pelc Tyrolka – varianty A + B *Satra s.r.o + VHE a spol. 2009*

Z těchto důvodů bylo ve smyslu požadavku URM do studie zařazeno i ověření a koordinace dopravní obsluhy s případným umístěním výhledových objektů „Severní radiály“ – zejména pro variantu B s vedením jižního tunelu podél západní a severní strany areálu MFF UK. Pro vlastní řešení dopravní obsluhy (kromě prostorové koordinace a nezbytných vlivů v době výstavby) však nemá realizace „Severní radiály“ zásadní význam. Ve studii bylo ověřeno výškové řešení vjezdové rampy SR do tunelu směr z centra ve vztahu k nové obslužné komunikaci areálu a prostorová rezerva pro případné vedení nebo přeložky inženýrských sítí mezi rampu a novým výukovým pavilonem MFF Troja – je dokumentováno v příčných řezech a lze konstatovat, že reálnost prostorové koordinace se potvrzuje (i s ohledem na to, že stávající sítě jsou vedeny vesměs mimo koridor ul. V Holešovičkách a dotčené stoky je vhodné přeložit na severní stranu koridoru).

4. Závěry a doporučení

Na společném jednání s dotčenými orgány státní správy (za účasti UK) dne 24. 11. 2011 byly prezentovány a prodiskutovány možné varianty řešení dopravní obsluhy v jednotlivých časových etapách. Bylo konstatováno, že pro řešení je rozhodující etapa po zprovoznění úseku MO Pelc Tyrolka – Balabenka – do té doby lze využívat stávajícího způsobu dopravní obsluhy s možností „zlepšení“ propojením Pátkovy ul. se západní částí ul. Povltavské.

Pro tuto etapu bylo jednoznačně doporučeno sledovat řešení podle varianty A s novou paralelní komunikací podél severní strany areálu MFF napojené na ul. V Holešovičkách s výjezdem na MO ve směru na západ a zpětnou rampou na most Barikádníků.

Případné úpravy řešení výjezdu z areálu – buď podle varianty B nebo zcela bez připojení na MO v oblasti Pelc Tyrolky lze případně řešit následně v dalších stupních přípravy pokračování MO směrem na východ. V rámci dokumentace DUR MO Pelc Tyrolka – Balabenka lze všechny možnosti detailněji prověřit včetně dopadů na dopravní zátěže a vlivů na životní prostředí a na základě těchto podrobnějších znalostí definitivně rozhodnou o optimálním výsledném řešení.

Pro účel provedení úpravy v urbanistické koncepci území v novém územním plánu ze strany URM se tedy jeví přijetí doporučeného řešení dopravní obsluhy areálu UK Pelc Tyrolka všemi zúčastněnými jako dostatečným splněním požadavku URM HMP.

Pro splnění dalších podmínek – zejména stanovení nových hranic funkčních ploch VV tak, aby byly v souladu s prostorovou koncepcí rozvoje kampusu Pelc-Tyrolka a zároveň s podmínkami URM včetně regulativů využití ploch a ověření prostorového působení uvažované dostavby areálu bude třeba dopracovat urbanistickou část problematiky samostatným elaborátem.

Zápis z technické rady

Konané dne 24.11.2011

Akce:
STUDIE DOPRAVNĚ URBANISTICKÝCH VZTAHŮ AREÁLU UK PELC TYROLKA

Jednání bylo svoláno za účelem projednání technického řešení v rámci uvedené akce a výběru výsledného řešení. Řešení bylo předvedeno na situacích.

Projektant na technické radě přednesl varianty technického řešení napojení areálu UK včetně časových vazeb na okolí – předně výstavba MO Blanky:

1. Zprovoznění MO Blanka se předpokládá k 1.4.2014,
2. ke zprovoznění bude stávající mimoúrovňová křižovatka řízena pomocí provizorní SSZ, viz. podmínka SP ke stavbě č. 0079 Špejchar – Pelc-Tyrolka.

Dále byla diskutována problematika úpravy (prodloužení) ulice Pátkova:

1. Byly předloženy situační návrhy,
2. Do rady zastupitelstva bude předložena důvodová zpráva ohledně této komunikace. Po usnesení rady bude zřejmý další postup ohledně této akce.

Zahloubení povrchové trasy MO Blanka:

1. Byly předloženy situační návrhy,
2. usnesením rady MHMP je snížení nivelety zahrnuto do MO Blanky. Do rady zastupitelstva bude předložena další důvodová zpráva ohledně vhodnosti této úpravy. Po usnesení rady bude zřejmý další postup ohledně této akce.

Řešení napojení areálu UK, výběr řešení k zapracování do studie:
Pro stav MO Balabenka – Pelc-Tyrolka v provozu byly předloženy varianty napojení výjezdu z areálu UK:

a) připojení po stávajícím úrovňovém napojení na trasu MO směr Troja,
b) připojení do rampy z MO na most Barikádníků bez možnosti pokračování v trase MO směr Dejvice.

Ostatní části studijního návrhu jsou řešeny shodně a bez připomínek.

