

koncepční studie

Bělohorská

Pracovní skupina
odpovědi na komentáře občanů

II. fáze participace
červen 2016

Koncepční studie ulice Bělohorská

Pracovní skupina pro vypořádání podnětů veřejnosti k veřejné prezentaci návrhu
20. května 2016

Členové pracovní skupiny:

Mgr. Petra Kolínská | náměstkyně primátorky hl. m. Prahy | *v zastoupení Mgr. Vít Masare*

Mgr. Ondřej Kolář | starosta městské části Praha 6 | *omluven*

Ing. arch. Martin Polách | zástupce starosty městské části Praha 6 |

Ing. arch. Pavla Melková | věcná garantka koncepční studie, ředitelka Sekce detailu města IPR Praha

MgA. Marek Kopeček | vedoucí kanceláře projektů a soutěží, IPR Praha

Ing. Jan Špilar | Sekce plánování města, IPR Praha

Ing. arch. Michal Volf | zástupce veřejnosti, Pro Břevnov

Ing. arch. Petra Hrubešová | vedoucí projektu, Kancelář projektů a soutěží, IPR Praha

Ing. arch. Monika Habrová | zástupce vedoucího projektu, Kancelář projektů a soutěží, IPR Praha | zapisovatel

Ing. Jan Zalabák | člen zpracovatelského týmu koncepční studie – dopravní specialista, Kancelář infrastruktury a krajiny IPR Praha

Pavla Pelčíková | člen zpracovatelského týmu - specialista participace, IPR Praha

Moderátorka pracovní skupiny:

Monika McGarrell Klimentová | specialista participace, IPR Praha

Projektový úkol „Koncepční studie ulice Bělohorská“ zpracovává IPR Praha na základě usnesení Rady hlavního města Prahy č. 1864 a související důvodové zprávy ze dne 11. 8. 2015. Usnesení zároveň žádá dotčené odbory MHMP, organizace a městskou část o součinnost dle požadavků zpracovatele koncepční studie tak, aby výstup studie byl koordinován a mohl být reálným podkladem pro časovou harmonizaci jednotlivých dílčích akcí.

Koncepční studie bude sloužit jako závazný podklad pro navazující projektové dokumentace, ke koordinaci a úpravě dílčích záměrů, které se již připravují nebo jsou v blízké době zamýšlené, a současně poskytne celkový pohled na optimální architektonické, dopravní a provozní řešení prostoru ulice.

Koncepční studie jsou zpracovávány ve spolupráci s městskými institucemi a dotčenými městskými částmi, odbory magistrátu a samozřejmě obyvateli dané lokality, se kterými probíhají standardně dvě fáze participace. Na podzim 2015 probíhala první fáze – participační setkání s občany (setkání nad mapou + vycházky územím) za účelem identifikace problémů a hodnot území a podnětů k řešení. Současně probíhala setkání a konzultace s institucemi v území (hotel Pyramida, kino Dlabačov, škola Marjánka, investor MOS Malovanka). Během celého procesu se pravidelně scházela pracovní skupina složená ze zástupců městské části, IPR Praha, občanského sdružení a přizvaných odborníků. Získané vstupy byly použity pro první koncept návrhu, který byl následně představen a konzultován s dotčenými institucemi: městskou částí Praha 6, Dopravním podnikem hlavního města Prahy, Technikou správou komunikací hlavního města Prahy, Policií, Integrovaným záchranným systémem, odbory magistrátu a městské části (Odbor dopravních agend, Odbor památkové péče) a komisemi MČ (komise pro dopravu, komise strategického rozvoje a komise územního rozvoje). Dle harmonogramu přípravy koncepční studie byla v dubnu 2016 realizována veřejná konzultace návrhu koncepční studie. Posledním termínem pro přijímání podnětů k předloženému návrhu byl 30. duben 2016.

Smyslem pracovní skupiny je posoudit relevantnost jednotlivých připomínek veřejnosti k Návrhu koncepční studie Bělohorská a rozhodnout o způsobu zapracování jednotlivých připomínek.

Shrnutí podnětů veřejnosti k návrhu

Během veřejné konzultace návrhu bylo v rámci jeho připomínkování uplatněno celkem 282 připomínek, podnětů nebo dotazů, které zaslalo 131 lidí. Zaslány byly prostřednictvím elektronického formuláře na webových stránkách www.iprpraha.cz/belohorska, e-mailem nebo byly zaneseny do papírových formulářů dostupných v konzultačním stánku na Drinopolu.

Tyto připomínky, podněty a dotazy byly kategorizovány podle tematického obsahu do devíti základních kategorií, které jsou dále členěny na podtémata. Ke každému tématu, resp. podtématu, byl zpracovatelským týmem pro jednání pracovní skupiny připraven návrh vypořádání, příp. zapracování jednotlivých podnětů.

Témata komentářů veřejnosti

1. Parkování	str. 6–9
1.1 Počet parkovacích míst	
1.2 Parkovací zóny	
1.3 Místa pro zásobování	
2. Automobilová doprava	str. 9–11
2.1 Zklidnění dopravy	
2.2 Průjezdnost	
2.3 Snížení počtu jízdních pruhů	
3. Cyklistická doprava	str. 11–12
3.1 Zbytečná podpora cyklistické dopravy	
3.2 Řešení infrastruktury pro cyklisty	
4. Zastávky MHD	str. 13
5. Pěší pohyb	str. 13–16
5.1 Pěší pohyb	
5.2 Šířka chodníků	
5.3 Bezpečnost	
6. Využití veřejného prostoru – obecně	str. 17–20
6.1 Konecchlumského	
6.2 Drinopol	
6.3 Předprostor ZŠ Marjánka	
7. Mobiliář	str. 21–22
8. Povrchy	str. 22–23
9. Vegetace	str. 23–24
10. Osvětlení	str. 24–25
11. Hluk	str. 25
12. Jiné	str. 25–29
12.1 Parkoviště 8. listopadu	
13. Zapojování veřejnosti	str. 29

Obecný komentář ke klíčovým tématům

Hlavní cíle koncepční studie

Hlavním cílem koncepční studie je vytvořit přívětivou městskou třídu, která bude adekvátně plnit svou funkci a dobře sloužit všem jejím uživatelům. Návrh podporuje charakter ulice jako významné a reprezentativní obchodní třídy, snaží se plně využít její potenciál a posílit konkurenceschopnost v rámci Prahy – a také nabídnout příjemnější napojení Břevnova na historické centrum města.

Studie navazuje na projekt rekonstrukce tramvajové trati z roku 2014. Z důvodu ochrany této veřejné investice bylo již od počátku v zadání pro zpracování studie stanoveno, že zásahy do tohoto projektu je třeba eliminovat. Studie se tedy zaměřuje zejména na rozvoj navazujících veřejných prostranství a podporu příčných vazeb.

Koncepční studie bude sloužit jako závazný podklad pro přípravu navazujících projektových dokumentací vedoucích k celkové rekonstrukci uličního prostoru.

Vyváženost ploch pro jednotlivé uživatele

V celém prostoru ulice je třeba dbát na vyvážení ploch určených pro pěší, cyklisty a motorovou dopravu a jasně vymezit plochy pro parkování a zásobování. Všem uživatelům prostoru ulice by mělo být umožněno komfortně vykonávat činnost, pro kterou v tu chvíli potřebují ulici používat.

Z tohoto hlediska není prostor ulice dnes vyváženě rozdělen. Studie tedy navrhuje zúžit příliš široké jízdní pruhy na potřebnou šířku a přidružit k nim integrační opatření pro cyklisty, kteří v současnosti nemají téměř nikde na Bělohorské žádný jasně vymezený prostor, kde se mohou bezpečně pohybovat. Dále je nutné zajistit takovou šířku chodníků, aby byly dobře využitelné jak pro obchody a restaurace, tak pro pěší.

Posílení pobytových kvalit ulice

Ulice by se měla stát více místem pro setkávání a budování společenského kontaktu, než je tomu dnes. Je důležité, aby vybízela k různorodým aktivitám, a to nejen k nakupování. Živý městský prostor, kde se lidé procházejí, tráví svůj volný čas, pozorují nebo posedávají v kavárnách a restauracích vybízí k mnoha dalším aktivitám. Vytváří se tak přirozeně příjemné prostředí, které obyvatelé vnímají jako jim vlastní prostor se specifickým charakterem a identitou. Dochází také ke zvýšení bezpečnosti v území.

Lepší podmínky pro tyto aktivity vytvářejí také stromy, které poskytují příjemné klima a intimnější prostředí.

Pěší pohyb

Navržené řešení umožňuje uživatelům pohodlný a bezpečný pohyb bez bariér a zjednodušení přecházení z jedné strany ulice na druhou. Profil ulice je stavebně upraven a dochází tak k celkovému zvýšení kvality a přehlednosti prostoru. Odstraňují se přebytečná zábradlí a zábrany. Sdružením sloupů veřejného osvětlení a trakčního vedení se uvolňuje prostor chodníku a rozšiřuje se tak až o jeden metr. Tím vzniká více místa pro pohodlný pohyb uživatelů ulice a předzahrádky restaurací. Všechna tato opatření vedou k celkovému zlepšení komfortu pohybu.

Organizace dopravy k zajištění funkčnosti a obsluhy ulice

Návrh výrazněji nemění poměry v území ohledně návrhové intenzity dopravy. Z hlediska organizace se mění pouze východní úsek území od křižovatky Pod Královkou. Studie tak navrácí stav, který byl zřízen jako provizorium, de facto do původní podoby.

V celé délce ulice dochází k redukci nadměrné šířky jízdních pruhů a jasně se vymezují plochy pro jednotlivé účastníky provozu a pěších. A to jak materiálově, tak stavebně. Tyto úpravy jsou lokálně doplněny o zvýšené prahy, které zajišťují větší bezpečnost a komfort při přístupu na tramvajové zastávky.

Dobré fungování a obslužnost ulice je zajištěna jasně vymezenými parkovacími zálivy a pravidelně rozmístěnými zásobovacími stáními, kde je možné zastavit na 15–20 min. také v případě např. stěhování. Kritická místa (okolí tram. zastávky Kaštan, předprostor školy Marjánka), kde vozidla vjížděla na chodník, jsou doplněna o sloupky. Podpora preference MHD a cyklistické dopravy je jednou z priorit projektu. Proto je celý profil ulice doplněn o cyklistická integrační opatření. V západní části území se do tramvajové trati a zastávek zasahuje minimálně. Přednostně se klade důraz na podporu příčných vazeb, odstranění bariéry zlepšení přístupu na zastávky.

1. Parkování

1.1 Počet parkovacích míst

1.1a *Většina respondentů nesouhlasí se snižováním počtu míst. Nesouhlas se týká především rezidentů, ale také obavy z nedostatku míst pro krátkodobé parkování pro návštěvníky obchodů a služeb. Pokud na Bělohorské nebudou moci krátkodobě zastavit návštěvníci, bude to mít špatný dopad na obchody.*

1.1b *Konecchlumského – úbytek možností parkovat není rodinami vítán*

1.1c *Zrušení míst u Drinopolu*

1.1d *Situace s parkováním je špatná v celé Praze. A to by měla být výzva pro IPR Praha. Řešit problém a zkrášlovat najednou.*

Z participace občanů, která proběhla na podzim roku 2015, vyšlo, že 51 % respondentů upřednostňuje veřejný prostor pro chodce a cyklisty před parkovacími stáními, a to i za cenu malého snížení jejich počtu (do 10 %).

