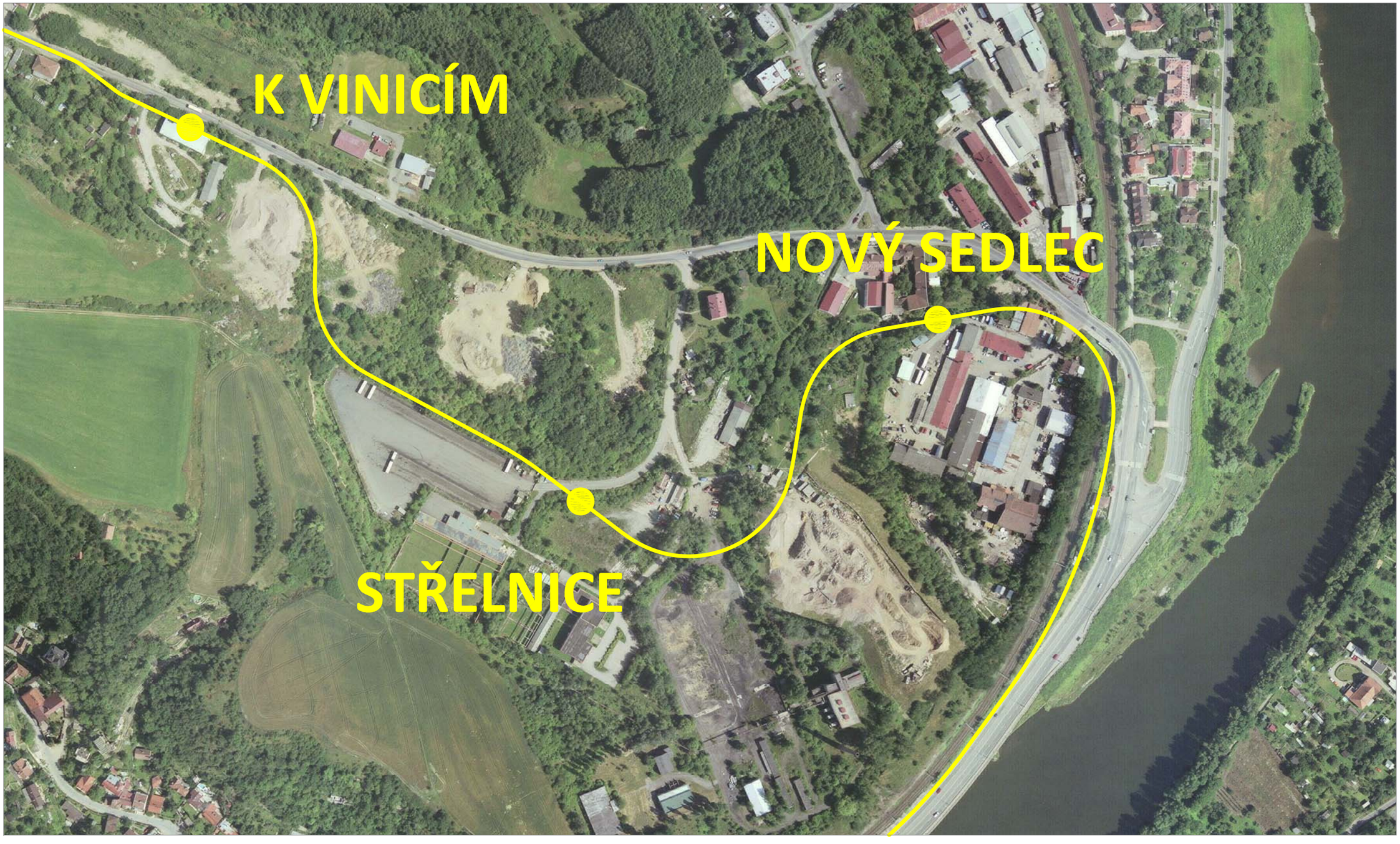
PRAHA 6 - SEDLEC - STUDIE PRO ZMĚNU UPn HMP



OBJEDNATEL:
Metrostav Development a.s.,
Q-servis a.s., Stavomontáže a.s.

1. FÁZE - OVĚŘENÍ TRASY TRAMVAJOVÉ TRATI A ZÁSAD VYUŽITÍ ÚZEMÍ

DATUM: 01/2013

ZPRACOVATEL:
VHC a spol., s.r.o. architektonická kancelář
PUDIS akciová společnost

PRAHA 6 – SEDLEC
STUDIE PRO ZMĚNU ÚPn HMP

1. FÁZE – OVĚŘENÍ TRAMVAJOVÉ TRATI A ZÁSADY VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Obsah textové části

1. Předmět a cíle studie
2. Urbanistické a územní podmínky
3. Zásady řešení tramvajové trati
4. Dopraní a technické řešení
   4.1. Popis vedení koridoru
   4.2. Technické parametry
   4.3. Umělé objekty na trase
   4.4. Technologie tramvajové trati
5. Závěry a doporučení

Základní údaje

Objednatel: **Metrostav Development a.s.**
Zenklova 2245/29, 180 00 Praha 8
Q-servis a.s.
Evropská 2690/17, 160 00 Praha 6
Stavomontáže a.s.
K Botiči 8, 101 00 Praha 10

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

Dopravní řešení: **PUDIS a.s.**
Nad vodovodem 2, 100 00 Praha 10
Ing. Jan Petr, Petr Kotlaba

Datum: 01/2013

Seznam grafických příloh:

01.	ŠIRŠÍ VZTAHY TT PODBABA - SUCHDOL - VARIANTY	1 : 12 000
02.	SITUACE TRASY TT – OVĚŘOVANÉ VARIANTY 1, 2, 3	1 : 2000
03.	ORTOFOTOMAPA – OVĚŘOVANÉ VARIANTY 1, 2, 3	1 : 2000
04.	VLASTNICKÉ VZTAHY – OVĚŘOVANÉ VARIANTY 1, 2, 3	1 : 2000
05.	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ – SITUACE – VARIANTA 1	1 : 2000
06.	PODÉLNÝ PROFIL TRASY – VARIANTA 1	1 : 5000/500
07.	PRŮMĚT DO ORTOFOTOMAPY- VARIANTA 1	1 : 2000
08.	PRŮMĚT DO VLASTNICKÝCH VZTAHŮ – VARIANTA 1	1 : 2000
09.	PRŮMĚT DO ÚZEMNÍHO PLÁNU HMP – VARIANTA 1	1 : 2000
10.	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ – SITUACE – VARIANTA 2	1 : 2000
11.	PODÉLNÝ PROFIL TRASY – VARIANTA 2	1 : 5000/500
12.	PRŮMĚT DO ORTOFOTOMAPY - VARIANTA 2	1 : 2000
13.	PRŮMĚT DO VLASTNICKÝCH VZTAHŮ – VARIANTA 2	1 : 2000
14.	PRŮMĚT DO ÚZEMNÍHO PLÁNU HMP – VARIANTA 2	1 : 2000
15.	PŘÍKLAD ŘEŠENÍ URBANISTICKÉ STRUKTURY – VAR. 1	1 : 2000

1. Předmět a cíle studie

Původně připravovaná změna územního plánu hl. m. Prahy č. 1774/00 nebyla schválena mimo jiné z důvodu námitek proti vedení tramvajové trati (TT) Podbaba – Suchdol územím Sedlce. Pro podání nové žádosti o změnu územního plánu je potřeba nalézt a projednat novou trasu TT, která vyhoví námitkám z předchozího prověřování tramvajového propojení přes Sedlec. S tím úzce souvisí možnosti a podmínky urbanistické koncepce a využití souvisejícího území, zhruba vymezeného ul. Podbabskou, Kamýckou a východní katastrální hranicí Lysolají, pro které je potřeba zpracovat alespoň zjednodušenou ověřovací studii, zaměřenou na prověření možnosti situování rozvojových a přestavbových ploch v území v souvislosti s novým vedením tramvajové trati a stanovení jejich urbanistického charakteru, zásad prostorové koncepce, urbanistických a dopravních vztahů. Přitom je potřeba zohlednit současné majetkoprávní vztahy a další limitující podmínky území – terénní konfiguraci, systém zeleně, zájmy ochrany přírody a krajiny, stávající zástavbu, dopravní a technickou infrastrukturu apod.

Studii je vhodné rozdělit do dvou fází:

V první fázi:

- Prověřit (interní) pracovní varianty situování TT v území z hlediska trasování, umístění zastávek a podélného profilu s ohledem ne terénní a majetkoprávní poměry v území
- Prověřit možnosti a zásady dopravního napojení a využitelnosti území s ohledem na vlastnické vztahy a další podmínky území
- Naznačit možnosti hlavních zásad urbanistické koncepce rozvojových ploch v souvislosti s podmínkami území a trasováním TT v území jako podklad pro projednání 1. Fáze

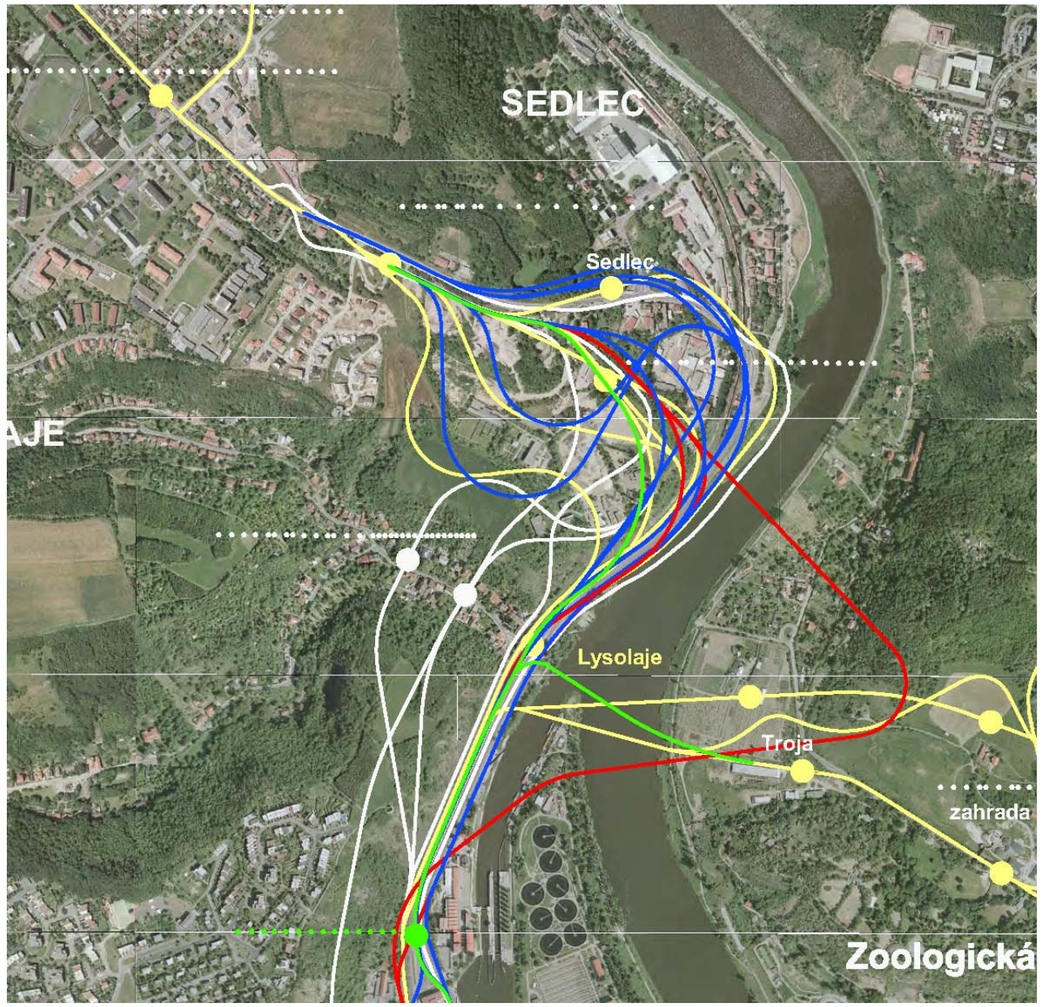
Ve druhé fázi:

- Dopracovat návrh zásad technického řešení výsledné trasy TT podle závěrů a připomínek z projednání 1. fáze včetně návrhu základních technických parametrů trasy, podélného profilu, charakteristických příčných řezů a terénních úprav apod.
- Zpracování zjednodušené ověřovací urbanistické studie souvisejícího území, stanovující rozsah a charakter nových rozvojových nebo přestavbových ploch, systém ploch zeleně, vztah rozvojových ploch k zájmům ochrany přírody a krajiny, ke stávajícím terénním podmínkám, stávající zástavbě, majetkoprávním vztahům a dalším limitujícím podmínkám v území včetně ověření zásad prostorové struktury a dopravních a prostorových vztahů v rozvojových plochách i v širších souvislostech.
- Zpracování předběžného návrhu (konceptu) zásad členění území podle legendy územního plánu včetně základních regulativů míry využití území, popis a zdůvodnění navrhované změny územního plánu.

