

Bělohorská
koncepční studie

Zadavatel
Hlavní město Praha
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

—

Zpracovatel
Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

Bělohorská
koncepční studie

000, 100, 200/

ODŮVODNĚNÍ - TEXTOVÁ ČÁST

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

IPR PRAHA

Identifikační údaje

Zadavatel
Hlavní město Praha
Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

Zpracovatel
Institut plánování a rozvoje hl. města Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

Vedoucí koncepce
Ing. akad. arch. Jan Šépka

Vedoucí projektu
Ing. arch. Petra Hrubešová | Sekce detailu města

Autorský tým
Ing. arch. Petra Hrubešová, Ing. arch. Monika Habrová,
Ing. arch. Jitka Brablecová, Ing. arch. Michaela Kloudová,
MgA. Anna Přibylová | Sekce detailu města

Projektový tým
Bc. Jan Zalabák – konzultace dopravního řešení
| Sekce infrastruktury a krajiny

Autoři procesu a výstupů participace veřejnosti
Pavla Pelčíková, MSc. – participace s veřejností
| Kancelář sociální inovace a participace

Produkce a grafické úpravy propagačních materiálů a akcí
Bc. Zuzana Rejchová | Sekce komunikace a participace
BcA. Matěj Čech | Sekce komunikace a participace

Kontaktní osoba projektu
Ing. arch. Petra Hrubešová
m/ +420 601 566 493
e/ hrubesova@ipr.praha.eu

Další informace o projektu:
http://www.iprpraha.cz/belohorska

Obsah

ZÁKLADNÍ ÚDAJE **000**

Zadání **010**

Důvody pro zpracování **020**

Řešené území **030**

Aktéři v plánovacím procesu **040**

Cíle a priority **050**

Struktura a způsob zpracování koncepční studie **060**

Harmonogram přípravy koncepční studie **070**

KONCEPCE BĚLOHORSKÉ ULICE JAKO CELKU **100**

Východiska koncepční studie **110**

Hlavní témata koncepční studie **120**

Urbanistická, prostorová a dějová charakteristika ulice **130**

Strategie rozvoje veřejných prostranství a její naplňování **140**

Koordinace s dalšími záměry **150**

KONCEPCE PRO JEDNOTLIVÁ TÉMATA **200**

Pěší prostor a principy bezbariérovosti **210**

Veřejná doprava **220**

Motorová doprava **230**

Cyklistická doprava **240**

Technická infrastruktura **250**

Povrchy parteru a materiály **260**

Stromy a vegetace **270**

Mobiliář a vybavení ulice **280**

OBR 000.1 **Vizualizace návrhu - plácek Konecchlumského**
Sdílený prostor s povrchem v jedné úrovni nabídne místo pro předzahrádky oblíbených restaurací nebo možnost posedět na lavičce pod stromy.
Chůze od středového schodiště je podpořena komfortní dlažbou prokládanou mozaikou. Celá ulice získá charakter pěší zóny v jejím středu budou mít časově omezený vjezd vozidla zásobování.



OBR 000.2 **Vizualizace návrhu - rozšíření ulice u Drinopolu**
Parter rohových domů je vhodné pronajmout provozům typu kavárna, které by využily předzahrádky vedle schodiště a místo oživily.
Dostatečné osvětlení lampami i bočním bodovým osvětlením ve stěnách schodiště a prořezané keře celý prostor zpřehlední.
Dlážděný plácek ve střední úrovni Drinopolu s polosoukromými předzahrádkami a schodiště s terasovitými trávníky v dolní části umožní posezení i dětské hry.



OBR 000.3 **Vizualizace návrhu - předprostor školy Marjánka**
Komfortnější pohyb chodců podpoří přemístění sloupů veřejného osvětlení a rozšíření chodníku. Vybudování ramp a odstranění nevzhledných keřů vytvoří větší prostor před školou a podpoří vnímání budovy a přístup z ulice.



OBR 000.4 **Vizualizace návrhu - křižovatka pod Královkou**
Od roku 2010 bylo v úseku Pod Královkou –Myslbekova zrealizováno provizorní řešení objízdné trasy mimoúrovňové křižovatky Malovanka.
Navržené řešení rozlehlou křižovatku zjednoduší, zruší přebytečné pruhy, doplní a zkrátí přechody.



OBR 000.5 **Vizualizace návrhu - nároží na Malovance**
Povrch celého nároží v jedné úrovni umožní přirozený bezbariérový pohyb všemi směry. Dlážděný povrch se stromy a lavičkami vytvoří nový příjemný pobytový prostor. Bezbariérové řešení napojení ulice Na Malovance umožní komfortní vazbu pro cyklisty i pěší.



000 / Základní údaje

10 Zadání

Zpracování Koncepční studie ulice Bělohorská bylo uloženo Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy ke zpracování Radou hlavního města Prahy dne 11.8.2015 usnesením č. 1864.

Na podzim roku 2014 byl dokončen projekt na rekonstrukci tramvajové trati a tramvajových zastávek Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. nevznikla však celková koncepce ulice, která by se projevila výrazným zvýšením uživatelské kvality celého prostoru. 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 .

IPR Praha a Městská část Praha 6 jsou přesvědčeni, že vytvoření celkové koncepce budoucí podoby prostoru ulice je nezbytné a podporuje proaktivní přístup hlavního města Prahy k veřejným prostranstvím.

Zpracování Koncepční studie ulice Bělohorská je v souladu se Zřizovací listinou IPR hl. m. Prahy a dále navazuje na usnesení Rady hlavního města Prahy č. 556 ze dne 16. 4. 2013 ke koncepčnímu přístupu hlavního města Prahy k veřejným prostranstvím a koordinaci investic.

Koncepční studie slouží jako závazný podklad pro přípravu navazujících projektových dokumentací vedoucích k celkové rekonstrukce uličního prostoru.

20 Důvody pro zpracování

Bělohorská ulice je významnou pražskou obchodní třídou a jedním z klíčových veřejných prostranství Prahy 6. Plní důležitou funkci lokálního centra a již dnes jsou dobře patrné její kvality a městotvorný potenciál. Tento potenciál je třeba podpořit a posílit tak konkurenceschopnost této obchodní třídy.

V současné době jsou připravovány další záměry, které se týkají dílčích rekonstrukcí a úprav a které budou mít vliv na kvalitu veřejných prostranství a dopad na následné užívání prostoru obyvateli hl. m. Prahy.

Součástí proaktivního přístupu hlavního města Prahy k veřejným prostranstvím by tak měla být tvorba celkové koncepce a koordinace všech požadavků a jednotlivých záměrů v prostoru, tak aby se výsledek následně projevil ve výrazném zvýšení jeho uživatelské kvality. Tento postup umožňuje v předstihu přistoupit ke koncepční a koordinované přípravě nových investičních akcí a nalézt tak optimální technické řešení odpovídající současným potřebám a požadavkům obyvatel města.

IPR Praha a městská část Praha 6 jsou přesvědčeni, že je důležité zapojit do celého procesu přípravy koncepční studie veřejnost. Již od počátku sledovat a vyhodnotit potřeby občanů, kteří jsou s řešeným územím neustále v bezprostředním kontaktu. Toto vyhodnocení je podkladem pro zpracování návrhu Koncepční studie, který byl občanům také představen v dubnu tohoto roku. Vyhodnocení připomínek občanů k návrhu je rovněž zapracováno.

30 Řešené území

Řešené území Koncepční studie zahrnuje západní část ulice Bělohorská (od křižovatky Patočkova po křižovatku Myslbekova), ulici Dlabačov a na ně navazující veřejná prostranství. Zvláštní pozornost byla věnována klíčovým veřejným prostranstvím, která vyplynula z veřejných setkání a analýz ulice (Drinopol, Konecchlumského, předprostor školy Marjánka apod.).

Zároveň byly během přípravy koncepční studie identifikovány oblasti a témata, která mají buď přímý vliv na celkové řešení Bělohorské, nebo mohou synergicky podporovat navrhované řešení a dále zlepšit fungování nejenom samotné ulice, ale i širšího okolí. Mezi takové záměry patří projekty městské části Prahy 6 - např. projekt „Příčná osa“ a revitalizace KC Kaštan, tak i projekty soukromých investorů - např. úprava předprostoru hotelu Pyramida. V tomto ohledu je žádoucí v dalších fázích přípravy projektu iniciovat zadání dílčích souvisejících projektů a dále je nutné zajistit koordinaci s již existujícími projekty.

Koncepční studie tak mimo jiné předkládá iniciační návrhy na řešení souvisejících prostorů mimo hlavní řešené území. Konkrétní témata pro související projekty a potřebnou koordinaci jsou uvedeny v kapitole → 150 Koordinace s dalšími záměry.

Koncepční studie byla připravována na základě mapových podkladů adekvátních pro daný detail koncepční přípravy. V další přípravě musí dojít ke zpřesnění podkladů v podobě polohopisného a výškového zaměření prostoru. V další přípravě bude navržené řešení dále detailně prověřeno z technického a dopravního hlediska. Úpravy řešení v navazujících fázích budou prováděny pouze se souhlasem zpracovatele koncepční studie.

40 Aktéři v plánovacím procesu

Pracovní skupina: pravidelné schůzky v průběhu tvorby koncepční studie

IPR Praha (kancelář infrastruktury, kancelář projektů a soutěží, sociální inovace a participace), Městská část Praha 6 (radní pro veřejný prostor a dopravu, radní pro územní rozvoj, zástupce odboru dopravy a životního prostředí, zástupce kanceláře architekta), občanské sdružení, odborník na cyklodopravu

Koordinační jednání

MHMP Odbor dopravních agend, MHMP odbor památkové péče, MHMP Odbor strategických investic, NPU, Policie, Dopravní podnik, Technická správa komunikací, Eltodo, PPD Pražská plynárenská, Pražské vodovody a kanalizace, Pražská vodohospodářská společnost, PRE Distribuce, Pe3ny Net s.r.o., Satra, Cetin, Spoje.net

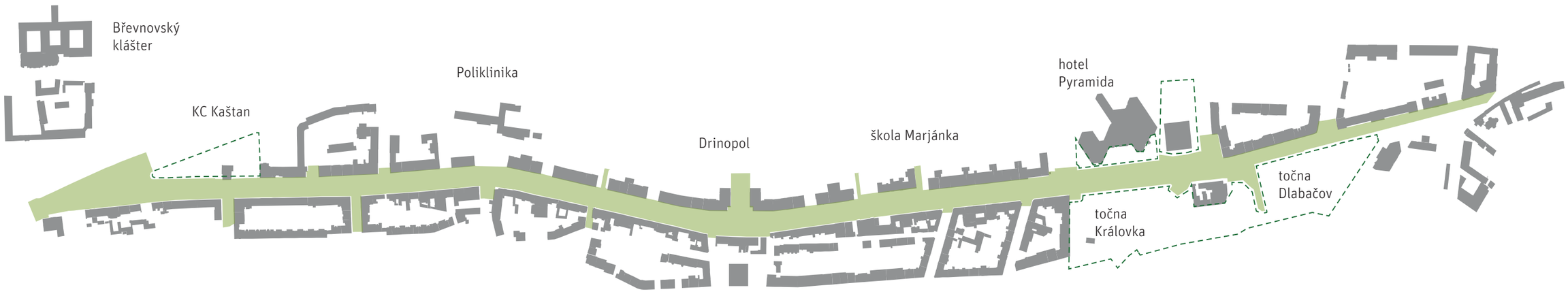
Hotel Pyramida, kino Dlabačov, MOS Malovanka, škola Marjánka, KC Kaštan

Vyhodnocení zapracování komentářů veřejnosti

Mgr. Petra Kolínská, Mgr. Ondřej Kolář, Ing. arch. Martin Polách, Ing. arch. Pavla Melková, MgA. Marek Kopeć, Ing. Jan Špilar, Ing. arch. Michal Volf a projektový tým IPR Praha

KOMISE MĚSTSKÉ ČÁSTI P6 - prezentace průběhu zpracování koncepční studie

komise dopravní, komise územního rozvoje, komise strategického rozvoje



OBR 000.6 **Vymezení řešeného území koncepční studie**

50 Cíle a priority

Před schválením usnesení Rady hlavního města Prahy a vytvořením zadání koncepční studie byly stanoveny základní priority a cíle projektu. Ty jsou klíčovým vodítkem při rozhodování během procesu tvorby této dokumentace.

- **CÍL 1: VYTVOŘENÍ CELKOVÉ KONCEPCE A ZVÝŠENÍ UŽIVATELSKÉ KVALITY CELÉHO PROSTORU ULICE VČETNĚ NAVAZUJÍCÍCH VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ**

Priority tohoto cíle:
- návrh celkové prostorové koncepce a kvalitního pobytového prostoru, který podporuje budování příležitostí pro společenský kontakt
- posílení městotvorného potenciálu obchodní třídy a její konkurenceschopnosti a ověření možností dalšího rozvoje území
- návrh opatření pro chodce a cyklisty, umístění bezbariérových přechodů a ostrůvků
- návrh organizace automobilové dopravy, zásobování, uspořádání uličního profilu, celkového dopravního zklidnění ulice, možných úprav tramvajové trati a tramvajových zastávek
- studie bude zpracována v souladu s Manuálem tvorby veřejných prostranství (v návaznosti na usnesení číslo 1495 ze dne 24.6.2014)

- **CÍL 2: KOORDINACE JEDNOTLIVÝCH ZÁMĚRŮ A VYHODNOCENÍ POŽADAVKŮ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ**

Priority tohoto cíle:
- udržitelnost výsledku rekonstrukce a úspora veřejných financí
- vytvoření sdílené vize všech aktérů v území včetně veřejnosti

- **CÍL 3: NAPLNĚNÍ A VYHODNOCENÍ POŽADAVKŮ A POTŘEB OBYVATEL HL. M. PRAHY, ZEJMÉNA OBYVATEL, KTERÝCH SE ZMĚNY V ÚZEMÍ BEZPROSTŘEDNĚ TÝKAJÍ.**

Nástroj pro naplnění tohoto cíle:
- zapojení veřejnosti během celého procesu přípravy a vypracování koncepční studie ulice Bělohorská

60 Struktura a způsob zpracování koncepční studie

Koncepční studie Bělohorská je tvořena následujícími částmi:

→ 000, 100, 200 ODŮVODNĚNÍ KONCEPČNÍ STUDIE (TEXTOVÁ ČÁST)
→ 300 NÁVRH PROVOZNĚ–PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ (VÝKRESOVÁ ČÁST)
→ 400 DETAILY JEDNOTLIVÝCH MÍST (DETAILY)
→ 500 AKČNÍ PLÁN
→ 600 ZJIŠTĚNÍ POTŘEB A HODNOCENÍ UŽIVATELŮ
→ 700 SOUBOR ANALYTICKÝCH DAT, MAP A PRŮZKUMŮ
→ 800 ZPRACOVÁNÍ KOMENTÁŘŮ VEŘEJNOSTI
→ 900 PŘÍLOHY

Koncepční studie je tvořena dvěma hlavními části - textovou a výkresovou. Zpracování studie předcházelo zpracování analýz a průzkumů. Do plánovacího procesu jsme zapojili veřejnost od samého začátku. Metodika zapojení veřejnosti se promítla do harmonogramu přípravy tak, aby pro jednotlivé participační fáze byl vymezen dostatek času na jejich přípravu, průběh, vyhodnocení a zpracování výstupů.

ZJIŠTĚNÍ POTŘEB A HODNOCENÍ UŽIVATELŮ

V první fázi, během podzimu 2015, jsme zjišťovali potřeby jednotlivých uživatelů Bělohorské třídy, jejich spokojenost se současným stavem ulice a preference, které by chtěli promítnout do nového řešení uličního prostoru. IPR za tímto účelem rozeslal rezidentům a podnikatelům podél Bělohorské a v blízkém okolí dotazníky, současně bylo uspořádáno sousedské plánovací setkání a setkání s živnostníky, vycházka a cyklistická vyjížďka.

Následně byly tyto poznatky a podněty zpracovány do souhrnného materiálu → 600 ZJIŠTĚNÍ POTŘEB A HODNOCENÍ UŽIVATELŮ, který textovými a mapovými výstupy zachycuje zkušenosti a potřeby uživatelů Bělohorské ulice, kteří se některým ze způsobů zapojili do participačních akcí. Tento výstup následně sloužil jako jeden ze dvou hlavních podkladů při samotném návrhu uličního prostoru.

Zároveň byla ustanovena pracovní skupina (Autorský tým IPR, zástupci městské části a veřejnosti), která se pravidelně scházela po celou dobu přípravy koncepční studie a průběžně celý návrh konzultovala a připomínkovala.

SOUBOR ANALYTICKÝCH DAT, MAP A PRŮZKUMŮ

Nezbytným podkladem pro návrh je → 700 SOUBOR ANALYTICKÝCH DAT, MAP A PRŮZKUMŮ. V něm jsou souhrnně analyzovány urbanistické, fyzické, prostorové, dopravní a další funkční parametry ulice. Jeho zpracování vychází jak z terénního průzkumu, tak z analytických informací a mapových databází spravovaných Sekcí prostorových informací IPR.