Po celé délce Bělohorské, tam kde je to možné, jsou navržena po obou stranách podélná parkovací stání. Úbytek parkovacích míst je způsoben převážně zřízením nových přechodů, vytažením obrub do vozovky u stávajících a vytvořením nových pobytových prostranství. To přinese výrazné zlepšení prostoru ulice – bude možné častěji a především bezpečně přecházet z jedné strany ulice na druhou, přibudou chybějící příčné vazby. Rovněž vzniknou pobytová veřejná prostranství, která budou složit k setkávání místních – jedna z kvalit, kterou dnes Bělohorská výrazně postrádá.

Oproti stávající kapacitě, která je 590 parkovacích míst, dojde k úbytku maximálně 57 parkovacích míst, což je necelých 10 %. V dopracování koncepční studie bude prověřeno dílčí doplnění parkovacích míst a bude znovu provedena analýza současného stavu.

Situaci a režim parkování výraznělepší zavedení parkovacích zón – z ulice zmizí vozidla využívající ulici jako parkoviště P+R, dnes je přibližně čtvrtina zaparkovaných vozidel označena mimopražskou registrační značkou, z nichž nezanedbatelný podíl budou tvořit vozidla využívaná ke každodennímu dojíždění. Jde přibližně o 150 aut. Celodenní parkování těchto vozidel je únosnější v méně citlivých lokalitách, parkování bude určeno pro rezidenty a návštěvníky Bělohorské. Situaci je nutné po zavedení těchto zón znova vyhodnotit. Následně lze kapacitu parkování navýšit realizací záměru městské části – tj. vybudovat podzemních garáží v ulici 8. Listopadu, kde se očekává kapacita zhruba 120 parkovacích míst.

Nicméně výstavbou nových objektů s parkovacími kapacitami se problém řeší vždy jen lokálně, a tudíž to není systémové řešení pro celou Prahu., které by bylo možné zajistit v jeden okamžik. Prostředky nutné pro výstavbu takových objektů lze získat právě výběrem poplatků za parkování na veřejných prostranstvích. Rozhodnutí v této oblasti jsou politickou záležitostí.

1.1e Kde budou rodiče vysazovat děti z aut u školy Marjánka a na Bělohorské? (dle obrázků plánované patníky)

V parkovacím zálivu u školy Marjánka budou zajištěna pro krátkodobé zastavení a vysazení dětí 3 parkovací místa označena K+R (kiss and ride) s možností zastavení na 3 min. jako např. u stanice metra Opatov. Počet těchto míst bude upraven dle vyhodnocení zkušebního provozu zón. Další možností je děti vysadit v ulici Pod Marjánkou, např. přímo před vstupem do školy nebo v blízkosti ústí ulice Skupova, odkud lze ke vstupu školy pohodlně dojít.

1.1f Problematické je parkování u supermarketu Billa. Auta zde stojí různě ve dvou řadách apod. Možná by stačilo časově omezené parkování, aby místa nejbližší prodejně neblokovala auta stojící zde spoustu hodin či dnů. Travnatý prostor, který vedle supermarketu neplní žádný rekreační prostor naopak zrušit a vymezit pro parkování.

Před supermarketem Billa bude vymezeno několik návštěvnických krátkodobých parkovacích stání, která budou fungovat v režimu růžové parkovací zóny** – ve všední den bude stání přes den omezeno na dobu 30 minut. V ostatních případech – večer, přes noc a o víkendu – budou stání sloužit rezidentům bez časového omezení.

** Druh zóny bude potvrzen se schválením finálního rozmístění zón po vyhodnocení zkušebního provozu.

1.2 Zóny + ostatní MČ/Praha

1.2a Kde mám jako ne-rezident a ne-majitel firmy parkovat? Proč nemám možnost zakoupit si zvýhodněnou parkovací celoroční kartu, např. parkování od 6–20 hod.?

1.2b Praha 6 obecně trpí značným nedostatkem parkovacích míst i díky chybějícím parkovištím P+R.

Návrh počítá se zavedením zón placeného stání. Zavedení těchto zón je v gesci technické správy komunikací, nikoliv zpracovatelů studie nebo městské části. Rozložení druhů zón může studie i MČ připomínkovat. Zkušební provoz bude zaveden v srpnu tohoto roku a následně bude provedeno vyhodnocení. Na základě tohoto vyhodnocení bude možné režim upravit. Režim parkování bude fungovat časově neomezeně pro rezidenty, časově omezené bude parkování pro návštěvníky. Rozmístění návštěvnických fialových zón bude upraveno po vyhodnocení zkušebního provozu. Tato místa budou k využití za poplatek s omezením maximální doby stání.

Na několika vybraných místech, kde je nezbytné pro funkčnost ulice zajistit možnost krátkodobého zastavení (před školou Marjánka, před supermarketem Billa atd.) jsou navržena místa pro dočasné zastavení K+R nebo placená stání s časově omezeným režimem. Dále studie navrhuje místa pro zásobování, která jsou umístěna v úrovni chodníku, kde bude možné zastavit max. na 15–20 min.

Problematika zvýhodněných karet pro nerezidenty přesahuje kompetence koncepční studie. Jde o celkovou strategii a politiku města na téma doprava v klidu, kterou musí koncepční studie respektovat.

Řešit problém nevyrovnanosti nabídky a poptávky parkovacích míst najednou v celé Praze lze jen stanovením takové ceny parkování, která vyrovná nabídku s poptávkou v dané lokalitě. Výstavbou nových objektů s parkovacími kapacitami se problém řeší vždy jen lokálně, a tudíž to není systémové řešení pro celou Prahu. Prostředky nutné pro výstavbu takových objektů lze získat právě výběrem poplatků za parkování na veřejných prostranstvích. Rozhodnutí v této oblasti jsou politickou záležitostí.

1.3 Místa pro zásobování

1.3a *Doufám, že bude na místech vyhrazených pro zásobování možné zaparkovat i pro vyložení např. člověka se zlomenou nohou nebo pro stěhováky na max. 20 min.*

1.3b *Jak bude řešeno zásobování zbylých obchodů?*

Po celé délce Bělohorské ulice navrhujeme místa pro zásobování, aby byla zajištěna trvalá obsluha obchodů a služeb v parteru. Místa pro zásobování jsou v pravidelném intervalu umístěna na chodníku, maximální doba pro zastavení bude omezena na 15–20 min. Zastavení je kromě vozidel zásobování umožněno i vozidlům zajišťujícím lékařské, opravárenské, údržbářské, komunální a podobné služby a vozidlům označeným parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením.

1.3c *Zásobovací stání před bytovým domem č. p. 198 je zbytečné. Vedle tohoto domu je pouze minimální počet obchodů.*

V okolí domu č. p. 198 se nachází prodejna textilu, elektroniky, rámařství. Souhlasíme s názorem, že obsazení parteru zde nedosahuje takové intenzity jako v jiných částech Bělohorské, nicméně se domníváme, že navržené místo pro zásobování je zde adekvátní. Vyhrazená místa pro zásobování jsou navržena po celé délce Bělohorské v pravidelných rozestupech a neměla by pouze kopírovat aktuální stav a potřebu (byť je tato analýza stěžejním podkladem), ale měla by reagovat i na možný potenciální rozvoj parteru.

2. Automobilová doprava

2.1 Zklidnění dopravy

2.1a *Existuje obava, že návrh potlačí automobilovou dopravu.*

2.1b *Nevím, zda je součástí návrhu i omezení dopravy například zónou s omezenou rychlostí 30, která by snížila počet projíždějících aut.*

2.1c *Doprava je blokována, ne omezená přechody pro pěší, které neřeší rychlost aut. Rychlost aut by měla být zpomalena při vjezdu aut do Bělohorské – pomocí dlážděných zpomalovacích pruhů a omezení rychlosti na 30 km/h.*

Jedním z hlavních cílů koncepční studie je vytvořit vyvážené podmínky pro pohyb pěších, cyklistů a motorových vozidel. Koncepční studie automobilovou dopravu nepotlačuje, pouze usměrňuje.

Se zavedením zón s omezenou rychlostí návrh nepočítá, ke zklidnění ulice byly zvoleny nástroje jako zadláždění některých úseků komunikace, zúžení průjezdného profilu, zavedení sdíleného prostoru motorové a cyklistické dopravy. Tyto nástroje neomezují rychlost normativně příkazem, ale vytvářejí podmínky pro odlišné chování účastníků silničního provozu. Uvažovaná návrhová rychlost 30km/h je pouze na vyvýšených pásech, a to u školy Marjánka a u Drinopolu.

Studie navrhuje opatření v celé délce ulice. Jsou doplněny zpomalovací prahy, vysazené obruby a příčný profil je optimalizován, aby byl každému uživateli ulice věnován adekvátní a potřebný prostor. Tato opatření vedou k přehlednosti celého prostoru a ke zvýšení bezpečnosti. Po realizaci těchto opatření je třeba projekt vyhodnotit a až na základě tohoto vyhodnocení je možné přistoupit k omezení rychlosti. Pracovní skupina je přesvědčena, že je důležité ponechat ulici přirozeně fungovat. Přistoupit k příkazům a omezením by mělo být až posledním krokem, který lze kdykoliv realizovat.

2.1d *Parkování v zálivech je pomalé a zdržuje dopravu.*

Studie zachovává způsob parkování v současné podobě, pouze jasně vymezuje prostor pro parkující auta dlažbou a vysazenými obrubami. Relativní snížení rychlosti pro zaparkování nebo odjezd z parkovacích zálivů se týká spíše míst, kde je mezi dvěma vozidly nebo vozidlem a obrubou příliš malá mezera na rychlý parkovací manévr. Doba pro zaparkování je tedy závislá hlavně na rozestavení vozidel. Parkovat se bude do řady stojících vozidel jako doposud, k výrazným změnám tedy nedochází. Pro komfortnější výjezd a nájezd aut je navrženo zaoblení rohů jednotlivých zálivů.

2.1e *Zrušit parkovací stání pro turistické autobusy u Dlabačova. Není důvod, aby turistické autobusy jezdily až do těsné blízkosti Hradu a parkováním a provozem tak znehodnocovaly celý úsek Pod Královkou – Dlabačov.*

Vyhrazené stání pro autobusy na Dlabačově bylo v konceptu návrhu (verze prezentovaná veřejnosti) redukováno na dočasné stání pro 3 autobusy. Před budovou armády ČR jsou tato stání nahrazena podélnými stáními pro rezidenty.

2.2 Průjezdnost

2.2a *Naopak bych uvítal diskuzi nad možnostmi zlepšení průjezdnosti Bělohorské ulice.*

2.2b *Obava, že dojde ke snížení průjezdnosti ulice Bělohorská a k zablokování ulice Patočkovy. Šířka chodníků je v současné době dostatečná (někde až předimenzovaná), a přesto má dojít k jejich zbytečnému rozšíření.*

Koncepční studie automobilovou dopravu nepotlačuje, pouze usměrňuje. Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy studie nemění s výjimkou prostoru kolem křižovatky Pod Královkou

a Pyramidy, kde se návrh z hlediska kapacity individuální automobilové dopravy de facto navrácí k původní podobě této křižovatky před realizací provizorní objízdné trasy.

2.2c Přes nově řešené koleje se záchranářská a hasičská auta nemohou dostat do oblasti, která navazuje na ústí Bělohorské a Patočkovy ulice a pokračuje na Vypich. Je to příjezdová komunikace ke velkým nemocnicím. Řeší toto návrh?