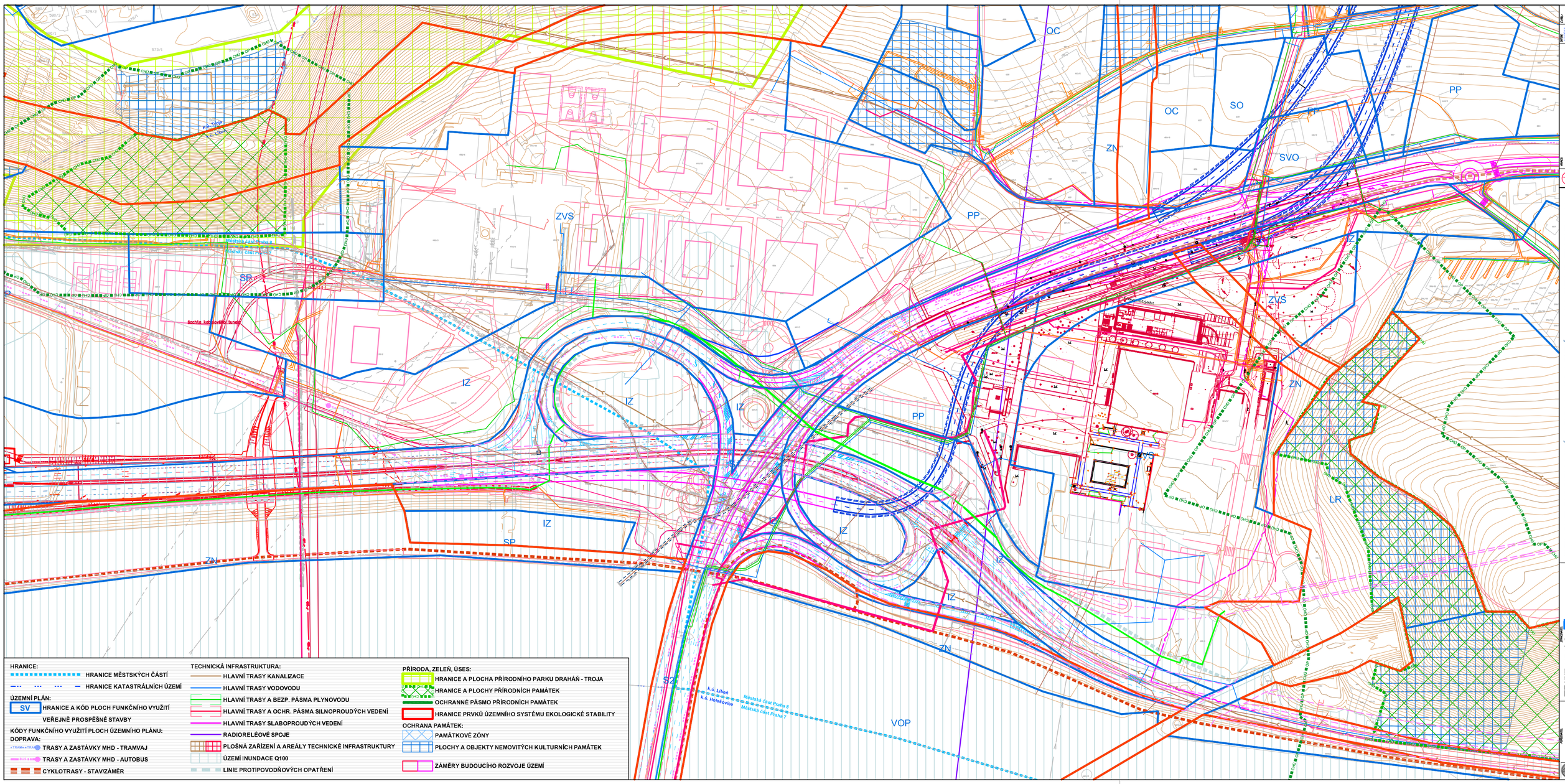
Na závěr jednání bylo domluveno, že do studie bude dopracován výjezd z areálu dle bodu a). Případné úpravy řešení výjezdu z areálu podle varianty b) nebo zcela bez připojení na MO lze případně řešit v dalších stupních projektu pokračování MO.

Podpisem potvrzuji účast na technické radě a souhlasím s věcným obsahem zápisu:

Jméno	Firma	Podpis
Ing. Arch. Klement Valouch	**VHE s.r.o.**	
Ing. František Polák	**SATRA spol. s r.o.**	
Ing. Lukáš Rákosník	**SATRA spol. s r.o.**	
Michal Jaňour	**SATRA spol. s r.o.**	
Ing. Pavel Šourek	**SATRA spol. s r.o.**	
Ing. David Rovenský	**PČR**	
Ing. Helena Neumannová	**PČR**	
Ing. Aleš Krejča	**DOP MHMP**	
Petra Mikyšková	**OD ÚMČ Praha 7**	
Milena Vitásková	**OD ÚMČ Praha 7**	
Ing.Arch. Marie Pětová	**UK**	

Zapsal: Ing. František Polák

Dne: 4.11.2011



HRANICE:

- HRANICE MĚSTSKÝCH ČÁSTÍ
- HRANICE KATASTRÁLNÍCH ÚZEMÍ

ÚZEMNÍ PLÁN:

- SV — HRANICE A KÓD PLOCH FUNKČNÍHO VYUŽITÍ
- VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY

KÓDY FUNKČNÍHO VYUŽITÍ PLOCH ÚZEMNÍHO PLÁNU:

DOPRAVA:

- TRAM — TRASY A ZASTÁVKY MHD - TRAMVAJ
- BUS — TRASY A ZASTÁVKY MHD - AUTOBUS
- CYKLOTRASY - STAV/ZÁMĚR

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA:

- HLAVNÍ TRASY KANALIZACE
- HLAVNÍ TRASY VODOVODU
- HLAVNÍ TRASY A BEZP. PÁSMA PLYNOVODU
- HLAVNÍ TRASY A OCHR. PÁSMA SILNOPROUDÝCH VEDENÍ
- HLAVNÍ TRASY SLABOPROUDÝCH VEDENÍ
- RADIORELÉOVÉ SPOJE
- PLOŠNÁ ZAŘÍZENÍ A AREÁLY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY
- ÚZEMÍ INUNDACE Q100
- LINIE PROTIPOVODŇOVÝCH OPATŘENÍ

PŘÍRODA, ZELEŇ, ÚSES:

- HRANICE A PLOCHA PŘÍRODNÍHO PARKU DRAHÁŇ - TROJA
- HRANICE A PLOCHY PŘÍRODNÍCH PAMÁTEK
- OCHRANNÉ PÁSMO PŘÍRODNÍCH PAMÁTEK
- HRANICE PRVKŮ ÚZEMNÍHO SYSTÉMU EKOLOGICKÉ STABILITY

OCHRANA PAMÁTEK:

- PAMÁTKOVÉ ZÓNY
- PLOCHY A OBJEKTY NEMOVITÝCH KULTURNÍCH PAMÁTEK

- ZÁMĚRY BUDOUCÍHO ROZVOJE ÚZEMÍ

STUDIE DOPRAVNÍ OBSLUHY AREÁLU UK PELC TYROLKA

PROBLÉMOVÁ MAPA - LIMITY ŘEŠENÍ

PŘÍLOHA: P.01

ZADAVATEL: MINISTERSTVO KULTURY V PRAZE, Maltézské nám. 471/1, 118 01 Praha 1

PROJEKTANT: SATRA spol. s r.o., Sokolská 26, 120 00 Praha 2

ARCHITEKTONICKÁ KANCELÁŘ, Sokolská 26, 120 00 Praha 2

PROJEKTOVÁ ČINNOST V DOPRAVNÍ VÝSTAVBĚ, Sokolská 26, 120 00 Praha 2

PROJEKTOVÁ ČINNOST V ŘÍZENÍ STAVEBNÍ VÝROBY, Sokolská 26, 120 00 Praha 2

PROJEKTOVÁ ČINNOST V ELEKTROTECHNICE, Sokolská 26, 120 00 Praha 2

PROJEKTOVÁ ČINNOST V ŽIVOTNÍM PROSTŘEDÍ, Sokolská 26, 120 00 Praha 2

PROJEKTOVÁ ČINNOST V PROJEKTOVÁNÍ ÚZEMNÍCH SYSTÉMŮ EKOLOGICKÉ STABILITY, Sokolská 26, 120 00 Praha 2

STUDIE DOPRAVNÍ OBSLUHY AREÁLU UK PELC TYROLKA

PRACOVNÍ SKICA - VARIANTA A
E1 MAPA PO ZPROVOZNĚNÍ IAO PT - BA

Měřítko: 1:500
Formát: A0
Číslo: S.01

Projektant:
SATRA spol. s r.o.
Sokolská 20, 120 00 Praha 2

Architektonické studio
Ing. arch. Petr Pelc

Objednatel:
UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE
Ovocný trh 5, 116 36 Praha 1

PROJ.: PRACOVNÍ SKICA - VARIANTA B
ETAPA PO ZPROVOZNĚNÍ MO PT - BA

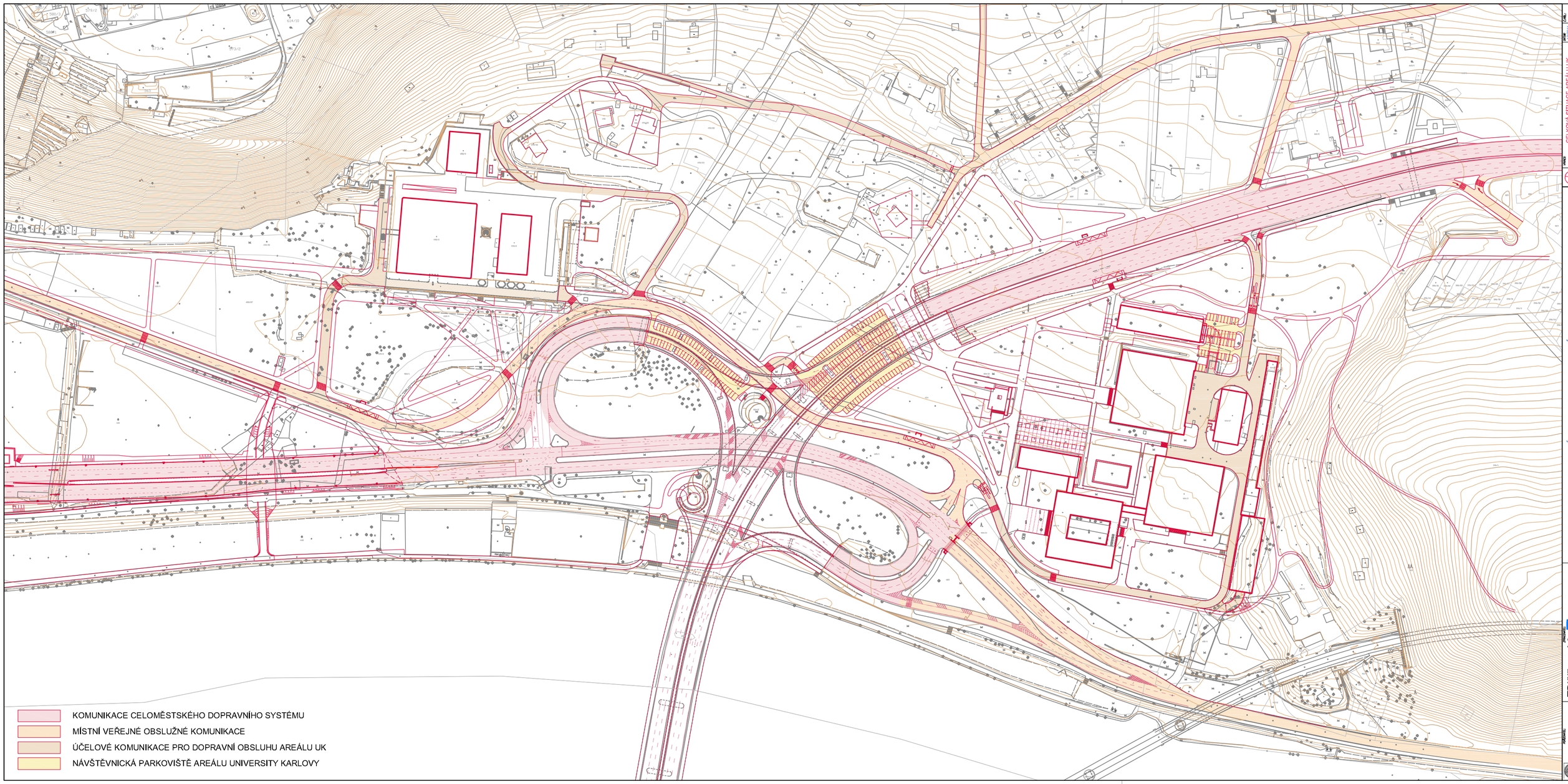
PLAN: 2011 MĚŘ.: 1:500 Číslo: S.02

STUDIE DOPRAVNÍ OBSLUHY AREÁLU UK PELC TYROLKA

PROJEKTOVAL: SATRA spol. s r.o. Sokolská 20, 120 00 Praha 2

PROJEKTOVAL: ARCHITEKTA MARLOVA V PRAZE Dvořák Bc. & Vlčko Ing. arch. & Kolektiv Architektonická kancelář