ZPRACOVÁNÍ KOMENTÁŘŮ VEŘEJNOSTI

V průběhu dubna 2016 byl veřejnosti představen koncept návrhu. Představení probíhalo formou exteriérové výstavy na šesti panelech na Bělohorské. Bannery shrnující celý návrh byly vystaveny před KC Kaštan a v kině Dlabačov. Současně byl návrh vystaven na webových stránkách. V konzultačním stánku na Drinopolu mohli obyvatelé Bělohorské diskutovat přímo s autory návrhu.

Smyslem druhého bloku participace bylo v rámci veřejných představení získání zpětné vazby ke konceptu návrhu. Pro tento účel byl připraven elektronický formulář, prostřednictvím kterého veřejnost mohla zasílat svoje připomínky a podněty k prezentovanému výstupu projektu.

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.

V návaznosti na jednání pracovní skupiny byly do koncepční studie zapracovány relevantní připomínky veřejnosti, tak z jednání vzešlé požadavky městských částí, které uplatnily na jednání, nebo prostřednictvím příslušných komisí a výborů městských částí.

Díky zapojení veřejnosti a samosprávy jsme přesvědčeni o tom, že návrh, který předkládáme, ve velké míře odpovídá představě přímých uživatelů ulice o zkvalitnění veřejného prostranství a zlepšení funkčnosti, charakteru a možností využití ulice. Zapojení veřejnosti od počátku přípravy projektu přineslo žádoucí propojení autorských analytických podkladů s lokální zkušeností uživatelů.



OBR 000.7 **Zažít Břevnov jinak**
Panel s informacemi pro veřejnost o připravovaném záměru zpracovat koncepční studii v rámci akce Zažít Břevnov jinak.



OBR 000.8 **Výstava konceptu návrhu na Bělohorské**
Na šesti panelech rozmístěných po Bělohorské jsme veřejnosti představili závěry z participace a koncept návrhu studie.



OBR 000.9 **Konzultační stánek na Drinopolu**
V rámci výstavy konceptu návrhu bylo možné navštívit konzultační stánek ve veřejném prostoru a diskutovat s autorským týmem o návrhu.

070 Harmonogram přípravy koncepční studie

Srpen 2015

Definování záměru a nastavení celkového procesu přípravy koncepční studie

Získávání vstupních požadavků pro zpracování návrhu
MČ Praha 6, Dopravní podnik, TSK, správci inženýrských sítí, další podklady

ZADÁNÍ VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Říjen 2015

Prostorová a funkční analýza
I. fáze participace veřejnosti- zjišťování potřeb občanů

- dotazníkové šetření
- sousedská setkání pro občany Břevnova
- urbanistické procházky
- cyklistická vyjížďka

600 ZJIŠŤOVÁNÍ POTŘEB A HODNOCENÍ UŽIVATELŮ

Listopad 2015 - Leden 2016

Návrhová fáze - koncept celkového řešení

průběžné konzultace v rámci pracovní skupiny Bělohorské (MČ P6, Pro Břevnov, IPR Praha)
- stanovení celkové koncepce ulice, konkretizace celkového dopravně-prostorového uspořádání
- koncepce povrchů chodníkových a pojížděných ploch

300 verze 1 NÁVRH PROSTOROVĚ FUKČNÍHO USPOŘÁDÁNÍ

Únor 2016

Konzultace a projednávání konceptu celkového řešení
dopracování návrhu pro veřejné představení

projednání návrhu ODA MHMP, Dopravní podnik, TSK, správci inženýrských sítí, a další
a jeho následné dopracování

PROJEDNÁVÁNÍ ZAPRACOVÁNÍ PŘÍPOMÍNEK

Duben 2016

II. fáze participace veřejnosti - představení konceptu návrhu

- výstava návrhu na panelech umístěných podél Bělohorské
- vystavení návrhu v kině Dlabačov a před KC Kačštan a na webu IPR Praha

300 verze 2 NÁVRH PROSTOROVĚ FUKČNÍHO USPOŘÁDÁNÍ

VEŘEJNÉ PŘEDSTAVENÍ A KONZULTACE NÁVRHU

Květen – Srpen 2016

Zapracování podnětů a připomínek Veřejnosti, Konzultace a projednávání,
příprava odevzdání Koncepční studie ulice Bělohorské

- dopracování koncepční studie
- vypořádání připomínek veřejnosti, jednání pracovní skupiny

300 verze 3 NÁVRH PROSTOROVĚ FUKČNÍHO USPOŘÁDÁNÍ

800 ZPRACOVÁNÍ KOMENTÁŘŮ VEŘEJNOSTI

Říjen 2016

Odevzdání koncepční studie do Rady MČ a Rady HMP

- projednání v Radě městské části Praha 6
- předložení koncepční studie Radě hl. m. Prahy

000, 100, 200, 300, 400 ODŮVODNĚNÍ NÁVRHU TEXTOVÁ A GRAFICKÁ ČÁST

Navazující kroky

Leden 2017
- Leden 2018

- zpracování navazující projektové dokumentace a případné dílčí úpravy

- Po schválení koncepční studie Radou HMP výběrové řízení na generálního projektanata a zpracovatele navazující projektové dokumentace
- vypracování navazujících stupňů projektové dokumentace
- konzultace IPR Praha
- dílčí úpravy uličního prostoru

VÝBĚROVÉ ŘÍZENÍ NA ZHOTOVITELE PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

NAVAZUJÍCÍ PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE

Rok 2019

- Rekonstrukce ulice

- Předpokládaný termín zahájení realizace celkové rekonstrukce ulice

100 / Koncepce Bělohorské ulice jako celku

110 Východiska koncepční studie

Bělohorská je jedinečnou pražskou třídou, která se svým prostorovým uspořádáním v rámci Prahy velmi vyjímá. Strategická poloha, dobrá dostupnost z centra a nejdelší souvislý aktivní parter na západním břehu Vltavy poskytují možnost využít její velký potenciál a podpořit konkurenceschopnost této významné obchodní třídy.

Mezi hlavní hodnoty Bělohorské třídy patří příjemné měřítko zástavby, souvislý živý uliční parter, šířkové poměry ulice a kaštanové stromořadí procházející středem ulice. Významná je také koncentrace vybavenosti - základních a středních škol, zdravotnických zařízení. Již dnes Bělohorská funguje dobře a ve své sevřenější části plní funkci lokálního centra Břevnova.

Přestože má Bělohorská třída nesporné kvality, v současnosti je celková podoba této ulice negativně ovlivněna řadou problémů a deficitů. Za základní deficit považujeme nevyváženost ploch věnovaných jednotlivým uživatelům veřejného prostoru a přítomnost bariér, které brání posílení příčných vazeb a dobrému fungování obchodní třídy.

K dalším deficitům patří nedostatek příčných vazeb, umožňující přecházení ulice z jedné strany na druhou. Některé stávající přechody jsou současně nevhodně řešené - mnohdy dochází k situaci kdy chodec není přes pás zaparkovaných aut vidět. V uličním prostoru se nachází celá řada bariér (výškové poměry, zábradlí, sloupy), které komfortní a logický pěší pohyb v podstatě znemožňují.

Dalším tématem je dopravní situace na Bělohorské zahrnující především dopravu v klidu a řešení zásobování. Chybí prostor pro cyklisty. Mnoho aut dnes parkuje podélně ve dvou řadách či na chodníku. Chybí krátkodobá stání. V dolním úseku (před hotelem Pyramida) se jezdí poměrně rychle.

V celém profilu ulice chybí prostranství vybízející k pobytu a setkávání. Tato místa by mohla generovat další aktivity, které vedou k oživení celého uličního prostoru. Asfaltové chodníky jsou nevzhledné a nekoncepčně záplatovány, mobiliář je nevyhovující a nevhodně umístěn. Chybí celková koncepce rozčlenění a vzhledu uličního prostoru, např. umisťování předzahrádek a reklamy.

Nastavení koncepce, úprava prvků a tím i celkové zvýšení kvality prostoru ulice vede k podporování příležitostí, jako je zvýšení prosperity obchodní třídy, eliminování antisociálního chování a zvýšení bezpečnosti v území.



OBR 100.1 **Jedním z podstatných charakterů ulice je příjemné měřítko zástavby**



OBR 100.4 **Díky topografii terénu jsou pro Břevnov typická dlouhá a strmá schodiště a průhledy** (Konecchlumského)



OBR 100.7 **Bělohorská leží v bezprostřední blízkosti Pražského hradu a historického centra města** (Dlabačov)



OBR 100.2 **Kaštanové stromořadí procházející středem ulice je vnímáno jako jedna ze stěžejních hodnot ulice. Zároveň se jedná o výjimečný charakter ulice v rámci Prahy.** (Začínající stromořadí u ulice 8.listopadu)



OBR 100.5 **Souvislý živý parter s obchody a službami** (Marjánka)



OBR 100.8 **Mezi hlavní nedostatky patří bariéry znemožňující logický a komfortní pěší pohyb** (Drinopol)



OBR 100.3 **Nedostatky tvoří především bariéry ve veřejném prostoru a nevhodně zvolené uspořádání uličního prostoru** (u ústí ulice Břevnovská)



OBR 100.6 **Nevyužitý potenciál veřejných prostranství** (Konecchlumského)



OBR 100.9 **Stav mobiliáře a množství reklamních ploch neodpovídají charakteru a významu ulice jako městské třídy** (Dlabačov)

120 Hlavní témata koncepční studie

Hlavním cílem koncepční studie je vytvoření přívětivé městské třídy, která bude plnit adekvátně 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. V celém prostoru ulice se více dbá na vyvážení ploch určených pro pěší, cyklisty a motorovou dopravu. Jasně se vymezují plochy pro parkování a zásobování. Z chodníků zmizí překážející sloupy a objeví se nové stromy. Dalším důležitým aspektem je vytvořit příjemné pobytové prostory, kde se mohou uživatelé setkávat a trávit svůj čas. Navržené řešení umožňuje uživatelům pohodlný a bezpečný pohyb bez bariér a jednodušší přecházení z jedné strany ulice na druhou.

To jsou jen některé z principů aplikovaných dle ↗Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy, 2014, který byl základním podkladem pro tvorbu této studie.

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

Posílení pobytových kvalit ulice

Ulice by se měla stát více než dnes místem pro setkávání a budování společenského kontaktu. Je důležité, aby vybízela k různorodým aktivitám a to nejen k nakupování. Aby se stala živým městským prostorem, kde se lidé procházejí, tráví svůj volný čas, pozorují nebo posedávají v kavárnách a restauracích. Vytváří se tak přirozeně příjemné prostředí, které obyvatelé více vnímají jako jim vlastní prostor se specifickým charakterem a identitou. Dochází tak například k růstu výtěžnosti obchodní třídy a 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.

Uvolnění prostoru ulice

Jedním z hlavních problémů Bělohorské ulice je velké množství bariér ve veřejném prostoru - např. zábradlí ve střední části lemující tramvajový pás brání prostupnosti ulice z jedné strany na druhou, sloupy trakce a veřejného osvětlení lemují chodníky z obou stran, brání pěšímu pohybu a znemožňují plnohodnotné využití chodníků.

Tyto bariéry v koncepční studii odstraňujeme - 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.

Zábradlí bude upraveno tak, aby umožňovalo příčnou prostupnost ale zároveň zamezovalo motorovým vozidlům pojíždět střední travnatý pás.

Organizace dopravy k zajištění funkčnosti a obsluhy ulice

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

V celé délce ulice dochází k redukování 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 15-20min také v případě např. stěhování. Kritická místa, 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 je do tramvajové trati a zastávek zasahováno minimálně. Přednostně je kladen důraz na podpoření příčných vazeb, odstranění bariér a zlepšení přístupu na zastávky.



OBR 100.10 **Vizualizace návrhu - plácek Konecchlumského**
Koncepční studie navrhuje řešení vedoucí k zvýšení pobytových kvalit ulice - např. v ústí ulice Konecchlumského, kde dojde k sjednocení povrchů a doplnění stromů a laviček.



OBR 100.13 **Vizualizace návrhu - předprostor školy Marjánka**
V rámci zvyšování komfortu pro pěší dojde k předláždění chodníkových ploch.



OBR 100.11 **Vizualizace návrhu - rozšíření ulice u Drinopolu**
Oprava povrchů a reorganizace některých plácků iniciuje vznik nových podniků a kaváren s předzahrádkami.



OBR 100.14 **Vizualizace návrhu - křižovatka Pod Královkou**
Oprava povrchů a reorganizace některých plácků iniciuje vznik nových podniků a kaváren s předzahrádkami.



OBR 100.12 **Vizualizace návrhu - nároží Malovanka**
Posílení pobytových kvalit ulice - parkoviště a vstup do podchodu nahradí na nároží Malovanka nové povrchy, lavičky, stromy a pítko. Reorganizace jednotlivých ploch povede k lepší obslužnosti a funkčnosti ulice. Komfortně bude možné projíždět Bělohorskou i na kole.



OBR 100.15 **Vizualizace návrhu - u polikliniky -** jedná se o variantní řešení, které lze v budoucnu realizovat v případě změny dopravní vytíženosti ul. 8. listopadu.
K uvolnění prostoru ulice dojde např. sdružením stožárů trakčního vedení a veřejného osvětlení a jejich umístěním do středního pásu stromořadí.

130 Urbanistická, prostorová a dějová charakteristika ulice

Historický vývoj Bělohorské třídy

Bělohorská třída patří mezi hlavní a z hlediska urbanismu i poměrně dobře definované pražské ulice. Jejím základem byla cesta, která vycházela z Říšské brány a mířila důležitým směrem do západních Čech a na Německo. Přes její nesporný celostátní význam nebyla dlouho reálně obestavěna, což lze přičíst jak menšímu významu předměstí navazujícímu na Hradčany, tak skutečnosti, že osady kolem ní byly s městem propojeny jinými paralelními cestami. Izolovanost jednotlivých částí budoucího Břevnova vedla k tomu, že při založení města šlo spíše o sloučení svébytných světů, než o potvrzení jeho dosavadního významu. O tom svědčilo i velmi pozvolné obestavování hlavní třídy.

I přes tento zvláštní stav umožňující velkorysý přístup v meziválečném období nedochází k provázání jednotlivých částí Břevnova. Naopak vytváří další samostatné světy, jako je zahradní čtvrť nad klášterem a čtvrť malometrážních bytů. Založení paralelní třídy, která měla v budoucnu převzít roli hlavní dopravní tepny vycházející z Prahy na západ (Patočkova), vedlo ve stejné době z hlediska dopravy k pomyslné marginalizaci Bělohorské ulice.

Paradoxem je, že ulice na tuto roli v principu nebyla připravena. Díky popsanému vývoji byla velkorysou třídou procházející lokalitami, které se k ní spíše mimoděk připojovaly, než aby na ni byly doopravdy urbanisticky vázány. Již první parcelace nad Břevnovským klášterem navíc přinesla princip obestavěného koridoru, který se z urbanistického hlediska často nijak systematicky neváže na čtvrti za sebou, avšak zároveň je s nimi přirozeně propojen, což bylo ve 30.–60. letech 20. století převzato i při zástavbě severní strany ulice. Tento zvláštní stav má dva pozoruhodné důsledky: svébytnost jednotlivých čtvrtí je zachována a v mnoha ohledech dokonce posílena. Na Břevnově tak vedle sebe může existovat malebný svět Tejnky vedle meziválečného sídliště či zahradní čtvrti. Sama ulice má pak díky jednotnému měřítku i konceptu městských domů s obchodním parterem charakter městské třídy, která tyto různé světy propojuje a zároveň vytváří jejich pomyslný průsečík a střed. Její význam je tak zásadní – právě ona je místem, které z hlediska celku čtvrť spojuje, potvrzuje a v jistém smyslu i vytváří.

Základem dnešní Bělohorské ulice je cesta, která navazovala jak na hlavní osu hradčanské aglomerace, tak na cestu stoupající úvozem od řeky a směřovala na západ do Německa – tzv. Říšská cesta.

Nejstarší urbanistickou strukturu lze vyčíst z plánů vojenského mapování a zejména stabilního katastru, který podrobně zachycuje nejen průběh cesty, ale i osídlení, které bylo v jejím okolí roztroušeno. Právě stabilní katastr nejlépe ukazuje paradox, který celou historii cesty a jejího okolí provázel. Přes nesporný význam cesty i její přímé nevázání na Pražský hrad nedošlo až do závěru 19. století k jejímu urbanistickému zhodnocení nějakou soustředěnější zástavbou, která by vytvářela základ předměstí a jež se od počátku 19. století rozvíjela v návaznosti na brány na pravém břehu Vltavy. Asymetrický rozvoj Prahy, který byl definitivně potvrzen založením Nového Města v roce 1348, zde mimo jiné vedl k tomu, že si Bělohorská cesta udržela svůj rostlý krajinný charakter nejen v 19., ale z velké části i v první třetině 20. století. Tuto skutečnost je třeba mít na paměti při posuzování vývoje místa i jeho dnešního stavu, který z tohoto paradoxu v mnoha ohledech vyplývá.