2. Urbanistické a územní podmínky

Řešení tramvajové trati (TT) mezi Podbabou a Suchdolem bylo předmětem celé řady studií, které postupně ověřily přes 20 různých variant trasy. Zásadním problémem je kromě úzkého koridoru podél řeky zejména způsob překonání výškového rozdílu mezi Podbabskou resp. Roztockou ulicí při Vltavě a vrcholem suchdolské terasy při ul. Na Rybářce – výškový rozdíl mezi těmito úrovněmi činí přes 70 m při půdorysné vzdálenosti v ose Kamýcké ulice cca 1 km. Z toho vyplývá, že pro trasování TT nelze využít přirozeného koridoru Kamýcké ulice a je nutno hledat jiné řešení.

V předchozích studiích vedly tyto podmínky buď k hledání tunelových tras (které zároveň řešily problematický souběh železnice, čtyřpruhové komunikace a TT v úzkém koridoru při Vltavě), nebo k řešením s dlouhými estakádami podél stěny Podbabských skal nebo podél Vltavy. Tato řešení se ukázala být nereálná jednak s ohledem na územní a majetkoprávní podmínky a ekonomickou náročnost (tunelové trasy), jednak s ohledem na zájmy ochrany přírody a krajiny (kolize tras s přírodní památkou Podbabské skály a evropsky významnou lokalitou Kaňon Vltavy u Sedlce). Byly ověřovány i některé varianty, které se vyhýbají kolizi s přírodními a krajinnými chráněnými lokalitami, ani ty však s ohledem na zvolené parametry TT (max. podélný sklon do 6% + směrové parametry pro rychlost 50 km/hod.) nevedly k přijatelným řešením. Je tedy zřejmé, že pokud je cílem nalézt řešení tohoto problému, je nezbytné hledat přijatelný kompromis mezi nároky na parametry trati a lokálními podmínkami.



Přehled dříve sledovaných a prověřovaných variant TT v oblasti Sedlce

Prvním možným kompromisem je podélný sklon TT – ČSN 73 6412 připouští na nově budované trati podélný sklon do 7%, přičemž je známo, že řada úseků v Praze je provozována na sklonech vyšších – např. v ul. Trojské je to 8,15%, ve Francouzské ul. 7,64%, v Klapkově pod vozovnou Kobylisy 7,65% - z nových tratí lze zmínit TT Zlíchov – Barrandov se stoupáním 6,9% nebo trať Ohrada – Palmovka 6,6% - tramvajové trati se sklonem kolem normou přípustných 7% nejsou tedy v pražských podmínkách úplnou

výjimkou a jsou běžně provozovány. Podélné sklony TT v zastávkách (ČSN připouští 5%) lze omezit na max. 4,5%.

Druhým kompromisem jsou směrové parametry trati – v území s takto obtížnými výškovými a terénními podmínkami, kde je počítáno s přímou obsluhou okolní zástavby a tudíž s poměrně hustou sítí zastávek, není podle našeho názoru nezbytné trvat na parametrech, odpovídajících cestovní rychlosti 50 km/hod. Kompromisem v tomto ohledu může být omezení parametrů trati na max. rychlost 40 km/hod, tj. poloměry směrových oblouků min. 75 m.

Pro situování tramvajové trati v oblasti Nového Sedlce jsou určující terénní a urbanistické podmínky. Jednou z nich je požadavek vedení nivelety TT podél Vltavy max. v úrovni stávající železniční trati (tak, jak bylo ověřeno v předchozích studiích) a její překonání přejezdem cca v úrovni stávajícího mostu Kamýcké ul. přes trať v Sedlci tak, aby krajinářské působení TT v pohledech od Vltavy nebylo nepříznivě poznamenáno vysokými estakádami a mostními konstrukcemi. S tím souvisí i podmínka komunikačního napojení dopravní obsluhy území jižně od Kamýcké v Sedlci přejezdem v úrovni tramvajové trati.

Další podmínkou je situování tramvajové zastávky Nový Sedlec v poloze dobře dostupné jak pro stávající zástavbu Sedlce, tak pro potenciální rozvojové plochy v nejnižší poloze v oblasti při železniční trati (areály Stavomontáže a Metrostav). Situování této zastávky v prostoru Kamýcké bylo dříve rovněž ověřováno, terénní podmínky ovšem v tomto případě vedou buď k řešení s vysokou estakádou přes trať, nebo ke kolizi nivelety trati s potřebou dopravního napojení území jižně od Kamýcké.

Pro další trasování TT směrem k Suchdolu lze využít území bývalého hliniště cihelny mezi areálem Stavomontáže, bývalé výtopny VŠZ a areálem střelnice, které je v současné době prakticky neurbanizované a rozhodující jsou tudíž především terénní podmínky (terasy bývalé cihelny s prudkými svahy) a současné majetkoprávní vztahy. V oblasti kolem střelnice je vhodné uvažovat s další zastávkou, obsluhující v budoucnu tuto poměrně rozsáhlou a díky terénu jinak obtížně přístupnou rozvojovou oblast. Pokračování trasy dále k severozápadu bude řešeno opět v neurbanizovaném území s terénem značně přeměněným dřívější těžbou a pozdějším skládkováním zeminy a různého materiálu – oblast mezi střelnicí a Kamýckou lze opět považovat za potenciální území pro urbanistický rozvoj. Koncovým bodem trati v této oblasti je zastávka K Vinicím v poloze při Kamýcké ul., uvažovaná ve všech předchozích studiích TT přibližně ve stejném místě.

3. Zásady řešení tramvajové trati

Cílem modifikace uvažované tramvajové trati Podbaba – Suchdol v oblasti Nového Sedlce (a v oblasti kolem střelnice na území Suchdola) je tedy vyřešit trasu tramvajové trati v parametrech odpovídajících požadavkům příslušných normativů tak, aby umožnila napojení významné městské části Suchdol se Zemědělskou univerzitou na centrum města a byla zároveň přínosem pro obsluhu stávajícího i rozvojového urbanizovaného území této oblasti a tím i podmínkou pro přípravu a realizaci nové obytné čtvrti Nového Sedlce v této atraktivní poloze. Navazující úseky TT v oblasti Podbaby a Podbabské ulice a v Suchdole jsou přitom plně respektovány v parametrech a poloze, ověřené předchozími studiemi.

Řešení trasy a nivelety TT ve sledovaném úseku bylo ověřeno v několika základních variantách, respektujících všechny výše zmíněné technické a urbanistické podmínky.

V poloze při jihovýchodní části Kamýcké ulice v Sedlci bylo ověřeno situování zastávky jednak v poloze za stávajícími domky u Kamýcké, jednak v poloze před tratí u stávající zastávky autobusů. To má určitou výhodu pro vedení nivelety trati mezi zastávkou Nový Sedlec a Střelnice, nevýhodou je horší dostupnost pro stávající zástavbu Sedlce i pro potenciální rozvojové plochy (bylo by nutné řešit pěší lávkou přes trať) – lze tedy doporučit situování zastávky v areálu Stavomontáže za stávajícími domky – zastávka by byla oproti pozemkům domků cca o 3-5 m níže (opěrná stěna), pro přístup od Sedlce lze využít stávající cesty mezi domky s vyrovnávacím schodištěm, nebo trasu jižně od domků po stávajícím terénu.

V dalším pokračování je trasa vedena úbočím svahu bývalé cihelny ve stoupání 7% - v úseku ke křížení s příjezdovou cestou k bývalé výtopně lze díky terénním podmínkám uvažovat s překrytím trasy (krátkým tunelem) a tím s propojením území a systému zeleně napříč přes trať, včetně bezkolizního křížení s budoucí dopravní obsluhou rozvojové oblasti. Paralelně s tramvajovou tratí bude asi vhodné uvažovat i s případným komunikačním propojením dopravní obsluhy rozvojové oblasti jižně od Kamýcké s oblastí kolem střelnice.

V oblasti plošiny kolem střelnice byly ověřeny tři základní varianty trasy – varianta 1 vedená nejseverněji (mimo pozemky Ekospol v místě bývalého areálu DP) se zastávkou více v centru potenciální rozvojové oblasti, varianta 2 se zastávkou a trasou v těsném kontaktu s areálem střelnice a varianta 3 s trasou a zastávkou vychýlenou až do polohy jižně od areálu střelnice. Ověření prokázalo, že pro optimální vedení trasy TT je rozhodující právě tento úsek mezi zastávkami Nový Sedlec a Střelnice, přičemž celkově nejdelší trasa var. 3 je v tomto neumožňuje nižší podélný sklon než varianty ostatní a z hlediska obsluhy území a kolize se stávajícími podmínkami je nejméně příznivá.

Jako varianty pro možné další sledování a rozpracování lze tedy uvažovat trasy v intencích variant 1 a 2 nebo z těchto zásad vycházející modifikace. S ohledem na majetkoprávní poměry a podmínky budoucího využití území byla jako v této pracovní fázi výsledná dopracována varianta 1 v modifikaci nazvané pracovně 1B – následně lze toto řešení upravit nebo upřesnit podle případných připomínek nebo podle detailnějšího rozpracování urbanistických zásad budoucího rozvoje území. Tento urbanistický aspekt výsledného návrhu je v 1. fázi studie pouze naznačen z pohledu možných principů a hlavních urbanistických zásad možného budoucího využití území a s tím související problematika bude dále rozpracována ve 2. fázi studie.

4. Dopravní a technické řešení

1. Popis vedení koridoru

Na začátku úseku, u ústí Šáreckého údolí, navazuje tramvajová trať na řešení z Vyhledávací studie radiální komunikace v severním sektoru Prahy. Směrově a výškově sleduje železniční trať č. 091 Praha – Kralupy s odstupem mezi osami krajních kolejí 5.8m – 6.0m. Výška tramvajové trati je shodná s železniční tratí, cca 187 m n. m.