2.2d Při užší komunikaci bude snáze docházet ke střetu cyklistů s vozidly.

Dimenze průjezdného profilu je navržena tak, aby nedocházelo ke kolizi cyklistů s projíždějícími ani zaparkovanými automobily. Šířka vozovky 4,25 m, která je navržena po celé délce Bělohorské, zahrnuje jízdní pruh pro motorová vozidla o šířce 2,50 m. Pro cyklisty to pak je pruh o šíři 1,75 m, který zahrnuje 0,75 m odstupu od dveřní zóny zaparkovaných aut a 1m šíře pro pohodlný průjezd ulicí. Jde o pojízdný cyklopruh, který rovněž umožňuje větším vozidlům projíždět tento pruh, pokud vlevo od něj není dostatečný prostor.

Vzhledem k tomu, že v roce 2014 prošla tramvajová trať a tím i velká část křižovatky rekonstrukcí, navrhuje studie v tomto území menší změny. Průjezdnost hasičských a záchranářských aut je zajištěna společně s ostatními vozidly křižovatkou nebo po kolejích, kde je situován přejezd se sníženou obrubou.

2.2e Bere projekt v úvahu výškové poměry v zatáčce kolejiště v křížení ulice 8. listopadu?

Návrh předpokládá, že v rámci realizace bude upravena vozovka tak, aby bylo možné koleje bez problému přejet. Přesné technické řešení bude navrženo v rámci navazujícího projektu.

2.3 Snížení počtu jízdních pruhů

2.3a Obava, že návrh zúží a odebere řadicí a jízdní pruhy (např. ve prospěch již v současnosti dostatečně širokých chodníků). Je vhodné, aby ulice měla kapacitní rezervu pro případ např. dopravní nehody v Patočkově ul. ... návrh kapacitu omezuje.

2.3b Na křižovatkách (včetně křižovatky s Patočkovou, Pod Královkou a Vaničkovou) by se neměly ubírat pruhy, protože auta na křižovatkách dávají přednost tramvajím / chodcům / dalším autům.

Koncepční studie automobilovou dopravu nepotlačuje, pouze usměrňuje a vytváří vyvážené podmínky pro pohyb všech uživatelů ulice. K výraznější změně v organizaci motorové dopravy dochází pouze ve východním úseku Bělohorské, v oblasti křižovatky Pod Královkou a hotelu Pyramida. Je nezbytné si uvědomit, že i zde se nacházíme na městské třídě pár minut od Pražského hradu a ne na rychlostní komunikaci, která vznikla vytvořením objízdné trasy v roce 2010. Vzhledem k tomu, že tento status byl zřízen pouze jako provizorium, je účelné v rámci koncepční studie prověřit možnost přeuspořádání profilu v této části Bělohorské. Všechny případy, kde došlo k odebrání či zkrácení řadicích pruhů, byly kapacitně prověřeny a posouzeny v rámci dopravního modelu technické správy komunikací.

Charakter Bělohorské třídy je jednou z jejích největších kvalit, což vyplynulo také z veřejných šetření v rámci participace. Byla by velká škoda největší hodnoty ulice potlačovat pouze za účelem vyřešení dočasné situace např. v případě havárie v Patočkově ulici. Bělohorská nebude ve svém profilu nikdy schopna plnohodnotně převzít kapacitu Patočkovy ulice. Dimenzovat ji tedy na tuto kapacitu není účelné.

Z hlediska snížení počtu jízdních pruhů studie výrazněji zasahuje pouze do oblasti křižovatky Pod Královkou, kde se návrh z hlediska kapacity individuální automobilové dopravy navrácí de facto k původní podobě této křižovatky před realizací provizorní objízdné trasy.

3. Cyklistická doprava

3.1 Zbytečná podpora cyklistické dopravy

- 3.1a **Nesouhlasím s dalším zabíráním prostoru pro automobilovou dopravu v klidu i v pohybu zejména ve prospěch cyklistické dopravy.**
- 3.1b **Umísťování cyklodopravy do zúžených vozovek povede ke zpomalení a snížení efektivity dopravy jako celku a vzniku kolizních situací.**
- 3.1c **Praha má kopcovitý charakter, lidi zde na kole jezdit budou zcela minimálně, takže cyklistická infrastruktura je zbytečná.**
- 3.1d **Cyklisté ulici Bělohorskou téměř nevyužívají (do 5 lidí denně), využívají souběžné ulice. Hlavní směr je přes Šlikovu na Ladronku, případně přes Strahov na Ladronku a mezi Bělohorskou a Strahovskou plání.**

3.1e **Proč směřovat cyklistické trasy do míst, kde je velmi hustý automobilový provoz.**

Bělohorská je v rámci území příjemně stoupající ulicí s dostatečně širokým profilem jízdních pruhů. Z hlediska cyklodopravy není její potenciál plně využit. Podpoření dnes přerušených vazeb (např. u křižovatky s Patočkovou nebo Vaníčkovou) nabídne cyklistům komfortnější propojení a tím může být posíleno i cyklistické využití Bělohorské. Přítomnost cyklopruhů v ulici nijak neomezuje ani parkování, ani počet jízdních pruhů pro auta. Zároveň nedochází ke kolizi cyklistů a motorových vozidel – jízdní pruh pro cyklisty je jasně vyznačen v rámci stávající vozovky. Koncepční studie tedy nabízí řešení, které podporuje vyšší komfort nejen pro řidiče, ale také pro cyklisty.

Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i cyklistické dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek vychází z Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018 (VI. DOPRAVA - 26. “RHMP posílí podporu cyklistické dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy.”) a je v souladu s principy uvedenými v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. Jízdní pruh pro cyklisty navržený v Bělohorské se stane součástí městské páteřní cyklistické trasy A15 (Klárov – Pohořelec – Vypich – Bílá Hora – Řepy – Zličín – Sobín). Přes Dlačov je rovněž vedena trasa A32 (Strahov–Střešovice–Ořechovka–Dejvice–Bubeneč).

Zvolené řešení cyklodopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu nebo piktogramového koridoru je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který zvyšuje bezpečnost účastníků silničního provozu.

3.2 Řešení infrastruktury pro cyklisty

- 3.2a **Bylo by lepší umístit cyklostezku mezi parkující auta a chodník. Cyklisté by tím byli chráněni od projíždějících aut a zároveň by byli více v kontaktu s ulicí. Bělohorská není dostatečně široká a je dopravně velmi rušná na to, aby zde mohla být cesta pro cyklisty řešena v některých místech pouze vyznačeným pruhem na vozovce. Proč na takových místech nevzniká výškově oddělený pruh pro auta, cyklisty a chodce?**
- 3.2b **Co trasu vést na chodníku a o to zúžit vozovku nebo chodník?**
- 3.2c **Jak bude řešen odstup cyklistů od dveřní zóny?**
- 3.2d **Místo piktokoridorů by podle mě byly vhodnější cyklopruhy, místa je na Bělohorské dost.**
- 3.2e **Cyklopruhy jsou zbytečné. Provoz na Bělohorské by neměl být obecně tak rušný, aby se nutně museli oddělovat cyklisté od aut.**

Pojízdný jízdní pruh pro cyklisty umístěný přímo ve vozovce je prostorově i finančně nejméně náročné řešení, které je v Praze systematicky uplatňováno. Jde o nově legislativně schválený druh cyklistického

integračního opatření, který vymezuje pro cyklisty prostor o šířce cyklopruhu, zároveň však mohou na jeho krajní část najet rozměrnější vozidla. Pro řidiče osobního vozidla nebo cyklistu stále zůstává dostatečný prostor, aby se mohli pohodlně minout. Mezi parkujícími vozidly a cyklistou je zachován odstup 0,75 m.

Použití integračního opatření pro cyklisty nijak neomezuje ani parkování, ani počet jízdních pruhů pro vozidla. Zároveň nedochází k jízdě cyklistů a osobních motorových vozidel za sebou, což je zejména ve stoupání praktické pro řidiče automobilů, kteří nemusejí ve stoupání výrazně zpomalovat jízdu a zatěžovat tak životní prostředí.

Dimenze průjezdného profilu je navržena tak, aby nedocházelo ke kolizi cyklistů s projíždějícími ani zaparkovanými osobními automobily. Šířka vozovky 4,25 m, která je navržena po celé délce Bělohorské, zahrnuje jízdní pruh pro osobní motorová vozidla o šířce 2,50 m. Pro cyklisty to pak je pruh o šíři 1,75 m, který zahrnuje 0,75 m odstupu od dveřní zóny zaparkovaných aut a 1m šíře pro pohodlný průjezd ulicí. Jde o pojízdný jízdní pruh pro cyklisty, který rovněž umožňuje rozměrnějším vozidlům využít jeho část.

3.2f ***Všiml jsem si, že úseky silnice u tramvajových zastávek budou z dlažebních kostek. Schází mi tam pruh pro cyklisty z rovného, hladkého povrchu.***

Na Bělohorské ulici jsou navržena pouze dvě místa s delším zvýšeným zpomalujícím prahem, a to u školy Marjánka a u Drinopolu. Rozdílný povrch celé délky vozovky a zvýšeného prahu upozorní účastníky silničního provozu (tedy automobily i cyklisty), že mají dbát zvýšené pozornosti při projíždění tímto úsekem a tím se toto řešení stává bezpečnějším. Vzhledem k tomu, že jde o velmi krátký dlážděný úsek, pohodlnost průjezdu cyklistů není výrazněji omezena. V případě odlišení pruhu pro cyklisty hrozí jeho projíždění osobními automobily kvůli hladšímu povrchu.

3.2g ***Vybudovat prodloužení Skupovy ul. v takové podobě, aby mohlo být klidově popojížděno i na kole/koloběžkách – jde o jednu z mála spojek do ulice Pod Marjánkou bez schodů. Např. zajistit na konci sjezd do ulice Pod Marjánkou, který dnes chybí.***

Povrchy Skupovy ulice jsou upraveny do jedné úrovně, aby bylo zcela zřejmé, že jde o sdílený prostor pro pěší a cyklisty. Návrh počítá na obou stranách se snížením obrub, aby byl cyklistům umožněn pohodlný vjezd.

4. Zastávky MHD

4a Realizovat zastávky vídeňského typu (do doby realizace uplyne ochranná lhůta stanovená pro dotaci EU).

4b Přesunout zastávku Drinopol ZC k zastávce DC a rozšířit prostor Drinopolu.

Zadáním studie je řešit navazující veřejná prostranství a minimalizovat zásahy do nákladné investice, která byla realizována v rámci rekonstrukce tramvajové trati roku 2014. Studie se zaměřuje zejména na podporu příčných vazeb, které pomohou propojit obě strany obchodní třídy. Osa ulice Pod Drinopolem a návaznost do ulice Kochanovy a Tejnka jsou důležitým pěším propojením celého území. Dnešní umístění zastávky v tomto místě je tedy strategické. Studie navrhuje upravit také prostor kolem celého schodiště, tím dojde k rozšíření celého prostoru.