PROJEKTOVAL: UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE Ovocný trh 5, 116 03 Praha 1



KOMUNIKACE CELOMĚSTSKÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU

MÍSTNÍ VEŘEJNÉ OBSLUŽNÉ KOMUNIKACE

ÚČELOVÉ KOMUNIKACE PRO DOPRAVNÍ OBSLUHU AREÁLU UK

NÁVŠTĚVNICKÁ PARKOVIŠTĚ AREÁLU UNIVERSITY KARLOVY

STUDIE DOPRAVNÍ OBSLUHY AREÁLU UK PELC TYROLKA

PROJ. CELKOVÁ SITUACE AREÁLU UK
ETAPA PO ZPROVOZNĚNÍ MO BLANKA

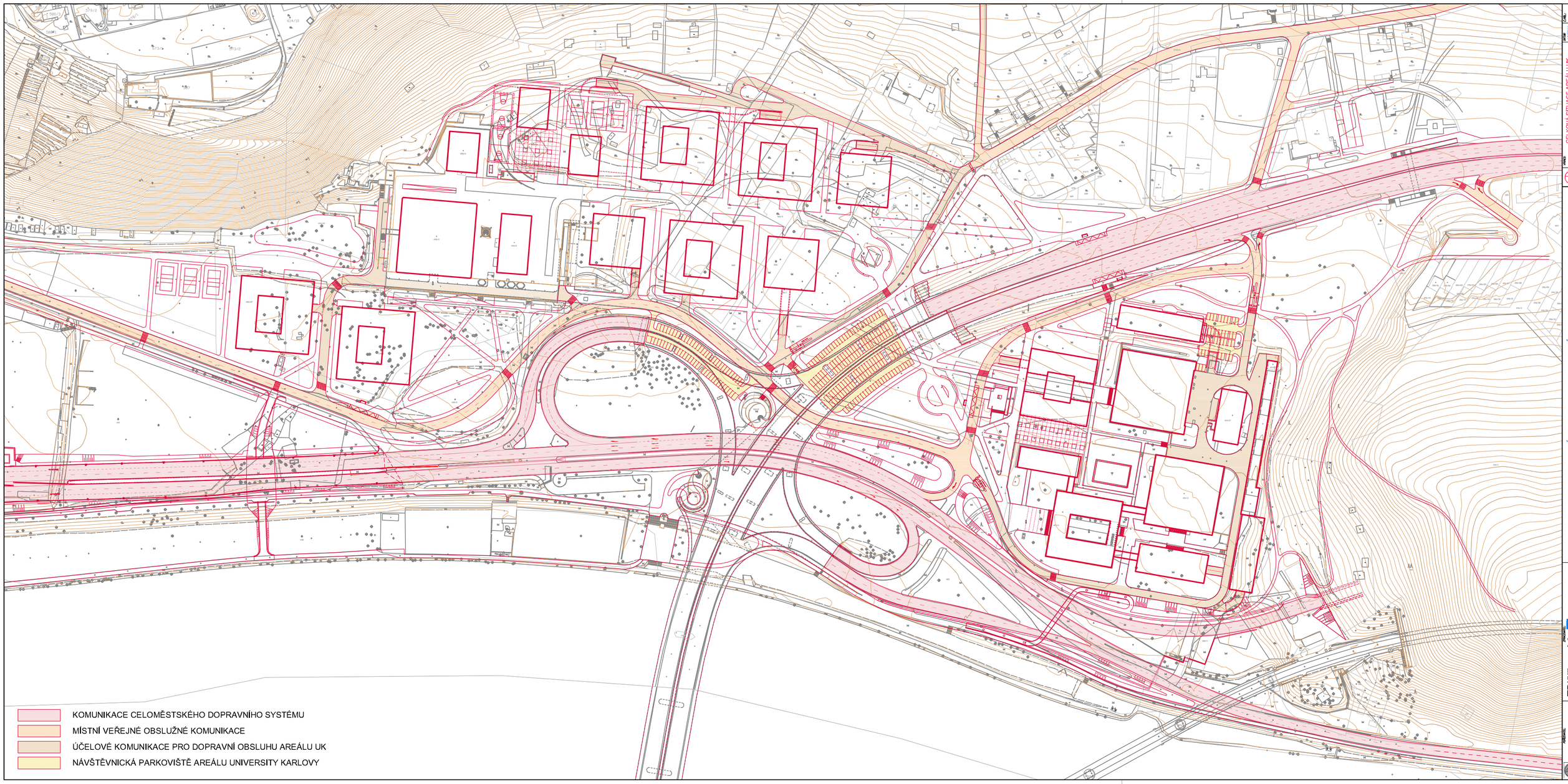
Měř. 1:2000

Č.dok. A.01

PROJEKTOVAL: SATRA spol. s r.o.
Sokolská 20, 120 00 Praha 2

PROJEKTOVAL: ATELIER ⊗ SPOL. s r.o.
architektonické kancelář

PŘEDMĚT: UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE
Ovocný trh 5, 110 00 Praha 1