V prostoru křižovatky ulic Roztocká a Kamýcká se koridor tramvajové trati mírně oddaluje od železniční trati a začíná stoupat na tramvajovou estakádu, kterou přechází železniční trať ve výškové úrovni silničního mostu na ulici Kamýcké. Za tramvajovou estakádou úrovňově přechází stávající vjezd fy Stavomontáže a.s. z Kamýcké ulice, kde bude napojena oblast výhledové urbanizace. Pro toto křížení se předpokládá zřízení světelné signalizace s preferencí tramvaje. Dále se koridor tramvajové tratě odklání západním směrem od ulice Kamýcké za enklávu několika domků stávající zástavby. V tomto prostoru, v centru výhledové urbanizace, je navržena první tramvajová zastávka „Nový Sedlec“. Za touto zastávkou se koridor tramvajové tratí stáčí do rozvojových území, kde získává potřebnou délku pro vystoupání do Suchdola v normou požadovaném podélném sklonu. Ve variantě 1B se vyhýbá pozemku Ekospolu, ve variantě 2 těmito pozemky prochází - zde je také umístěna druhá zastávka „Střelnice“. V dalším pokračování se trasa TT dvěma protisměrnými oblouky přimyká zpět k ulici Kamýcké.

Přibližně v prostoru budoucí křižovatky Přivaděče Rybářka a ulice Kamýcká, řešení tramvajové trati směrově a výškově navazuje na řešení Ověřovací studie tramvajové trati Pobaba – Suchdol. Zde, před křížením s ulicí K Vinici je navržena třetí tramvajová zastávka ve sledovaném úseku.

2. Technické parametry

V úvodním ověřování variant byly sledovány 3 výchozí varianty, lišící se průběhem trasy a polohou zastávky Střelnice ve střední části sledovaného úseku. Trasa podle varianty 3 nebyla poté detailněji prověřována, neboť úvodní ověření neprokázalo výhodnost tohoto řešení oproti variantám 1 a 2. V rozhodujícím úseku trasy mezi zastávkami Nový Sedlec a Střelnice jsou parametry trasy prakticky totožné s variantami 1 a 2, trasa je v kolizi se stávajícím parkovištěm střelnice MV ČR a umístění zastávky Střelnice jižně od areálu střelnice je vzhledem k potenciálnímu využití území v nevýhodné poloze mimo těžiště obsluhované oblasti. Poněkud výhodnější parametry umožňuje trasa podle varianty 3 pouze v úseku mezi zastávkami Střelnice a K Vinicím.

Pro detailnější rozpracování byly proto zvoleny pouze varianty 1 a 2.

Obě sledované varianty jsou navrženy v souladu s platnými normami pro tramvajové trati a s obdobným charakterem a parametry, jako tramvajová trať v Ověřovací studie tramvajové trati Pobaba – Suchdol (Metroprojekt Praha a.s. + Dipro, spol. s r.o. – 12/2007). Celkové řešení tramvajové trati Podbaba – Suchodol z uvedené studie bylo použito jako výchozí pro koncové body řešeného úseku v oblasti ul. Podbabské u Vltavy a při ul. Kamýcké u zastávky K Vinicím.

Většina technických parametrů je shodná pro obě varianty 1 a 2 řešení koridoru tramvajové trati.

Základní návrhová rychlost V = 40 km/h je dána použitými poloměry směrových oblouků, které jsou pro dané trasování limitní z důvodu obtížných prostorových podmínek.

V obloucích je použito snížené převýšení pro nevyrovnané boční zrychlení an= 0,2 - 0,65 m/s2, největší převýšení v oblouku je pmax = 148 mm.

Návrhová rychlost	Nejmenší použitý poloměr oblouku
V = 40 km/h	Rmin = 75 m

Základní osová vzdálenost kolejí je 3,2 m.

Konstrukce trati je na štěrkovém loži, kolejnice bezstyková.

Zastávky mají základní délku 65 m a budou vybaveny přístřešky, informačním systémem a bezbariérovým přístupem.

Celkové převýšení tramvajové trati ve sledovaném úseku je 65,75 m.

Tabulka 1. – Srovnání variant tramvajové trati

Varianta	Délka trati	Max. podélný sklon v trati	Max. podélný sklon v zastávce
1	1956.06 m	7,00 %	4.50 %
2	1968.49 m	7,00 %	4.50 %
3	2130.43 m	7,00 % (od zast. Střelnice do 5%)	4.00 %

3. Umělé objekty na trase

Umělé objekty na trase nebyly v této studii podrobně technicky řešeny. Byl pouze proveden předběžný návrh mostů, opěrných zdí a podjezdů ve vztahu k okolí tramvajové trati.

V úseku souběhu tramvajové trati s tratí železniční je předpokládána opěrná zeď nebo estakáda (podle prostorových podmínek) výšky 4 – 8 m a délky 535 m.

Při přechodu tramvajové trati přes železniční trať je předpokládána tramvajová estakáda o celkové délce přemostění 155 m. Rozpětí jednotlivých polí je 25 m + 3 x 35 m + 25 m. Na této estakádě je předpokládáno průběžné štěrkové lože.

V prostoru zastávky „Sedlec“ a bezprostředně za ní jsou předpokládány opěrné a zárubní zdi pro vyrovnání rozdílu podélných sklonů tramvajové trati a stávající zástavby podél ulice Kamýcké.

Před střední zastávkou „Střelnice“ se předpokládá přesypaný podjezd délky cca 120m, který bude využit pro mimoúrovňové křížení vjezdu do rozvojových území situovaný v místě stávajícího příjezdu k areálu bývalé výtopna VŠZ.

4. Technologie tramvajové trati

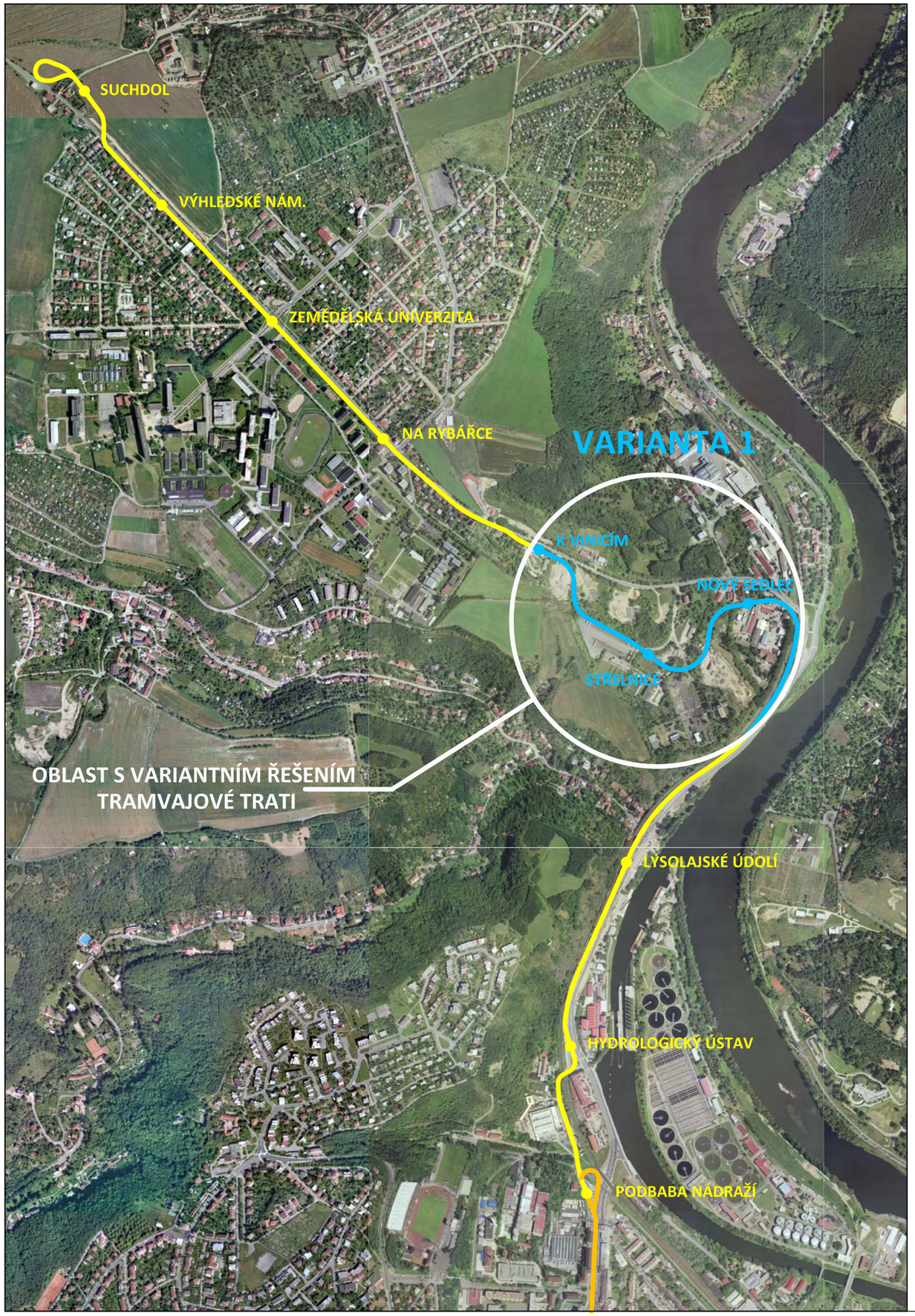
Veškeré technologické zařízení tramvajové trati (trolejové vedení, trakční kabely, informační systém, poloha a typ měníren) vychází a je shodné s Ověřovací studií tramvajové trati Pobaba – Suchdol.