V současnosti je tramvajové těleso umístěno na vyvýšeném pásu ve větší části délky ulice. Toto řešení jasně vymezuje prostor pro tramvajovou dopravu a podporuje plynulý provoz. Vzhledem k tomuto řešení není vhodné kombinovat vyvýšené těleso se zastávkami vídeňského typu, které jsou vhodné do prostorově stísněnějších ulic. Výhodou vyvýšeného tramvajového tělesa je podpora plynulosti tramvajové i automobilové dopravy a vyšší bezpečnost cestujících. Ti mají jasně vymezen prostor pro čekání. Dnešní legislativa neupravuje jednoznačně pravidla přednosti v prostoru zastávky vídeňského typu. Z tohoto důvodu zastáváme názor, že navrhované řešení je vhodnější. Obdobné případy v rámci Prahy jsou např. v ul. Na Petřínách, Vršovické nebo Na Pankráci.

4c Z tramvajové zastávky zmizely zábrany proti stříkající vodě. Problematické v zimě, kdy vás auto postříká slanou břečkou.

Vozovka je svahována od tramvajové zastávky směrem k chodníku, voda se tak nebude držet při hraně zastávky, ale bude přirozeným spádem odtékat do kanalizace u chodníku. Toto technické řešení vozovky tak zamezí stříkání vody do prostoru určeného pro čekání cestujících na prostředky veřejné dopravy.

5. Pěší pohyb

5.1a Roh Bělohorské s Heleny Malířové, dtto s Liborovou: kluzký povrch. Ulice jsou svahovité bez zábradlí – neschůdné při náledí, špatný sklon chodníků (a bez zábradlí), kluzké při dešti. Nevhodný asfaltový povrch. Návrh: instalace zdrsňených dlaždic a hlavně zábradlí.

Chodníky v ulici Heleny Malířové a Liborovy byly rekonstruovány v rámci chodníkového programu. Koncepční studie se primárně zabývá veřejnými prostranstvími na Bělohorské, do navazujících ulic nezasahuje. Podnět o chybějícím zábradlí a kluzkém povrchu ulic předáme MČ Praha 6.

5.1b Doplnit přechod Dlabačov x Myslbekova pro lidi přicházející od Petřína/Strahova a z přilehlých sportovišť.

Toto území je v rámci studie vytipováno jako území, které je třeba dále prověřit urbanisticko-architektonickou soutěží. Z tohoto důvodu jsou v jižním úseku ulice navrženy minimální stavební zásahy. Koncepční studie přesto doplňuje alespoň jeden nově navržený přechod, který navazuje na Myslbekovu ulici a obchodní parter protějších domů.

Klíčovými aspekty, které je třeba v území prověřit, jsou limity dopravního řešení, a to zejména možnosti vedení tramvajové dopravy a uspořádání křižovatek. Jakmile bude zformována přesná představa o budoucí podobě území, měly by být doplněny další vazby vzhledem na navržené funkce a parter.

5.1c Schodiště z Bělohorské mezi Drinopolem a poliklinikou na ul. Pod Marjánkou by mělo navazovat na přechod pro chodce do parčíku. Je to frekventované místo pro přecházení i pro maminky s kočárky a auta zde jezdí rychle a přechody jsou daleko!

Přechod je mimo vymezené území řešené koncepční studií, ta s jeho umístěním ale počítá. Podnět bude zpracován do odevzdávací dokumentace.

5.1d Doporučila bych změnu umístění přechodu pro chodce u tramvajové zastávky U Kaštanu směrem ke křižovatce s ulicí Břevnovskou - dosavadní přechod je na špatném místě a většina chodců přechází mimo něj.

Děkujeme za tento podnět. Současné umístění přechodu bezesporu plně nezúročuje potenciál komfortního pěšího propojení ulic Konecchlumského a Břevnovské. Tento podnět bude do studie zpracován.

5.1e Nově uvažovaný přechod od hotelu Pyramida k tramvajové točně je naprosto zbytečný a nikdo po něm chodit nebude, jelikož vede odnikud nikam.

Navrhovaný přechod vedoucí mezi hotelem Pyramida k tramvajové točně navazuje na ulici Za Strahovem, zároveň se nedávno v parteru hotelu Pyramida otevřelo kino Dlabáčov, které je novým, významným pěším cílem v území. Z tohoto důvodu se domníváme, že je nezbytné posílit příčnou prostupnost v tomto místě.

5.1f Bělohorská má jen velmi málo míst, kde jsou přechody opravdu hodně využívány, zbytek ulice by naopak neměl nutit chodce užívat přechody, ale ulehčit přecházení přes tramvajový pás téměř kdekoliv.

5.1g Přecházení před supermarketem Billa – proč tam není přechod pro chodce, ale místo pro přecházení?

Toto řešení vyplývá z konzultace s technickou správou komunikací a policií. Po celé délce ulice by měly být v rozumné míře rozmístěny přechody pro chodce, kde má chodec přednost. Studie se snaží vyvážit četnost a blízkost přechodů a míst, kde je možné ulici bez překážek přejít.

V úseku Bělohorské u polikliniky je klíčovou příčnou vazbou přechod pro chodce před základní školou, v návaznosti na ulici 8. listopadu a polikliniku. Z důvodu vzájemné blízkosti obou míst (zhruba 35 m), navrhujeme před supermarketem místo pro přecházení s parametry pro pohodlné přejítí ulice.

5.2 Šířka chodníků

5.2a Nepřipadá nutné výrazně rozšiřovat chodníky na úkor parkovacích míst po celé délce Bělohorské ulice.

5.2b V návrhu jsou nesmyslně široké, vybetonované chodníky.

V celé délce ulice nikde nedochází k rozšiřování chodníků na úkor parkovacích míst. Chodníky jsou výrazně rozšířeny především v nárožích, kdy vedlejší ulice jsou napojeny přes chodníkové přejezdy s vozovkou mírnou rampou zvýšenou do úrovně chodníku. Díky tomuto opatření dochází ke zkrácení délky přecházení, navíc prostorově, materiálově a pocitově zajišťuje kontinuitu a komfort pěšího prostoru.

5.2c Studie neřeší úzký chodník proti Bille v ulici 8. listopadu.

Rozšiřujeme a navrhujeme komfortnější řešení na protější straně ulice. Toto řešení respektuje majetkové vztahy a neposouvá komunikaci na soukromé pozemky v jižní části ulice.

- 5.2d** *Křižovatka Bělohorská/Tejnka/Fastrova – navrhuji protáhnout hranici chodníku až k silniční čáře, označit zde přechod a vjezd do soukromého dvora zakomponovat ve stejné výšce jako chodník, tím nám vznikne plocha pro zeleň a pítka, které je navrhováno ve vašich konceptech, komunikaci do Tejnky vyhotovit z asfaltu.*

Studie počítá s navrhovaným řešením, kromě umístění zeleně na nároží ulice Tejnka. Komunikace v ulici Tejnka byla realizována nedávno, projekt tedy neřeší povrchy v této ulici.

- 5.2e** *Pokud by na Drinopolu oblouk tramvajových kolejí kopíroval stromořadí v téže vzdálenosti jako jinde a neužitečně se nevzdaloval od linie kaštanů, bylo by možné pro náměstíčko nad schody získat nějaký ten metr šířky navíc.*

Na podzim roku 2014 byl dokončen projekt na rekonstrukci tramvajové trati a tramvajových zastávek Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. Součástí projektu byla výměna tramvajových kolejí v úseku Patočkova – Pod Královkou a úprava zastávek. V rámci zadání koncepční studie byl pak definován požadavek na minimalizaci zásahů do tramvajové trati – šlo o nákladnou investici a zároveň se na projekt rekonstrukce tramvajové trati vztahuje ochranná lhůta do roku 2019. Do vedení kolejí a umístění zastávek není možné zasahovat.

- 5.2f** *Širší travnatý prostor s kaštanovou linií u Drinopolu, který místy dosahuje až 7,5 m, by mohl být využit pro umístění laviček a mobiliáře mezi stromy.*

Toto řešení bude prověřeno v dopracování koncepční studie.

5.3 Bezpečnost

- 5.3a** *Nový návrh zhoršuje bezpečnost dětí – před několika lety byla do prostoru před školou vysazena zeleň tak, aby vytvořila přirozenou překážku pro děti mezi školou a ulicí. Toto řešení se ukázalo jako dobré a dnes děti již nemohou vyběhnout ze školy přímo na vozovku nebo do její blízkosti. Návrh křoví ruší a předpokládá, že děti nebudou zábradlí přeskakovat.*

- 5.3b** *Zřízením parkování pro školu Marjánka, v souvislosti s cyklopruhem se zhorší bezpečnost dětí.*

Návrh úprav před Základní školou Marjánka vzešel z konzultace s představiteli školy. Reagujeme na její potřeby, kdy prioritou je bezpečnost dětí a možnost shromažďovat se a zdržovat v blízkosti vstupu do školy. Oba tyto požadavky návrh splňuje – před vstupem do školy a přiléhajícím chodníkem je rozdíl 1,5 m + zábradlí 1,1 m. Není tedy možné, aby děti vbíhaly do vozovky. Přirozená překážka je tady zachována. Zároveň chápeme a respektujeme tuto stavbu jako jednu z nejstarších budov, která formovala Bělohorskou do dnešní podoby, a na přání občanů a městské části by měla být důstojněji propojena s ulicí. Navrhované řešení očišťuje prostor od přebytečných fyzických a vizuálních bariér, tím budovu a její předprostor více otevírá do ulice. Výškově prostor upravujeme, na západě doplňujeme o rampy. Díky využití sklonu ulice vznikne před školou větší prostor, kam se děti bezpečně a téměř bezbariérově dostanou z ulice.

- 5.3c** *Odstranění zábradlí na tramvajové zastávce, její výškové srovnání do výše vozovky umožní dětem neomezeně kdekoli vbíhat do vozovky.*

Ohleduplnější chování účastníků silničního provozu zajistí zvýšený pás vozovky podél tramvajové zastávky. Odlišné materiálové řešení a mírná změna úrovně povrchu vytváří fyzicky i psychicky jiné prostředí. Tato opatření podporují zvýšení bezpečnosti při přístupu na zastávku nebo při cestě do školy.

Zábradlí je na zastávce směrem z centra zachováno především z důvodu požadavku na bezpečnost dětí z blízké školy. Zábradlí je upraveno pouze vizuálně.

5.3d Zасыпání podchodu na Malovance - Obava, že bude úsek nebezpečný.

Jednou ze zásad koncepční studie je odstranění bariér a podpora pobytových kvalit přiléhajících veřejných prostranství. Kvalita veřejných prostranství určuje míru trávení času v exteriéru města a času mimo soukromý prostor a to vede k posílení obchodní třídy. Z tohoto důvodu je účelné podporovat úrovněvé pěší vazby. Návrh také reflektuje změnu poměrů, které přinese budované dispečerské středisko s novými zaměstnanci, kteří mohou prostor využívat. To může vést k intenzivnějšímu využití současné nabídky služeb v parteru a zároveň častější využívání území pěšími povede ke zvýšení bezpečnosti.

Podchod je nyní ve špatném technickém stavu a vytváří nepříjemná a špatně využitelná zákoutí na nároží ulice Na Malovance. Studie tedy přináší řešení, které umožňuje podchod využít a zpřístupnit jej pouze z jedné strany a nabídnout například k pronájmu.