Bělohorská silnice byla pojata jako dopravní spojnice bez vlastní navazující urbanistické struktury, obě zbývající cesty na sebe vázaly různorodá osídlení. Severní cesta podél Brusnice byla na jižním svahu po své severní straně obestavěna pásem usedlostí a zahrad, mezi nimiž vynikaly usedlosti Malovanka, Petynka či Kajetánka. Následně se cesta rozděluje. Jedna linie směřuje po jižním zalomení do Bělohorské silnice, druhá pak ústí do jižní části vesnice Velkého Břevnova s dlouhou velkorysou návsí. Třetí, nejjižnější, cesta se průběhem výrazně přizpůsobuje nepravidelné zástavbě v oblasti Závěrky a Tejnky, do které pomyslně vrůstá a vytváří tak základ pro následnou zástavbu. Lze tak říci, že břevnovská oblast v polovině 19. století představuje zvláštní urbanisticky roztroušenou strukturu, které sice dominují tři základní východo-západní cesty, na které se však váží nezávislé a navzájem jen málo provázané světy.

V roce 1907 byly samostatné osady Velký Břevnov, Malý Břevnov a Tejnka sloučeny a povýšeny na město. Až od této doby lze reálně sledovat dílčí snahu o společný urbanistický rozvoj dosud zcela izolovaných historických částí. Plán z let 1909-1914 ukazuje sice nesmělé, nicméně úspěšné pokusy o dílčí parcelaci v sousedství silnice. Největší proměnou prošla oblast mezi Bělohorskou silnicí, Závěrkou a Tejnkou, kde byly v návaznosti na strukturu rostlého osídlení vytyčeny nevelké bloky (dnešní oblast ulic Závěrky, Šlikovy, Liborovy a Heleny Malířové).

Zásadní změnu v uvažování o celé lokalitě přineslo až zpracování regulačního plánu ve 20. letech. Nejdůležitější změnou byl návrh nové dopravní osy, která by vedla údolím Brusnice – dnešní Patočkova. Původní hlavní silnice, Bělohorská, se v úseku Hradčany – Břevnovský klášter v plánu stala spíše místní komunikací bez převládající tranzitní dopravní funkce. S ohledem na tento účel byly stanoveny i její proporce, které se vyznačují poměrně značnou šířkou ulice, avšak zároveň nízkou hladinou zástavby.

Vytyčením nové ulice a jejím propojením se stávající Bělohorskou byly vymezeny pásy území, na němž mohly vzniknout nové městské čtvrtě. První se nacházela při jižní straně původní ulice a byla založena jako pravidelné zahradní město.

Velkorysejší a důležitější byl plán městské čtvrti, která měla vyplnit rozsáhlé nezastavěné území mezi Bělohorskou a dnešní Patočkovou. V původní variantě z roku 1925 plán počítal s nízkou blokovou, částečně otevřenou zástavbou. Protiváhou převládajících východo-západních linií by byla monumentální osa – dnešní ulice Pod Drinopolem. V roce 1927 došlo ke změně plánu. Výsledkem byl návrh kontinuální zahradní čtvrti, která se – stejně jako ve variantě předchozí – v oblasti Tejnky částečně měnila v blokovou zástavbu navazující na bloky u Závěrky.

Definitivní řešení celé čtvrti přinesl až regulační plán zpracovaný Ladislavem Machoněm v roce 1933. Na místo nízké blokové stavby byla navržena pravidelná sestava vyšších, severo-jižně komponovaných solitérních deskových domů.

Pro samotnou ulici byl však ještě zásadnější koncept nízké činžovní zástavby, která lemovala Bělohorskou ulici. Realizované domy, které svou výškou do značné míry respektovaly komorní měřítko historických domů na jižní straně ulice, založily strukturu, na kterou následně navázala poválečná výstavba, během které byla v 50. a 60. letech severní hrana ulice kompletně obestavěna. Lze tak říci, že v meziválečném období byl urbanismus třídy i jejího nejbližšího okolí stabilizován a v jistém smyslu i dokončen, přestože jeho realizace spadala ve valné většině až do doby o 20–30 let později.



OBR 100.16 **Napojení ulic Bělohorské a 8. listopadu, 1938**
foto archiv DPP



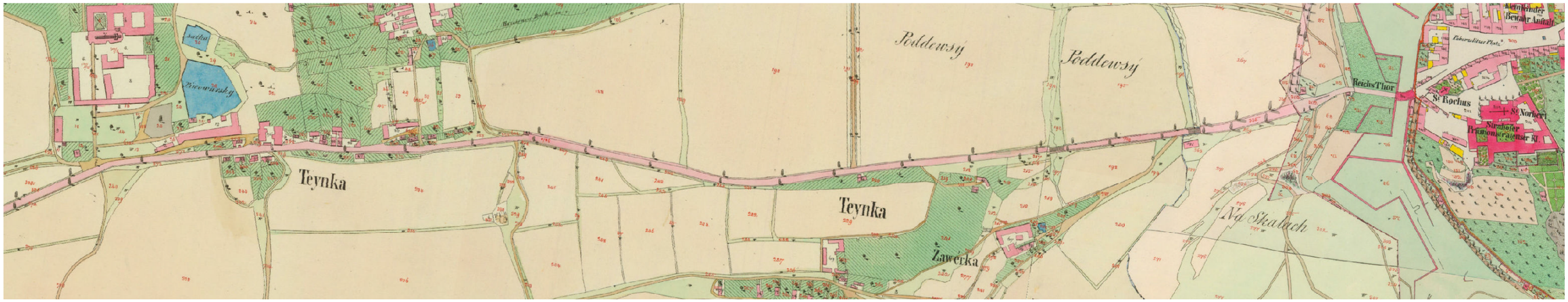
OBR 100.17 **Jižní uliční fronta u ulice Konecchlumského, 1985**
foto Jiří Straka



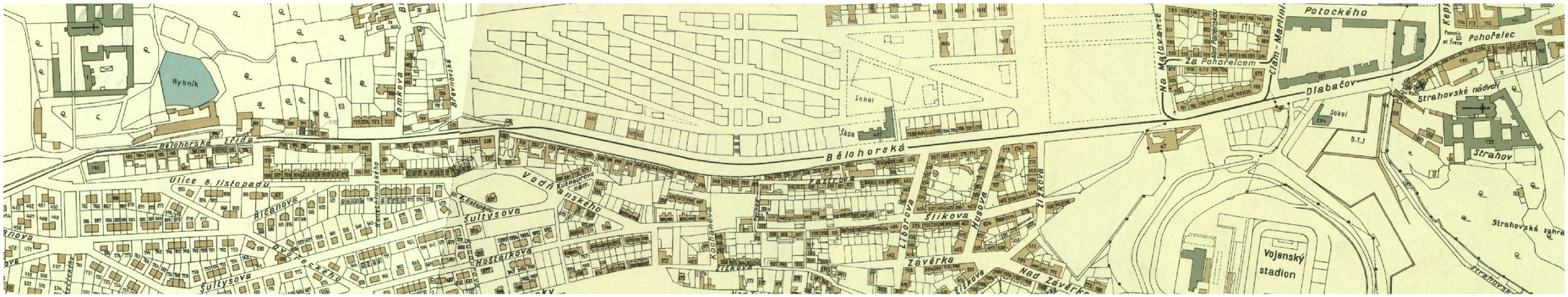
OBR 100.18 **Jižní uliční fronta, hostinec Na Marjánce, 1943**
foto Alexander Paul



OBR 100.19 **Malovanka z hrany strahovských lomů, 1925**
foto Alexander Paul



OBR 100.20 **Mapa stabilního katastru 1840**
Základem Bělohorské ulice je tzv. „Říšská cesta“, která navazovala jak na hlavní osu hradčanské aglomerace, tak na cestu stoupající úvozem od řeky a směřovala na západ do Německa.



OBR 100.21 **Orientační plán Prahy 1938**
Plán z roku 1938 zachycuje finální regulaci území. Pravidelná sestava vyšších, severojižně komponovaných solitérních deskových domů.

Po roce 1945 přišla vlna demolic, které padla za oběť zástavba v okolí Malovanky a velká část Staré Tejnky. Jediným dochovaným svědkem její historické zástavby je hostinec U Kaštanu, kterému bylo v rámci rozšíření ulice ubouráno jižní křídlo. Na místě čtvrti vznikly obytné domy. Další vlna demolic přišla v 60. a 70. letech, kdy byl zbořen Velký Břevnov, na jehož místě vyrostlo panelové sídliště.

Nejrazantnějším vstupem byla bezesporu výstavba mimoúrovňové křižovatky při vyústění Strahovského tunelu, která ulici radikálně izolovala od zástavby v údolí zatrubněného potoka. Po roce 1990 dochází k nové výstavbě zejména v oblasti Tejnky, která byla v 70.–80. letech odsouzena k zániku, a v roce 2003 byla prohlášena městskou památkovou zónou. Řada nových domů respektuje měřítko svého okolí. Některé novostavby však bohužel znamenají i poměrně razantní naddimenzované vstupy, které vedou ke ztrátě měřítka i urbanistických kvalit celku.

Pokud bychom měli řečený historicko-urbanistický vývoj shrnout a promítnout jej do stavu dnešní Bělohorské ulice, mohla by její charakteristika vypadat následovně:

Bělohorská třída patří bezpochyby mezi hlavní a z hlediska urbanismu i poměrně dobře definované pražské ulice. Jejím základem byla cesta, která vycházela z Říšské brány a která směřovala důležitým směrem do západních Čech a na Německo. Přes její nesporný „celostátní“ význam nebyla dlouho reálně obestavěna, což lze přičíst jak menšímu významu předměstí navazujícímu na Hradčany, tak skutečnosti, že osady kolem ní byly propojeny s městem jinými paralelními cestami. Izolovanost jednotlivých částí budoucího Břevnova vedla k tomu, že při založení města se jednalo spíše o sloučené svébytných světů, nežli o potvrzení jeho dosavadního významu, o čemž svědčilo i velmi pozvolné obestavování hlavní třídy.

Tento zvláštní stav vedl k tomu, že bylo v meziválečném období možno celé oblasti přistoupit mnohem velkoryseji, než tomu bylo u jiných oblastí, přímo navázaných na historické město. Ani v této době však nedochází k cílenému provázání jednotlivých částí Břevnova, ale naopak k vytváření dalších samostatných světů, jako je zahradní čtvrť za klášterem a zejména čtvrť malometrážních bytů, velkoryse navržená do severního svahu podél Bělohorské třídy. Založení paralelní třídy, která měla v budoucnu převzít roli hlavní dopravní tepny vycházející z Prahy na západ (Patočkova), vedlo ve stejné době k pomyslné marginalizaci Bělohorské ulice, u níž převážil spíše místní význam.

Paradoxem je, že ulice na tuto roli v principu nebyla připravena: díky popsanému vývoji byla velkorysou třídou procházející lokalitami, které se k ní spíše mimoděk připojovaly, než aby na ni byly doopravdy urbanisticky vázány. Již první parcelace nad Břevnovským klášterem navíc přinesla princip „obestavěného koridoru“, který se z urbanistického hlediska často nijak systematicky neváže na čtvrti za sebou, avšak zároveň je s nimi přirozeně propojen, což bylo následně převzato i při zástavbě severní strany ulice ve 30-60. letech 20. století.

Tento zvláštní stav má dva pozoruhodné důsledky: svébytnost jednotlivých čtvrtí je zachována a v mnoha ohledech dokonce posílena. Na Břevnově tak vedle sebe může existovat malebný svět Tejnky vedle meziválečného sídliště či zahradní čtvrti. Sama ulice má pak díky jednotnému měřítku i konceptu městských domů s obchodním parterem charakter městské třídy, která tyto různé světy provazuje a vytváří zároveň jejich pomyslný průsečík a střed. Její význam je tak zásadní: právě ona je místem, které z hlediska celku čtvrť spojuje, potvrzuje a v jistém smyslu i vytváří.

Současný stav a charakter Bělohorské třídy

Bělohorská je páteřní ulicí Břevnova. Její část, kterou se zabývá koncepční studie, je ve většině své délky charakterizována přiměřeně uspořádaným uličním profilem (jeden jízdní pruh pro každý směr, tramvaj, poměrně komfortními chodníky, středové kaštanové stromořadí), zástavbou s příjemným měřítkem, souvislým živým uličním parterem. Významná je také koncentrace vybavenosti - základních a středních škol, zdravotnických zařízení.

Bělohorská zároveň propojuje místa s různým charakterem. Jednotlivá místa jsou popsána následovně:

1) Vypich - Patočkova

Nejzápadnější část Bělohorské ulice, která není součástí řešeného území, nicméně na řešené území koncepční studie přímo navazuje a do jisté míry určuje podobu křižovatky Bělohorské a Patočkovy. Úsek má charakter dopravní komunikace spíše než příjemné ulice. Profil ulice se skládá z několika jízdních pruhů, zástavba je nesouvislá a pouze z jedné strany ulice, bez parteru či služeb. Chybí pěší cíle a vazby.

2) křižovatka Patočkova

Prostor křížení Bělohorské a Patočkovy je dnes hlavně dopravní křižovatkou - rozlehlou, asfaltovou plochou s množstvím zbytkových ploch, které jsou důsledkem přístupu k realizaci dopravní infrastruktury. Celý prostor působí pustě, rozlehle a tudíž nepřívětivě. Souvislá zástavba (obytné domy) je situována pouze na jihu křižovatky, v parteru se nacházejí služby ale jejich koncentrace zdaleka nedosahuje intenzity parteru v centrální či spodní části Bělohorské. Severně od křižovatky je umístěna významná kulturní památka České republiky - objekt Břevnovského kláštera, který je napříč své historické hodnotě z Bělohorské či tramvajové zastávky přístupný jen docela komplikovaně - ideální by bylo zřídit pěší příčnou vazbu před objektem obchodní akademie (parcela č. 1215/1), která by tak Břevnovský klášter učinila snadno dostupným také z jižního chodníku Bělohorské ulice.

3) Patočkova - 8. Listopadu

Úseku dominují obytné budovy z první poloviny 20. století - jde o jedny z nejvyšších domů na Bělohorské vůbec. Výrazně se v profilu projevuje absence středového stromořadí, na jižní straně ulice chybí v části Bělohorské parter. Chodníky jsou v tomto úseku poměrně široké, nicméně nemohou být plně využívány neboť se zde vyskytuje velké množství sloupů veřejného osvětlení a tramvajové trakce. Důležitým pěším cílem je Kulturní centrum Kaštan, kde se pořádají různé společenské a kulturní akce jak v interiéru tak v exteriéru pod kaštany či v přilehlém parku, kde se navíc předpokládá jeho zatraktivnění revitalizací. Největší potenciál z hlediska rozvoje veřejných prostranství má slepá ulice Konecchlumského, která je zakončena významným pěším propojením do vilové oblasti a na Ladronku. V zálivu se dnes nachází několik oblíbených restaurací. Potenciál prostranství však není využit, prostor ulice z převážné části slouží jako parkoviště a auta blokují přímý přístup na tuto důležitou pěší osu.

4) 8. Listopadu -Kutnauerovo nám.

V tomto úseku dochází k výrazné změně v charakteru ulice - u ústí ulice 8. Listopadu začíná ve středu ulice kaštanové stromořadí, které pokračuje až do křižovatky Pod Královkou. Chodníky jsou poměrně komfortní. Po pravé straně ulice nalezneme nižší obytnou zástavbu. Parter je kontinuální na jižní straně, na severní straně je vzhledem k typologii obytných domů intenzita obchodů nižší. Důležitým cílem je poliklinika Pod Marjánkou a Billa, což je jediný větší obchod s potravinami v celé délce Bělohorské. Největším potenciál em z hlediska rozvoje veřejných prostranství má park před poliklinikou Pod Marjánkou.

5) Kutnaeurovo nám. - Skupova

Centrální část Bělohorské třídy. V profilu ulice dominuje kontinuální kaštanové stromořadí. Zástavba má drobné měřítko, objevuje se zde řada historických domů, mezi nejvýznamnější patří Hostinec Drinopol. V nedaleké blízkosti se nachází městská památková zóna Tejnka.

Centrálním prostorem je prostranství Pod Drinopolem, které je těžištěm urbanistickým ale dle vnímání místními obyvateli i těžištěm sociálním. Profil ulice se zde významně rozšiřuje, zelený středový pás se vzrostlými kaštany dosahuje šířky až 7,5m. V parteru se nacházejí kavárny, hospody a restaurace. Rozšiřující se veřejné prostranství na Drinopolu nabízí pobytový potenciál a možnost propojit ulici více se zástavbou sídliště.