STUDIE DOPRAVNÍ OBSLUHY AREÁLU UK PELC TYROLKA

CELKOVÁ SITUACE AREÁLU UK
ETAPA PO ZPROVOZNĚNÍ MOPTT - BA

B.01

SATRA spol. s r.o.
Sokolská 20, 120 00 Praha 2

UNIVERSITA KARLOVA V PRAZE
Ovocný trh 5, 116 36 Praha 1

KOMUNIKACE CELOMĚSTSKÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU
MÍSTNÍ VEŘEJNĚ OBSLUŽNÉ KOMUNIKACE
ÚČELOVÉ KOMUNIKACE PRO DOPRAVNÍ OBSLUHU AREÁLU UK
NÁVŠTĚVNICKÁ PARKOVIŠTĚ AREÁLU UNIVERSITY KARLOVY

PŘÍSTUP K ZAHRÁDKÁM
ÚČELOVÁ KOMUNIKACE
USEDLOST KUCHYŇKA
POD ROKOSKOU
GAR.
KOLEJE (VÝHLED)
KOLEJE
PENZION
ROZVOJOVÁ REZERVA UK
ROZVOJ. REZ. UK
ZELEŇ
HLAVNÍ PĚŠÍ OSA SEVERNÍ ČÁSTI KAMPUSU
VOLNÍ PLOCHA
PARKOVÁ ZELEŇ
PĚŠÍ OSA SMĚR TROJA
FAKULTA HUMANITNÍCH STUDIÍ
STÁVAJÍCÍ PODJEZD
NOVÝ PAVILON HUM. FAKULT (VÝHLED. REZERVA)
NOVÉ NAPOJENÍ PODJEZDU
BUS
UL. V HOLEŠOVIČKÁCH
STÁVAJÍCÍ UL. PÁTKOVA
NÁVŠTĚVNICKÝ PARKING 60 ST.
ÚČELOVÁ KOMUNIKACE UK
PĚŠÍ PROPOJENÍ OBOU ČÁSTÍ AREÁLU UK
NÁVŠTĚVNICKÝ PARKING 120 ST.
DOPRAVNÍ PROPOJENÍ POVLTAVSKÁ - PÁTKOVA
STÁVAJÍCÍ UL. POVLTAVSKÁ
ZASTÁVKA BUS
PODCHOD MO
MOST BARIKÁDNÍKŮ
MĚSTSKÝ OKRUH - TROJA - PELC TYROLKA

STUDIE DOPRAVNÍ OBSLUHY AREÁLU UK PELC TYROLKA

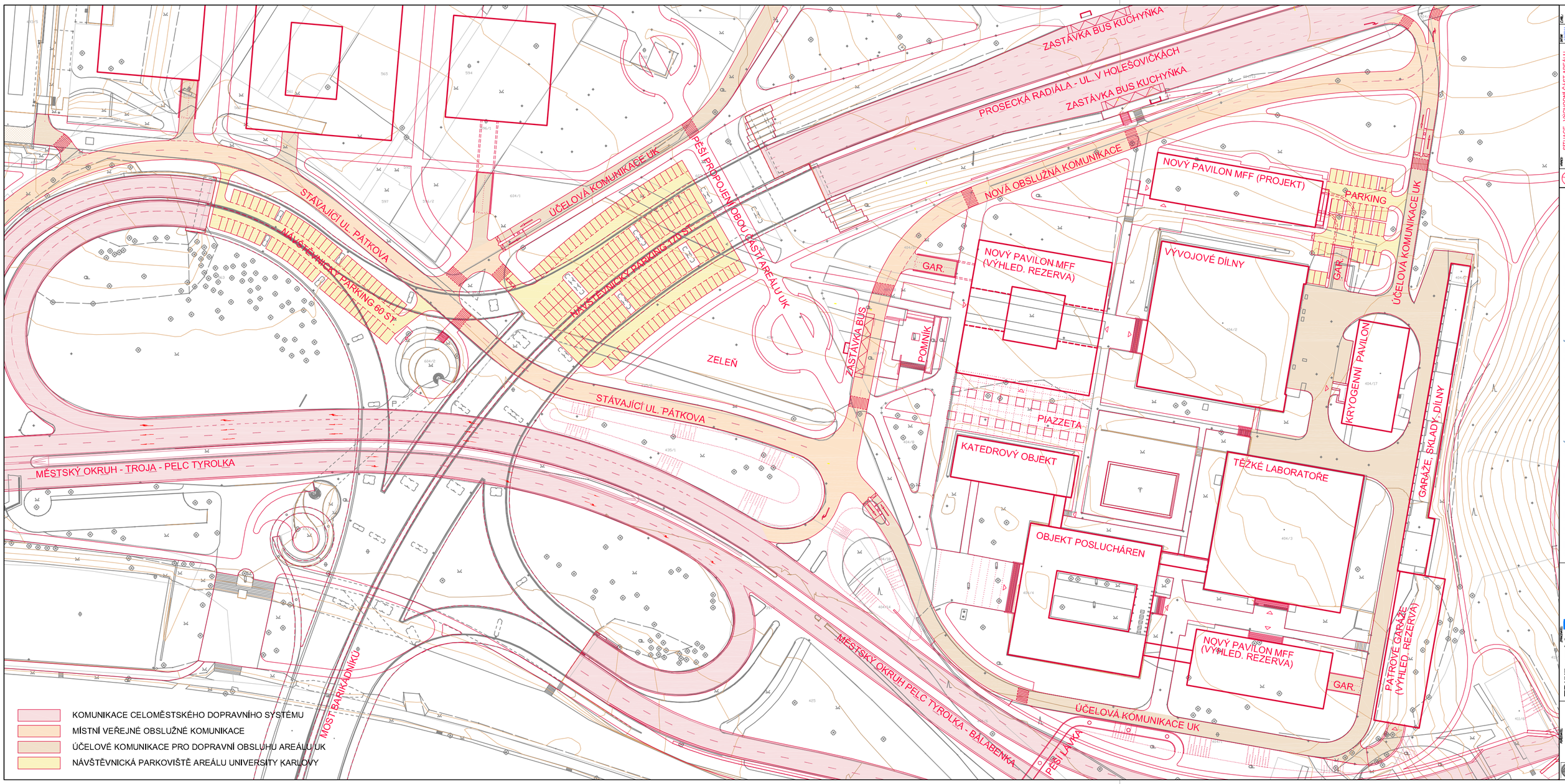
SITUACE - ZÁPADNÍ ČÁST AREÁLU
ETAPA PO ZPROVOZNĚNÍ MO PT - BA

B.02

SATRA spol. s r.o.
Sokolská 20, 120 00 Praha 2

ARCHITEKTONICKÁ KANCELÁŘ

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE
Ovocný trh 5, 116 36 Praha 1



