

640 Připomínky a komentáře veřejnosti



Koncepční studie Dvořákova nábřeží - Na Františku - participace: Ing. arch. Tomáš Vích, 1. 4. 2016

Tomáš Vích - skica (příloha k připomínce č.1)

641 CELKOVÁ KONCEPCE

1. *Jsou tam drobná zlepšení, ty jsou fajn, ale když KONCEPČNÍ studie, naší rodině žijící na Starém Městě velmi chybí relaxační parky, jako jsou na Malé Straně. Měli byste něco proti zvětšení a ohrazení Anežské zahrady na způsob Valdštejnské či Františkánské zahrady nebo Vojanových sadů? na FB jsem vám přidal moji skicu..*

Autor komentáře: Tomáš Vích, t.vich@seznam.cz, Praha 1

Odpověď pracovní skupiny: Koncepční studie také uvažuje o předpolí Anežského kláštera jako o součásti souvislého celku - bloku zahrad kolem kláštera (zahrada sportovní, nová klauzurní atd.), které společně s náplní budov kláštera vytvářejí

těžiště volnočasových kulturních a sportovních relaxačních aktivit na nábřeží. Klíčoví aktéři v místě, Městská část Praha 1 i Národní galerie ČR, mají společný zájem na úpravě předpolí kláštera ve prospěch podpory a rozvoje stávající nabídky sportovního a kulturního vyžití. Koncepční studie navrhuje na tento prostor uspořádat architektonicko-krajinářskou soutěž o návrh.

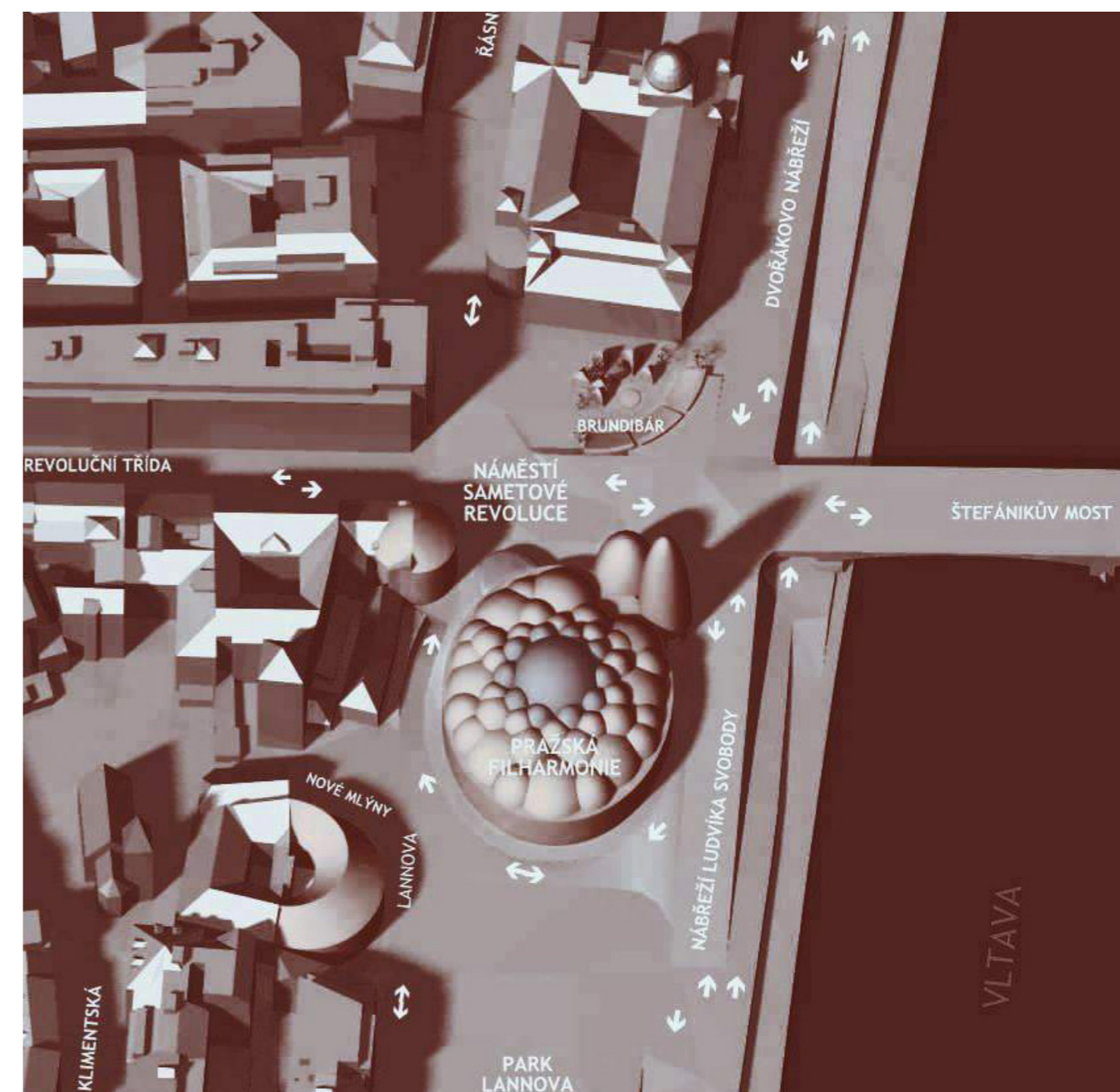
2. *Proč není do konceptu zahrnuto i předpolí Štefánikova mostu a nábřeží až k Těšnovu? Mimoúrovňová křižovatka z Revoluční na nábřeží by byla praktičtější v podobě jako je na protějším břehu - odpadly by tím „brýle“ nájezdu a z předpolí „křižovatky“ by stalo „náměstí“, nebylo by třeba bourat koncový dům a naopak by bylo možno postavit třeba i*