6) Skupova - Pod Královkou

Profil ulice je srovnatelný s předchozím úsekem. Využití parteru je zde nejintenzivnější na obou stranách ulice a nejčastěji se tak projevuje nedostatek míst pro zásobování a obsluhu obchodů. Auta tak často zastavují ve dvou řadách.

V celé délce se objevuje kaštanové stromořadí, zástavba je nepatrně vyšší - zpravidla domy drží stejnou výšku s 3-4 podlažími. V Liborově a Heleny Malířové se nachází dva obytné bloky, které svým charakterem navazují na bloky na Dlabačově. Citelné je zúžení chodníku v okolí školy Marjánka. Významným cílem je právě škola Marjánka a škola Pod Marjánkou, naproti přes ulici se pak nachází centrum Marjánka s víceúčelovým sálem s kapacitou až 250 míst.



OBR 100.22 **Schéma zobrazující rozmístění parteru a obchodních domů v Praze**
Bělohorská třída disponuje nejdelším souvislým parterem na západním břehu Vltavy.

Rozvoj veřejných prostranství by se měl soustředit do prostoru okolo školy Marjánka, která je dnes vizuálně odsunuta do druhého plánu ulice. Potenciál k rozvoji rovněž nabízí východní strana školy, kde se nachází boční vstup do jídelny a šaten školy - přilehlé prostranství by mohlo sloužit jako dětské hřiště.

7) Pod Královkou - Diskařská

Celý úsek je svým charakterem významně odlišný od zbytku Bělohorské jak profilem ulice, který se významně rozšiřuje, tak citelně chybějící souvislou zástavbou. Křižovatka Pod Královkou je velký vyprahlý prostor, kde převažují rozlehlé plochy pro dopravu. Naopak plochy a vazby pro pěší jsou potlačeny. Chybí zde možnost bezpečně a komfortně přecházet a na chodnících překáží v chůzi nesčetné množství sloupů. Tento stav byl posílen také vytvořením objízdné trasy, která zde byla zavedena v roce 2010. Vzhledem k tomu, že tento status byl zřízen pouze jako provizorium, je účelné definovat novou podobu této křižovatky.

Všichni uživatelé ulice by si zde měli uvědomit, že se nacházejí na městské třídě pár minut od Pražského hradu a ne na rychlostní komunikaci. Začíná se zde rozvíjet parter (např. nové kino) a je třeba podpořit „prokrvení“ tohoto území. Úseku dominují dvě tramvajové smyčky Královka a Dlabačov. Dle konzultace s Dopravním podnikem lze tuto tramvajovou smyčku vymístit. Návrh počítá se zahrnutím tohoto území do vymezeného území pro urbanisticku soutěž o návrh.

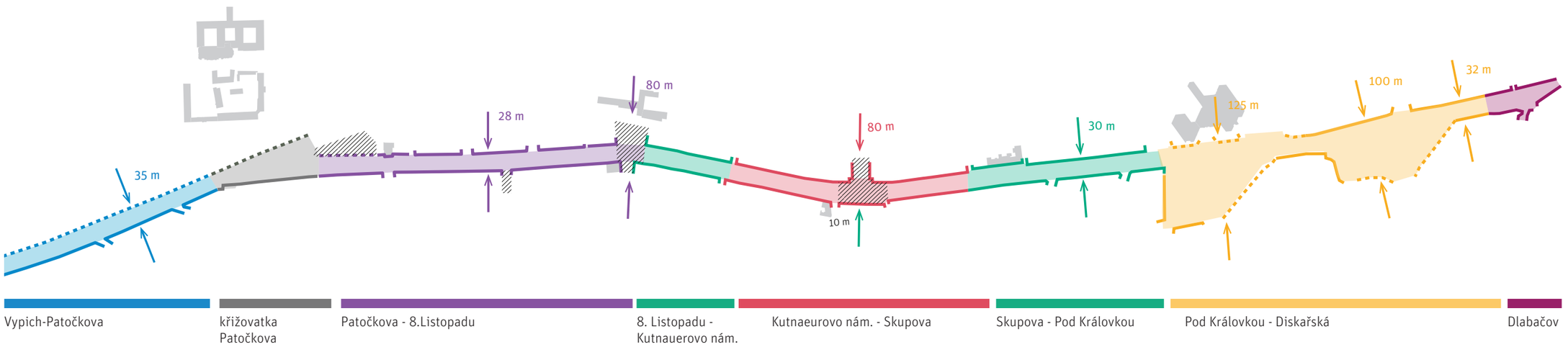
Stav veřejných prostranství okolo tramvajové zastávky Malovanka vypovídá o tom, že je hodně opomíjena. Jsme přesvědčeni, že tato část nabízí svůj potenciál, který je třeba podpořit a aktivovat. V roce 2019 by měla být dokončena stavba dispečerského operačního střediska Malovanka (MOS Malovanka). Směrem do ulice tak vznikne poměrně velký prostor, kde důrazně doporučujeme, aby se v budoucnu budova rozšířila o parter a vytvořila s ulicí přímý kontakt.

Významnými pěšími cíli jsou hotel Pyramida s restaurací, wellnes centrem a kinem, či restaurace U Zelené brány, který byl první stavbou umístěnou za hranicí barokního opevnění.

8) Dlabačov

V území je patrná původní linie barokního opevnění. Ačkoliv se Dlabačov nachází v těsné blízkosti historického jádra Prahy a Pražského hradu, nalezneme zde neutěšená prostranství. Rozlehlá dlážděná křižovatka je poměrně hlučná a pro chodce nekomfortní.

Průběžná zástavba lemuje opět jen jednu stranu ulice - a to tu severní. Jižní chodníky jsou poměrně úzké a nekomfortní, v severní části se nacházejí naopak velkorysé chodníky, nejširší v celé Bělohorské, nicméně chybí parter. Oproti západnímu úseku ulice, kde dominuje centrální stromořadí jsou stromy umístěny přímo v chodníku. Pěším cílem v území je gymnastické sportovní centrum SK Hradčany.



OBR 100.23 **Schéma charakteristických úseků a specifických míst**
Bělohorská třída propojuje jednotlivá místa s různým charakterem a atmosférou.



OBR 100.24 **Vypich-Bělohorská**



OBR 100.25 **Křižovatka Patočkova**



OBR 100.26 **Patočkova - 8.Listopadu**



OBR 100.27 **8. Listopadu - Kutnauerovo náměstí**



OBR 100.28 **Kutnauerovo nám. Skupova** - centrální prostor Drinopol



OBR 100.29 **Skupova - Pod Královkou**



OBR 100.30 **Pod Královkou - Diskařská** - točna Pod Královkou



OBR 100.31 **Dlabačov**

140 Strategie rozvoje veřejných prostranství a její naplňování

Strategie pro klíčová veřejná prostranství

Bělohorská je obchodní živá ulice s velmi dobře vybaveným parterem a příjemným lokálním charakterem se stromy ve velké části ulice.

V ulici však převažuje pouze nakupování. Bělohorská trpí malým množstvím možností pro volitelné aktivity, setkávání, pobývání. Některá místa jsou viditelně zanedbaná. Mezi příležitosti veřejných prostranství patří posílení užívání ulice místními obyvateli a nabídnutí volitelných aktivit.

Pro celou ulici je v rámci definování strategie rozvoje veřejných prostranství klíčové, podpořit charakter a hodnoty ulice a jednotlivých míst a soustředit pozornost na vhodné aktivity a program odehrávající se ve veřejném prostoru.

Kulturní centrum (KC) Kaštan a park

KC Kaštan je bezprostředním cílem volitelných aktivit pro celou čtvrť. Má přírodní charakter (kulturně free), historickou hodnotu a příjemnou atmosféru. Pro okamžité zlepšení stavu není třeba velkých zásahů. Potenciál spatřujeme v propojení objektu kulturního centra s parkem.

Strategie: Podpořit přírodně-kulturní charakter místa a zlepšit podmínky užívání parku. Zlepšit vazby s parkem kolem Břevnovského kláštera. Nabídnout lepší zázemí objektu. Doporučujeme propojit společenský sál s terénem a dvorem. Stávající program je pro místo dostačující, celé území může ale hodně oživit maximální propojení kulturních akcí s úrovní terénu.

Park Poliklinika a navazující prostranství

Poliklinika je cílem vázaných aktivit díky koncentraci několika funkcí - poliklinika, velké potraviny, informační centrum, hřiště atd. Stávající úprava parku před poliklinikou je nevyhovující, chybí vybavení. Ačkoliv se jedná se o důležitou bezbariérovou pěší vazbu napříč celým Břevnovem. Park nevybízí k odpočinku a přirozenému pobytu.

Strategie: Posílit zázemí stávajících funkcí. Upravit režim parkovacích stání kolem potravin a Polikliniky a zlepšit dostupnost MHD. Posílit severojižní vazby a jejich bezbariérovost. Zlepšit stav veřejných prostranství. Podpořit podmínky pro pobývání. Posílit charakter místa - zelený předprostor Polikliniky s bezbariérovým přístupem. Zlepšit podmínky pro pobývání a setkávání a podpořit aktuální funkce vybavenosti.

Konecchlumského

Tato slepá ulice má charakter lokálního zákoutí se silnou vazbou na jih do zástavby rodinných domů. Prostoru vévodí schodiště, které místu dodává jedinečnou atmosféru, je však v zanedbaném stavu. Parkující auta determinují směr pohybu pěších a blokují logický průchod středem celého prostoru. Ačkoliv se zde nacházejí oblíbené restaurace a prostor má intimní atmosféru, není bohužel parter nijak zvlášť propojen s tímto pláckem. Chybí zde možnost se jen tak zastavit nebo pobývat.

Strategie: Změnit prostorové uspořádání plácku, vytvořit tak místo pro pobývání a setkávání a podpořit přirozené směry pohybu pěších. Posílit intimní atmosféru místa a maximálně otevřít parter.

Drinopol

Prostranství je vnímáno jako přirozené centrum čtvrti. To je podpořeno urbanistickou a prostorovou kompozicí. Nevhodně jsou umístěny funkce na nárožích na severní straně ulice. Ty nejsou nijak propojeny s přiléhajícím pláckem a nepodporují tak život v tomto místě. Dnešní neudržovaný stav teras kolem schodiště, brání rozvinutí potenciálu, které místo skýtá.

Strategie: Změnit druh vybavenosti na nárožích, doplnit služby, které generují využívání přilehlého prostoru – kavárna, bistro, cukrárna apod. Reprezentativnější pojetí veřejného prostoru. Umělecká soutěž, kterou by ráda připravila městská část, by tomuto místu mohla přinést jedinečnější řešení. Z této soutěže by mělo vzejít jeho reprezentativní dotvoření - např. ve speciálním ztvárnění dlažby, osvětlení nebo umístění objektu.

Je třeba zlepšit severojižní vazbu do Tejnky a přístup na zastávku. Plácek a schodiště by mělo umožnit úpravu při výjimečných příležitostech (např. sousedská slavnost, Vánoce - malý trh apod.).

Škola Marjánka

Škola je zapuštěná pod úroveň okolního terénu a nekomunikuje tak s ulicí. Současně je oddělena nevzhledným zábradlím a betonovými květníky. Škola nemá dostačující předprostor, v úrovni ulice se nachází úzký chodník. Bezbariérový přístup k hlavnímu vstupu školy je daleko od tramvajové zastávky, není zde přímo z Bělohorské možnost zastavit pro rodiče dětí, vezou-li je do školy autem.

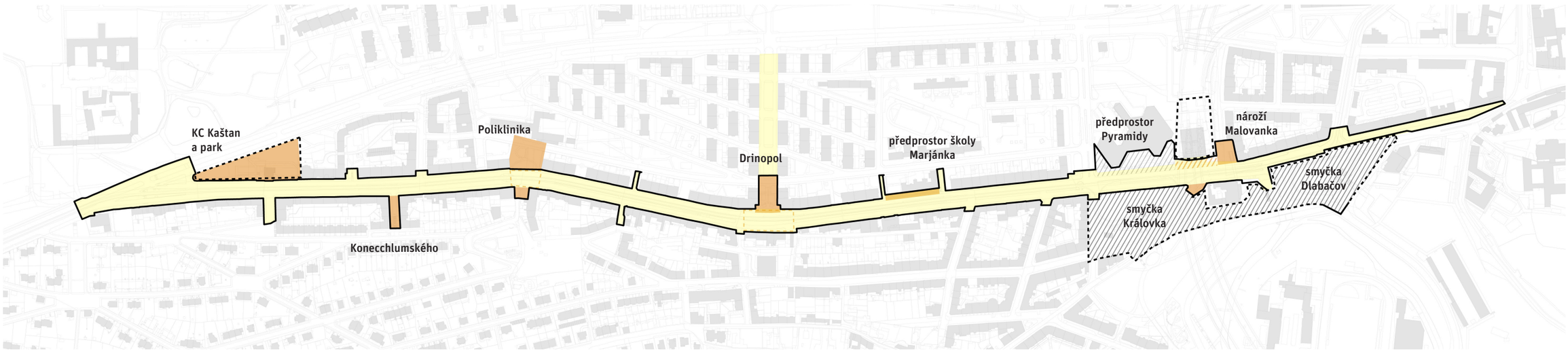
Strategie: Je nezbytné kultivovat celý prostor, rozšířit přilehlé úzké chodníky. Dalším důležitým krokem je zlepšit vazbu na tramvajovou zastávku a vytvořit škole odpovídající předprostor. Boční ulice přiléhající ke škole mají potenciál poskytnout bezbariérové spojení ulic Pod Marjánkou a Bělohorská a nabízejí příležitost k vytvoření lokálního pobytového prostoru – sdílený prostor, dětské hřiště atd. Tak také vznikne příjemnější pěší vazba z tramvajové zastávky ke škole Pod Marjánkou.

Strategie rozvoje území kolem Malovanky

Předprostor hotelu Pyramida

Souvislý intenzivní parter charakteristický pro Bělohorskou třídu je zde přerušen, celý prostor je rozlehlý a neudržovaný, plný bariér a nekoresponduje s charakterem zbytku ulice. Hotel Pyramida využívá parter objektu, chtějí místo aktivovat a lépe napojit na prostor ulice. V západní části Pyramidy bylo v roce 2016 nově otevřeno kino Dlabačov.

Strategie: Příležitost vidíme v aktivizaci území. Je nezbytné upravit, vyčistit a především definovat předprostor hotelu, napojit předprostor u kina na ulici. Je důležité, zčitelnit význam, hierarchii a charakter jednotlivých veřejných prostranství, definovat jejich náplň a podpořit napojení hotelu Pyramida na ulici. Pro revitalizaci je klíčový



OBR 100.32 **Schéma hlavních přiléhajících veřejných prostranství**
Bělohorská třída propojuje jednotlivé plácky a prostranství s různým charakterem a atmosférou.

dialog s majiteli hotelu, kteří jsou ochotni do prostoru investovat. Tyto úpravy předprostoru, případně dostavba hotelu nebo jiných objektů by měla být řešena architektonickou soutěží.

Točna Pod královkou

Točna má přírodní charakter, intimní prostředí a umožňuje velkou škálu aktivit. Místo je však neudržované, není vyřešený přístup do parku. Nedefinovanost parku umožňuje rozvoj území, plochu lze užívat alternativně, dokud se nerozhodne o jeho budoucím využití (zástavba, veřejná prostranství, apod.). Území tramvajové točny Královka a Dlabačov je v rámci koncepční studie stanoveno k prověření urbanistickou soutěží. Klíčové je, že se jedná o pozemky města.

Strategie: Potenciál spatřujeme v podpoření dočasného užívání vnitřního prostoru smyčky, než dojde ke stanovení budoucího využití celého místa a k jeho zhodnocení. Aktuálně v prostoru vzniká kavárna v malém objektu Dopravního podniku. Ta může expandovat a využívat potenciál okolního venkovního, otevřeného prostoru pro komunitní aktivity. Financování doplnění mobiliáře případně podia k tomuto objektu je možné financovat v rámci realizace studie již v roce 2018.

Předprostor MOS Malovanka

Prostranství vzniká ustoupením objektu MOS Malovanka od hrany Bělohorské třídy, pravděpodobně z důvodu blízkosti vysokotlakého plynovodu, jehož přesun by z hlediska výstavby objektu znamenal významné prodloužení doby realizace. Prostor je situován v přímé návaznosti na ulici a tramvajovou zastávku Malovanka. Neadekvátní je rovněž velikost bočního prostoru orientovaného do ulicie Na Malovance, odkud je situován i hlavní vstup do objektu MOS, který nedisponuje parterem ani nikterak nekomunikuje směrem do ulice.