6. Využití veřejného prostoru – obecně

6a ***Příliš široké a "betonové" chodníky, po kterých skoro nikdo nechodí. Místo "živé" ulice pár laviček pro pobudy a zmrtvění místa.***

V celé délce ulice nikde nedochází k samoučelnému rozšiřování chodníků. Chodníky jsou výrazně rozšířeny především v nárožích, kdy vedlejší ulice jsou napojeny přes chodníkové přejezdy s vozovkou mírnou rampou zvýšenou do úrovně chodníku. Díky tomuto opatření dochází k výraznému zkrácení délky přecházení, což je pro pěší bezpečnější a komfortnější. Rozšíření chodníků v ulici Konecchlumského a na nároží ulice Na Malovance vede ke zlepšení podmínek pro pěší a k posílení pobytových kvalit ulice. Přítomnost mobiliáře velkou měrou podporuje různorodé aktivity, podmiňuje setrvávání lidí ve veřejném prostoru a utváří atraktivní ulici přívětivou ke všem kategoriím uživatelů. Mobiliář k sezení je pak důležitý zejména pro starší občany nebo občany s omezením pohybu, kteří si během pohybu po ulici potřebují na chvíli odpočinout. Z obdobných důvodů jsou lavičky přínosem i pro rodiče s dětmi.

6b ***Bylo by dobré nalákat na nově vzniklá náměstíčka lidi – např. lehátka, veřejné wifi apod.***

Studie navrhuje na klidových a vytíženějších místech umístit wifi-pointy, provedení bude řešeno v rámci další fáze projektu.

6c ***Lidé se nechtějí scházet na ulicích, ale případně v parku, pod stromy, na lavičkách...ne v místech, kde projíždějí tramvaje, auta a cyklisté...***

Město by mělo svým obyvatelům nabízet rozmanité druhy prostor, aby si uživatelé vždy mohli zvolit druh aktivity, kterou v tu chvíli chtějí provozovat. Odpočívat v parku v zeleni nebo se jen zastavit a sledovat děj na ulici. Nové příležitosti pro odpočinek, zastavení a setkávání patří na městskou třídu, kde proudí mnoho lidí a měli by se mít kde zastavit a odpočinout si, aniž by museli sedět např. v kavárně.

6d ***Na vyústění dopravní tepny (Blanka) postavit cosi jako pěší zónu?***

Předmětem řešení koncepční studie je úprava veřejných prostranství na Bělohorské v úseku od křižovatky Patočkova po Dlabačov. Vyústění Městského okruhu do řešeného území koncepční studií nespadá. Podnět předáme MČ Praha 6.

6e ***U Billy se opět zmenší zatravněná plocha na úkor chodníku, kde bude jenom více místa pro parkování aut.***

Z participace, která proběhla v listopadu 2015, vyplynulo, že významným nedostatkem Bělohorské je podle respondentů nevyužitý potenciál veřejného prostoru – absence klidných míst k pobytu, ulice je vnímaná jako spíše průchozí, chybí zde centrální náměstí a přirozená místa k setkávání. Přítomnost kvalitního mobiliáře velkou měrou podporuje různorodé aktivity, podmiňuje setrvávání lidí ve veřejném prostoru a utváří atraktivní ulici přívětivou ke všem kategoriím uživatelů. Studie nenavrhuje více prostoru pro parkování aut v těchto místech, prostor je pouze přetvořen tak, aby vzniklo místo pro odpočinek v zeleni a zároveň byla podpořena pěší vazba do ulice 8. listopadu.

6f ***Podporuji Vaši myšlenku vytvořit parter kolem vznikajícího multifunkčního operačního střediska Malovanka, kde by mohly na jižní a východní straně vzniknout prostory pro obchody a služby. Vzniklo by tak v tomto místě nové náměstíčko a další přirozené centrum Břevnova. Myslím, že by byla velká škoda tuto příležitost propásnout. Jsem ochoten tomuto záměru poskytnout podporu od spolku Zelený Břevnov a dohodnout podporu od dalších místních spolků.***

6g Na pobytových místech doplnit WC a veřejné plakátovací plochy. Přístupnost WC lze domluvit s přilehlými restauracemi/kavárnami/hospodami.

Možné umístění veřejných WC je v podchodu na Malovance. Nicméně toto řešení bude potvrzeno až v rámci posouzení nákladů na realizaci. Další možností je zapojit tuto funkci do dočasného komunitního objektu v rámci smyčky Královka nebo zahrnout do zadání dotvoření prostoru před Pyramidou. Podporujeme přednostně myšlenku tyto objekty integrovat než vytvářet nové. Dalším vhodným řešením je integrování do dostavby KC Kaštan. V centrální části ulice může MČ tuto službu nabídnout v rámci informačního centra.

6h Na Malovance je prostor málo lákavý pro posezení. Raději bych zde našla fontánu, podobnou třeba "jezítku se sochami koní" na náměstíčku mezi Kafkovou a Wuchterlovou ulicí v Dejvicích. Dalším poutavým prvkem by bylo pískoviště pro děti. Pěkná atmosféra je tam, kde jsou děti nebo zmiňovaná voda obklopená například nějak nápaditě řešeným a hravým "sezením".

6i Vybudování parku pro seniory, který bude vybaven celoročním fitness cvičebním náradím.

V severozápadní části nároží Na Malovance jsou navrženy speciální sedací prvky, které je možné doplnit např. o šachový stůl. Přesný typ prvků bude upřesněn v rámci projektu.

Skupina posilovacích prvků je umístěna v parku Ladronka, který je nedaleko a pro tento účel je dle našeho názoru vhodnější.

6.1 Konecchlumského

6.1a Zřízení pěší zóny je k ničemu. V konečném důsledku se díky stromům a lavičkám místo naopak zmenší. Vytváříte labyrint sloupků, o které se budou zraňovat pobíhající děti a kličkovat mezi nimi maminky s kočárky. A některé dokonce brání přímému pohybu po chodníku. Ulice je úzká a slunce sem svítí jen velice málo. Obyvatelům, kteří zde bydlí, vezmete možnost parkování a zasadíte před okna stromy. To pro ně nemůže být žádný přínos. Lavičky jsou o ulici výše, stačí jen opravit a doplnit.

6.1b Parky, které navrhuje IPR Praha, včetně Konecchlumského nebudou moc využívány, protože zde není slunce.

6.1c Konecchlumského – parkování by mělo být zachováno na jedné straně. Zbytek terasovitě upravený.

6.1d V ulici Konecchlumského je již teď hluk z ulice a ještě chcete postavit lavičky obyvatelům pod okny. Otázkou tedy je, zda v Konecchlumského nezvolit kompromis spočívající v celkové kultivaci plochy a jejím osazení stromy při zachování možnosti parkování.

6.1e Záliv v Konecchlumského sice na první pohled působí vkusně, nicméně stejnou urbanistickou funkci plní i velmi blízký prostor pod Kaštanem, tudíž jde o poměrně zbytečnou záležitost.

Důležité pěší spojení mezi Bělohorskou a 8. listopadu vedoucí přes záliv v Konecchlumského je dnes přerušeno středovou vozovkou s auty parkujícími po obou stranách. Návrh toto pěší spojení znovu obnovuje a dodává prostoru pobytový charakter. Parkování bude umožněno pro krátkodobé zastavení – středem ulice budou mít časově omezený vjezd vozidla zásobování. Nachází se zde také řada restaurací, díky kterým bude prostor aktivně využíván. Příkladem proměny slepé ulice v pěší zónu je např. nedávno zrekonstruovaná ulice Lukášova pod Vítkovem.

Nové stromy, které potvrzují vedení hlavního pěšího směru, vytvoří příjemné klima a podpoří intimitu prostoru. Předzahrádky tak nebudou muset v létě instalovat slunečníky, které by vytvářely umělý stín.

6.2 Drinopol

- 6.2a** *Odstranění plných polí v centrální části zábradlí se jeví vzhledem k jejich nezanedbatelnému podílu na celkové estetice schodiště, jemuž vtiskují potřebný, strohý, v podstatě klasicizující rytmus, jako nedosti uvážené. Stejně lze vnímat i zrušení vertikál lamp, zřejmé z příslušné vizualizace, neboť i ony jsou integrální součástí kompozice a rozvrhu hmot. Vzhledem k tomu, že potřebného odlehčení prostoru lze dosáhnout už jeho důsledným očištěním od všepokrývajících reklamy a přesunem mobiliáře do parteru rohových domů, do architektury schodiště není třeba zasahovat. Postačí je důkladně opravit.*

Podnět bude do dopracování koncepční studie zpracován.

- 6.2b** *Nesouhlasím s aktivitami ve veřejném prostoru před domy na Bělohorské č. 68 a č. 70. Nesouhlas obyvatel domů se zvýšeným hlukem – veřejné aktivity u Drinopolu stačí jednou za rok. Obava z hluku od stolečků z kaváren. Zároveň existuje názor, že schody pod Drinopolem nemají šanci stát se zmiňovaným "centrem" Bělohorské. Je to dáno polohou – pod úrovní ulice, v zákrytu... Vhodnější pouze zahradnická úprava místa, bez možnosti pro posezení většího počtu osob (proč nějaké tzv. podélné schody nebo další placky, které vlastně jen zničí část už tak skromné zeleně v místě?). Pro účely centra je uzpůsoben např. prostor na bývalé tramvajové točně nad Pohořelcem. Pokud se však místo stejně upraví, uvítala bych zde především zajímavě řešenou fontánu či zkratka tekoucí vodu, která myslím přitahuje lidi obecně, ne zmiňované umělecké dílo.*

- 6.2c** *Návrh – přidat do studie (po vzoru prostoru ulice Konecchlumského) ještě prostor ústí schodů na Drinopolu, který má jistý potenciál, který je bohužel zcela nevyužit, nehledě na zoufalý stav prostoru...*

- 6.2d** *Na Drinopolu si představuji více zeleně, stromy a sdílený prostor.*

- 6.2e** *Přidat veřejné toalety, které jsou nedílnou součástí místa, kde mají lidé trávit společný čas. Vedle tohoto místa je místo asfaltu dlažba, která zvýší hlučnost, což by pobyt na místě znepříjemnilo.*

- 6.2f** *Zastávka navrhovaná u Drinopolu ve směru z centra je zbytečně dlouhá a vytvoří koridor pro rychlý průjezd aut.*

Místo je přirozeným urbanistickým centrem celé lokality a není plně využito jeho potenciál. Schodiště s balkónem, rozšířené stromořadí a příjemné měřítko prostoru dodávají atmosféru, která je v rámci Břevnova jedinečná. V úseku Pod Královkou – Patočkova je toto jediné místo, kde lze bez zasahování do průchozího profilu chodníku umístit předzahrádky. Z obou participací i ze zadání MČ vyplynula obecná shoda na tom, že se má toto místo podpořit a že zde lidé chtějí pobývat a trávit čas. Proto má také smysl zde lokálně zpomalit dopravu a podpořit příčné vazby a vazby na vytíženou zastávku. Podoba uměleckého díla bude řešena soutěží o návrh, kterou by ráda vypsala městská část. Není vyloučeno, že součástí řešení bude i vodní prvek.