diskutovanou Filharmonii. Je to podrobně i s 3d výkresem v kapitole 19. Brundibár, Náměstí Sametové revoluce: www.archiweb.cz/blog.php?blog_id=54177&id_article=298

Autor komentáře: Tomáš Vích, t.vich@seznam.cz, Praha 1

Odpověď pracovní skupiny: Koncepční studie nezahrnuje předpolí Štefánikova mostu záměrně, protože tento významný uzel s mnoha dalšími tematickými přesahy je vhodné řešit jako samostatné téma (předpolí mostu obecně). Z celého procesu zapojení aktérů a veřejnosti

do plánování vyplývá poptávka po úpravách tohoto prostoru a nespokojenost se stávajícím stavem ať už ulice Revoluční, tak prostranství kolem budovy Ministerstva průmyslu a obchodu a na druhé straně prostor k ulici Nové mlýny. Součástí odůvodnění koncepční studie bude i vyhodnocení stavu prostranství navazujících na řešené území se stručným shrnutím poznatků a doporučení, vyplývajících z této studie pro budoucnost. Jedním z navazujících prostranství je i předpolí Štefánikova mostu.



Tomáš Vích - skica (příloha k připomínce č.2)

3. **Rád bych se jako architekt žijící na Starém Městě aktivně zapojil do tohoto projektu. Je to možné? Jestli ano, jak?.**

Autor komentáře: Tomáš Vích, t.vich@seznam.cz, Praha 1

Odpověď pracovní skupiny: Koncepční studie dojde naplnění prostřednictvím dílčích projektů, jejichž orientační přehled byl součástí panelu č. 1. Možnost zapojení se pravděpodobně bude lišit projekt od projektu (od potenciálního autorství konkrétního řešení v případě vítězství v soutěži k připomínkování řešení jiných autorů). I tento komentář je forma aktivního zapojení do plánování. Za vaši aktivitu děkujeme.

4. **Cely projekt opet v typickem dnesním koncepcu -separatni reseni bez ohladu na venkovni vztahy k verejnemu prostoru, mesto je verejny prostor pro vsechny vcetne aut, kobyl a krys! to v celem kontextu koncepcu postradam jako priklad - historie cvitiste v Dejvicich, dnes arealy VS a MNO kolem Kulataku , opakem je dostavba kolem Olsanske a zvrhlost na Rohanu.**

Autor komentáře: Dušan Vojtěch, dusanpraha26@gmail.com, Praha 6

Odpověď pracovní skupiny: Koncepční studie se naopak snaží zohlednit co nejvíce širší vztahy a v návrhu je reflektovat. Naopak v průběhu projednávání vznikají požadavky na rozšíření řešeného území a požadavky na navazující studie pro sousední plochy.

5. **Vlastně se to týká všeho. Máte obrovskou příležitost vytvořit něco nového, něco revolučního, ale vy jen přidáte stromy, ale auta necháte. Představte si, že by vlastně celé nábřeží už od Výtoně byl jeden dlouhý park pro pěší, kola, ale i tramvaje. Pro auta maximálně místní. Druhá strana nábřeží v tomto úseku už je pro auta, tak proč musíme mít obě. Dá se zde fakt hodně vymyslet, a můžeme být trochu více jako na západě. Těch příkladů je hodně. např. Hamburg...**

Autor komentáře: Martin Knoche, martin.knoche31@gmail.com, Praha 2

Odpověď pracovní skupiny: Zadání konceptní studie vychází z reálných potřeb města. Proto se studie omezuje na lokální zásah a nemá ambice měnit dopravní systém širšího okolí.