Strategie: Potenciál spatřujeme ve vytvoření parteru směrem do Bělohorské – to by mohlo být realizováno v souvislosti s plánovaným rozšířením MOS o dvě podlaží. Tím by došlo k navázání MOS na linii blokové struktury pod Malovankou směrem k obchodní třídě. Náročné bude případné přeložení VTL při realizaci stavby. Prostranství je třeba řešit v návaznosti na předprostor hotelu Pyramida a nároží Na Malovance. Je třeba počítat s tím, že v návaznosti na toto území v budoucnu přirozené vznikne lokální centrum.

Nároží Na Malovance

Nároží je lokálně významným pláckem s relativně aktivním parterem. Jedná se o dostatečně velký prostor v přímé návaznosti na ulici a tramvajovou zastávku. Prostupnost územím je narušena výškovými poměry – tři schody mezi Bělohorskou a ulicí Na Malovance jsou neopodstatněné. Chaotická a nepřehledná situace panuje kolem podchodu, neusměrněné je parkování, které zabírá téměř celou část nároží.

Strategie: Vytvořit pobytový prostor pro setkávání a čekání na veřejnou dopravu, který bude rovněž využíván lokálními obyvateli. Je třeba rozčlenit toto poměrně rozlehlé nároží. Věnovat místu větší pozornost, má totiž potenciál ihned výrazně zvýšit kvalitu a využití prostranství ve východní části obchodní třídy. Vhodné je využívat jej v návaznosti na rozvojové území kolem MOS Malovanka a hotelu Pyramida jako aktivizační bod (např. umístěním pravidelného trhu). Do chodníku před budovaným dispečerským střediskem by tedy měly být umístěny přípojky elektřiny. Území je dobře dostupné a poskytuje poměrně velké plochy pro parkování zásobovacích vozidel trhu.



OBR 100.33 **Mariahilfer Strasse, Vídeň**
Příklad celkově zrekonstruované ulice.



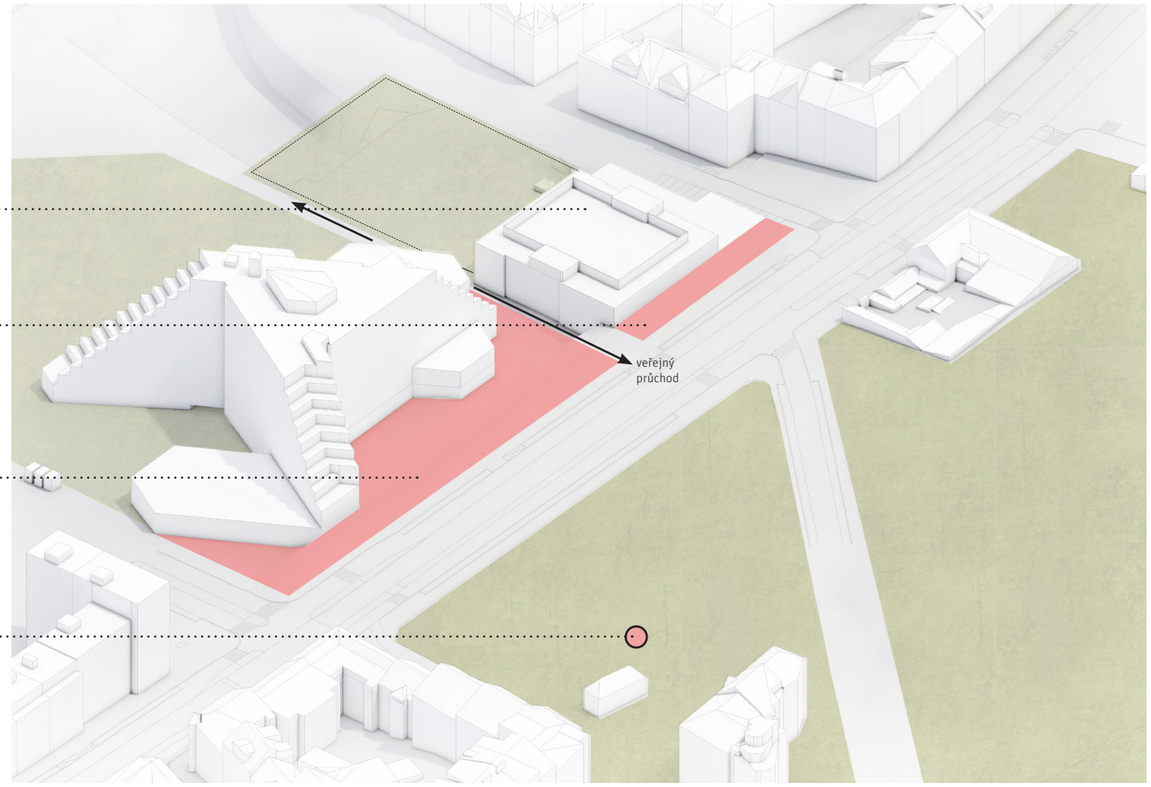
OBR 100.35 **Carrer del Mar, Barcelona**
Příklad lokálního centra - podobný charakter může mít např. záliv Konecchlumského.

MOS Malovanka
Stavba objektu dispečerského střediska, očekávaná realizace do roku 2019. V další fázi doporučujeme zastavět jižní předprostor objektu a doplnit jej o parter.

Předprostor MOS Malovanka
Projekt se bude připravovat a realizovat v návaznosti na koncepční studii. Realizace je přímo závislá na době převedení části státního pozemku 660/1 do vlastnictví HMP.

Předprostor hotelu Pyramida
Projekt, který by se měl realizovat v návaznosti na koncepční studii. Tyto úpravy předprostoru, případně dostavba hotelu nebo jiných objektů je třeba řešit architektonickou soutěží. Financovat a vyhlásit soutěž by měl hotel Pyramida, který má o revitalizaci zájem a chce pozemek odkoupit od státu. Je třeba, aby vše probíhalo za konzultací s IPR Praha.

Prostor tramvajové smyčky
Je třeba podpořit dočasné využití prostoru smyčky a aktivovat tak toto území. Tato úvaha navazuje na stávající aktivitu místních v domku Dopravního podniku.



OBR 100.34 **Veřejná prostranství kolem MOS Malovanka a hotelu Pyramida**

150 Koordinace s dalšími záměry

Probíhající záměry v území:

- Realizace multifunkčního operačního střediska (dále jen MOS Malovanka)
  projektant: atelier A32 s.r.o. a SATRA, spol. s r.o.
  investor: OSI - MHMP
  realizace: 2016 - 2019

- Úprava přechodu - č. akce 2970271
  rozsah: Dlabačov
  investor: Besip
  realizace: 2016

Potenciální a připravované záměry:

- Příčná osa
  rozsah: Prostor kolem Polikliniky Pod Marjánkou, okolí ústí ulice 8. Listopadu
  investor: MČ Praha 6

- Revitalizace parku u Kaštanu a KC Kaštan
  rozsah: Park u Kaštanu, předprostor KC Kaštan, případná dostavba KC Kaštan
  investor: MČ Praha 6

- Umělecké ztvárnění ostrůvku v křižovatce Patočkova
  rozsah: ostrůvek v křižovatce Patočkova
  investor: MČ Praha 6

- Rekonstrukce LDN
  rozsah: Nástavba dvou pater na stávající budovu
  investor: MČ Praha 6

- Výměna stožárů veřejného osvětlení, uložení kabelů do země
  rozsah: Na severní straně Bělohorské u Polikliniky od stožáru 601/148 a na severní straně Bělohorské u Pyramidy
  investor: SVM - MHMP, správce: Eltodo

- Poklad optických kabelů
  rozsah: v celé délce ulice
  investor: Pe3ny Net s.r.o.

- Obnova plynárenských zařízení STL a NTL
  rozsah: STL: Patočkova – čp. 1650, Dlabačov – Myslbekova – Diskařská; NTL: Za Strahovem a část Pod Královkou
  investor: Pražská plynárenská a.s.

- Výměna regulátorů plynárenských zařízení
  rozsah: úsek Liborova - Heleny Malířové
  investor: Pražská plynárenská a.s.
  realizace: 2017

- Výměna olejových kabelů
  rozsah: křižovatka Bělohorská-Pod Královkou a Bělohorská-Patočkova
  investor: PRE a.s.

- Výměna povrchu vozovky kolem Dlabačova
  tento záměr byl pozastaven kvůli koordinaci s koncepční studií - úpravy proběhnou v ul. Diskařská, kde budou upraveny také obruby a chodníky
  rozsah: Pohořelec, Dlabačov, Diskařská
  investor: TSK a.s.

- Obnova vedení kanalizace
  rozsah: Pod Královkou – Dlabačov
  investor: PVS a.s., správce: PVK a.s.

- Obnova vedení vodovodu
  rozsah: Patočkova-Heleny Malířové severní hrana, Dlabačov, ulice Na Malovance
  investor: PVS a.s., správce: PVK a.s.

Iniciované záměry:

- Architektonická soutěž na umělecké ztvárnění Drinopolu
  rozsah: umělecký objekt či dílo, ztvárnění prostoru
  investor: MČ Praha 6

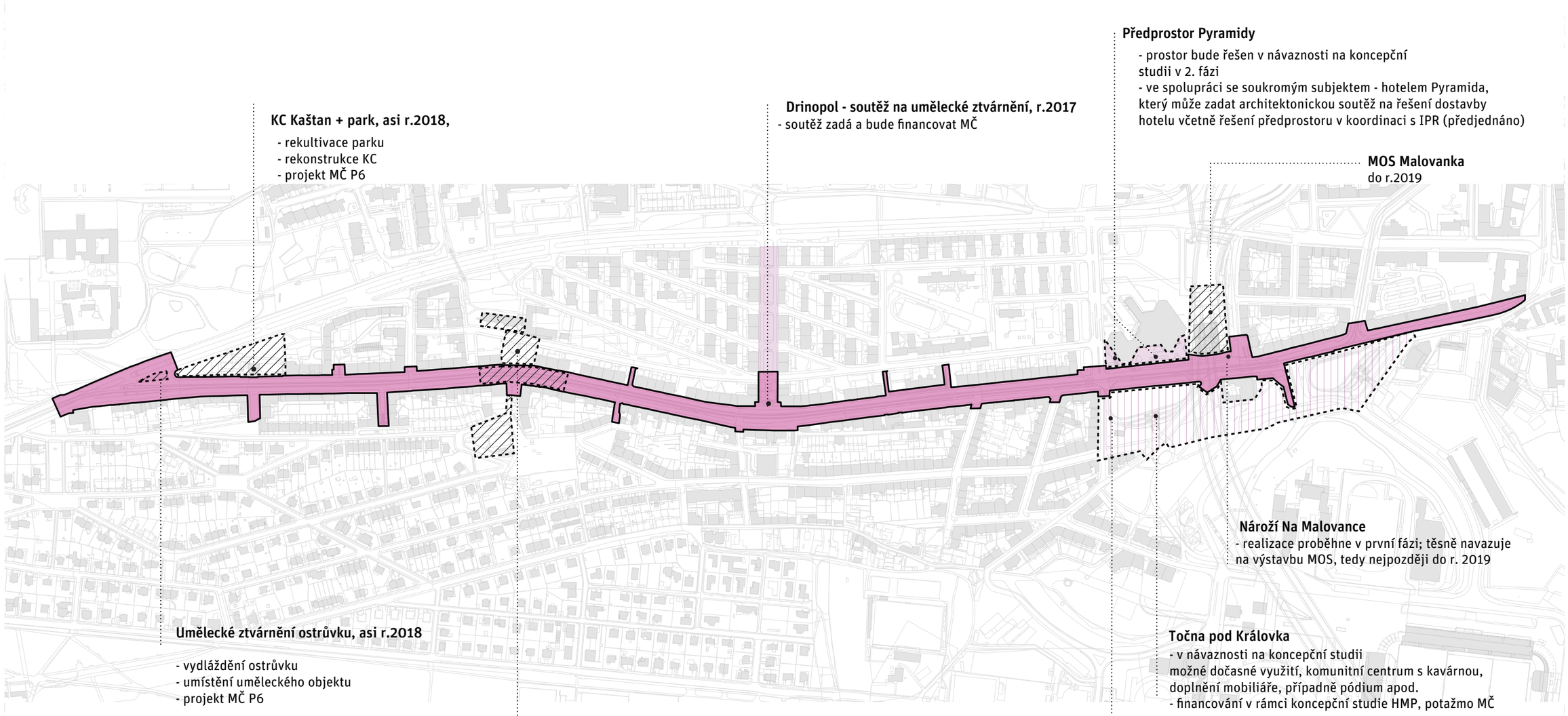
- Urbanistická soutěž na prostor smyček pod Strahovem
  rozsah: točna Královka a točna Dlabačov a na ně navazující veřejná prostranství
  investor: Hlavní město Praha

- Předprostor hotelu Pyramida
  rozsah: předprostor hotelu včetně bočního vstupu do kina Dlabačov
  investor: Cimex invest s.r.o (hotel Pyramida)

- Předprostor MOS Malovanka
  rozsah: prostranství navazujících na Bělohorskou a v ulici Na Malovance
  investor: Hlavní město Praha

- Dočasný objekt/úprava v točně Pod Královkou
  rozsah: prostor uvnitř tramvajové smyčky
  investor: Hlavní město Praha

- Výměna nebo posun sítí kvůli umístění stromořadí
  rozsah: viz. kapitola → 250 TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA zejména kolem hotelu Pyramida
  investor: Hlavní město Praha v participaci s jednotlivými správci sítí



OBR 100.36 **Schéma navazující záměrů v území**

1 Koncepce Bělohorské ulice jako celku
5 Koordinace s dalšími záměry
0

200 / Koncepce pro jednotlivá témata

210 Pěší prostor a principy bezbariérovosti

Podstatou koncepční studie je návrh řešení provozně-prostorového uspořádání ulice, jehož cílem je potvrdit charakter Bělohorské jako významné městské třídy. Zvýšení kvality pěšího pohybu pro všechny skupiny uživatelů, je jednou ze základních podmínek zlepšení stavu ulice.

Bělohorská třída by měla poskytovat odpovídající komfort pro každodenní pěší provoz, tj. dostat se do práce, do školy, na nákup apod. pohodlně a bezpečně. Zároveň by měla plnit roli městského korza, stát se místem setkávání a přirozeně vybízet k různorodým společenským a kulturním aktivitám.

Obecně jsou pěší plochy navrhovány s důrazem na bezpečný, komfortní a kontinuální pěší pohyb v příčném i podélném směru, čitelné a logické uspořádání prostoru a pobytové aktivity. Pro správné fungování obchodní třídy je nezbytné vytvořit dobré příčné propojení obou stran ulice, dodržovat principy bezbariérovosti tj. doplnit chybějící přechody a místa pro přecházení a odstranit současné bariéry, zejména zábradlí a sloupy. Komfortní přístup by měl být zajištěn na zastávky veřejné dopravy včetně nástupu do vozu. Součástí kultivace pěšího prostoru je také výměna a sjednocení povrchů, doplnění mobiliáře a stromořadí.

Pěší cíle a návaznosti

Z hlediska širších vztahů představuje Bělohorská páteřní třídu Břevnova, městsku třídu se souvislým parterem obchodů a institucí, která je cílem sama o sobě. Díky morfologii terénu jsou pak významná příčná propojení (schodiště a rampy) navazující dál přes Bělohorskou, např. na Ladronku a Kajetánku. Tato příčná propojení, se schodišti a rampami, vytváří neopakovatelnou charakteristiku Břevnova.

Mezi významné pěší cíle lze zařadit Břevnovský klášter, KC Kaštan, Polikliniku Pod Marjánkou, kino Dlabačov a školní zařízení (obchodní akademie a několik základních škol.)

Principy zvyšování kvality pěšího prostoru

Doplňování přechodů pro chodce

V místech, kde v současnosti příčné vazby citelně chybí, jsou navrženy nové přechody či místa pro přecházení. → OBR 200.8

Další úpravy se týkají současných tramvajových zastávek a zlepšení přístupnosti ostrůvků, kdy v současnosti druhá vazba na zastávkách zpravidla chybí.

Zkracování délky přecházení

Na všech stávajících i navržených přechodech dochází ke zkrácení vzdálenosti přecházení. U přechodů (míst pro přecházení) vedených příčně přes celý profil Bělohorské, vysazujeme chodníkové plochy do parkovacího pásu a vždy je alespoň z jedné strany tramvajového tělesa vložen dělící ostrůvek usnadňující přecházení. Na křižovatkách s bočními ulicemi jsou taktéž navržené vysazené chodníkové plochy.

Na rozdíl od současného stavu, kdy je přecházení Bělohorskou často nebezpečné z důvodu nedostatečného rozhledu, rozšíření chodníku do vozovky umožní pěším lepší výhled, stejně jako je chodec lépe zpozorovatelný řidiči projíždějících vozidel.