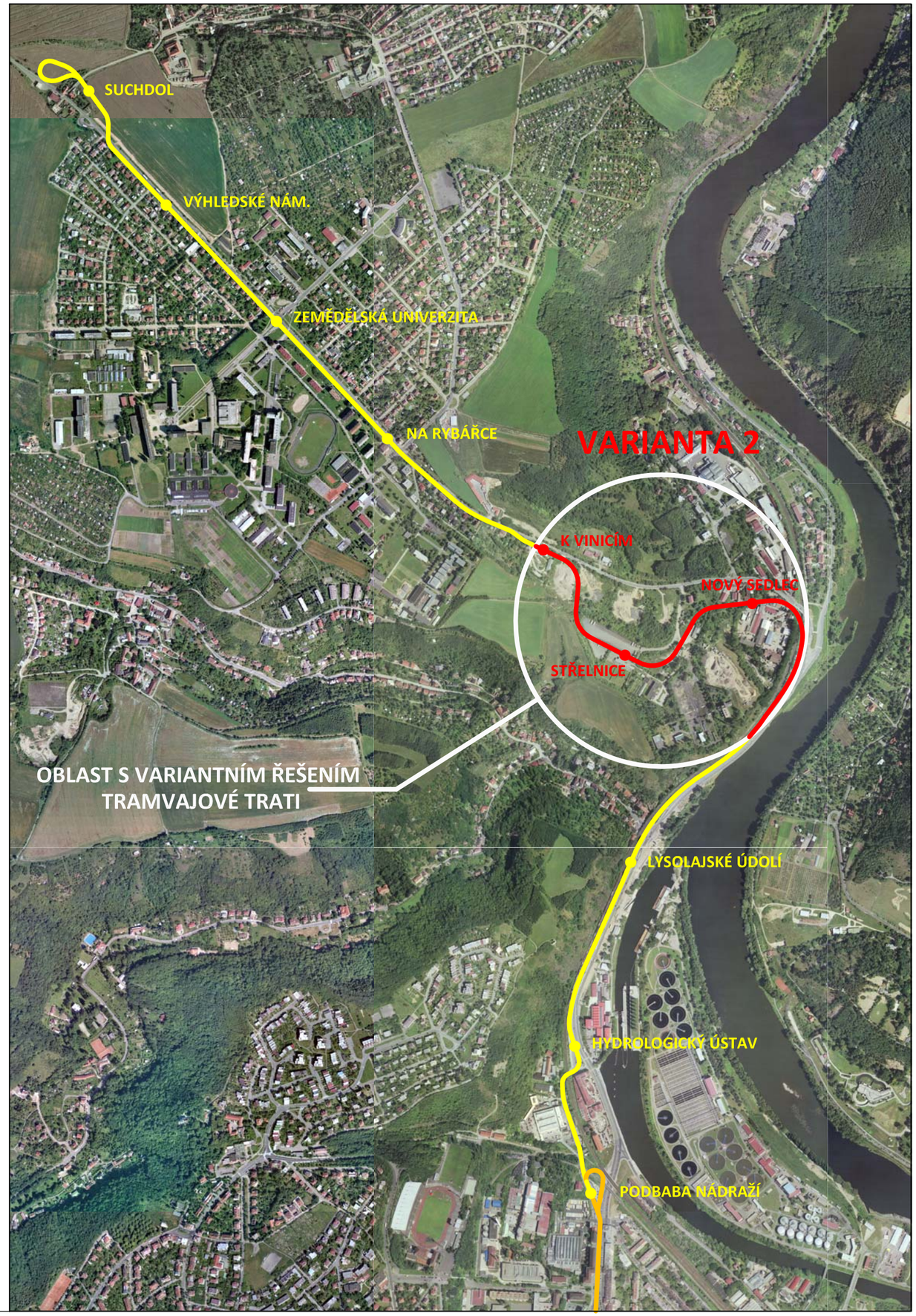
5. Závěry a doporučení

V první fázi studie se podařilo nalézt a technicky prověřit možné řešení nejvíce problematického úseku tramvajové trati Podbaba – Suchdol v oblasti Nového Sedlce tak, že návrhové parametry TT splňují podmínky dané příslušnými ČSN a trasování trati a poloha zastávek respektuje základní urbanistické požadavky a podmínky území.

Kompromisem oproti původně uvažovaným variantám a návrhům je právě použití přípustných normativních parametrů návrhu TT, nikoliv parametrů užívaných v pražských podmínkách pro nové tramvajové trati v běžných podmínkách. Z charakteru a zejména terénních a urbanistických podmínek tohoto území nade vší pochybnost vyplývá, že bez tohoto kompromisu nelze problém tramvajové trati mezi Podbabskou ul. a Suchdolem uspokojivě vyřešit – prokázala to nepochybně mnohaletá snaha celé řady odborníků a výsledky několika zpracovaných studií na toto téma.

Řešení dostatečně kapacitní a komfortní hromadné dopravy mezi Suchdolem a Dejvicemi a s městským centrem prostřednictvím trasy A metra je jednou z priorit nejen přímo dotčených městských částí Prahy 6 a Suchdola, ale mimo jiné i s ohledem na situování Zemědělské univerzity v Suchdole prioritou celoměstskou. Proto lze doporučit další sledování, rozpracování a začlenění navrhované modifikace tramvajové trati Podbaba – Suchdol v oblasti Sedlce do územního plánu hl. m. Prahy. Výsledky této studie se mohou stát v tomto ohledu východiskem pro následné dopracování, ověření a projednání všech urbanistických, technických a politicko-společenských aspektů.





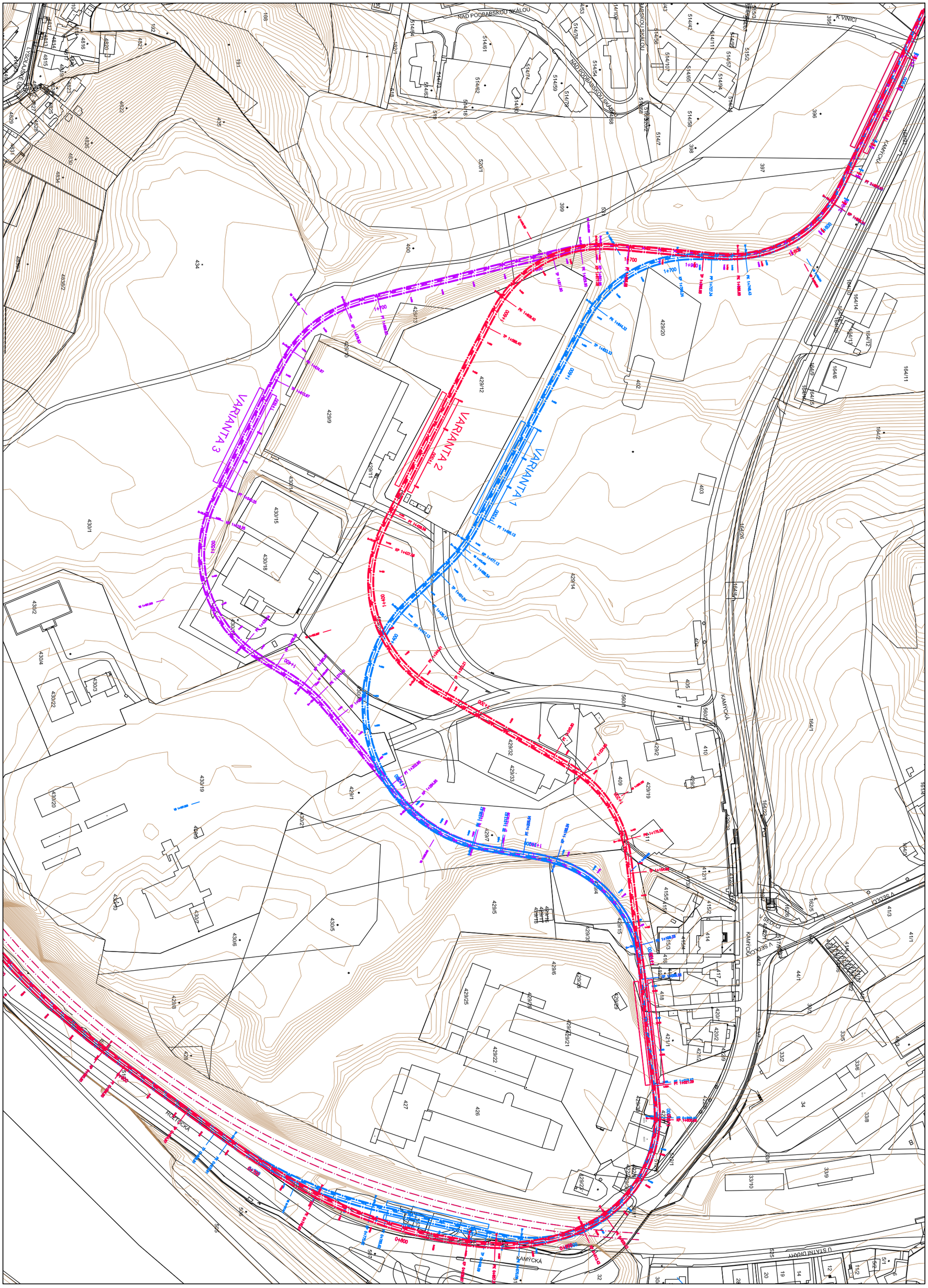
ČÍSLO: 01
DATUM: 01/2013
MĚŘÍTKO: 1:12000

VÝKRES: ŠIRŠÍ VZTAHY - TT PODBABA - SUCHDOL - VARIANTY

PRAHA 6 - SEDLEC - STUDIE PRO ZMĚNU UPn HMP

PUDIS akciová společnost

ZPRACOVATEL: VHE a spol. s.r.o. architektonická kancelář

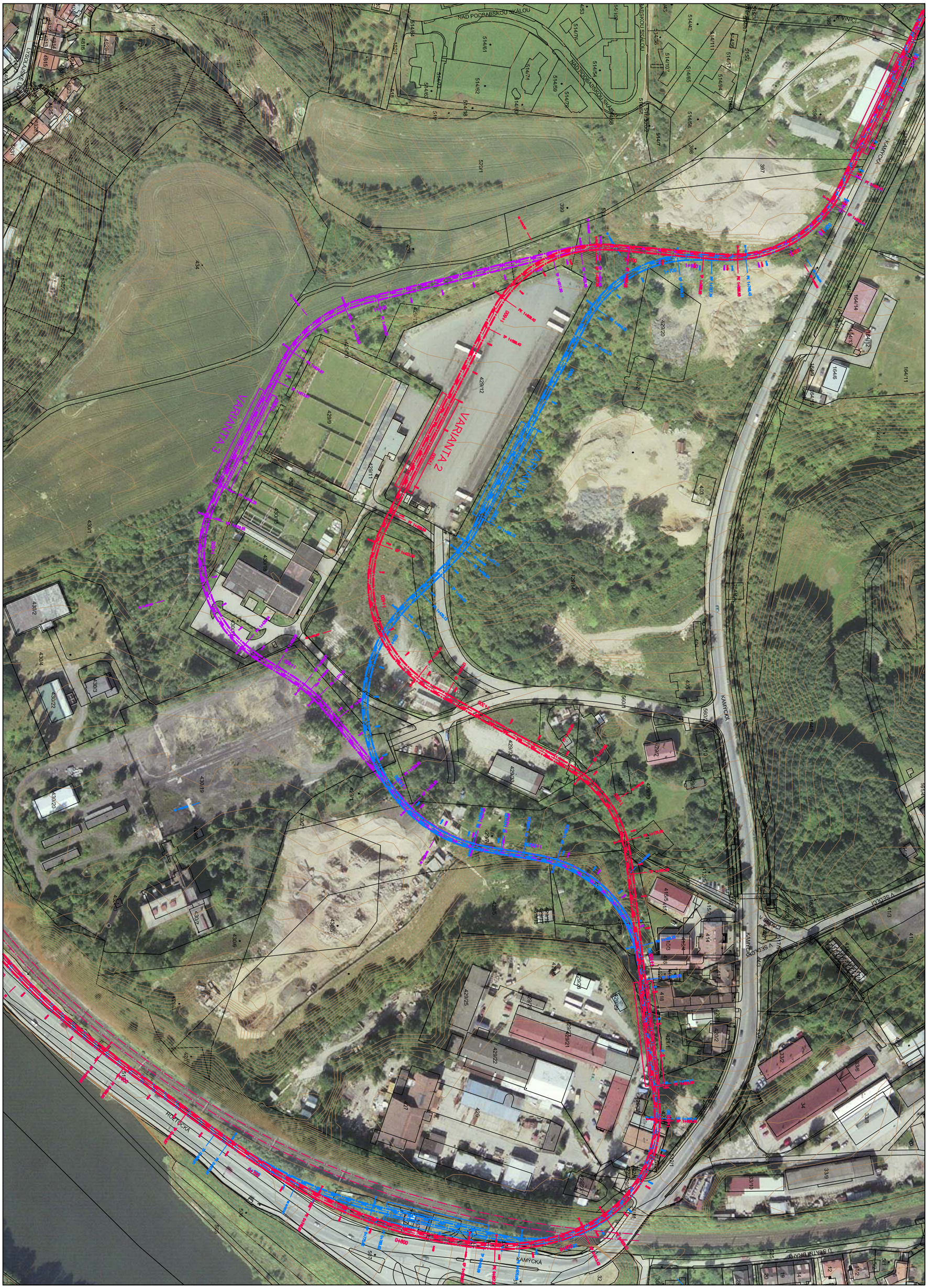


ZPRACOVATEL: VHE a spol. s.r.o. architektonická kancelář | PUDIS akciová společnost