642 POVRCHY

6. **Nesouhlasím s využíváním nerovného povrchu za účelem zpomalení dopravy (z tabulí mám pocit, že to tak plánujete). Ve výsledku tím trpí všichni projíždějící, zhoršuje to bezpečnost (zkuste si brzdit na kole na mokřích kočičích hlavách, kde máte každou chvíli kolo ve vzduchu) a generuje více hluku. Zpomalení nechť vynucuje omezení rychlosti, radary a případně semafor.**

Autor komentáře: Matěj Lieskovský, lieskovsky.matej@gmail.com, Praha Pelc-Tyrolka

Odpověď IPR Praha: Navržený povrch je dlažba s úpravou pro hladký pojezd, nejde o tzv. kočičí hlavy. Dlážděný kryt vozovky je navržen mimo jiné z důvodu psychologického navození menšího významu komunikace. Tento psychologický vjem pak podporuje efekt tzv. zklidnění dopravy, i když sám o sobě neznamená automatické snížení rychlosti. Větší vliv na relativní rychlost bude mít nové uspořádání uličního profilu do jednoho průběžného pruhu v každém směru

7. **Podporuji, aby povrch vozovky byl ze žuly. Je to vizuálně hezčí a pro chodce i příjemnější, protože má pocit, že není myšleno jen na auta.**

Autor komentáře: Adam Zábranský, adam.zabransky@pirati.cz, Praha 10

Odpověď IPR Praha: Ano, vliv materiálu na charakter celého prostranství je jedním z důvodů pro jeho volbu.

8. **Na jedné straně dobrá myšlenka zklidnění daného prostoru naprosto nekoresponduje s volbou povrchu ve vozovce - velká žulová dlažba. Jako návštěvník daného prostoru, který by rád poseděl na zahrádce nebo na lavičce nechci vnímat vibrace a hluk z vozidel projíždějící po dlažbě. Chci si užít klid a pohodovou atmosféru místa s výhledem na řeku a Pražský hrad a z toho důvodu bych se přikláněl k povrchu živičnému ideálně tzv. tichého asfaltu.**

Autor komentáře: Zdeněk Fořt, sucharz@seznam.cz, Praha

Odpověď IPR Praha: Volba materiálu vozovky bylo jedním z nejsložitějších rozhodnutí této studie. Navržená žulová dlažba s úpravou pro hladký pojezd je kompromisním řešením, které by mělo do určité míry splňovat požadavky na snížení hlučnosti, požadavky na dostatečný komfort jízdy i požadavky na charakter prostředí a respektování historického kontextu. Asfaltové a cementobetonové kryty vozovek navozují psychologicky dojem dopravně významné komunikace, čemuž se v takto architektonicky a urbanisticky hodnotném území chceme vyhnout.

9. **Vyhovující stav propustnosti (automobilové dopravy). Nevyhovující stav vozovky. Dlažba patří k historii místa, ale je stále porušena - propadlá.**

Autor komentáře: Hugo Havel, hugohavel@centrum.cz, Praha

Odpověď IPR Praha: Rekonstrukce komunikace je jedním z navazujících projektů, který bude po konceptní studii následovat.

10. **Povrch dlážděný žulovou kostkou vítám (vzhled, vsakování vody, nižší teplota v létě), ale nejsem si jist, že je možné jej provést dostatečně kvalitně, aby to bylo pro cyklistu snesitelné a bezpečné - aby to nebylo jako Paříž-Roubaix!**

Autor komentáře: Petr Toman, petr.toman@gmail.com, Praha 6

Odpověď IPR Praha: Konceptní studie navrhuje jako materiál vozovky žulovou dlažbu s úpravou pro hladký pojezd, která by měla být dostatečně komfortní i pro cyklisty. Existují české i zahraniční příklady, jak takovou dlažbu provést.