6.3 Předprostor ZŠ Marjánka

- 6.3a** *Historická budova školy je umístěna pod úrovní chodníku ulice Bělohorská. V uplynulých letech byly vynaloženy nemalé finanční prostředky na zvýšení bezpečnosti žáků, odhlučnění tříd v přízemí školy a na odstranění vlhkosti suterénu budovy. Prostranství před školou bylo rozšířeno, doplněno lavicemi pro čekající děti i jejich rodiče. Na svahu před ZŠ Marjánka vzniklo rozárium doplněné pěknými nízkými*

keři. Podle návrhu na rekonstrukci by toto mělo být zalito betonem, svah před školou opět prodloužen až k budově. Považuji to za velmi nešťastné řešení. Budova školy se potýká s velkou vlhkostí. V suterénu se nachází ještě několik prostorů pro výuku a školní kuchyň. Posunutím svahu až k budově by se stav mohl zhoršit. Nejhorší dopad by ovšem realizace navrženého řešení měla pro děti. Odstraněním rostlin dojde k opětovnému zvýšení prašnosti, v přízemí bude výuka rušena hlukem z ulice. Čekající děti budou postávat na chodníku u silnice. (podnět od rodičů a učitelů ZŠ Marjánka)

Návrh úprav před Základní školou Marjánka vzešel z konzultace s představiteli školy. Reagujeme na její potřeby, kdy prioritou je bezpečnost dětí a možnost shromažďovat se a zdržovat v blízkosti vstupu do školy. Oba tyto požadavky návrh splňuje – před vstupem do školy a přiléhajícím chodníkem je rozdíl 1,5 m + zábradlí 1,1 m. Není tedy možné, aby děti vbíhaly do vozovky. Zároveň chápeme a respektujeme tuto stavbu jako jednu z nejstarších budov, která formovala Bělohorskou do dnešní podoby, a na přání občanů by měla být důstojněji propojena s ulicí. Výškově prostor upravujeme, na západě doplňujeme o rampy. Díky využití sklonu ulice vznikne před školou větší prostor, kam se děti bezpečně a téměř bezbariérově dostanou z ulice.

7. Mobiliář

7a ***Často jsou sloupky vyvrácené či poškozené. Navrhoval bych nižší provedení, které lze zasadit do chodníku, než je přišroubovaná varianta.***

Koncepční studie je první fází postupné rekonstrukce ulice, jejím smyslem je formulovat vizi Bělohorské třídy a navrhnout její prostorově-provozní koncepci. Konkrétní technické řešení usazení sloupků do chodníků není předmětem této koncepční studie a bude řešeno v dalších fázích projektové přípravy. Podnět předáme zpracovateli projektové dokumentace.

7b ***Chystá se nějaká redukce reklamy ve veřejném prostoru? Na každé lavičce asi nemusí být reklama, podobně je otázka, jestli ji opravdu potřebujeme na zábradlí na Drinopolu.***

Hlavní město Praha má v plánu vyhlásit soutěž o novou podobu pražského mobiliáře, kde se předpokládá výrazná redukce reklamních ploch. Studie počítá s jeho použitím. Regulace reklamy ve veřejném prostoru je pak dána pražskými stavebními předpisy, konkrétní podrobná regulace reklamy není v současné době v rámci hlavního města vymahatelná na základě závazného předpisu. Doporučujeme městské části vést dialog s živnostníky a k tomuto jednání užívat jako podklad Manuál tvorby veřejných prostranství.

Dle referenčních projektů ze zahraničí jsme přesvědčeni, že skrze celkové zvýšení kvality ulice lze do budoucna ovlivnit charakter i kvalitu služeb v parteru a motivovat provozovatele obchodů a restaurací, aby kultivovali podobu předzahrádek i vývěsných štítů.

7c ***Kdo by chtěl sedět na lavičce u frekventované silnice?***

Bělohorská je městskou třídou, páteří ulic Břevnova, která disponuje souvislým parterem obchůdků, služeb a institucí, nikoliv frekventovanou silnicí. K charakteru a k významu takovéto třídy patří kvalitní mobiliář, který nabízí místním obyvatelům a všem návštěvníkům možnost setrvat ve veřejném prostoru. Mobiliář k sezení je pak důležitý pro starší občany nebo občany s omezením pohybu, kteří si během pohybu po ulici potřebují na chvíli odpočinout. Z obdobných důvodů jsou lavičky přínosem i pro rodiče s dětmi.

7d ***Nepřítomnost středního zábradlí na schodech Konecchlumského je zcela nepřijatelné. Bydlí tam hodně starších lidí a ti se potřebují opírat "správnou" rukou. Argument, že na krajích je zábradlí, je nesmyslný. Na obou stranách je přerostlý živý plot a opírat se o zábradlí tam nejde. Navíc po jedné straně jsou sjezdy pro kočárky.***

Podnět bude zapracován do studie.

7e ***Sloupky na kraji chodníků nepřekážejí a jsou nahrazeny desítkami malých s ostrými hranami a rohy.***

V současné době se na Bělohorské nachází mnoho bariér, které degradují celkovou kvalitu prostoru ulici. Jak poukazovali i účastníci veřejných vycházek a setkání, nekonceptně umístěné sloupky trakčního vedení jsou jednou ze zásadních bariér, které v ulici překážejí. Jedním z cílů koncepční studie je maximální uvolnění prostoru chodníku, tj. umístit sloupky do středního pásu stromořadí.

Sloupky jsou navrženy pouze tam, kde je potřeba zabránit vjíždění aut na chodník. Konkrétní vzhled a provedení sloupků bude řešeno v navazujících fázích projektu.

- 7f** *Navrhuji umístit na Drinopolu kašnu nebo pítka, vodní prvek na Bělohorské v létě chybí. Nejlepší by byl malý vodopádek, který by využil převýšení, něco, kde by se mohli svlažit lidé i psi (jako je to v Dejvicích v Kafkově ulici).*

Podoba uměleckého díla bude řešena soutěží o návrh, kterou by ráda vypsala městská část. Není vyloučeno, že součástí řešení bude i vodní prvek.

- 7g** *Infosystém: pojmenování plastik v exteriéru či označení významných arch. budov, které se na Břevnově nachází, s uvedením jmen jejich autorů/architektů (arch. Zdeněk Lukeš pořádá velmi zajímavé přednášky na toto téma). Dalším možným zajímavým kulturním prvkem, který by pomohl zkulturnit naši čtvrť i její obyvatele je např. forma uveřejnění významných osobností, rodáků, kteří se narodili či na Břevnově žili.*

- 7h** *Instalace pian, instalace veršomatu v okolí škol na Marjance či šachů na ulici.*

Podněty předáme městské části.

- 7i** *Rozhodně by bylo dobré rozmístit četné stojany na kola a stojany s pytlíky na psí výkaly.*

Koncepční studie počítá v celé délce ulice s rozmístěním základního uličního mobiliáře

– veřejného osvětlení, laviček a stojanů na kola. V této fázi koncepční studie není řešen konkrétní design jednotlivých prvků. Ty budou rozpracovány v dalších fázích projektu.

Pro další prvky mobiliáře (odpadkové koše, koše na psí výkaly, pouliční hodiny, pítka apod.) studie stanoví základní principy a pravidla na rozmístění a vizuální styl jednotlivých prvků.

- 7j** *U frekventovaných tramvajových zastávek by mělo být vytvořeno něco jako menší/větší veřejný prostor (náměstíčko), kde lidé mohou využít čas čekáním – u Marjánky by většina lidí uvítala opět nějaké posezení – např. Panos, prostor na druhé straně u školy, kde jdou schody dolů do ulice Pod Marjánkou je velice využíván, schody rozšířit a udělat pár laviček.*

Koncepční studie počítá s doplněním přístřešků s lavičkami na všechny stávající tramvajové zastávky – což je prvním krokem ke zpříjemnění čekání na hromadnou dopravu. V okolí zastávek (U Kaštanu, Drinopol, na Malovance) jsou pak navrženy i úpravy přiléhajících prostranství, které zahrnují rovněž doplnění sedacího mobiliáře. V okolí tramvajové zastávky Marjánka přibude několik laviček v ulici Skupova a pod stromem v ústí pěší propojky mezi ulicí Pod Marjánkou a Bělohorskou, přímo u přechodu vedoucí od tramvajové zastávky Marjánka – směr z centra.

- 7k** *V jižní části ulice z travnatého pásu podél tramvajových kolejí udělat lineární park s lavičkami.*

Jde o velmi zajímavý podnět, děkujeme za něj. V dopracování koncepční studie prověříme, v jaké míře může být park vytvořen a podnět zapracován.

8. Povrchy

- 8a** *V zimě se bude lidem po namrzlé zámkové dlažbě špatně chodit.*

- 8b** *S ohledem na povrch chodníků si opravdu velmi přejeme, aby byl zhotoven jako klasická pražská, kostkovaná dlažba. Nejenže byla v této lokalitě v minulosti používána, ale i z estetického a praktického hlediska (chodník lze při opravě sítí rozebrat a zase složit) nebyla dle našeho názoru ničím překonána.*

- 8c** *Povrchy - doporučuji méně pražské kostky, více jiných povrchů.*

- 8d** *Celek může doplnit citlivě navržené dláždění, provedené v mozaice ze sliveneckého mramoru, bez užití „zrychlovacích“ průběžných pásů velkoformátových desek. Ke zklidnění a nevтіravému zdůraznění významu daného prostoru pro Bělohorskou ulici přispěje lépe než poněkud prvoplánově vyznívající a vzhledem k omezené rozloze prostoru nepříliš praktické osazení artefaktem. Součástí dlažby může být „umbilicus“ sloužící ke každoročnímu usazení vánočního stromu. Jeho ukotvení v přirozeném středu obchodní třídy by jistě bylo smysluplnější než podivné přišpendlení na nemilosrdným provozem obtékané výspě civilizace západně od Kaštanu.*

V celé délce ulice je navržena, pro Prahu typická, mozaiková dlažba o rozměrech 6 x 6 cm ze sliveneckého mramoru. Návrh počítá s částečným znovu využitím dlažebních kostek, které se nacházejí pod stávajícím asfaltovým povrchem. Tradiční mozaiková dlažba bude doplněna pásem velkoformátové dlažby z probarveného betonu. Druh dlažby určí typ pohybu, který se má v prostoru chodníků odehrávat. Pražská mozaika, která je navržena podél fasád evokuje pomalejší pohyb a klidovější prostor, pás velkoformátové dlažby rychlejší pohyb.

- 8e** *Je možné zbavit křižovatku Pod Královkou / Bělohorská dláždění kolem kolejí vedoucích na otočku Královka? Každé auto, které tudy v noci projede, vzbudí celé okolí.*

V rámci křižovatky je v návrhu dlažba odstraněna. V ulici Za Strahovem ji z důvodu charakteru čtvrti a sklonu ulice zachováváme.

9. Vegetace

- 9a** *Doplnit alej i v úseku zastávky U Kaštanu.*

U zastávky U Kaštanu je jediné místo, kde se ze severní strany napojuje ulice, ze které mohou odbočovat auta přes tramvajovou trať. Stromy zde nejsou navrženy kvůli bezpečnosti a rozhledu, tramvajová trať je ale zazeleněna. Studie ještě prověří, zda je možné alespoň nějaké stromy do pásu umístit.

- 9b** *Křižovatka Dlabačov – s vaším návrhem ubyl travnatý pás a vznikl chodník cca 5 m široký. Není zde jediná provozovna, která by zahrádku provozovala. Ty, které tu jsou, jsou mimo úroveň křižovatky. Návrh – vysázení stromů s lavičkou.*

- 9c** *Více krajinných úprav – především v úseku za výjezdem z Patočkovy ulice a v úseku u Dlabačova.*

- 9d** *Myslím si, že by Váš návrh měl zachovat trávník podél ulice Bělohorská před kinem Dlabačov a přidat stromy a keře.*

Po celé délce Bělohorské je navrženo doplnění středového stromořadí, které naváže na stávající kaštanové.