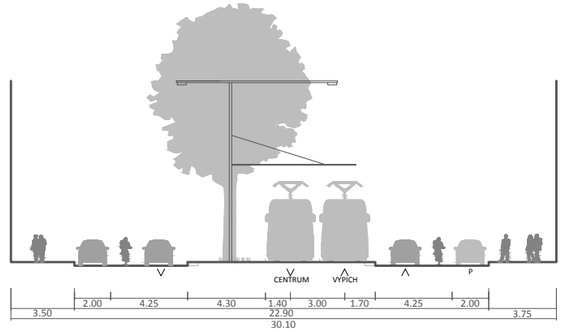
Dle vyhlášky je maximální délka přechodu 7,00 m u změny dokončených staveb. Prostorové parametry a charakter ulice je dán urbanistickým založením, šířkou ulice a vedením tramvajové trati. To v některých místech znemožňuje zkrátit u všech přechodů požadovanou délku dle vyhlášky bez nutnosti výrazně zasáhnout do průběžných hran obrub a uspořádání profilu. V rámci Koncepční studie bylo vyhodnoceno, že je z hlediska pěšího provozu výhodnější, aby v těchto místech přechody byly, i přesto že neodpovídají požadované délce. Než aby zde žádná možnost přejít z jedné strany ulice na druhou neexistovala. Koncepční studie tak navrhuje řešení vycházející z ↗ ČSN 73 6110, kde lze uvažovat délku přechodu 7,00 m při rekonstrukcích s možností prodloužení v nárožích až o 3,00m. Při vedení cyklopruhů v hlavním dopravním prostoru, kde šířka komunikace neumožňuje vložit ostrůvek, lze šířku cyklopruhu nezapočítávat.

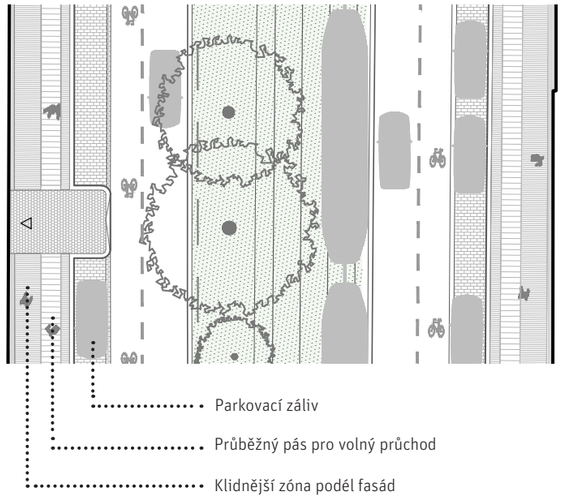
Zvýšená plocha vozovky v křižovatkách

Z důvodů zachování podélné kontinuity chodníku je v místech napojení bočních ulic (u nesignalizovaných křižovatek a tam, kde je to možné z hlediska dopravního režimu) vozovka zvýšena do úrovně chodníku a je vydlážděna. Což umožňuje bezbariérové přecházení a zároveň je podpořena vizuální kontinuita pěšího prostoru. Podrobněji v tématu věnuje kapitola → 230 – MOTOROVÁ DOPRAVA.

Uspořádání pěšího prostoru

Prostorové uspořádání chodníků vychází z charakteru a způsobu používání ulice. Prostor chodníků se skládá ze dvou hlavních částí - z prostoru u fasády, který je vnímán jako klidnější, sloužící k zastavení či přecházení z jednoho obchodu do druhého apod. Pro tuto část studie navrhuje dvě varianty. První varianta počítá s provedením chodníkových ploch v celé ploše z mozaikové dlažby, druhá varianta doplňuje mozaiku o průběžný pás, který je umístěný blíže k hraně parkovacích zálivů. Tento pás je proveden z velkoformátových desek z probarveného betonu a primárně slouží k rychlejšímu, volnému průchodu ulicí. Realizovatelnost této varianty bude prověřena v navazující dokumentaci.





OBR 200.6 **Princip uspořádání pěšího prostoru - Varianta s průběžným pásem z velkoformátových desek**



OBR 200.2 **Neprostupnost ulice z jedné strany na druhou**
Červeno-bílé zábradlí podél zeleného pásu uprostřed ulice znemožňuje přecházení v místě logické příčné vazby.



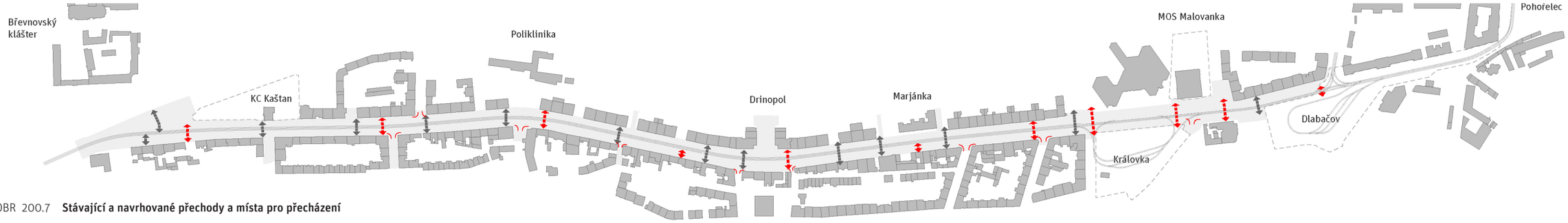
OBR 200.3 **Chybějící přechody pro chodce**
V řadě bočních ulic a na řadě dalších míst chybí přechody pro chodce.



OBR 200.4 **Široký chodník s pásem s hladkým povrchem pro komfortní chůzi, průjezd vozíků a kočárků** (Berlín - Německo)
Pás vymezuje klidnější a rušnější část ulice, měl by být vždy volný



OBR 200.5 **Vhodně zvýšená vozovka podél úzkého tramvajového ostrůvku včetně bezbariérové úpravy pro nevidomé (** Brno, Šilingrovo náměstí)



OBR 200.7 **Stávající a navrhované přechody a místa pro přecházení**

Materiálové sjednocení pěších a pojížděných ploch

Parkování přímo ve vozovce je nahrazeno parkovacími zálivy pro podélná stání. Povrch parkovacích zálivů je dlážděný, oddělením od asfaltové vozovky se tak pocitově rozšiřuje chodníková plocha. Parkovací zálivy jsou také stavebně vymezeny vysazenými plochami chodníku v nárožích a přerušovány dalšími příčnými vazbami a vjezdy. Dochází tak k rytmizaci a zpřehlednění ulice, neboť auta již neparkují v dlouhých řadách, které představují vizuální i fyzickou bariéru.

Pojížděná dlažba chodníkových přejezdů (vjezdy do objektů, vnitrobloků) a zvýšené vozovky v místě vjezdů do bočních ulic je materiálem i odstínem dlažby příbuzná chodníkové mozaice použité na většině pěšího prostoru, čímž dochází k vizuálnímu i pocitovému scelení chodníku. Více informací viz → 260 – Povrchy parteru a materiály.

Principy bezbariérovosti

Veřejná prostranství by měla umožňovat nejen veřejnou přístupnost, ale také možnost komfortního užívání pro všechny bez rozdílu, seniorům, rodičům s kočárky apod.

Překážkou nejen pro osoby s omezenou schopností pohybu jsou zejména fyzické bariéry v podobě překonávání výškových rozdílů – např. obrubníků u přechodů, které nejsou sníženy na úroveň vozovky, nevhodně řešených vodorovných spár v dlažbě, pohyb po nerovné, šikmé či zborcené ploše nebo nedostatečná šířka chodníku. Bariéru představují také chybějící úrovňové přechody v místech poptávaných pěších vazeb, např. na tramvajových zastávkách U Kaštanu, dále pak mezi Drinopolem a ulicí Tejnka apod.

Bezpečný samostatný pohyb a orientace v prostoru pro nevidomé a slabozraké je v návrhu zajištěn vhodnou organizací prostoru bez fyzických bariér zužujících průchozí část chodníku a přítomností srozumitelných hmatových prvků a značení.

Kontinuita pěšího prostoru

Podél průběžného pásu z velkoformátových desek nebo při hraně obruby by bylo vhodné vést umělou vodící linii, nahrazovala by přirozenou vodící linii fasády objektů tak, kde se zpravidla nacházejí restaurační předzahrádky či další mobiliář. Takto doplněná vodící linie by měla kompozičně a materiálově doplňovat navrženou kompozici povrchů a zároveň být akceptovatelná z hlediska technických požadavků na hmatové prvky.

Schodiště a rampy

Díky tvarosloví terénu jsou pro Břevnov typická schodiště a poměrně strmé rampy spojující jednotlivé paralelní ulice. Všechny schodiště a rampy na Bělohorské by měly být opraveny včetně doplnění zábradlí a ramp pro kočárky.

Křižovatky a přechody

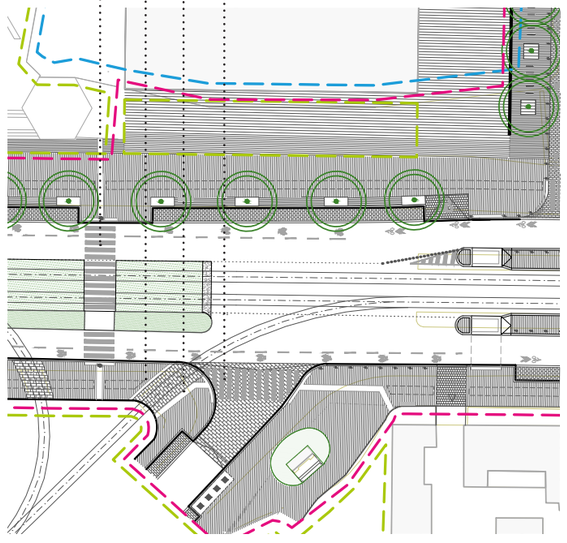
Veškeré přechody pro chodce budou v ploše chodníku opatřeny signálním a varovným pásem přechodu.

Hmatové prvky pro nevidomé a slabozraké

Povrchy chodníků jsou provedeny z mozaikové dlažby. Mozaiková dlažba je z hlediska požadavků Pražské organizace vozíčkářů (POV) akceptována jako adekvátní materiál. Mozaiku může doplnit průběžný velkoformátový betonový pás, který je z hlediska pěšího pohybu komfortní.

Varovné a signální pásy navrhujeme v případě vložení pochozího velkoformátového pásu, provést rovněž z velkoformátových betonových desek se zdrsněnou povrchovou úpravou. V případě vydláždění chodníků pouze mozaikou, z mozaikové dlažby, kterou lemuje pás vyhlazených kostek. Prvky budou provedeny v souladu s požadavky zákona 22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky.

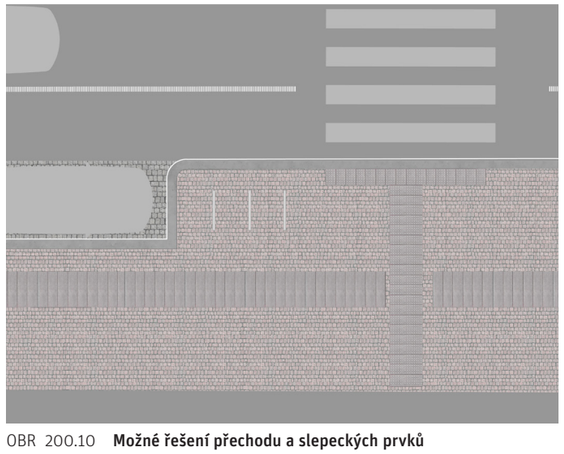
Více informací viz → 260 – Povrchy parteru a materiály.



OBR 200.8 **Základní principy zvyšování kvality pěšího prostoru a bezbariérovosti**



OBR 200.9 **Reference: Místo pro přecházení**



OBR 200.10 **Možné řešení přechodu a slepeckých prvků**

220 Veřejná doprava

Tramvajová trať

Koncepční studie navazuje na rekonstrukci tramvajové trati a tramvajových zastávek, která byla dokončena na podzim roku 2014. V rámci rekonstrukce došlo k výměně kolejí v úseku Vypich - Pod Královkou. Na základě zadání koncepční studie, se v tomto úseku předpokládají pouze minimální zásahy (např. odstranění zábradlí, vložení nových přechodů, úprava ostrůvku apod.). V současné době není možné relokovat zastávky či provádět větší zásahy do tramvajové trati do roku 2019, z důvodu financování trati z evropských fondů, na které se vztahuje ochranné lhůta.

Poloha trati

Z hlediska polohy tramvajové trati se nejeví jako účelné měnit její polohu. Místem, které bylo prověřeno pro možný posun trati je zastávka Malovanka. V tomto místě je nekoncepčně řešena možnost přestoupení na autobusovou vytíženou linku 143 nebo málo vytíženou linku 149. Studie navrhuje sdružit autobusovou (linka 149) a tramvajovou zastávku ve směru Pod Královkou. Z tohoto důvodu by bylo vhodné v místě zastávky rozšířit osovou vzdálenost kolejí na 3,5m. Přínos tohoto řešení není adekvátní k výši nákladů, které by byly vynaloženy na tuto úpravu - dle konzultace s Dopravním podnikem cca 20mil. Kč. Studie tedy navrhuje tuto zastávku sdružit při zachování osové vzdálenosti kolejí 3m. Vzhledem k tomu, že tato autobusová linka není vytížena a bude používána pouze v jednom směru, lze toto řešení realizovat. Obdobně je v Praze řešena např. zastávka v Revoluční ulici, která je vytíženější a sdružená v obou směrech.

Územím, kde by bylo adekvátní změnit polohu trati (mírně posunout osu kolejí) je úsek kolem smyčky Dalabačov a to pouze prokáže-li zadaná dopravní prověřovací studie, že by toto řešení mělo zásadní přínos při realizaci vyvedení tramvajové trati na Strahov.

Navrhované úpravy v návaznosti na provedenou rekonstrukci trati (2014)

V úseku od křižovatky Pod Královkou - Patočkova dochází k dílčím změnám, celkově se zvýší pohodlí a přívětivost prostředí cestujících, především zkvalitněním podoby a vybavenosti tramvajových zastávek.

V úseku od křižovatky Pod Královkou - Dlabačov kde neproběhla rekonstrukce tramvajové trati je navržena výraznější úprava tramvajové zastávky Malovanka, tak aby byla co nejvíce bezbariérová, bezpečná a pohodlná a plnila lépe funkci přestupního uzlu na autobus.

Možnost vedení tramvajové trati na Strahov

V návaznosti na zpracování koncepční studie bylo prověřeno možné vedení tramvajové trati na Strahov ve třech variantách → OBR 200.15. Z první fáze prověření vyplynulo, že vedení tramvajové trati na Strahov je reálné - nejlepší z variant se jeví varianta číslo 2. Detailnější výkresy a informace budou známy na konci roku 2016. Výstupy by pak sloužily jako podklad pro vypsání urbanistické soutěže na řešení prostoru smyček pod Strahovem viz. → 140 Strategie rozvoje veřejných prostranství a její naplňování

Tramvajové zastávky

Analýza polohy zastávek

Jako součást vyhodnocení vlivu rekonstrukce tramvajové trati byla zpracována analýza rozmístění zastávek v řešeném území a porovnána s obdobnými ulicemi nebo s ulicemi s vytíženějším parterem i vyšším pohybem osob. Obecně umístění zastávky zpravidla odpovídá charakteru ulice, jejím potřebám a možnému technickému řešení.

Poloha zastávek na ulici Bělohorská reaguje zejména na hustotu osídlení Břevnova. Tento přístup k rozmístění zastávek je zcela adekvátní a naplňuje potřeby obyvatel Břevnova. Avšak Bělohorská je velmi významnou obchodní třídou a to je třeba respektovat a zohlednit také dostupnost funkcí, za kterými uživatelé směřují. Dalším důležitým činitelem je návaznost na příčné ulice – žíly, které prokrvují okolní zástavbu.

Z analýzy dostupnosti tramvajových zastávek v rámci Prahy vzešlo, že Bělohorská třída je již nyní nadprůměrně vybavena počtem zastávek. Klíčovými kritérii při vyhodnocení byly hustota osídlení, docházková vzdálenost a vytíženost parteru ulice.

Hustota osídlení Bělohorské je stabilní – jediný výraznější rozvoj lze dle Metropolitního plánu Prahy předpokládat v prostoru kolem hotelu Pyramida a Dlabačova.

Tramvajová zastávka poliklinika

V místě se nachází koncentrace významných funkcí jako např. poliklinika, lékárna, základní škola, informační centrum úřadu městské části a větší potraviny. Tento prostor je významných cílem v rámci Břevnova. Stávající situace rozmístění zastávek reaguje zejména na hustoty osídlení, tedy na docházkovou vzdálenost k domovním dveřím většiny obyvatel. V případě zastávky Marjánka je umístění přizpůsobeno tak, aby byly komfortně a bezpečně přístupné základní školy.