11. **Bezohlednost, s jakou tlačíte zámkovou dlažbu mne opravdu hněvá. Už při „průzkumu veřejného mínění“ ohledně Vinohradské jste si zařídili, aby pohodově asfaltové chodníky nahradila zámková dlažba. Zámková dlažba se rychle špiní, zvláště od psích výkalů je nevyčistitelná; nevypadá pěkně; povrch je nerovný; a hlavně znemožňuje pohodově vyjížděky po chodníku na koloběžce, in-line bruslích, skateboardu či čemkoli jiném, co používá pevná kolečka. Pokaždé, když něco**

„zlepšíte“ odtamtud jen vyženete lidi, kteří tam předím trávili čas na vyjížděkách a procházkách. Fakt „díky“. Jestli si zase prosadíte svou vůli (o jejíž „demokratičnost“ vypovídá už to, že „průzkumy veřejného mínění“ děláte podle své vlastní zprávy dopoledne, kdy jsou všichni normální lidé v práci či ve škole a vašich průzkumů se účastní jen aktivisti a důchodci), zrušíte mi a mým přátelům vyjížděky po nábřeží. Fakt super. Každý, kdo používá cokoli jiného než jízdní kolo má jít k čertu, co? Pozdravujte své kamarády z Auto*Matu, pro které se snažíte privatizovat celou Prahu, chodníky i silnice. Autor komentáře: Ondřej Tulach, a.tulach@gmail.com, Praha 5

Odpověď pracovní skupiny: (Poznámka: z dotazu vyplývá, že pod „zámkovou dlažbou“ je míněna pražská mozaika) Řemeslně kvalitně provedenou mozaikovou dlažbu chodníků považujeme za dostatečně komfortní a trvanlivé řešení pro splnění požadavků na pohodlnou chůzi i na výsledný charakter prostoru. Jízda na kolečkových bruslích či skateboardu na chodících představuje nebezpečí pro ostatní chodce a je protizákonná.

643 PĚŠÍ POHYB

12. **Když už se řeší takhle rozsáhlý projekt, co takhle využít některou kobku jako podchod popod silnici ústící přímo na náplavku?**

Autor komentáře: Matěj Lieskovský, lieskovsky.matej@gmail.com, Praha Pelc-Tyrolka

Odpověď pracovní skupiny: O pěším propojení náplavky pod vozovkou se uvažuje v prostoru před Hotelem InterContinental Prague, kde je potenciál využití stávající štol, která propojuje zahradu hotelu a náplavku. Podpovrchové kolmé propojení v úseku před Anežským klášterem není prakticky možné z důvodu přítomnosti nájezdových ramp a chodbu není kde vyústit. Jediné prostorově možné vyústění pod limnigrafem by znamenalo nenávratné zničení jeho technického zařízení na měření průtoku řeky. Obecným předpokladem realizace podpovrchového propojení je vyřešení krizového

uzavírání při povodních tlakovým uzávěrem.

- 13. Chodníky potřebují opravu povrchu. Šířka chodníků v poměru k profilu vozovky je naddimenzovaná s ohledem na význam této trasy pro obyvatele Prahy. Šířka chodníku by byla v pořádku v kontextu s využitím části pro cyklostezku. Komentář je možné spojit s tématem chodníků obecně.**

Autor komentáře: Hugo Havel, hugohavel@centrum.cz, Praha

Odpověď pracovní skupiny: Šířku chodníků za naddimenzovanou nepovažujeme, v některých úsecích spíš naopak. S využitím některých částí chodníku pro cyklisty uvažujeme (v režimu chodníku s povoleným vjezdem cyklistů). Jde hlavně o chodník podél stoupání z podjezdu pod Štefánikovým mostem směrem do města.

- 14. Panel 2, označený „předpolí nemocnice Na Františku“. Píše se, že „Novým uspořádáním uličního profilu bude možné rozšířit chodník o 50 cm a tím získat více prostoru pro stromy a lépe je tak ochránit před špínou a solí stříkající od kol“. Mně osobně připadá, že je tam méně místa pro chodce. Zhruba třetinu (odhaduji z kresby) šířky chodníku zabírají rabátka. Pro chodce s kočárkem a s dítětem za ruku (nebo jedoucím na odrážedle apod) se mi to jeví jako méně bezpečné než nyní - teď je tam zábradlí. Když tam za mokra vedle mě proletí pár taxikářů po kostkách šedesátkou, už se mi tam chtít nebude. Takhle jsem byl aspoň za zábradlím. Navíc když tam půjdu se zmíněným kočárkem a malým dítětem a proti půjde další chodec, budeme se muset vyhnout s ohledem na rabátko.**

Autor komentáře: Petr Toman, petr.toman@gmail.com, Praha 6

Odpověď pracovní skupiny: Místa pro chodce nikde méně nebude. Vnitřní hrana rabátek zhruba odpovídá úrovni stávající hrany nezpevněného pásu mezi vozovkou a chodníkem. Pás stromořadí v rabátcích je právě tou zónou mezi vozovkou a průchozím profilem chodníku, který by měl dostatečně bezpečí chodců zajistit i bez nutnosti zaplevelovat veřejný prostor zábradlími. Průchozí profil chodníku bez problému umožní míjení i dvou kočárků

najednou. Naopak zpevněním ploch mezi rabátky bude možné pohodlně vyhýbání i početnějších skupin chodců (žádný nebude nucen stát v blátě jako teď).