V úseku Pod Královkou – Dlabačov jsou pak stromy doplněny i do prostoru chodníku. Zrušení současné travnaté plochy a usazení stromů do rabátek umožňuje lepší pěší prostupnost územím a zároveň je pak možné mezi stromy doplnit lavičky a další městský mobiliář.

- 9e** *Okolí schodů na Drinopolu – odstranit křoví po stranách schodiště, ve kterém se dnes pouze válejí odpadky a nahradit travnatou plochou.*

Návrh koncepční studie počítá s odstraněním zmiňovaných keřů. Plocha bude částečně vydlážděna a částečně ji bude tvořit travnatá plocha.

9f ***Nesouhlasím s vysazením stromů před domy na Bělohorské 68 a 70. Budou stínit lidem, kteří zde žijí.***

Místo je přirozeným urbanistickým centrem celé lokality a jeho potenciál není plně využit. Schodiště s balkónem, rozšířené stromořadí a příjemné měřítko prostoru dodávají atmosféru, která je v rámci Břevnova jedinečná. Z obou participací i ze zadání MČ vyplynulo, že je obecná shoda toto místo podpořit a že zde lidé chtějí pobývat a trávit čas. Proto má také smysl celé místo kultivovat, doplnit o mobiliář a nové stromy, které přispívají k pobytové kvalitě a zdravému životnímu prostředí. Stínění stromů je možné redukovat vhodným výběrem konkrétního druhu stromu menšího vzrůstu a průměru koruny.

9g ***Točna Pod Královkou nebude moc využívána jako park, protože zde není moc slunce.***

Točna Pod Královkou je v současné době, jak vyšlo z podzimní participace, místními obyvateli vnímána jako nevyužitelná plocha. Je součástí území, které je vhodné řešit urbanistickou soutěží. Do doby, než bude definováno, jak má toto území v budoucnu být zformováno a následně tato vize realizována, je velmi vhodné jej využít.

K dnešním problémům patří zejména izolovanost, nepřehlednost prostoru uvnitř točny a špatný stav spartakiádních schodů. Celkové zpřehlednění a zpřístupnění točny, aktivizace prostoru zřízením dočasného komunitního centra s kavárnou jsou prostředky, které zajistí znovuoživení místa.

10. Osvětlení

10a ***Líbily by se mi menší lampy, které by se přiměřenou výškou mohly bohatě soustředit na dostatečné osvětlení chodníku a silnice, plus by se podle potřeby přidaly lampy na zastávky. Tramvajový pás by možná nebyl osvětlen tak silně jako dosud, ale myslím, že dostatečné světlo by k němu i tak proudilo.***

10b ***Vše je nově osvětlené jen z centrálního tramvajového pruhu? Nestálo by za to doplnit nějaké intimnější nižší sloupy veřejného osvětlení na chodníky?***

10c ***Obava - dojde zejména k osvětlení tramvajové trati, části jízdných pruhů ale minimálnímu osvětlení chodníků.***

10d ***Prosím neumísťujte hodně bílé světlo. Toto spektrum světla znatelně ovlivňuje spánkový cyklus a může jej narušovat.***

Koncepce osvětlení Bělohorské třídy reaguje na současný nevyhovující stav, kdy je prostor ulice degradován vysokým počtem nevhodně a nekonceptně umístěných stožárů na chodnících. Navrhujeme sdružit trakční sloupy tramvaje se stožáry veřejného osvětlení a tyto stožáry umístit do středního pásu stromořadí. Toto řešení přinese maximální uvolnění prostoru chodníku a sníží náklady na výměnu jednotlivých stožárů trakce a veřejného osvětlení. Světla budou navržena jako směrová, kdy nebude docházet k oslnění bytů v okolních budovách, zároveň by tato technologie měla osvětlit celý prostor ulice.

Kromě základní řady svítidel ve středním pásu ulice budou místa vhodná k trávení volného času a schodiště doplněny druhotným – intimnějším – osvětlením, které zajistí těmto specifickým prostranstvím Bělohorské ulice dostatečné osvětlení a dotvoří jejich atmosféru. Celková koncepce osvětlení bude prověřena studií osvětlení, která bude provedena v další fázi projektu.

10e ***Stávající stožáry veřejného osvětlení slouží jako stožáry pro sezónní výzdobu, která je zejména po čas vánočních svátků velice bohatá a hezká.***

Sezónní výzdoba je v kompetenci městské části. Domníváme se, že odstranění či minimalizace počtů sloupů na chodníku přinese výrazné zlepšení pro všechny uživatele Bělohorské ulice. Vánoční či jiná

sezónní výzdoba z ulice tím samozřejmě nezmizí – výzdobu je možné řešit i jinými způsoby jako např. zavěšením dekorace na převěsy, nasvětlením stromů či umístěním na stožáry do středního pásu.

11. Hluk

11a *Drinopol – Auto jedoucí po dlažebních kostkách dělá velký hluk. Navíc pokud budou auta zpomalovat, budou muset podřadit a následně opět zařadit, což zvedá hladinu hluku i znečištění.*

Zadláždění některých úseků Bělohorské ulice je jedním z nástrojů pro celkové zklidnění ulice. Spolu se zúžením průjezdného profilu, zavedením sdíleného prostoru motorové a cyklistické dopravy tyto nástroje vytvářejí fyzicky i psychicky jiné prostředí, které vede k odlišnému chování účastníků silničního provozu. Auta se budou přirozeně pohybovat pomaleji. Dle hygienických studií z referenčních projektů vyplývá, že zvýšení hladiny hluku je v případě zvýšeného pásu a rychlosti automobilů 30km/h zanedbatelné.

11b *Marjánka – náhrada asfaltu dlažbou znamená zvýšený hluk projíždějících aut. Hlučné prostředí není vhodné pro soustředění dětí.*

U školy Marjánka je hlavním přínosem tohoto řešení zvýšení bezpečnosti dětí. U Drinopolu jde zejména o potvrzení významu místa a vizuální rozšíření prostoru. Hlavním přínosem je zlepšení příčných vazeb a pohodlnější přístup na zastávku.

12. Jiné

12a *Na Bělohorské ulici je řada obchodů (včetně některých mezinárodních řetězců jako je např. Billa). Považovali bychom za velmi užitečné, vstoupit do dialogu s vedením větších obchodů, restaurací atp., aby se také podíleli na provozu revitalizované ulice nikoli vynaložením peněžních prostředků (to by asi bylo příliš optimistické), ale například závazkem údržby svého bezprostředního okolí, trváním na dodržování pravidel parkování před obchodem, organizováním ad hoc akcí, které v lokalitě posílí pocit sounáležitosti, ze kterého oni sami budou profitovat.*

Předáme podnět městské části Prahy 6.

12b *Etapizace - doporučuji rozdělit revitalizaci min. do 3 etap (ulice je hodně dlouhá).*

Projekt musí být realizován po etapách tak, aby mohla být ulice stále v provozu a obchodníci mohli po celou dobu bez komplikací provozovat své prodejny. Přesná etapizace bude řešena v rámci projektu rekonstrukce ulice. První menší zásahy mohou být realizovány v roce 2018.

12c *Výstavba parkovacích míst P+R na točně Dlabačov. Parkoviště v ulici 8. listopadu nebude pro dojíždějící atraktivní, protože bude drahé. Také přivede dopravu do 8. listopadu, což je nežádoucí.*

Tato lokalita není pro umístění parkoviště P+R vhodná, jelikož je příliš hluboko v centru, navíc v těsné blízkosti Pražského hradu. Pokud má vzniknout parkoviště, pak jen kvůli vyhodnocení nedostatku míst pro rezidenty a pro lokální služby, jako je poliklinika nebo potraviny.

Nicméně výstavbou nových objektů s parkovacími kapacitami se problém řeší vždy jen lokálně, a tudíž to není systémové řešení pro celou Prahu. Prostředky nutné pro výstavbu takových objektů lze získat právě

výběrem poplatků za parkování na veřejných prostranstvích. Rozhodnutí v této oblasti jsou politickou záležitostí.

12d Vyhradit majitelům psů místa – psí parky.

Vzhledem k omezenému množství míst v rámci řešeného území na Bělohorské, které mohou být využívány jako park, se domníváme, že je potřeba parky dimenzovat tak, aby byly dostupné pro všechny typy uživatelů.

12.1 Parkoviště 8. listopadu

12.1a Placené podzemní garáže nebudou vhodné pro potřeby krátkodobého stání.

12.1b Komu má parkoviště sloužit?

12.1c Nesouhlas s vybudováním takového parkoviště:

1/ Po dobu výstavby se nebude moci hřiště používat.

2/ Výfukové plyny z podzemních garáží budou zatěžovat ovzduší sportovního hřiště, které bylo velice moudře postaveno nejen pro malé děti, ale i pro teenagery (pro ně je to myslím jedno z mála hřišť v této lokalitě, kde si mohou zahrát nohejbal, basketbal, volejbal... a trávit zde volný čas).

3/ Bude parkoviště provozovat soukromá firma? Bude pro rezidenty parkování zdarma?

4/ Plánované podzemní parkoviště přímo sousedí s pozemkem developera, který zde plánoval vystavět projekt s cca 100 byty. Tento projekt byl veřejností odmítnut. Moje obavy jsou, zda-li podzemní parkoviště není stavěno se snahou vyjít vstříc právě soukromému developerovi a vyřešit částečně otázku parkování pro budoucí rezidenci.

5/ Výše uvedené parkoviště by vedlo k extrémnímu nárůstu dopravy a hluku v úzké ulici 8. listopadu vedoucí skrz oblast velmi vytiženou chodci (chodník u východní zdi školy je velmi úzký). Pod domem 228/1a je zatáčka velmi často blokována kamiony vykládajícími zboží pro Billu. Křižovatka ulic Bělohorská a 8. listopadu je velice ostrá, nepřehledná, chodník u školy je velice úzký. Místní komunikace je svojí kapacitou zcela nevyhovující pro příjezd k zamýšlenému parkovišti, je zcela nemožné zde řešit přehledný, plynulý a bezpečný výjezd z garáží.

6/ Vlastní výstavba by na několik let zrušila možnost využívat celý sportovní areál.

7/ Pro návštěvníky polikliniky Pod Marjánkou (ať již zde bude zachována poliklinika či LDN) bude parkoviště daleko a nevyřeší nemožnost zaparkovat u zdravotnického zařízení. Možná by bylo vhodnější řešit menší parkoviště pro polikliniku například ze strany od Patočkovy ulice, kde stávající parkoviště bylo zrušeno z důvodu výstavby bytových domů.

Návrh – postavit parkoviště někde v lokalitě na Vypichu a nezatěžovala bych dopravou Bělohorskou ulici a ulice přilehlé. Zároveň v navrhované lokalitě by šlo postavit parkoviště „nadzemní“, které je několikanásobně levnější než podzemní parkoviště.

Vybudování podzemního parkoviště je ve fázi záměru – ulice 8. listopadu je jedním z míst, kde by byla možné navýšit kapacitu parkování pro rezidenty Bělohorské a přilehlé okolí. Městská část připravuje projekt nazvaný „Příčná osa“, který by měl řešit předprostor polikliniky a navazující veřejná prostranství, mimo jiné i možné podzemní parkoviště v ulici 8. listopadu. Po celkové rekonstrukci ulice a zavedení parkovacích zón je nezbytné prověřit bilanci parkování a vyhodnotit případnou potřebu dalších parkovacích míst.