Když v r. 2014 probíhala rekonstrukce tramvajové trati, byla vyprojektována varianta přesunutí zastávky U Kaštanu blíže k poliklinice. Na toto téma byla zorganizována veřejná petice, ze které vzešlo, že obyvatelé chtějí ponechat zastávku ve stávající poloze a tento výsledek se rozhodla tehdejší politická garnitura městské části respektovat.

Studie navrhuje řešení, které umožňuje návazat na projekt možného rozvoje území a také umístění zastávky blíže k poliklinice. Vzhledem k ochraně vysoké investice do rekonstrukce trati a zadání studie, které stanovuje, že zásahy do projektu RTT 2014 mají být minimální, byla provedena analýza a návrh možných úprav trati ve výhledovém horizontu.

Vložení nové zastávky

MČ připravuje záměr „příčná osa“, který by měl řešit dostupnost polikliniky – parkování, rekonstrukci LDN a možné umístění parkoviště do ul. 8. listopadu. V rámci tohoto záměru je ve fázi reálného zadání projektu pouze rekonstrukce a nástavba LDN. V návaznosti na tyto nové skutečnosti, které nebyly známé při rekonstrukci trati v r. 2014, bylo účelné prověřit také variantu vložení nové tramvajové zastávky k poliklinice a to přesně k informačnímu centru.

Tato varianta byla projednána s Dopravním podnikem a byla porovnána v rámci zmiňované analýzy. Dopravní podnik vyslovil zcela nesouhlasné stanovisko k vložení nové zastávky do tohoto úseku. Jak také vyhodnocuje porovnávací analýza, Bělohorská třída je již nyní velmi dobře dostupná pomocí MHD. → OBR. 200.16 Dalším důvodem ze strany Dopravního podniku je neadekvátní zpomalení páteřní linky



OBR 200.11 **Tramvajová zastávka Patočkova**
Pěší prostupnost je na zástávce zbytečně komplikovaná, přechod je potřeba napřímit a vytvořit tak logické, pohodlné přecházení.



OBR 200.12 **Zastávka Konecchlumského - směr do centra**
Téměr na všech zastávkách dnes chybí druhá vazba na ostrůvek.



OBR 200.13 **Zastávka Konecchlumského - směr z centra**
Na zastávce chybí odpovídající mobiliář - zejména přístřešek.



OBR 200.14 **Zastávka Malovanka**
Zastávkové ostrůvky jsou příliš úzké, zároveň je zastávka ve směru do centra neadekvátně odsazena od ulice Vaníčkova, kde je přestupní bod na autobus.

Prahy č. 22 vzhledem k počtu cestujících, kteří by v budoucnu zastávky na Bělohorské využívali.

Ve studii byla tato varianta prověřena formou zmiňované analýzy, ze které toto řešení vyšlo jako neefektivní. → OBR. 200.18

Optimální řešení - výhledová varianta úprav tramvajové trati

Navrhovaná koncepce ukazuje možné rozmístění zastávek ve výhledovém horizontu. Při zohlednění zpracované analýzy, dostupnosti cílových služeb a zachování přiměřené docházkové vzdálenosti k zastávkám, vychází jako ideální varianta posunutí tramvajové zastávky U Kaštanu blíže k poliklinice. → OBR 200.17 Toto řešení vyváženě odpovídá na potřeby obyvatel Bělohorské a návštěvníků, kteří sem cestují za určitým cílem. Prostorové řešení zastávky bylo prověřeno již v přípravném projektu rekonstrukce tramvajové trati. Její přesná podoba by ale měla vzejít z návaznosti na záměr „příčná osa“, který městská část připravuje. Rozhodující je, zda dojde k vybudování podzemního parkoviště, jak bude vypadat prostor před poliklinikou apod.

Krokem, který by mohl následovat po posunutí zastávky U Kaštanu je přiblížení zastávky Břevnovský klášter ke KC Kaštan. Toto řešení nabízí rovnoměrné rozložení zastávek na obchodní třídě a zmenšení a zazelenění rozlehlé křižovatky s ulicí Patočkova.

V současnosti zastávka slouží především návštěvníkům Břevnovského kláštera. Při jejím posunutí by ji mohli více využívat také cestující, kteří směřují do KC Kaštan nebo okolní zástavby. Toto řešení by ale ještě muselo být podrobně prověřeno. Studie se jím do detailu nezabývá z důvodu nedávné rekonstrukce křižovatky. Posunutí této zastávky není z hlediska fungování ulice nezbytné.

Zastávka Malovanka

V rámci rekonstrukce Bělohorské třídy bude zastávka Malovanka upravena tak, aby byla bezbariérově přístupná, dojde k rozšíření ostrůvku, doplnění mobiliáře a odstranění zábradlí. Koleje jsou v dobrém stavu (výměna realizovaná v roce 2010). Více viz. → 220 VEŘEJNÁ DOPRAVA - POLOHA TRATI.

Přístupnost zastávek

V současné době jsou všechny zastávky tramvaje na Bělohorské přístupné alespoň z jedné strany bezbariérově. Snahou autorů koncepční studie je doplnit zpravidla chybějící vazby na druhé straně zastávek, které nebyly v rámci rekonstrukce trati navrženy, či vhodně stavebně upraveny.

Na zastávkách Břevnovský klášter směr do centra, Drinopol (v obou směrech) a Malovanka (v obou směrech) je navrženo odstranění stávajícího zábradlí a částečné nahrazení sloupky. Dále je u zastávek Drinopol a Marjánka navržen zvýšený pojízditelný pás v profilu vozovky. Dojde tak k odstranění dvoustupňové části ostrůvku a zastávky se stanou přístupnější.

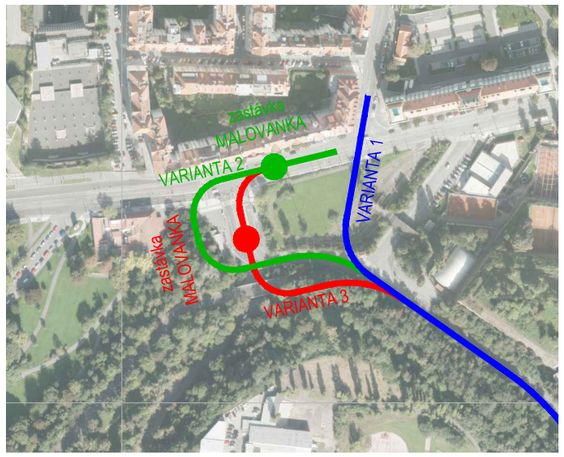
Vybavení tramvajových zastávek

Vybavení tramvajových zastávek mobiliářem (přístřešky, lavičky, koše) se věnuje kapitola → 280 – MOBILIÁŘ A VYBAVENÍ ULICE.

Přestupní uzly

Významný přestupní uzel je v řešeném území vazba tramvaje a autobusu na křižovatce Bělohorská-Vaníčkova.

Studie počítá v ulici Vaníčkova se zachováním stávajícího stavu, jelikož je ulice zahrnuta do oblasti tramvajových smyček, jehož budoucí podobu by měla prověřit urbanistická soutěž a zároveň je na toto území v současnosti zpracovávána dopravní prověřovací studie.

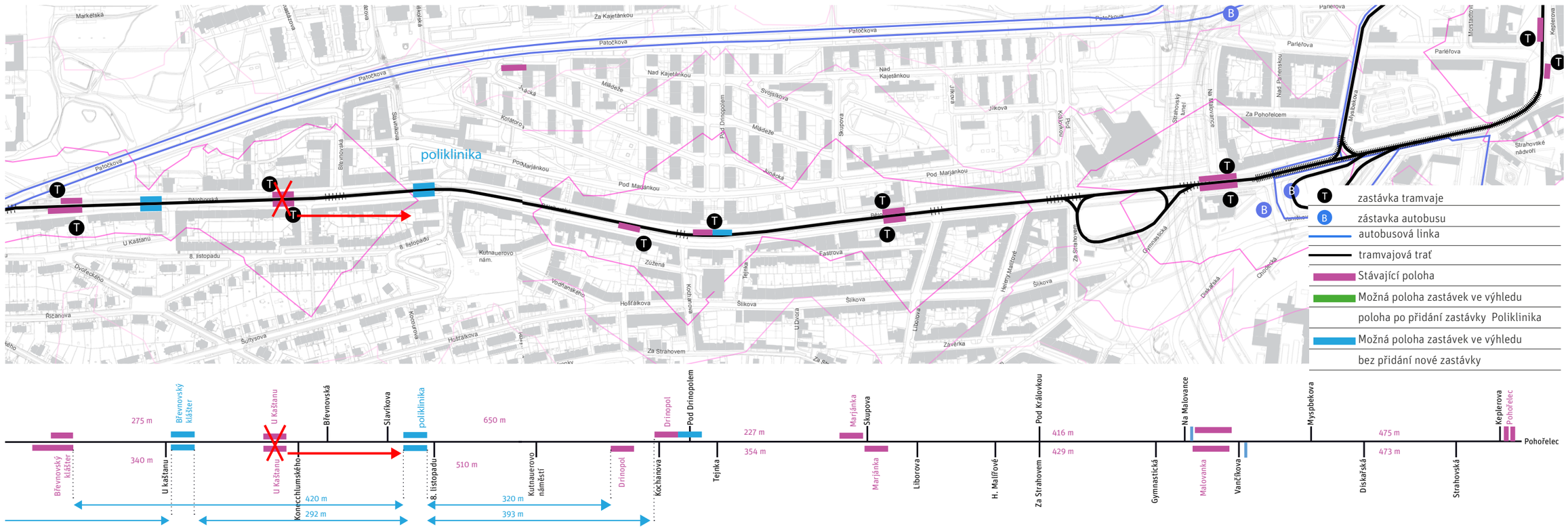


OBR 200.15 **Přestupní uzel a tramvajová zastávka Malovanka**

ANALÝZA HUSTOTY ZASTÁVEK V ULICÍCH S TRAMVAJOVOU TRATÍ A SILNĚ VYUŽITÝM PARTEREM

území TT	hustota ob/ha v doch vzd. od tram	zástavba	délka úseku (m)	počet zastávek	směr	zast.	m	zast.	m	zast.	m	zast.	m	zast.	m	zast.	m	zast.	m	zast.	m	zast.
parter						**velmi intenzivní**						**intenzivní**		**velmi intenzivní**				**intenzivní**					
Vinohradská - úsek Muzeum - Želivského	211	bloky, většinou 4NP	2950 - průměr 365m	8	z centra	Muzeum (M)	355	Italská	275	Vinohr. Tržnice	500	Jiřího z Poděbrad (M)	610	Radhoštská	270	Flora (M)	290	Olšanské hřbitovy (poliklinika)	250	Želivského (M)		
					do centra	Želivského (M)	250	Olšanské hřbitovy (poliklinika)	525	Flora (M)	515	Radhoštská	450	Jiřího z Poděbrad (M)	240	Vinohr. Tržnice	290	Italská	250	Muzeum (M)		
parter						**velmi intenzivní**		**méně intenzivní**		**velmi intenzivní**				**intenzivní**		**méně intenzivní**						
Plzeňská - úsek Anděl - Kotlářka	110	bloky, většinou 4NP rd 2NP	2850 - průměr 534m (2220 obch. Ulice - průměr 490m)	6 (5)	z centra	Anděl (M)	680	Bertramka	320	U Zvonu	550	Klamovka	550	Kavalírka	570	Kotlářka						
					do centra	Kotlářka	490	Kavalírka	620	Klamovka	490	U Zvonu	420	Bertramka	700	Anděl (M)						
parter						**velmi intenzivní**																
Nádražní - Štefánikova - úsek Smích.nádr - Malostr.nám	190	bloky, většinou 4NP	2900 - průměr 333m	9	z centra	Smíchovské nádraží (M)	185	Plzeňka	500	Na Knížecí	305	Anděl (M)	490	Arbesovo náměstí	220	Švandovo divadlo	170	Újezd	370	Hellichova	430	Malostranské nám.
					do centra	Malostranské nám.	445	Hellichova	210	Újezd	370	Švandovo divadlo	195	Arbesovo náměstí	506	Anděl (M)	295	Na Knížecí	360	Plzeňka	310	Smíchovské nádraží (M)
parter						**slabý**		**velmi intenzivní**														
Seifertova - úsek Hlavní nádr. - Olšanské nám.	211	bloky, většinou 5-6 NP	1800 - průměr 513m (1500 - průměr 435m)	4 (3)	z centra	Hlavní nádraží	670	Husinecká	540	Lipanská	330	Olšanské nám.										
					do centra	Olšanské nám.	345	Lipanská	670	Husinecká	737	Hlavní nádraží										
parter						**intenzivní**		**velmi intenzivní**														
M.Horákové - úsek Letenské nám. - Vltavská	287	bloky, většinou 4NP	1100 - průměr 320m (904 - průměr 320)	4 (3)	z centra	Vltavská (M)	320	Stross. Nám	315	Kamenická	325	Letenské nám.										
					do centra	Letenské nám.	300	Kamenická	220	Stross. Nám	395	Vltavská (M)										
parter						**slabý**		**méně intenzivní**				**intenzivní**		**méně intenzivní**		**intenzivní**						
Vršovická - úsek Otakarova - Průběžná	162	bloky 5NP, sídliště 6NP	3500 - průměr 497m (2800 obch.ulice- průměr 497m)	7 (6)	z centra	Otakarova	505	Nádraží Vršovice	509	Bohemians	380	Koh-i-noor	610	Slavia	500	Kubánské nám.	480	Průběžná				
					do centra	Průběžná	635	Kubánské nám.	356	Slavia	610	Koh-i-noor	385	Bohemians	500	Nádraží Vršovice	500	Otakarova				
parter						**velmi intenzivní**				**intenzivní**												
Nuselská - úsek nám. Bratří Synků - Michelská	213	bloky, většinou 4NP	1500 - průměr 448m	4	z centra	nám. Bratří Synků	365	Horky	430	Pod Jezerkou	550	Michelská										
					do centra	Michelská	500	Pod Jezerkou	420	Horky	505	nám. Bratří Synků										
parter						**slabý**		**intenzivní**	**slabý**			**velmi intenzivní**				**méně intenzivní**		**slabý**				
STAV Bělohorská - úsek Pohořelec - Říčanova	106	bloky 4NP, sídliště 5NP rd 2NP	2500 - průměr 408m (2090 obch.ulice - průměr 375)	7 (6)	z centra	Pohořelec	475	Malovanka	416	Marjánka	227	Drinopol	650	U Kaštanu	275	Břevnov. Klášter	405	Říčanova				
					do centra	Říčanova	400	Břevnov. Klášter	340	U Kaštanu	510	Drinopol	354	Marjánka	429	Malovanka	473	Pohořelec				
VAR 1 Bělohorská - úsek Pohořelec - Říčanova	106	bloky 4NP, sídliště 5NP rd 2NP	2500 - průměr 336m (2090 obch.ulice - průměr 321m)	8 (7)	z centra	Pohořelec	475	Malovanka	416	Marjánka	227	Drinopol	300	**Poliklinika**	**257**	U Kaštanu	275	Břevnov. Klášter	405	Říčanova		
					do centra	Říčanova	400	Břevnov. Klášter	340	**Poliklinika**	**257**	U Kaštanu	510	Drinopol	354	Marjánka	429	Malovanka	473	Pohořelec		
VAR 2 Bělohorská - úsek Pohořelec - Říčanova	106	bloky 4NP, sídliště 5NP rd 2NP	2500 - průměr 399m (2090 obch.ulice - průměr 375)	7 (6)	z centra	Pohořelec	475	Malovanka	416	Marjánka	227	Drinopol	380 (290)	Poliklinika	292	Břevnov. Klášter	604	Říčanova				
					do centra	Říčanova	604	Břevnov. Klášter	340	Poliklinika	320(180)	Drinopol	354 (300)	Marjánka	429	Malovanka	473	Pohořelec				
parter						**velmi intenzivní**																
Otaktinger Strasse, úsek - Johan Nepomuk B.Platz - Hernalser Gurtel	?	bloky, většinou 3-4NP	1200 - průměr 371m	4	z centra	Hernarser Gurtel	400	Yppengasse	414	Frauengasse	300	Johan Nepomuk B.Platz										
					do centra	Johan Nepomuk B.Platz	278	Frauengasse	525	Yppengasse	402	Hernarser Gurtel										