- 15. Pokud mám vůbec uvažovat o zdržování se v tomto prostoru (mimo náplavku), bylo by třeba výrazné zklidnění automobilové dopravy - méně hluku (lepší vydláždění), zpomalení (hrby, pásy, zvýšené přechody apod), vyšší obrubník, zábradlí nebo sloupky apod. Skoro si myslím, že by stálo za to ještě více zpřístupnit náplavku (přístup z více míst než nyní) pro pěší a cyklisty a pak by se nemuselo tak těžce uvažovat o skloubení pěší-cyklo-autodopravy.**

Autor komentáře: Petr Toman, petr.toman@gmail.com, Praha 6

Odpověď pracovní skupiny: Koncepční studie počítá s navýšením počtu příčných pěších vazeb přes vozovku v prodloužení kolmých ulic právě v blízkosti propojovacích schodišť na náplavku. Reorganizace uličního profilu by měla přinést určité zpomalení automobilového provozu a spolu s rekonstruovaným hladším povrchem i pokles hluchosti.

644 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

- 16. Uvítal bych zlepšení návaznosti cyklotrasy A2 na Pařížskou ulici a Čechův most.**

Autor komentáře: Matěj Lieskovský, lieskovsky.matej@gmail.com, Praha Pelc-Tyrolka

Odpověď pracovní skupiny: Poptávanou vazbu nelze dostatečně uspokojivě vyřešit v rámci křižovatky na předpolí Čechova mostu, ale jedině v širších vazbách daleko za hranicemi řešeného území koncepční studie. Navrhujeme toto téma řešit samostatně. Problematiku řeší v širších souvislostech cyklogenerel městské části Praha 1.

- 17. Jsem zklamán, že cyklistická infrastruktura je v novém návrhu odbyta pouhými piktokoridory. Trasa podle Vltavy je pro cyklistickou dopravu naprosto nejdůležitější z celého města a opatření by tomu měla odpovídat. Pokud není**

vůle odpovídající opatření udělat na sousední náplavce (a tomu rozumím, náplavka je důležitá pro rekreaci a rychlí cyklisté jsou tam nežádoucí), je nutné tato opatření udělat na nábřeží. Místo odbočovacích pruhů by se místo mělo použít na souvislé vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty. Tak jako to je směrem z Vysočan na Rohanském nábřeží (kde se to nepovedlo jen v křižovatkách). I povrch by měl být řešen s ohledem na cyklisty. V západních městech umí položit velkoformátovou kamennou dlažbu, která nedrncá, v Praze s tím zkušenosti zatím příliš nejsou, a myslím, že toto je přesně místo, kde by toto mělo být prioritou.

Autor komentáře: Jiří Boháč, jiri@boha.cz, Praha 5

Odpověď pracovní skupiny: Piktokoridory budou tam, kde je to možné, nově nahrazeny jízdními pruhy pro cyklisty (dříve „víceúčelovými“ pruhy), které fungují jako cyklistické integrační opatření mnohem lépe, než dosud používané cyklopiktokoridory, které byly původně zamýšleny jako pouhá informace pro řidiče o zvýšeném výskytu cyklistů ve vozovce.

- 18. Rozhodně podporuji zavedení cyklopruhu do Klášterské.**

Autor komentáře: Adam Zábranský, adam.zabransky@pirati.cz, Praha 10

Odpověď pracovní skupiny: Protisměrný cyklopruh je jedna z alternativ, jak provázat páteřní cyklotrasu A2 s doporučenou cyklotrasou v ul. Řásnovka směrem ke kostelu sv. Haštala.

- 19. Jako cyklista bych rozhodně nechtěl vidět cyklopiktokoridor vedený po povrchu z velké žulové dlažby. Zkoušeli jste si po také dlažbě jet na kole? To je otřesný zážitek. Přikláněl bych se k variantě vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty s povrchem živичného povrchu popř. hladké dlažby s minimálními distančními spáramy. Chápu, že v dané směru existuje pro cyklisty alternativa vedení přímo na náplavce u řeky, nicméně při hezkém počasí je náplavka naplněná turisty, kteří zde korzují a nebo čekají na svou výletní loď a průjezd cyklistů je dosti ztížený.**

Autor komentáře: Zdeněk Fořt, sucharz@seznam.cz, Praha

Odpověď pracovní skupiny: Koncepční studie počítá s dlážděným povrchem s úpravou pro hladký pojezd (tak jak je pro tento úsek uvedeno v koncepci povrchů PPR), nikoliv s velkou vyboulenou dlažbou. Jízda na kole by proto měla být dostatečně komfortní i bezpečná.