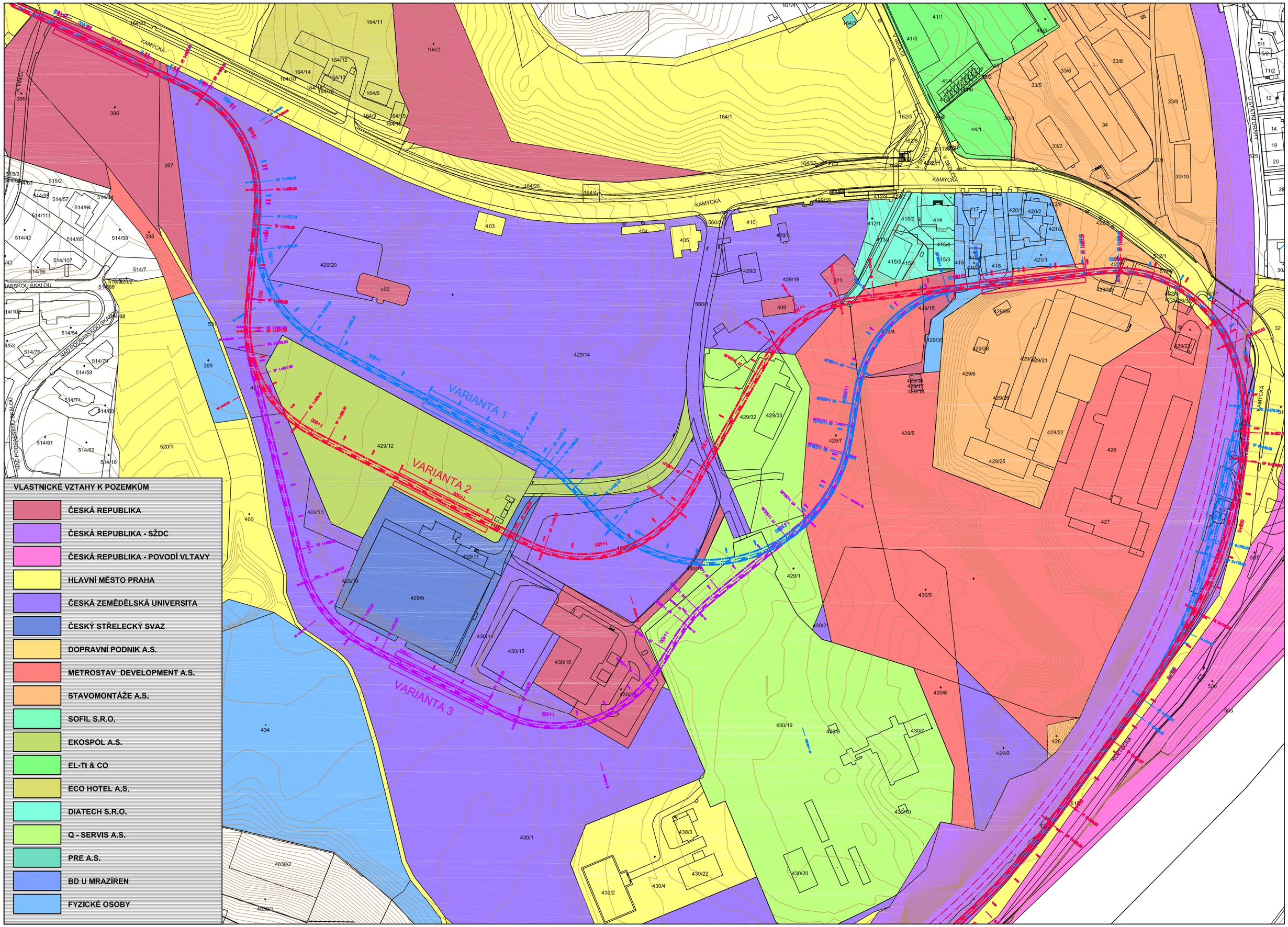
PRAHA 6 - SEDLEC - STUDIE PRO ZMĚNU UPn HMP

VÝKRES: **SITUACE TRASY TT - OVĚŘOVANÉ VARIANTY 1, 2, 3**

DATUM: 01/2013 | MĚŘÍTKO: 1:2000 | Č.PŘÍL.: 02



ZPRACOVATEL: VHE a spol. s.r.o. architektonická kancelář; PUDIS akciová společnost	PRAHA 6 - SEDLEC - STUDIE PRO ZMĚNU UPn HMP	VÝKRES: ORTOFOTOMAPA - OVĚŘOVANÉ VARIANTY 1, 2, 3		DATUM: 01/2013; MĚŘÍTKO: 1:2000; Č.PŘÍL.: 03



ČÍSLO: 04

DATUM: 01/2013

MĚŘÍTKO: 1:2000

VÝKRES: VLASTNICKÉ VZTAHY - OVĚŘOVANÉ VARIANTY 1, 2, 3

PRAHA 6 - SEDLEC - STUDIE PRO ZMĚNU UPn HMP

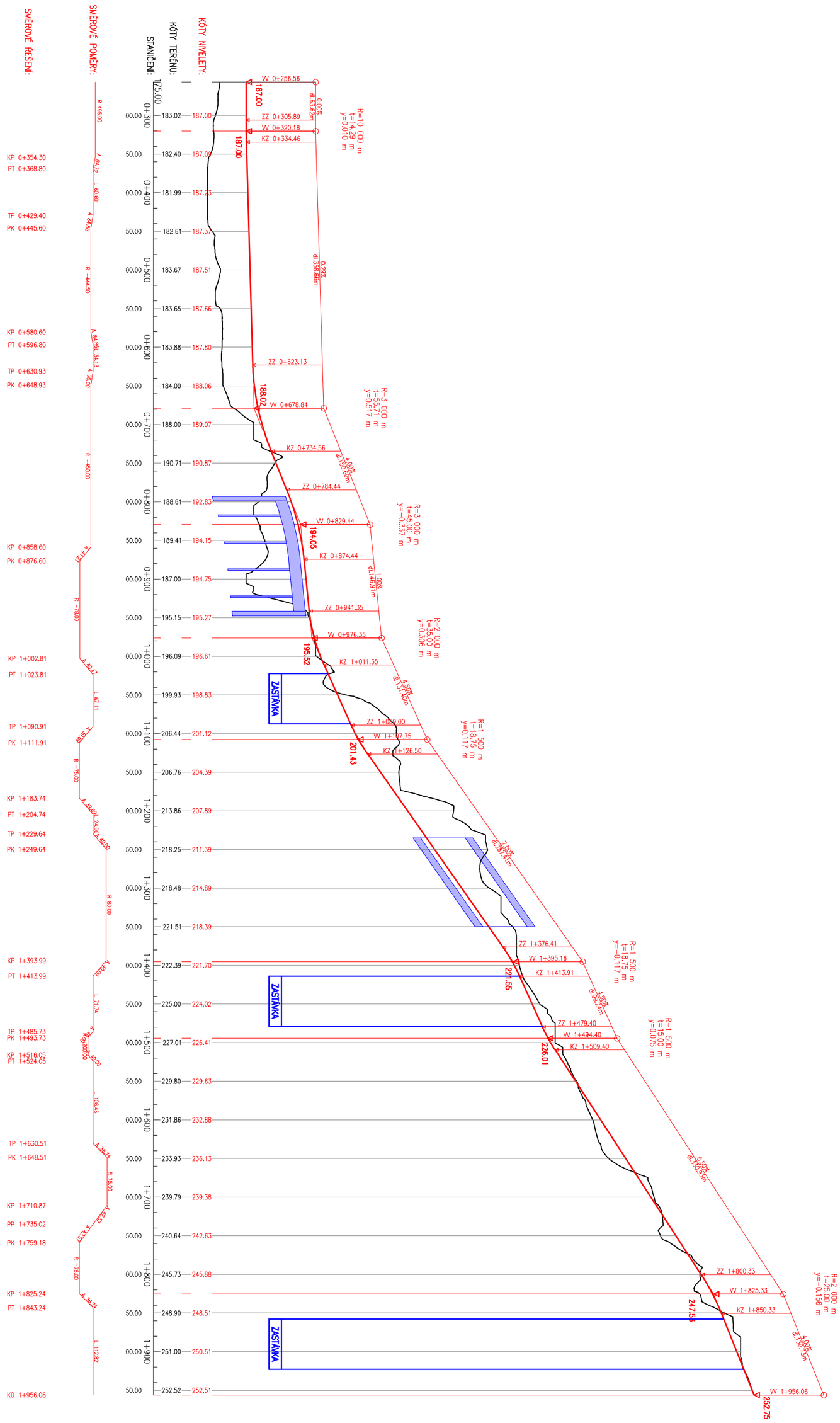
PUDIS akciová společnost

ZPRACOVATEL: VHE a spol. s.r.o. architektonická kancelář

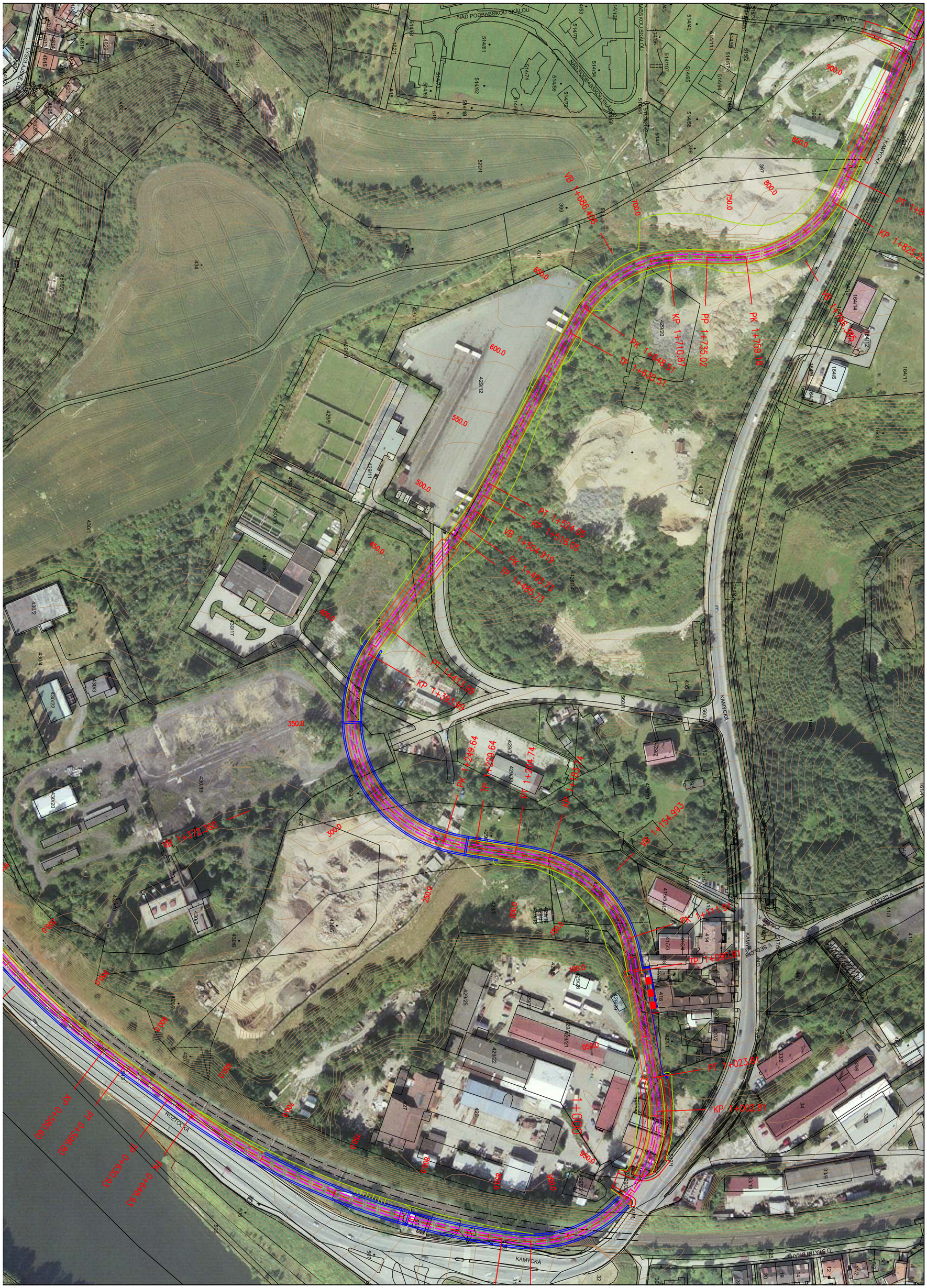
LEGENDA:

nový stav:

- nový stav komunikačních objektů
- nový stav svahů a terénních úprav
- nový stav tramvajové trati (osa koleje a osa trati)
- nový stav umělých objektů (mosty, zdi, tunel)
- nové a přestavované vozovky
- nové a přestavované chodníky
- tramvajová trať
- zdi a jiné plochy
- svahy zemních těles



ZPRACOVATEL: VHE a spol. architektonická kancelář; PUDIS akciová společnost	PRAHA 6 - SEDLEC - STUDIE PRO ZMĚNU UPn HMP	VÝKRES: PODÉLNÝ PROFIL TRASY - VARIANTA - 1	DATUM: 01/2013; MĚŘÍTKO: 1:5000/500; Č.PŘÍL.: 06

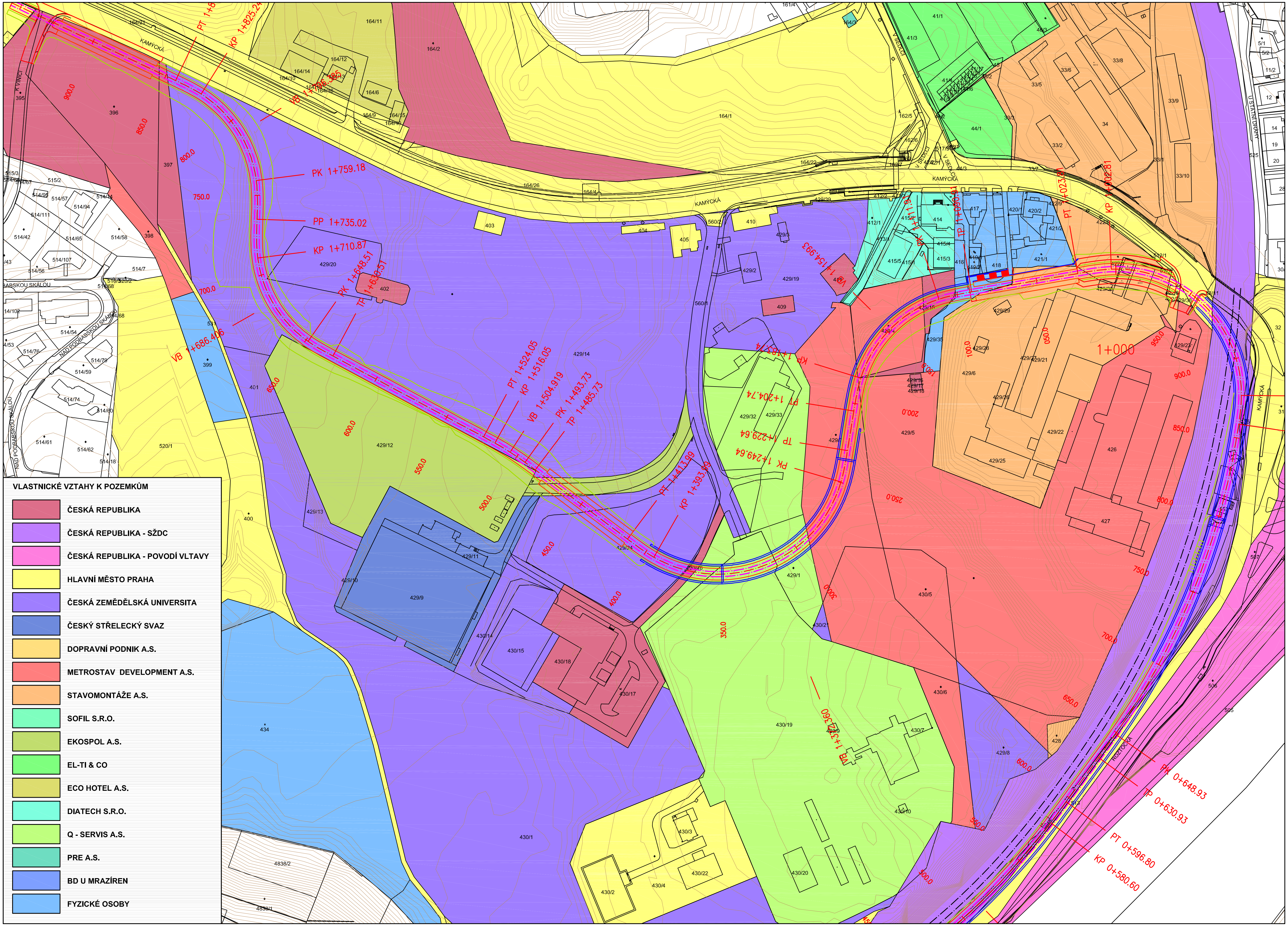


ZPRACOVATEL: VHE a spol. s r.o. architektonická kancelář | PUDIS akciová společnost

PRAHA 6 - SEDLEC - STUDIE PRO ZMĚNU UPn HMP

VÝKRES: **PRŮMĚT DO ORTOFOTOMAPY – VARIANTA 1**

DATUM: 01/2013 | MĚŘÍTKO: 1:2000 | Č.PŘÍL.: 07



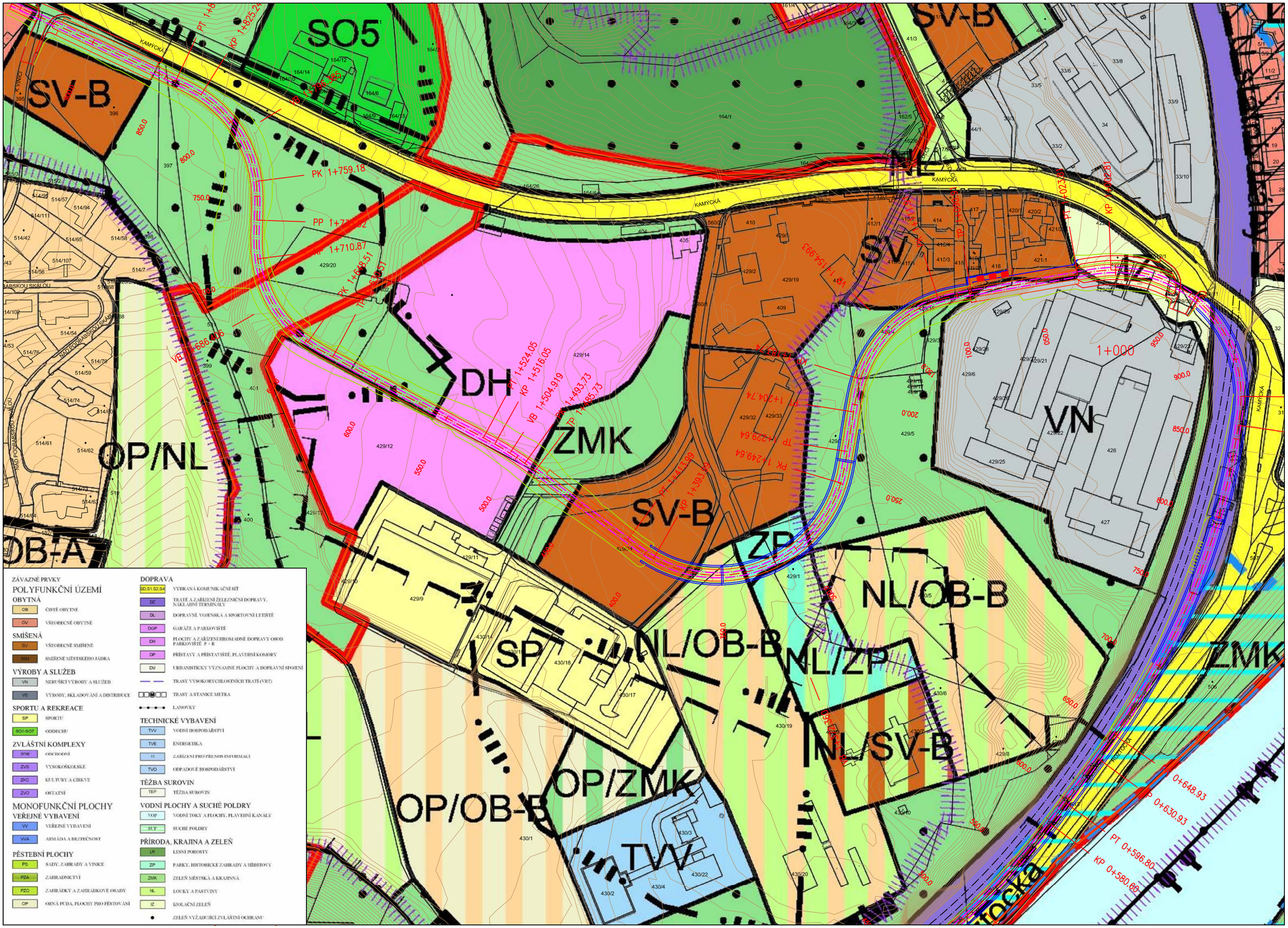
ZPRACOVATEL: VHE a spol. s.r.o. architektonická kancelář

