LEGENDA VÝKRESU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

KATEGORIE KOMUNIKACÍ S PROVOZEM AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

- dálnice
- místní komunikace I. třídy
- místní komunikace II. třídy
- místní komunikace III. třídy - zóna 30
- místní komunikace IV. třídy - obytné zóny
- místní komunikace IV. třídy - pěší zóny
- místní komunikace s jiným dopravním omezením (tudy motorových vozidel (20 km/h, omezení typu vozidel atp.)

KATEGORIE KOMUNIKACÍ PRO PĚŠÍ A CYKLISTY

- stezky pro chodce a cyklisty
- schodiště a chodníky vytvářející uliční prostranství
- integrovaný koridor pro cyklisty v rámci uličního profilu
- chráněný koridor pro cyklisty v rámci uličního profilu

KATEGORIE PROSTUPŮ STAVEBNÍMI A NESTAVEBNÍMI BLOKY

- vnitroblokový prostup (v rámci stavebních bloků)
- pěší prostup (v rámci nestavebních bloků)

- parkování / parkovací dům
- záchytné parkoviště park + ride
- tramvajová trať
- železniční trať
- zastávka autobusu
- zastávka tramvaje
- železniční stanice či zastávka

16a identifikace typu uličního profilu

STRUKTURA ÚZEMÍ

ČLENĚNÍ ÚZEMÍ

- hranice řešeného území
- hranice zastavitelného území
- uliční čára vymezující stavební bloky
- uliční čára vymezující nestavební bloky

PODKLADNÍ A INFORMATIVNÍ JEVY

- hranice městských částí
- parcelní kresba
- zástavba stávající a vydaných ÚR
- plochy zeleně/sídlo a mimo zastavěném území
- cesty mimo zastavěné území
- řeky a vodní plochy

POZNÁMKY

1. Místo rekreačního spojení přes řeku - přívoz, nebo lávka: obě varianty je třeba řešit tak, aby neomezily rekreační využití zátoky pro koupání a kontakt s řekou, výběr varianty stejně jako celkové řešení je třeba koordinovat se záměry v oblasti soutoku.
2. Nutnost prověření možnosti propojení podjezdu i pro automobilovou dopravu. V rámci projektu Nové Komořanské navržen, nicméně zaslepen z důvodu již neaktuálních majetkových problémů.
3. Rozšíření profilu páteřní cyklotrasy A2 v úseku od křížení s ulicí Na Soutoku po železniční zastávku Praha - Modřany.
4. Prověření potřebnosti komunikace pro automobilovou dopravu v závislosti na zprůjezdnění podjezdu v místě stávajícího přejezdu. Prověření možnosti převedení do režimu stezky pro chodce a cyklisty.
5. Z důvodu nedostatečné kapacity páteřní cyklotrasy A2 je navrženo její rozdělení na dva oddělené profily pro pěší a cyklisty.
6. V rámci návaznosti Nové Komořanské je třeba vyřešit propojení opatření pro cyklisty na páteřní cyklotrasu A2 a na chodník podél Nové Komořanské. Úpravy pravděpodobně řešitelné v rámci změny stavby před dokončením bez zásahu do platného ÚR.
7. Nutnost kvalitního dopravně-architektonického zpracování "odlehlé" zastávky tramvaje včetně více přístupů z různých směrů.
8. Prověření možnosti doplnění dalšího podchodu pod Novou Komořanskou a železnicí v dalších fázích projektové přípravy Nové Komořanské. Pravděpodobně řešitelné v režimu změny stavby před dokončením bez nutnosti zasahovat do platného ÚR.
9. Napojení na stávající zaslepené ukončení lávky zavěšené pod dálničním mostem.
10. Komplikovaný uzel k celkovému podrobnému prověření včetně vyřešení propojení pěších a cyklistických vazeb ve všech směrech. Předpokládané řešení okružní křižovatkou.
11. Připravovaný projekt obratiště pro autobusy MHD. Stávající projekt tučný je nutno doplnit o pěší a cyklistické propojení podél ulice Komořanská ve směru na Závist.
12. Stávající cesta v obtěžním terénu využívaná k přístupu do údolí potoka nebo jako část propojení na autobusové zastávky v zástavbě na severu. Možnost zvýšení standardu, nutno detailně prověřit v rámci konkrétního řešení.
13. Prověření trvalého či dočasného SSZ v křižovatce v závislosti na koordinaci úprav ve vztahu k projektu Nové Komořanské.
14. Prověření trvalého či dočasného SSZ v křižovatce v závislosti na koordinaci úprav ve vztahu k projektu Nové Komořanské.
15. Prověření trvalého či dočasného SSZ v křižovatce v závislosti na koordinaci úprav ve vztahu k projektu Nové Komořanské.
16. Nové propojení stávající zaslepené komunikace v komplikovaném terénu. Nutno detailní prověření reálnosti záměru.
17. Obratiště pro vozidla rodičů zavážejících děti do školy autem. Současně územní rezerva pro případně využití jako obratiště autobusů MHD.
18. Stávající stezka zatlačděna jako komunikace se zákazem vjezdu vyznačených vozidel. Převážně využívání chodci a cyklisty, nicméně značení ponechává také prostor pro lesní techniku.
19. Cyklostezka procházející komplikovaným terénem v místě křížení s korytem potoka. Nutno detailně prověřit v rámci konkrétního řešení.

ÚZEMNÍ STUDIE KOMOŘANY

POŘIZOVATEL

Magistrát hlavního města Prahy,
odbor územního rozvoje
Mariánské náměstí 2/2, 110 01, Praha 1
Oprávněná osoba:
Ing. Martin Čemus

ZPRACOVATEL

UNIT architekti, s.r.o.
Thákurova 9, 166 34 Praha 6
+420 224 356 470

HLAVNÍ ARCHITEKT
Ing. arch. Filip Titl
prof. Ing. arch. Michal Kohout
doc. Ing. arch. David Tichý, Ph.D.

VEDOUCÍ PROJEKTU
Ing. arch. Šárka Jahodová

PROJEKČNÍ TÝM
Ing. arch. Zdeňka Kornoušková Říhová

Ing. Květoslav Syrový, Ing. arch. David Pfann / *doprava*

NÁZEV VÝKRESU

VÝKRES DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

MĚŘÍTKO	FORMÁT [mm]	DATUM
1 : 2000	1189 X 841	8/2018

FÁZE

NÁVRHOVÁ ČÁST ÚZEMNÍ STUDIE KOMOŘANY

NÁVRH

ČÍSLO VÝKRESU E