- 20. Cyklistickou dopravu je možné realizovat na stávajících širokých chodnících, po kterých chodí občas jenom turisté a ani pro ně zde nejsou žádné turistické cíle. Dále je možné využít náplavku.**

Autor komentáře: Hugo Havel, hugohavel@centrum.cz, Praha

Odpověď pracovní skupiny: Dle našich průzkumů pravidelně navštíví tento úsek nábřeží 18 000 pěších týdně a toto číslo ještě nezahrnuje náhodně procházející. Dimenze chodníku nepovažujeme za naddimenzované. Naopak s přihlédnutím k budoucímu rozšiřování nabídky možných aktivit počítáme se zvýšením počtu chodců v území. S povolením jízdy na kole na chodníku nicméně návrh koncepční studie počítá v úseku podél stoupání od podjezdu Štefánikova mostu směrem k městu.

- 21. Piktokoridor bych se snažil nahradit jízdním pruhem pro cyklisty (tzv. „víceúčelovým“ dle nové úpravy zákona o provozu na pozemních komunikacích).**

Autor komentáře: Jiří Motýl, jiri.motyl@gmail.com, Praha 6 - Střešovice

Odpověď pracovní skupiny: Zapracováno

- 22. Propojení chráněné cyklostezky vedoucí po Nábřeží Ludvíka Svobody s piktokoridory/cyklistickým jízdním pruhem na Dvořákově nábřeží. Ve směru z centra je napojení kvalitně řešeno cyklopřejezdem. Ve směru do centra bych ale sjezd řešil komfortněji, než obyčejným nájezdem z náplavky v úrovni Štefánikova mostu. Ideální by bylo vymyslet formu sjezdu, při které by cyklista nemusel dávat přednost motorové dopravě, například krátkým zúžením chodníku za Štefánikovým mostem, kde by byl krátký připojovací cyklopruh. Nevím, zda je mnou navrhované řešení možné a nejideálnější, ale nějaké lepší řešení by si připojení zasloužilo. Komfortní, plynulé a viditelné**

napojení chráněné stezky do provozu by omezilo případné nežádoucí „pokračování“ v jízdě po chodníku.

Autor komentáře: Jiří Motýl, jiri.motyl@gmail.com, Praha 6 - Střešovice

Odpověď pracovní skupiny: Koncepční studie počítá se smíšeným pohybem chodců i cyklistů po rozšířeném chodníku v úseku stoupajícím od podjezdu Štefánikova mostu ke křižovatce s Klášterskou. Nahoře na rovině bude připojení cyklistů do vozovky snazší a hlavně bezpečnější - ať už v místě křižovatky, nebo až u limnigrafu.

23. Bude cyklistický přejezd u křižovatky s ulicí Nové Mlýny obousměrný, pro případné budoucí propojení s ulicí Revoluční?

Autor komentáře: Jiří Motýl, jiri.motyl@gmail.com, Praha 6 - Střešovice

Odpověď pracovní skupiny: Bylo zapracováno, nyní je cyplopřejezd navržen obousměrný.

24. Cyklistika je rekreační aktivita omezená na cca 4 měsíce v roce. Nechapu omezování automobilové dopravy na úkor cyklostezek/pruhů. Za zimu jsem viděl asi 3x někoho na kole.

Autor komentáře: Aleš Pezl, Alesos@seznam.cz, Praha

Odpověď pracovní skupiny: Kapacitu místních komunikací (obecně všech komunikací) určují především kapacity jednotlivých křižovatek na nich (viz ČSN 73 6101, ČSN 73 6102, ČSN 73 6110 a TP189). Výsledná kapacita celého úseku komunikace je dána křižovatkou, resp. úsekem s kapacitou nejmenší. Studie neomezuje kapacitu individuální automobilové dopravy v jednotlivých křižovatkách, a tudíž je celková kapacita celého úseku zachována. Naopak, snížení počtu jízdních pruhů, dodržování maximální povolené rychlosti a tím omezení počtu manévrů mezi jízdními pruhy umožní kapacitu mezikřižovatkového úseku teoreticky zvýšit. Vymezením dráhy pro cyklisty prostřednictvím integračních opatření dojde ke zvýšení bezpečnosti a komfortu obou druhů dopravy, protože bude mít vymezený každá svůj prostor v jízdním pásu.