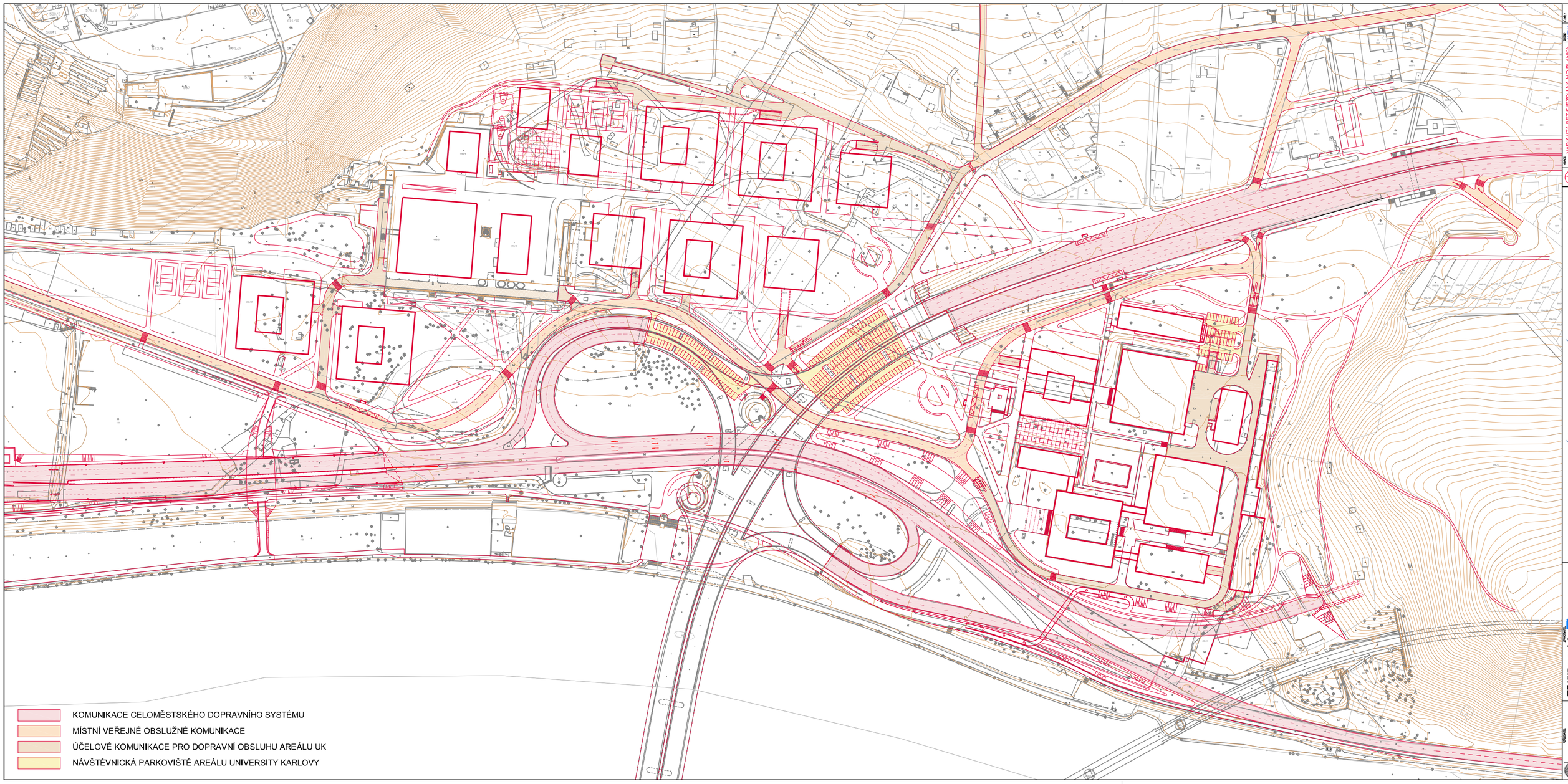
STUDIE DOPRAVNÍ OBSLUHY AREÁLU UK PELC TYROLKA

STUDIE - VÝCHODNÍ ČÁST AREÁLU
ETAPA PO ZPROVOZNĚNÍ MOFFT - BA

B.03

SATRA spol. s r.o.
Sokolská 20, 120 00 Praha 2

UNIVERSITA KARLOVA V PRAZE
Ovocný trh 5, 116 36 Praha 1



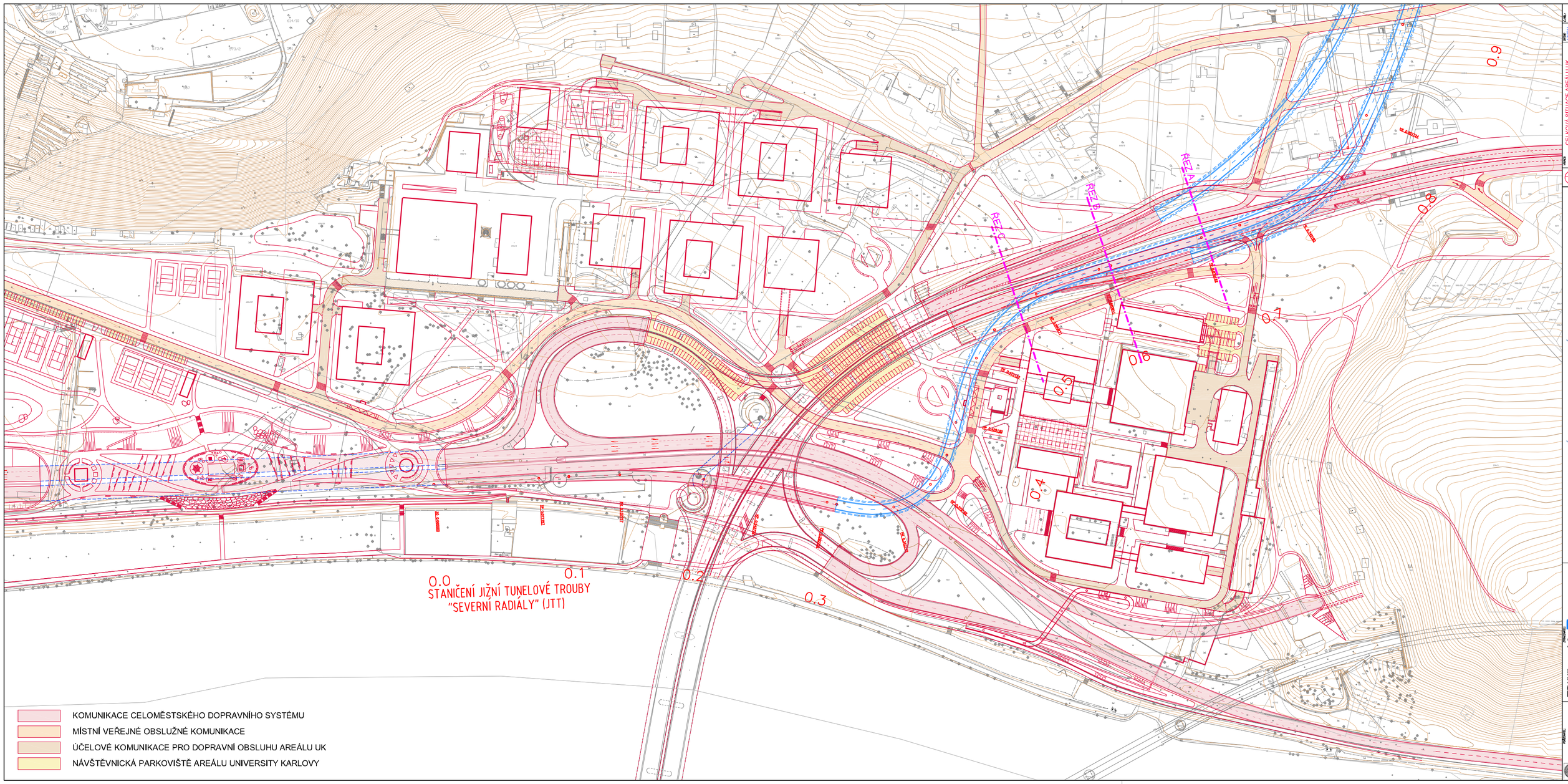
STUDIE DOPRAVNÍ OBSLUHY AREÁLU UK PELC TYROLKA

VARIANTA BEZ SJEZDU NA MO BLANKA
ETAPA PO ZPROVOZNĚNÍ MO PT - BA

B.04

SATRA spol. s r.o.