PUDIS akciová společnost

PRAHA 6 - SEDLEC - STUDIE PRO ZMĚNU UPn HMP

VÝKRES: **PRŮMĚT DO VLASTNICKÝCH VZTAHŮ – VARIANTA 1**

DATUM: 01/2013
MĚŘÍTKO: 1:2000
Č.PŘÍL.: 08



VÝKRES: PRŮMĚT DO ÚZEMNÍHO PLÁNU HMP – VARIANTA 1

PRAHA 6 - SEDLEC - STUDIE PRO ZMĚNU UPn HMP

DATUM: 01/2013 MĚŘÍTKO: 1:2000

ČÍSLO: 09

PUDIS akciová společnost

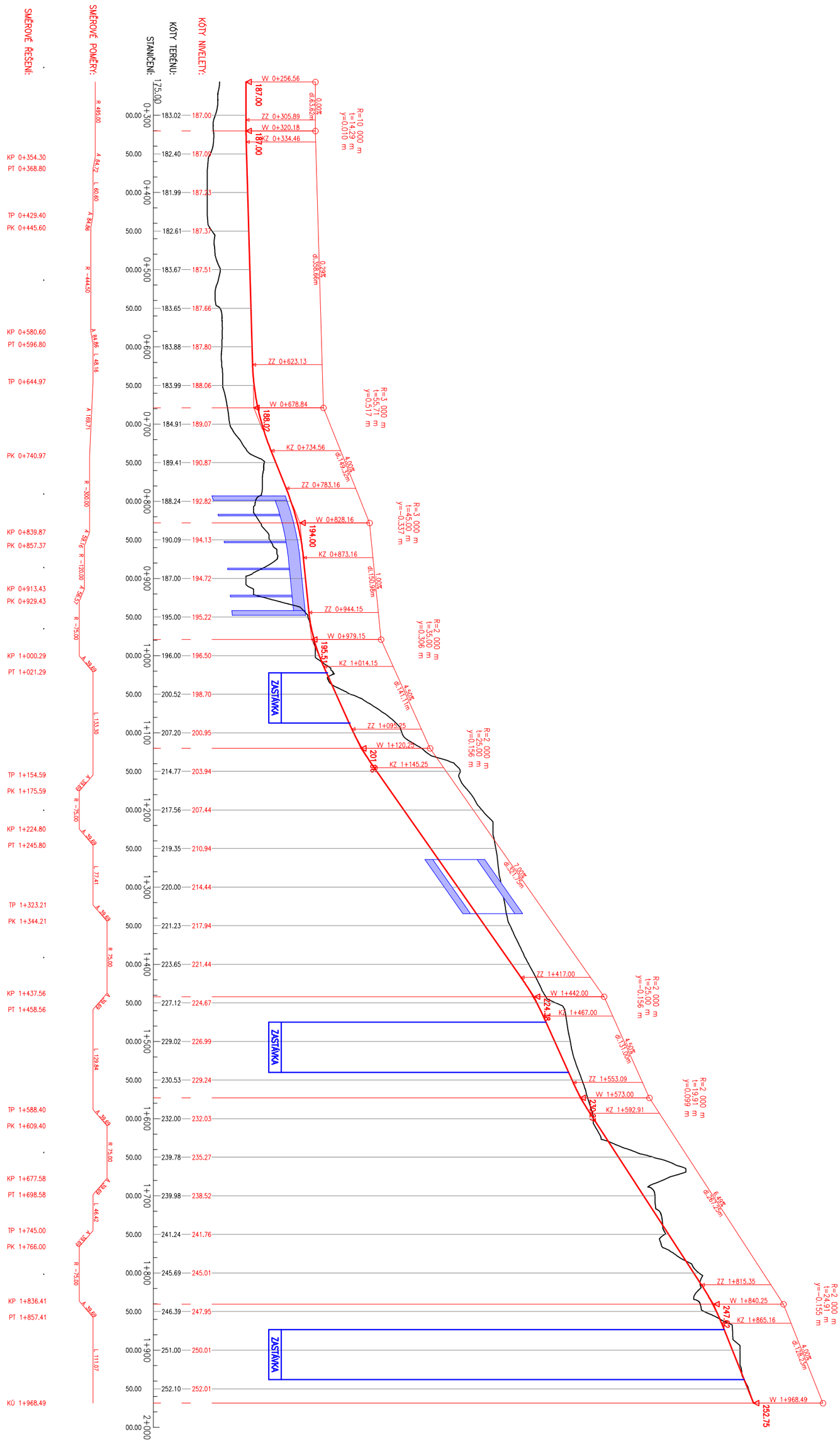
ZPRACOVATEL: VHE a spol. s.r.o. architektonická kancelář

LEGENDA:

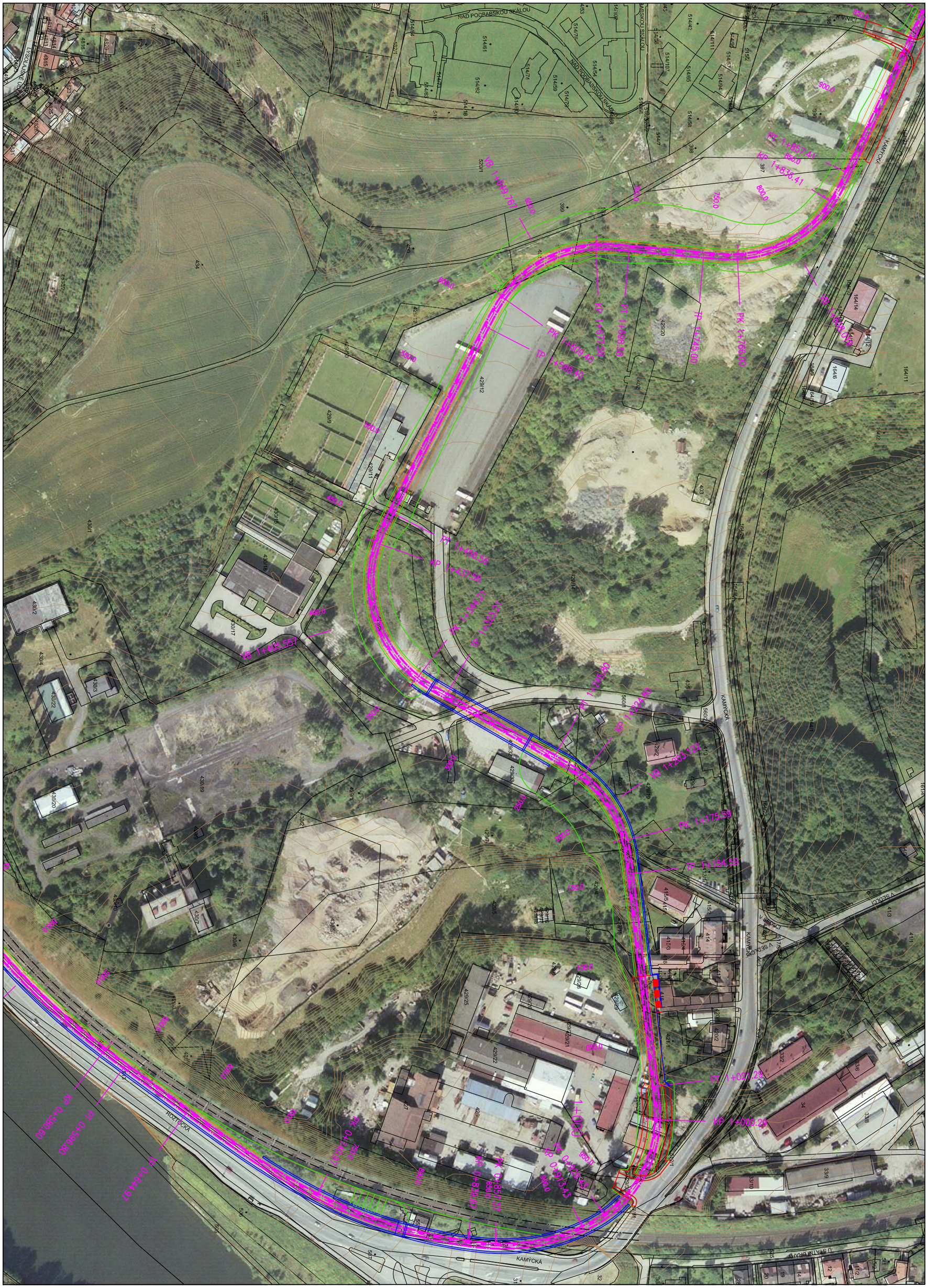
nový stav:

- nový stav komunikačních objektů
- nový stav svahů a terénních úprav
- nový stav tramvajové trati (osa koleje a osa trati)
- nový stav umělých objektů (mosty, zdi, tunel)
- nové a přestavovované vozovky
- nové a přestavovované chodníky
- tramvajová trať
- zdi a jiné plochy
- svahy zemních těles

ZPRACOVATEL: VHE a spol. s r.o. architektonická kancelář; PUDIS akciová společnost	PRAHA 6 - SEDLEC - STUDIE PRO ZMĚNU UPn HMP	VYKRES: DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ - SITUACE - VARIANTA 2	DATUM: 01/2013 MĚŘÍTKO: 1:2000	Č.PŘÍL.: 10



ZPRACOVATEL:		VÝKRES:	DATUM:	Č.PŘÍL.:
VHE a spol. architektonická kancelář / PUDIS akciová společnost	PRAHA 6 - SEDLEC - STUDIE PRO ZMĚNU UPn HMP	PODÉLNÝ PROFIL TRASY - VARIANTA 2	01/2013 / MĚŘÍTKO: 1:5000/500	11

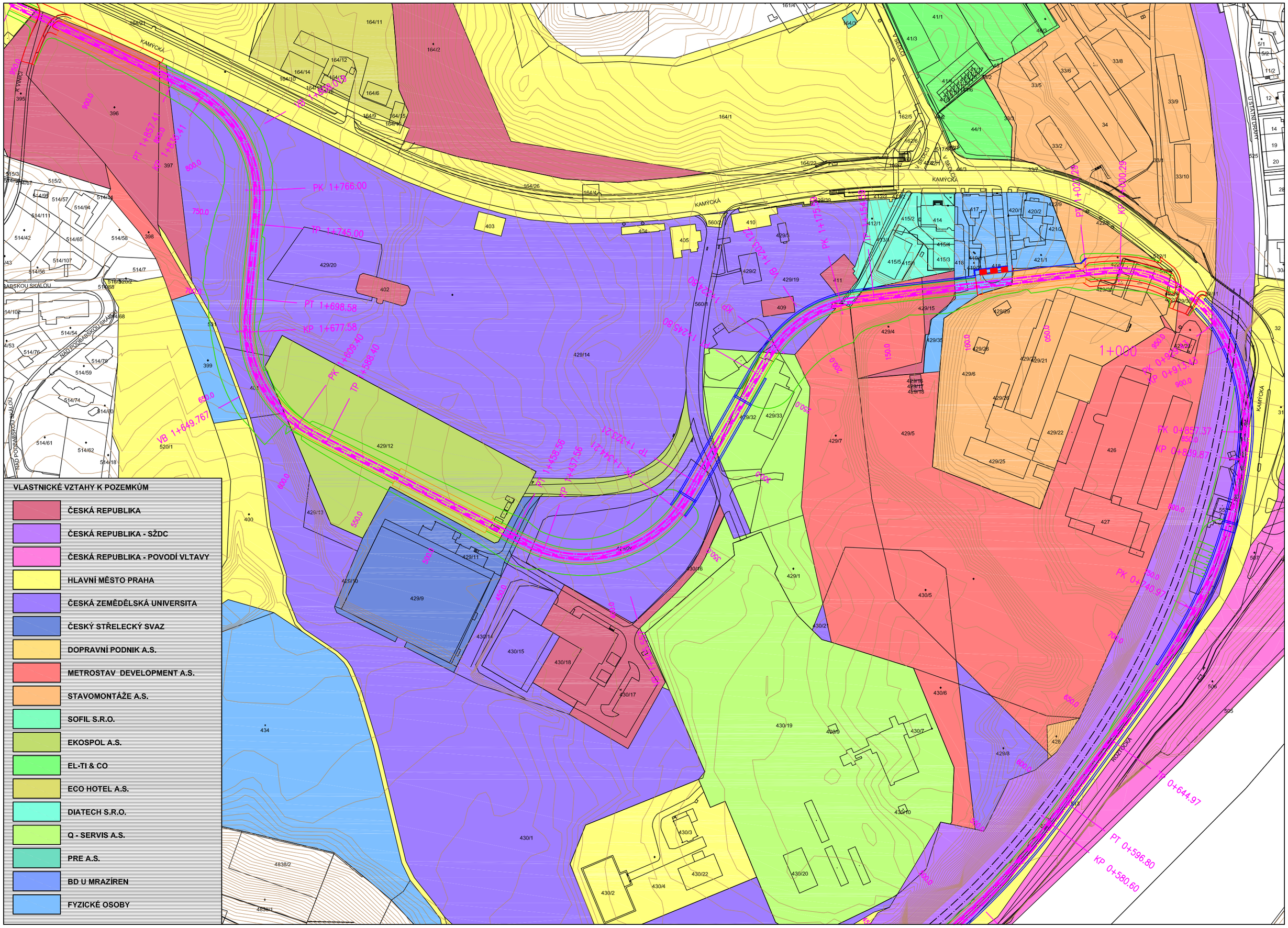


ZPRACOVATEL: VHE a spol. s r.o. architektonická kancelář; PUDIS akciová společnost