25. Vltavské nábřeží používám ke každodennímu dojíždění na kole do práce. Vzhledem ke stavu

Dvořákova nábřeží v tomto úseku jezdím po levé straně břehu, kde však cyklostezka vede po chodníku a značně úzká. Dvořákovo nábřeží je nesjízdné kvůli silnici z kočičích hlav a úzkému chodníku. Při rekonstrukci bych ocenil vybudování cyklopruhu na silnici a hladký povrch. Jakékoliv jiné využití této lokality aktuálně není lákavé, protože se jedná o mrtvou zónu bez zeleně, laviček či jiného důvodu zastavit se.

Autor komentáře: Karel Novák, berraneck@gmail.com, Praha 7 Letná

Odpověď pracovní skupiny: Se zlepšením komfortu povrchu pro cyklisty koncepční studie počítá. Nesouhlasíme příliš s tvrzením o mrtvé zóně už z důvodu chystaných změn a rozšíření nabídky aktivit jak na straně náplavky, tak na straně vnitrozemské (např. zpřístupnění zahrad Anežského kláštera)

645 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA A PARKOVÁNÍ

26. Pokud na nábřeží zachováte komunikaci v rozsahu, který doporučujete, tak jsou všechny navržené změny úplně zbytečné a jen zachovají dosavadní status quo. Buď komunikaci úplně odstraňte, nebo ji převedte do režimu obytné zóny. Jedině tak lze přemýšlet o využití tohoto nábřeží. Nevěřím, že rozšíření chodníku o směšných 50 cm a revitalizace zeleně donutí lidi k tomu, aby nábřeží začali využívat a i ve volném čase začali dobrovolně inhalovat exhalace z nadměrně frekventované IAD v tomto místě. Na druhé straně řeky existuje dostačující komunikace, tak proč toto nábřeží nevyužít městotvorně?

Autor komentáře: David Strunz, strundav@fd.cvut.cz, Praha 20

Odpověď pracovní skupiny: Navržené úpravy fyzického prostředí směřují ke zlepšení komfortu pobývání prostoru, avšak není jejich smyslem kohokoliv k pobývání nutit. Motivovat k pobytu bude zejména náplň a možnosti aktivit, o jejichž nabídce se již nyní starají okolní kulturní, sportovní a turistická zařízení, která navíc zamýšlejí svou nabídku rozvíjet. Převedení

komunikace do režimu obytné zóny samo o sobě automaticky nesníží dopravní zátěž a frekvenci individuální automobilové dopravy v území.

27. Jakoukoli redukci již tak zcela nedostatečného počtu parkovacích míst považuji za nesmyslnou a jdoucí proti přáním většiny. Neřídme se prosím rádobý módními přístupy ze západní Evropy odsuzujícími automobilovou dopravu a jednostranně propagujícími MHD a cyklistiku. Tyto přístupy jsou jen zdánlivě populární, vyznává je pouze menšina aktivních a aktivistických občanů, kteří mají čas a energii na jejich propagaci. Toto není boj za lepší svět, ale pouze boj za lepší svět pro tuto menšinu, již se dostává zcela nepřiměřeného prostoru a sluchu. Ostatní lidé chtějí jezdit svými vozy a častěji potřebují zaparkovat než se posadit na zahrádku kavárny či se projít parkem. A i tam se nějak potřebují dopravit a auto je často nejpohodlnější a nejrychlejší prostředek. A volení zástupci to musí respektovat. Stejný názor mám i na zužování silnic a umělé snižování jejich kapacit.

Autor komentáře: Ing. Jiří Jakl, jjakl@post.cz, Praha 1

Odpověď pracovní skupiny: Koncepční studie počet veřejných parkovacích stání v území nesnižuje, ale naopak zvyšuje. A to zejména v oblasti předpolí nemocnice Na Františku.

28. Dobrý den, nesouhlasím s odebráním jízdního pruhu. Z mé zkušenosti není v těch místech tlačeničky na chodníku, ale na silnici. Rozšiřovat proto chodník na úkor silnice se mi zdá krajně nešťastné. Silnice plná aut možná nevypadá krásně, ale v těch autech sedí lidé, kteří se potřebují někam dostat... S pozdravem, Vít Jasanský