Sokolská 20, 120 00 Praha 2

UNIVERSITA KARLOVA V PRAZE
Ovocný trh 5, 116 36 Praha 1



KOMUNIKACE CELOMĚSTSKÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU

MÍSTNÍ VEŘEJNÉ OBSLUŽNÉ KOMUNIKACE

ÚČELOVÉ KOMUNIKACE PRO DOPRAVNÍ OBSLUHU AREÁLU UK

NÁVŠTĚVNICKÁ PARKOVIŠTĚ AREÁLU UNIVERSITY KARLOVY

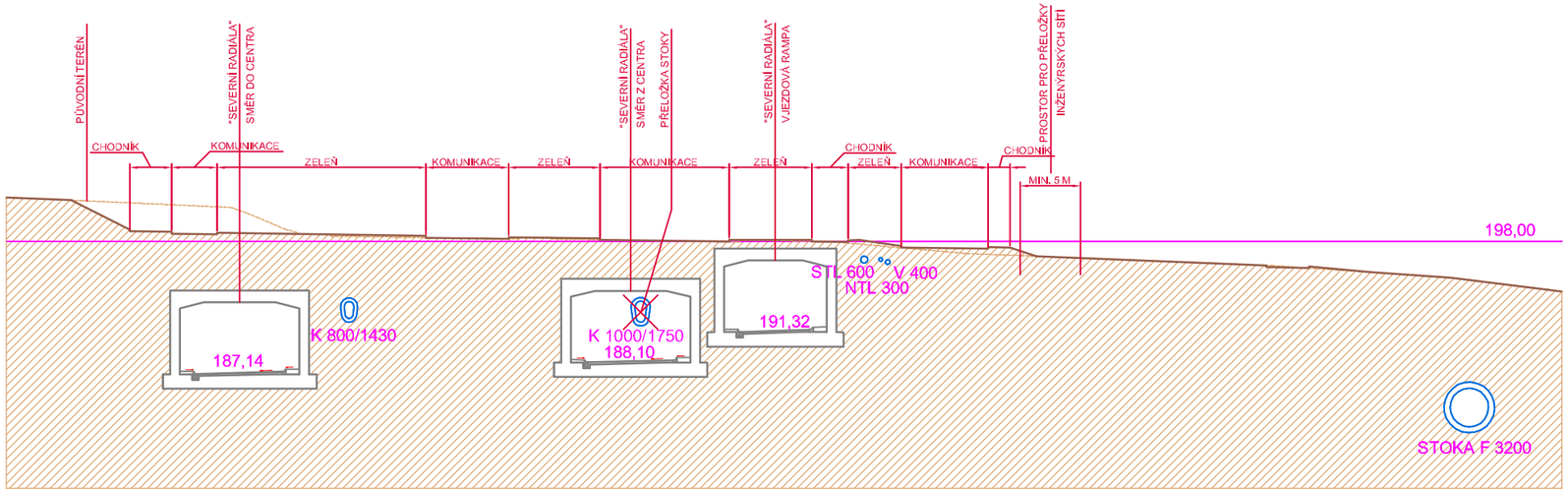
STUDIE DOPRAVNÍ OBSLUHY AREÁLU UK PELC TYROLKA

CELKOVÁ SITUACE AREÁLU UK
VÝHLEDOVÝ STAV SE "SEVERNÍ RADIÁLOU"