Nicméně výstavbou nových objektů s parkovacími kapacitami se problém řeší vždy jen lokálně, a tudíž toto není systémové řešení pro celou Prahu. Prostředky nutné pro výstavbu takových objektů lze získat

právě výběrem poplatků za parkování na veřejných prostranstvích. Rozhodnutí v této oblasti jsou politickou záležitostí.

12.2 Návazné plochy

12.2a *Plocha před hotelem Pyramida a vznikající stavba operačního střediska Malovanka by měla být zpracována prostřednictvím soutěže tak, aby vzniklo spojení, které dnes chybí. V návrhu nevidím řešení tohoto prostoru a neměl by zůstat bez určeného dalšího postupu – pak by hrozilo běžné zachování provizoria. Pokud by nešlo odstranit výškové bariéry, zamyslel bych se nad možnostmi jejich využití například jako přirozených prolézaček pro děti – to je dnes nejčastější využití stávajících květináčů. Obdobně zeleň kolem smyčky Královka by měla být zpracována v rámci studie – zde asi netřeba soutěže stačilo by prosvětlení prostoru od keřů v případě potřeby nahradit stromy, aby se dalo kolem komfortně chodit (současný stav málo využívaného chodníku s nepřehlednou zelení působí nebezpečně). Přidat cestu od přechodu směrem k lávce a stávajícímu parku v horní části. Zpřehlednit a zprůchodnit tento prostor a zvýraznit zajímavou lávku.*

12.2b *Bylo by dobré alespoň v některých místech zachovat/umístit trávu, případně květiny. Proč je například tak velký prostor na Malovance u Pyramidy pouze vydlážděn? Předpokládá se, že budou čím dál teplejší léta, tedy více trávy a stromů a méně asfaltu/dlažby by prospělo. Kdyby se podařilo vymezit prostor pro lidi, nikoli pro psy, bylo by to skvělé – člověk by se tam mohl natáhnout třeba se zmrzlinou. Pokud by se to nepodařilo, také by to prospělo, neboť pruh trávy sloužící psům znamená méně přeskakování výkalů na chodníku, což také není k zahoezení. V tomto prostoru by bylo vhodné mít také nějaký vodní prvek (brouzdaliště/fontánku /pítka).*

V tomto prostoru by také bylo možné umístit mobiliář typu sedátka/lehátka (jako známe z Vídně v Museumquartier) nebo v terénu vybudovat schody doplněné například dřevem na sezení (jako je to v Klášterních zahradách v Litomyšli).

Území zahrnující tramvajové smyčky Dlabačov a Královka je součástí území, které je vhodné řešit komplexně urbanisticko-architektonickou soutěží. Studie navrhuje dočasně využít plochu točny Královka ke společenským aktivitám podporovaným novým komunitním centrem.

Úprava předprostoru hotelu Pyramida bude koordinována s vlastníky hotelu v projektu, který naváže na koncepční studii.

Prostor u budovaného dispečerského střediska je vydlážděn a doplněn o přípojky, aby mohl být používán pro trhy. Studie doporučuje doplnit uliční čáru a do budoucna objekt dostavět. Z tohoto důvodu by nebylo účelné prostor u fasády bez parteru pojednávat jako pobytové veřejné prostranství.

12.3 Přecházení u Billy + park před poliklinikou

12.3a *Přecházení by vhodným uspořádáním komunikací v parčíku před poliklinikou bylo možné řešit úsporněji. Celý úsek by tak byl přehlednější a bezpečnější. Konfiguraci cest v parčíku přitom stačí doplnit prodloužením středového schodiště až k Bělohorské. To umožní zřídit navazující, jediný přechod směřující na roh u Billy. Šlo by o plnohodnotný přechod značený, souběžný s přejezdem, podobný, jaký je nyní u ulice Kochanovy.*

Realizace přechodu na tomto místě spolu s vhodným umístěním sloupků by zároveň účinně bránily odstavování vozidel na rohu u Billy. Jde o jev, který zejména v nákupních špičkách neúnosně zatěžuje daný prostor.

Na žádost městské části Prahy 6, která plánuje předprostor polikliniky a přilehlý park výrazně proměnit v rámci projektu nazvaném „Příčná osa“, bylo toto území z řešení koncepční studie vyjmuto. Podněty předáme městské části Prahy 6. V místech, kde v současnosti dochází či je pravděpodobnost, že bude docházet, k parkování na chodnících, počítá koncepční studie s rozmístěním sloupků.

12.4 Točna Dlabáčov (Gymnastika Hradčany)

12.4a Nedalo by se prosím udělat něco s tímto prostorem? Pokud ho dopravní podnik používá, tak samozřejmě, ale zvláště prostor před tou gymnastikou je hrozný, alespoň třeba vysadit pár stromů, které by zakryly nedostatky... Také prostor od Strahovského kláštera směrem k Malovance – rozšířit chodník směrem na Malovanku – opět pruhy pro kola, více zkulturnit tento prostor kolem zastávky Malovanka – pro pěší, cyklisty, více zeleně, květiny, příjemnější nástup do parku Královka (chybí osvětlení od zastávky do poloviny parku, udělat přechod od zastávek směrem k parku Královka, chodí tam nejvíce lidí, prostor pod zastávkou Malovanka – jak jsem si všimla, tak Malovanka je jednou z nejvytíženějších zastávek vůbec, ale nelíbí se mi, že není hezky udělaná – na jedné straně Zelená brána, která by také mohla vypadat lépe, na druhé prostor ničeho, vím, že se tam teď buduje a snad by kolem toho mohl být park dle cedule, tak by to chtělo navázat a udělat z celého prostoru pěkné malé náměstíčko (ted' tam je vchod pro pěší do tunelu pod cestou), takové minicentrum Malovanky, náměstíčko – hodiny, fontánka/kašna, lavičky (lidé často čekají na tramvaj nebo na někoho), stromy, květiny, kavárnička s venkovním posezením...

Území zahrnující tramvajové smyčky Dlabáčov a Královka je vhodné řešit komplexně urbanisticko-architektonickou soutěží. Studie navrhuje dočasně využít plochu točny Královka ke společenským aktivitám podporovaným novým komunitním centrem.

Úprava předprostoru hotelu Pyramida bude koordinována s vlastníky hotelu v projektu, který naváže na koncepční studii. V prostoru tramvajové zastávky Malovanka koncepční studie usnadňuje přístup na tramvajovou zastávku návrhem nového místa pro přecházení, dále počítáme s rozšířením tramvajových ostrůvků.

Nároží ulice Na Malovance, které je dnes nepřehledným parkovištěm, bude úrovnově napojeno na ulici Bělohorskou. Pěší a cyklisté tak již nebudou muset kličkovat mezi zábradlím a auty, prostor doplní komfortní dlažba, nové lavičky, stromy a vodní prvky. Studie navrhuje prostor před dispečerským střediskem doplnit o elektrické přípojky, aby se v tomto místě mohly konat např. trhy nebo příležitostné akce.

12.5 Říčanova/Vypich

12.5a Při rekonstrukci tramvajové trati došlo i ke ztížení přístupu na zastávky Říčanova a Vypich a přecházení ulice, na Vypichu se situace ztížila jak pro chodce, tak pro auta a navíc tam teď zprovoznění tunelu Blanka přivedlo větší množství aut, než bývalo zvykem.

Svedení aut do jednoho pruhu + semafor na přechodu pro chodce + na přejezdu pro cyklisty zbytečně zdržuje jak auta, tak chodce.

Bylo by dobré "zrušit" přechod tak, že by se odstranila zebra a chodci i auta by měli standardně oranžové blikající světlo (tj. vlastně jen místo pro přecházení), to by bohatě stačilo fyzicky zdravým jednotlivcům a malým skupinám chodců a provoz pro chodce i auta by byl rychlejší (přes Vypich chodím často i teď některá auta, která mají zelenou, pouštějí chodce na červenou, jen aby chodci rychle přešli a zbytečně nemačkali tlačítka*). Pro chodce s dětmi, méně pohyblivé nebo bojácné osoby a větší skupiny chodců by bylo tlačítko, které by dalo autům červenou a chodcům zelenou tak jako teď, čímž by se dynamicky místo pro přecházení změnilo na přechod (chodec by měl při zelené přednost i bez zebry a značky 'přechod').

Tak jako u ostatních zastávek doporučuji i na Vypichu a v Říčanově místo pro přecházení na druhém konci zastávky (v případě Říčanovy stačí směrem k domům). Zábradlí na Vypichu by podle mne stačilo jen v části zastávky, ale už tam je a nevadí. Vhodná by byla i zvýšená vozovka zpomalující auta v oblasti zastávek (u Říčanovy by stačila směrem do centra), to asi bohužel vzhledem k charakteru komunikace nebude povoleno.

**** Naopak když jdu s dětmi, tak vždycky stiskneme tlačítko a občas čekáme před prázdnou silnicí, až bude zelená a mezitím přijede auto, které musí zastavit a také zbytečně čekat, protože semafor mezitím změnil barvy.***

Koncepční studie se zabývá veřejným prostranstvím na Bělohorské v úseku od křižovatky Patočkova po Dlabacov. Vypich ani ulice Říčanova do řešeného území v koncepční studii nespádají. Podněty týkajícího se tohoto území předáme městské části Prahy 6.

13. Zapojování veřejnosti

13a ***Chybí ucelené statistické vyhodnocení ankety. V koncepční studii jsou uvedeny pouze dílčí výsledky ankety, nepochybně takovým způsobem, který někomu vyhovuje... To není férové jednání.***

Zpráva s výsledky ankety, která je zveřejněna na webových stránkách www.iprpraha.cz/belohorska, obsahuje statisticky zpracované vyhodnocení. Na výstavní panely bylo z prostorového důvodu možné umístit ty statistické výstupy, které byly pro dané úseky nejrelevantnější.

13b ***O projektu jsem se dozvěděla až pozdě, bez internetu se informace sháněly těžko.***

Informace o připravované studii byly průběžně uveřejňovány v radničních novinách MČ Praha 6. Dále na podzim roku 2015 byl přímo v Bělohorské ulici vystaven informační panel o tomto projektu. V rámci akce Zažít Břevnov jinak byly také k dispozici papírové dotazníky, které mohli občané přímo na místě vyplnit. V září 2015 byly rovněž do schránek na Břevnově rozdány informační letáčky, které byly také vyvěšeny v různých prodejnách na Bělohorské a v informačním centru Prahy 6. IPR Praha stále pracuje na zlepšení informovanosti veřejnosti. Pracovní skupina bude velmi ráda za podněty, jakým způsobem by si občané přáli být lépe informováni.

13c ***Nesrovnalosti v obecné části Koncepční studie ulice Bělohorská – Zjištění potřeb a hodnocení uživatelů – na str. 13 autor napsal argument, že by měla být doprava utlumena, tento ale není podložen žádnou statistikou ani relevantními čísly, právě naopak na straně 14 je statisticky doloženo, že "uživatelé ulice nevyžadují výrazné omezení dopravy", „hlučnost a prašnost není zásadní nedostatek", "z dotazníku vyplynulo, že Bělohorská je víceméně klidná – 8. nejčastější hodnota".***

Ze statistických výstupů ankety vyplývá, že doprava na Bělohorské by neměla být omezena. Názor, že Bělohorská je rušná, byl vyjádřen během setkání nad mapou.