Autor komentáře: Vít Jasanský, vitek.jasansky@seznam.cz, Praha 8 - Libeň

Odpověď pracovní skupiny: Kapacitu místních komunikací (obecně všech komunikací) určují především kapacity jednotlivých křižovatek na nich (viz ČSN 73 6101, ČSN 73 6102, ČSN 73 6110 a TP189). Výsledná kapacita celého úseku komunikace je dána křižovatkou, resp. úsekem s kapacitou nejmenší. Studie neomezuje kapacitu individuální automobilové dopravy

v jednotlivých křižovatkách, a tudíž je celková kapacita celého úseku zachována. Naopak, snížení počtu jízdních pruhů, dodržování maximální povolené rychlosti a tím omezení počtu manévrů mezi jízdními pruhy umožní kapacitu mezikřižovatkového úseku teoreticky zvýšit. Z každoročně vycházejících ročenek dopravy v Praze je patrné, že městská hromadná doprava přepraví ročně o řády více osob než doprava automobilová. Pokud bychom chtěli mluvit o názoru většiny, museli bychom se zeptat především cestujících v MHD, my však volíme demokratickou cestu, tedy názor většiny, práva menšiny (tj. každodenních řidičů) a snažíme se volit kompromisní řešení, i když je pravdou, že západní Evropa dbá na životní prostředí více, než ČR.

29. Nesouhlasím s omezováním individuální automobilové dopravy.

Autor komentáře: Aleš Pezl, Alesos@seznam.cz, Praha

Odpověď pracovní skupiny: viz odpověď ke komentáři č.28

30. Nesouhlasím s omezováním parkovacích míst

Autor komentáře: Aleš Pezl, Alesos@seznam.cz, Praha

Odpověď pracovní skupiny: viz odpověď ke komentáři č.27

31. Proboha nezužujte vozovku, nerušte jízdní pruhy ani parkovací místa!!!! Žijeme ve 21. století a lidé auta běžně používají stejně jako třeba teplou vodu, mobily nebo internet. Omezením dopravy a parkování dosáhnete jen větší zácpy a celkového zhoršení prostředí. Intenzitu dopravy lze rozumně snížit jen tak, že se tranzitní doprava dostane z centra - např. že se konečně dobuduje pražský okruh.

Autor komentáře: Robert Janás, rjanas@seznam.cz, Praha 1

Odpověď pracovní skupiny: viz výše body 27 - 28

32. nerušte prostory pro automobily!

Autor komentáře: Jan S, xzom@seznam.cz, Praha

Odpověď pracovní skupiny: viz výše body 27 - 28

33. nesnižovat počet pruhů, zachovat-podporovat (nikoli omezovat) průjezdnost

Autor komentáře: Karel Novák, Staré město

Odpověď pracovní skupiny: viz výše body 27 - 28

34. Vaše omezování provozu je nedomyšlené. Všichni vidí, jak katastrofálně dopadlo zúžení jednoho pruhu na Strakonické směrem do centra pod záminkou, že „když je Blanka, může se tam doprava zklidnit“: vytvořili jste dusivou dopravní zácpu sahající až k Lahovicím, ve které z „poskakujících“ aut stoupá násobně více dusivých exhalací, než když jste nechali být to, co fungovalo. A ve které samozřejmě uvízne, poskakuje a smrdí i ten, kdo by chtěl jet Blankou.

Chcete zvýšit exhalace na trojnásobek tím, že vytvoříte brutální dopravní zácpu? Děkuji pěkně. Negativní motivace nefunguje a fungovat nebude. Lidé nepřesedlají na kola jen proto, že jim jinak budete ztrpčovat život. Akorát všechno zhoršíte pro kolemjdoucí i řidiče. Na pobřeží jsem skoro každý týden a plynule a relativně tiše jedoucí auta mi nijak nevadí; zato si živě dovedu představit ten smrad a hluk z neustálého se rozjíždění, kdyby tam trčela ve vámi způsobené a úmyslně vytvořené dopravní zácpě.

Autor komentáře: Ondřej Tulach, a.tulach@gmail.com, Praha 5

Odpověď pracovní skupiny: viz výše body 27 - 28

646 VEGETACE

35. Na oblasti vpravo od silnice (po směru řeky) je krásné to, jak tiché místo s množstvím trávníků. Vy chcete v rámci „zlepšování zeleně“ zlikvidovat nejméně 100 m2 trávníku a namísto toho tam dát dlažbu pro nějakou kavárnu? To myslíte vážně? „Socializace ztrát, privatizace zisků“, koukám.

Autor komentáře: Ondřej Tulach, a.tulach@gmail.com, Praha 5

Odpověď pracovní skupiny: Ze zjišťování potřeb veřejnosti vyplývá poznatek, že právě tento trávník je součástí negativně vnímaného prostoru označovaného jako problematický. Naopak nový vstup s velmi poptávanou kavárnou slouží i jako prostředek sociální kontroly a jako služba všem.