PRAHA 6 - SEDLEC - STUDIE PRO ZMĚNU UPn HMP

VÝKRES: **PRŮMĚT DO ORTOFOTOMAPY – VARIANTA 2**

DATUM: 01/2013 MĚŘÍTKO: 1:2000 ČÍSLO: 12



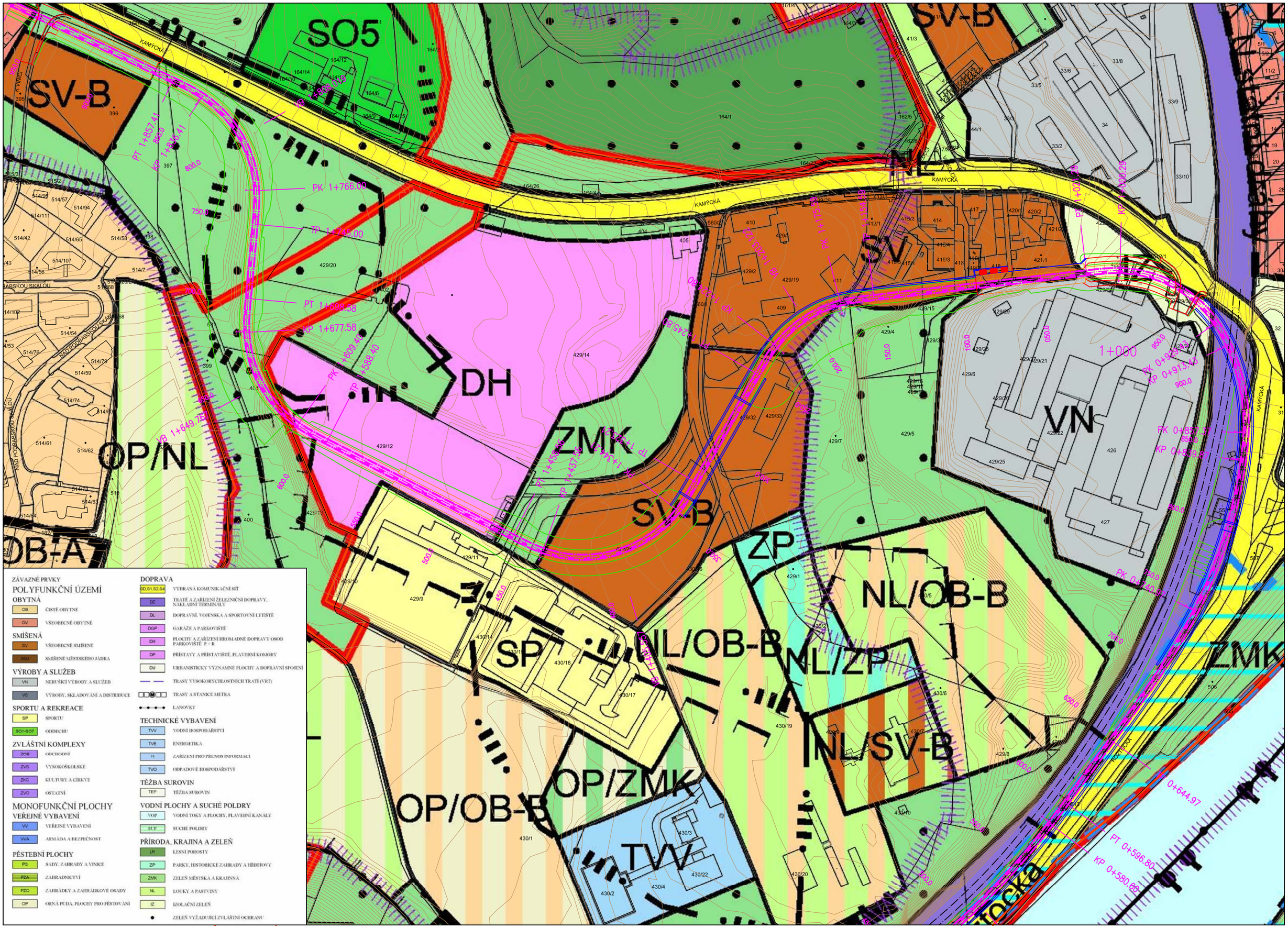
ČÍSLO: 13
DATUM: 01/2013
MĚŘÍTKO: 1:2000

VÝKRES: PRŮMĚT DO VLASTNICKÝCH VZTAHŮ – VARIANTA 2

PRAHA 6 - SEDLEC - STUDIE PRO ZMĚNU UPn HMP

PUDIS akciová společnost

ZPRACOVATEL: VHE a spol. s.r.o. architektonická kancelář

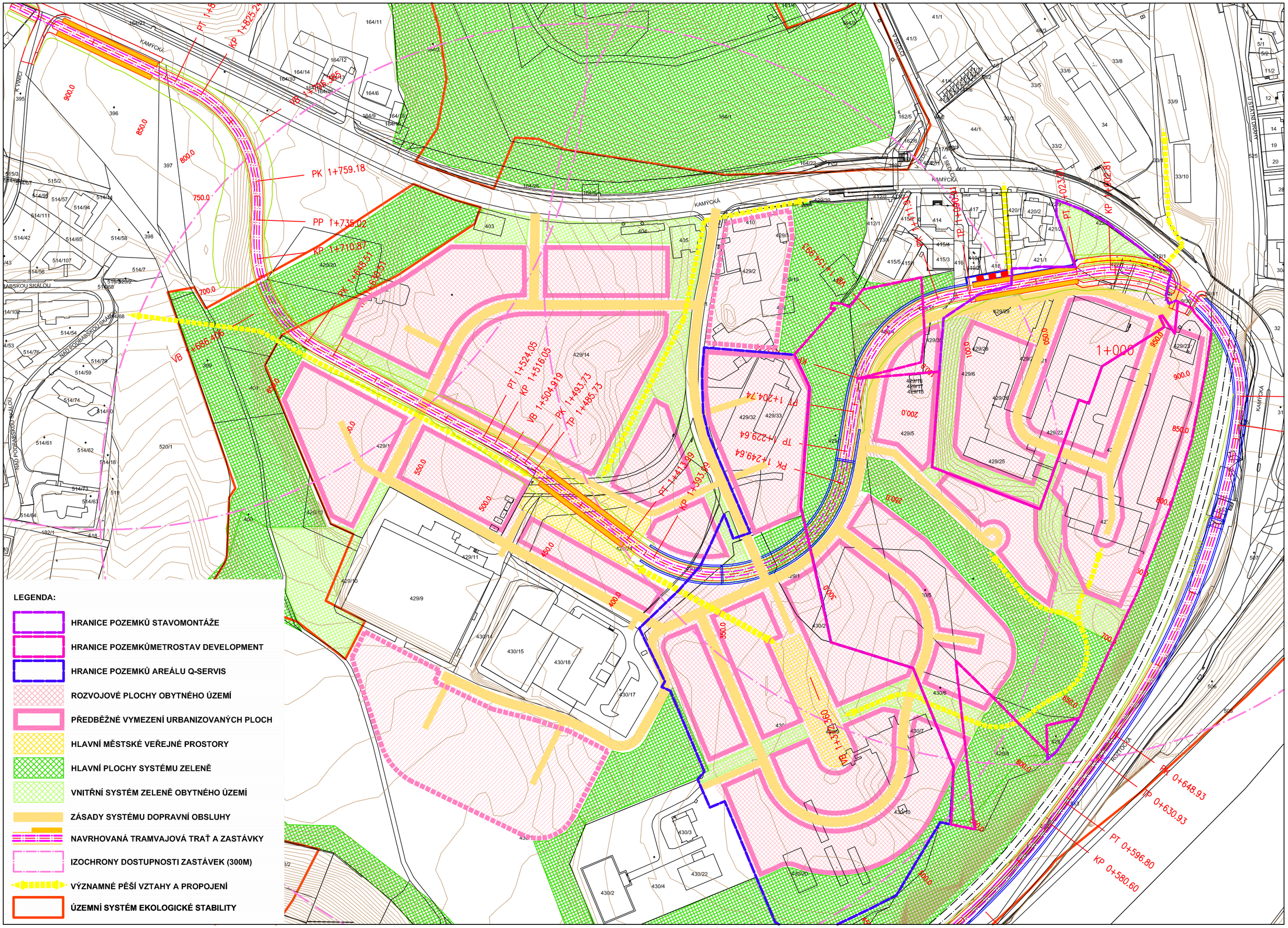


VÝKRES: PRŮMĚT DO ÚZEMNÍHO PLÁNU HMP – VARIANTA 2

PRAHA 6 - SEDLEC - STUDIE PRO ZMĚNU UPn HMP

DATUM: 01/2013 MĚŘÍTKO: 1:2000 LIST: 14

ZPRACOVATEL: PUDIS atelier urbanismu; ateliér ing & arch s.r.o. architektonických ateliérů



LEGENDA:

- HRANICE POZEMKŮ STAVOMONTÁŽE
- HRANICE POZEMKŮMETROSTAV DEVELOPMENT
- HRANICE POZEMKŮ AREÁLU Q-SERVIS
- ROZVOJOVÉ PLOCHY OBYTNÉHO ÚZEMÍ
- PŘEDBĚŽNÉ VYMEZENÍ URBANIZOVANÝCH PLOCH
- HLAVNÍ MĚSTSKÉ VEŘEJNÉ PROSTORY
- HLAVNÍ PLOCHY SYSTÉMU ZELENĚ
- VNITŘNÍ SYSTÉM ZELENĚ OBYTNÉHO ÚZEMÍ
- ZÁSADY SYSTÉMU DOPRAVNÍ OBSLUHY
- NAVRHOVANÁ TRAMVAJOVÁ TRAŤ A ZASTÁVKY
- IZOCHRONY DOSTUPNOSTI ZASTÁVEK (300M)
- VÝZNAMNÉ PĚŠÍ VZTAHY A PROPOJENÍ
- ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

PŘÍKLAD ŘEŠENÍ URBANISTICKÉ STRUKTURY - VAR. 1

PRAHA 6 - SEDLEC - STUDIE PRO ZMĚNU UPn HMP

VÝKRES: 15

DATUM: 01/2013
MĚŘÍTKO: 1:2000

ČÍSLO: 15

PUDIS akciová společnost

ZPRACOVATEL: VHE a spol. s.r.o. architektonická kancelář