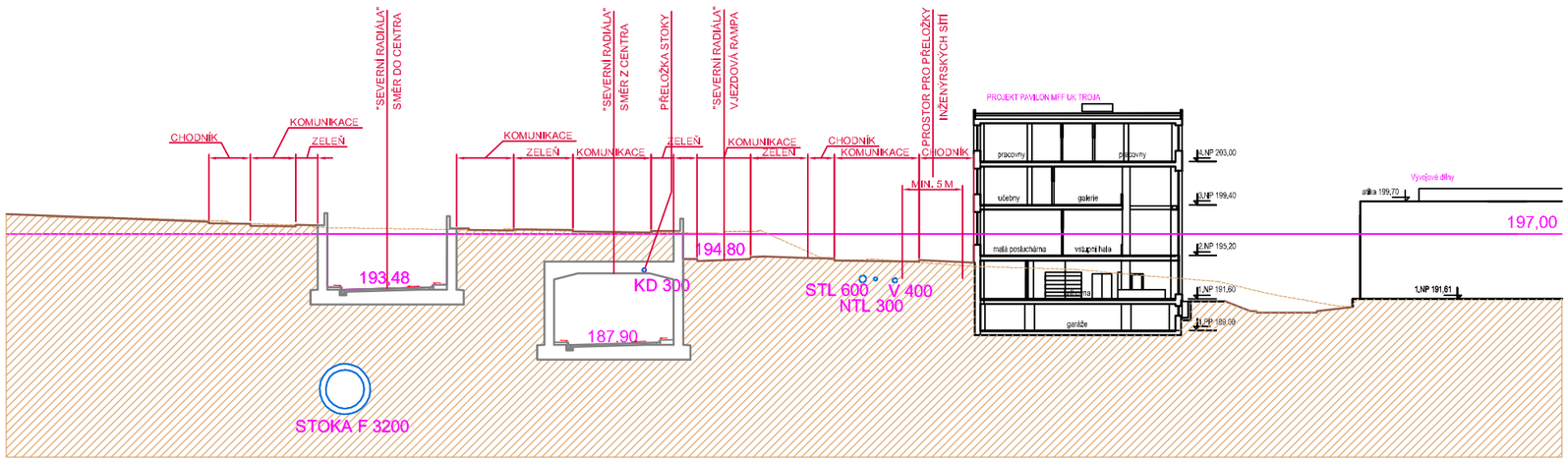
Měř.: 1:2000
Číslo: C.01

SATRA spol. s r.o.
Sokolská 20, 120 00 Praha 2

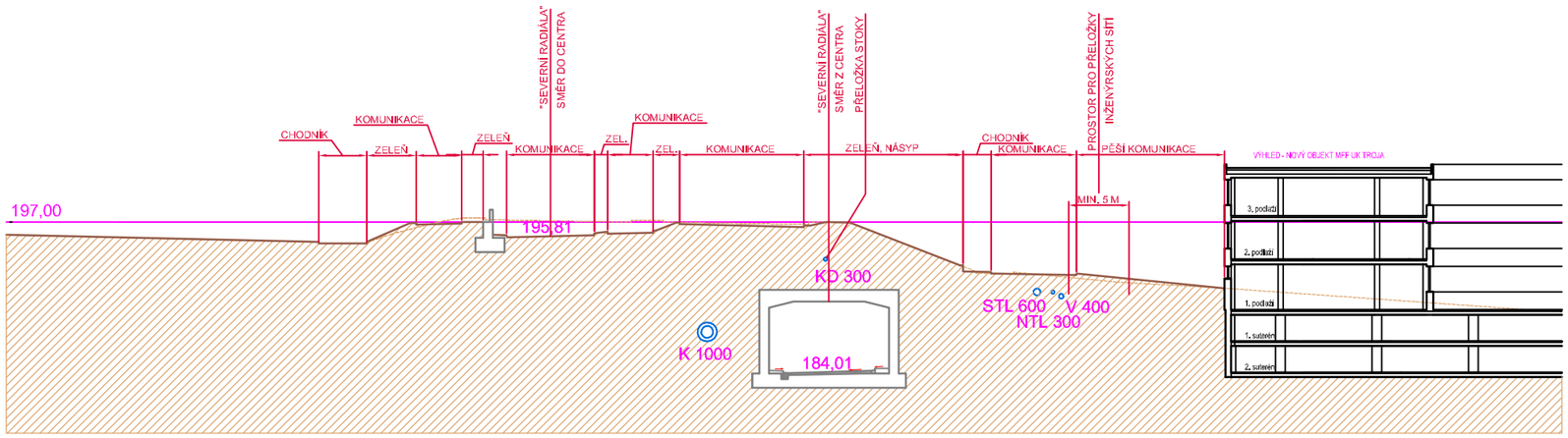
UNIVERSITA KARLOVA V PRAZE
Ovocný trh 5, 116 36 Praha 1



ŘEZ A - KM 0,675 JTT



ŘEZ B - KM 0,600 JTT



ŘEZ C - KM 0,525 JTT

STUDIE DOPRAVNÍ OBSLUHY AREÁLU UK PELC TYROLKA

PŘÍČNÉ ŘEZY TERÉNEM
KOORDINACE SE "SEVERNÍ RADIÁLOU"

DATUM: 12/2011
MĚŘÍTKO: 1:500
ČÁSTI: -
C.02

PROJEKTOVAL:
S A T R A spol. s r.o.
Sokolská 32, 120 00 Praha 2

PROGNOSTIC
VIE & spol. s.r.o.
architektonická kancelář

POŘIZOVATEL:
UNIVERSITA KARLOVA V PRAZE
Ovocný trh 5, 116 36 Praha 1