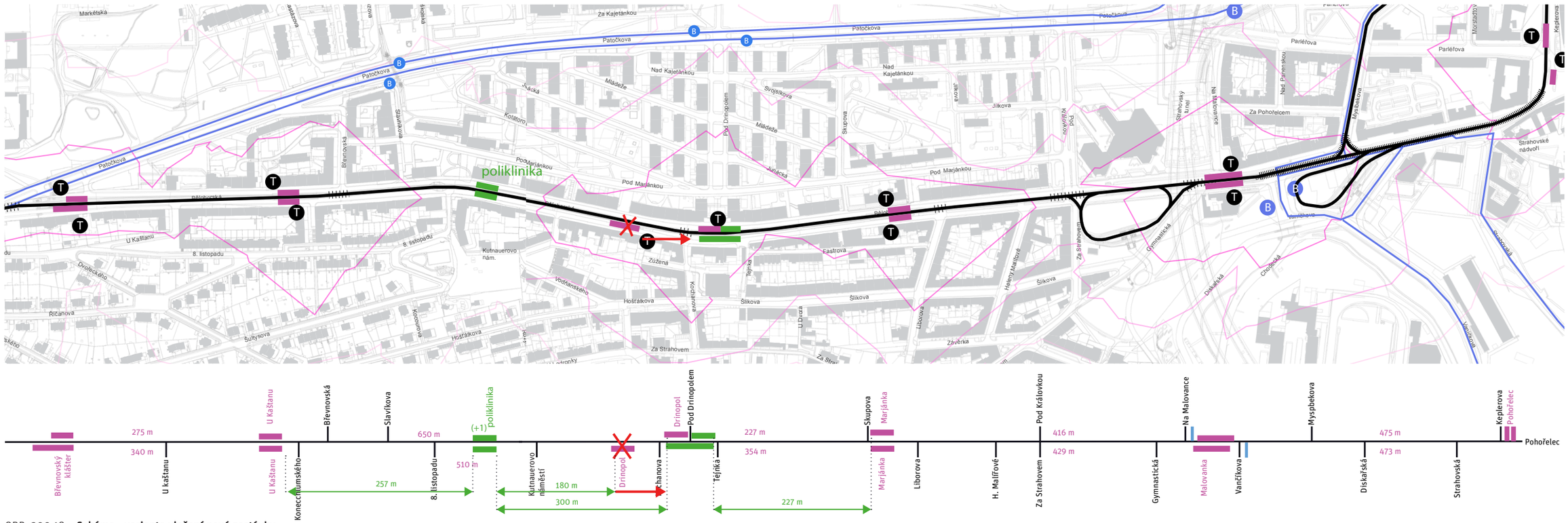
OBR 200.16 **Analýza dostupnosti tramvajových zastávek v rámci Prahy**



OBR 200.17 **Schéma - varianta posunutí zastávky**

lepší dostupnost důležitých služeb
rovnoměrnější rozmístění zastávek
posunutí pouze o 150m - dobrý kompromis
bezpečnější přecházení ke škole a k potravinám
návaznost na existující ostrůvek, dojde ke zpomalení aut před školou
nedojde ke zpomalení páteřní linky č.22 a rozmělnění počtu cestujících
- dnes kapacity zcela vyhovují,
- hustota osídlení je o 50% menší než u ulic s takovou hustotou zastávek
tato varianta nevyvolá další podmíněné investice
varianta byla prověřena Dopravním podnikem jako vhodné místo pro zastávku
umožňuje vybudovat přejezd přes trať u ul. 8. listopadu

U Kaštanu je nová zastávka financovaná z veřejných financí
vznikne větší vzdálenost k zastávce Břevnovský Klášter (420m) a k nejhustší zástavbě
vznik 3 míst pro přecházení po cca 38 metrech
úbytek cca 8 parkovacích stání



OBR 200.18 **Schéma - varianta vložení nové zastávky**

⊕
lepší dostupnost důležitých služeb a lepší vybavenost ulice
rovnoměrné rozmístění zastávek
bezpečnější přecházení k potravinám a informačnímu centru
lepší přístup do ul. 8. listopadu
umožňuje vybudovat přejezd přes trať u ul. 8. listopadu

⊖
příliš blízko k zast. Drinopol ZC (180m) - vyvolání další veřejné investice
prodloužení doby jízdy páteřní linky č. 22
vznik dlouhé šikany - neměla by již vliv na zpomalení vozidel u polikliniky
přidání nové zastávky rozmělní počet cestujících - dnes kapacity zcela vyhovují,
- hustota osídlení je o 50% menší než u ulic s takovou hustotou zastávek
úbytek cca 15 parkovacích stání
kácení stávajících stromů
vznik 3 míst pro přecházení po cca 38 metrech
posunutí zast. Drinopol ZC
- odstranění nejhodnotnějšího „středového parku“ Bělohorské
- zastávka na 2 vozy by vyžadovala integrování stromořadí do zastávky, tedy zpevnění většiny travnatého pásu
- zastávka na jeden vůz by generovala docházkový ostrůvek - dle normy se zábradlím

230 Motorová doprava

→ 600 Zjistění potřeb a hodnocení uživatelů
→ 700 Soubor analytických dat, map a průzkumů
→ 900 Přílohy: Kapacitní posouzení křižovatek, zpracovatel TSK-ÚDI, Koncepce zjednosměrnění OD MČ Prahy 6

Jedním z hlavních cílů koncepční studie je nastavit podmínky pro optimální sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy a uživateli prostoru, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty.

Z hlediska automobilové dopravy dochází v celé délce ulice k optimalizaci příčného profilu, což vede k celkovému zklidnění a zkvalitnění prostoru. Navrhujeme zrevidovat šířky jízdních pruhů, vysadit plochy chodníků, realizovat parkovací zálivy. → OBR 200.20 → OBR 200.24 Lokálně jsou doplněny zpomalovací prahy a jejich zadláždění. Tato opatření vedou k zpřehlednění celého prostoru a ke zvýšení bezpečnosti. Intenzitu dopravy návrh výrazně nemění. V celém úseku je zachován jeden jízdní pruh pro automobilovou dopravu v každém směru. Dnešní velkorysá dimenze jízdních pruhů navíc umožňuje vložení jízdního pruhu pro cyklisty v rámci stávající vozovky. K mírné reorganizaci dopravy dochází ve východním úseku území - od křižovatky Pod Královkou po Dlabačov.

Důležitým tématem studie je stanovení koncepce pro dopravu v klidu – návrh počítá se zavedením parkovacích zón a úpravou režimu parkování. Po celé délce Bělohorské ulice přibydou vyhrazená místa pro zásobování, které se v omezené míře na Bělohorské nachází, nicméně jejich využitelnost a kapacita je nedostatečná. → OBR 200.19

Jízdní pruhy

V celém úseku Bělohorské je navržen jeden jízdní pruh v každém směru, oddělený od zvýšeného tramvajového tělesa. V úseku Pod Královkou - Dlabačov je tramvajové těleso na odděleném pásu v úrovni vozovky. Lokálně jsou před křižovatkami (Patočkova, Pod Královkou) umístěny odbočovací pruhy. Dimenze průjezdného profilu je navržena tak, aby byl zajištěn pohodlný průjezd ulicí a zároveň nedocházelo ke kolizi projíždějících či zaparkovaných automobilů s cyklisty.

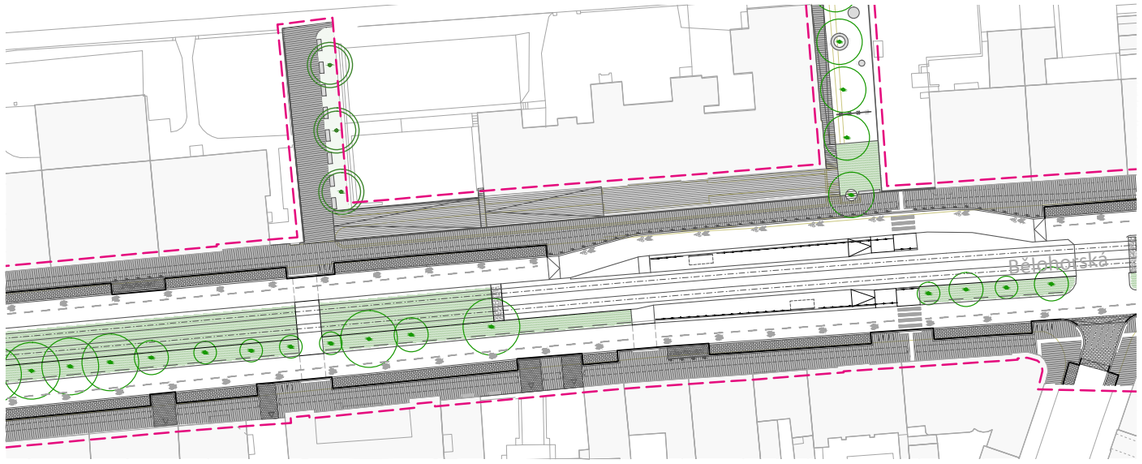
Šířka vozovky 4,25m, která je navržena po celé délce Bělohorské, zahrnuje jízdní pruh pro motorová vozidla o šířce 2,50m. Větším vozidlům je umožněno částečně pojíždět jízdní pruh pro cyklisty o šířce 1,75m. V místě zastávek nebo vložených ostrůvků dochází k lokálnímu zúžení jízdního pruhu na 4,0m nebo 3,75m.

Úsek Pod Královkou - Vaníčkova

V úseku Pod Královkou – Vaníčkova navržené řešení počítá s reorganizací stávajícího stavu. Dnes jsou v tomto úseku dva jízdní pruhy v každém směru. Avšak jeden z pruhů se již dnes využívá jako parkovací pás. Stávající velkorysý počet jízdních pruhů je pozůstatek realizace provizorní objízdné trasy, která byla zřízena v roce 2010. Návrh reflektuje stav před rokem 2010, otevření křižovatky Malovanka a nové atraktivní trasy tunelu Blanka. Upravujeme tedy uliční profil tak, aby došlo k přirozenému usměrnění dopravy.

Úsek Vaníčkova - Dlabačov

V daném úseku nedochází k výraznějším změnám. Ponecháváme dva jízdní pruhy směrem z centra, z důvodu návaznosti na křižovatku s Vaníčkovou.



OBR 200.23 **Zvýšený práh se zadlážděním podél tramvajové zastávky Marjánka**

Zvýšené prahy

Na Bělohorské jsou navržena dvě místa s delším zvýšeným zpomalujícím prahem a to u školy Marjánka a Drinopolu. Oba zvýšené prahy navazují na tramvajové zastávky. Rozdílný povrch celé délky vozovky a zvýšeného prahu upozorní účastníky silničního provozu, že mají dbát zvýšené pozornosti při projíždění tímto úsekem a tím se toto řešení stává bezpečnějším. Zároveň dochází k lepšímu pěšímu přístupu na zastávku. V případě Drinopolu je práh vydlážděn a dochází tak k vizuálnímu sjednocení prostoru. Toto řešení umožňuje zarovnat jeden schod dvoustupňové zastávky s vozovkou a zastávka se tak stává přístupnější. → OBR 200.23

Napojení vedlejších ulic

Vedlejší ulice jsou napojené přes chodníkové přejezdy, s rozšířením chodníkových ploch a s vozovkou zvýšenou do úrovně chodníku mírnou rampou. Jde o opatření, které prostorově, materiálově a pocitově zajišťuje kontinuitu pěšího prostoru. Přejezd je dlážděný materiálem blízkým povrchu chodníku, nejde přímo o zpomalovací práh. V porovnání se současnou situací nebude docházet k výraznějšímu zpomalení vozidel odbočujících z Bělohorské. Odbočující vozidlo i dnes musí při odbočení adekvátně snížit rychlost a dát přednost chodcům na přechodu. → OBR 200.22



OBR 200.19 **Reference - řešení zásobovacího stání**



OBR 200.20 **Řešení parkovacího zálivu**
Pro komfortnější výjezd a nájezd aut je navrženo mírné zaoblení rohů jednotlivých zálivů.



OBR 200.21 **Zamezení pojíždění chodníku**
V místech, kde by mohla auta snadno najet na chodník, umisťujeme sloupky



OBR 200.22 **Napojení hlavní a vedlejší ulice**
Karlovo náměstí

Křižovatky

Patočkova

Návrh koncepční studie nepočítá v křižovatce s výraznými zásahy. Jedinou změnou je z hlediska organizace motorové dopravy zrušení pravého odbočovacího pruhu z Bělohorské do Patočkovy. Ve výhledovém horizontu, pokud dojde k přesunutí tramvajové zastávky Břevnovský klášter je vhodné redukovat celkovou plochu křižovatky. Návrh počítá s vložením cyklistické vazby přes silnici Patočkova. V rámci projektu je třeba, aby bylo za pomocí TSK - ÚDI navrženo upravené fázování signalizace. → OBR 200.25

Pod Královkou

Plochy rozlehlé křižovatky redukujeme na potřebné množství, v návaznosti na ulici Za Strahovem a kino Dlabačov doplňujeme nový přechod, stávající přechody budou zkráceny. Světelná signalizace bude v rámci křižovatky zachována, nutnost jejího zachování je nutné prověřit zkušebním provozem bez řízení signalizací. V současnosti odbor dopravy MČ Prahy 6 změnil řežim v ul. Za Strahovem na jednosměrný ve směru z kopce a byla zkušebně deaktivována signalizace.

Z předběžného posouzení TSK-ÚDI vzešlo, že pokud budou v této křižovatce provedeny navržené úpravy, nejspíš bude muset být zachován řízený provoz. Varianta se zjednosměrněním ul. Za Strahovem nebyla posouzena.

Pravý odbočovací pruh z Pod Královkou do Bělohorské je zrušen, pro odbočení či přímý směr z hlediska kapacit postačí dva pruhy. Pravý odbočovací pruh z Bělohorské do ul. Pod Královkou je zkrácen na délku jedné fáze semaforu. Ve směru do centra je v ul. Bělohorská u č.p. 9 zúžena vozovka do jednoho pruhu. → OBR 200.26

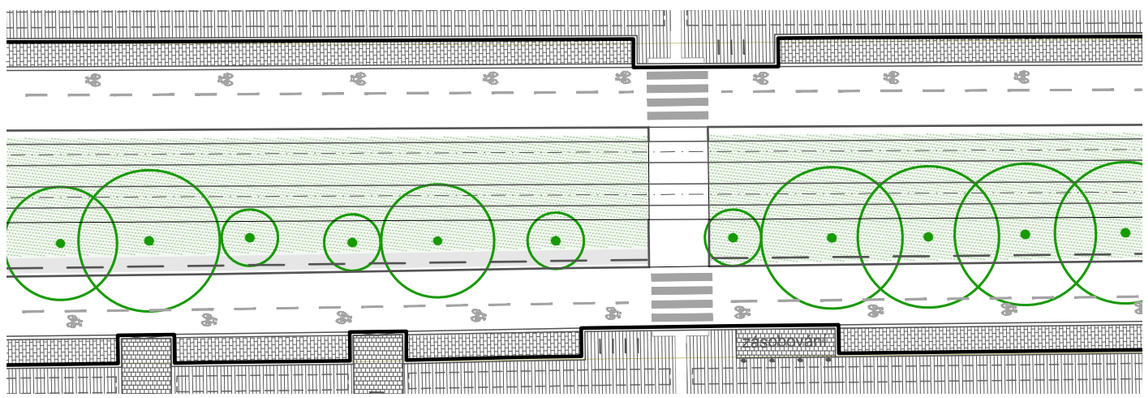
Vaníčkova

Podél zastávky Malovanka je vozovka zúžena do jednoho pruhu, vznikají tak nová podélná stání. Z předběžného posouzení TSK - ÚDI vzešlo, že tato křižovatka kapacitně vyhoví i jako neřízená. Signalizace bude tedy demontována. → OBR 200.27

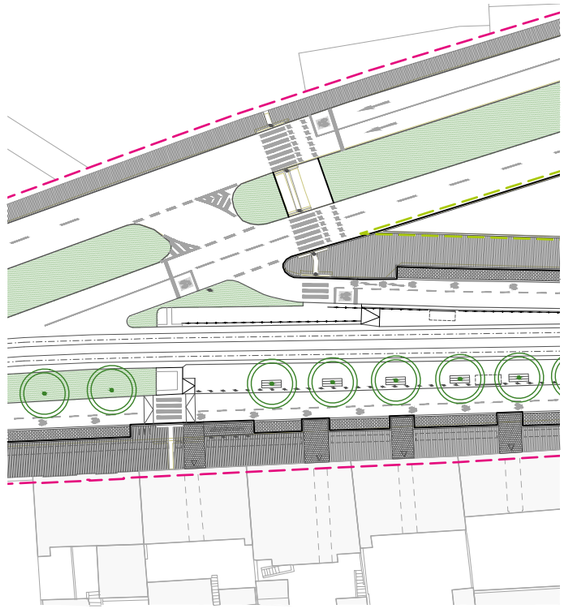
Myslbekova

Světelná signalizace je v současnosti zkušebně deaktivována. Z předběžného posouzení TSK - ÚDI vzešlo, že tato křižovatka kapacitně vyhoví i jako neřízená. Přes ulici Bělohorskou je v návaznosti na Myslbekovu vložen přechod s ostrůvkem a vysazením chodníku. Přechody v tomto úseku překračují normovou délku pro nesignalizovaný přechod. Navrhujeme tedy, aby byly aktivovány tlačítkem, které zmáčkne chodec. Vzhledem k tomu, že přechody v tomto místě jsou chodci využívány relativně málo, zvolili jsme toto řešení.

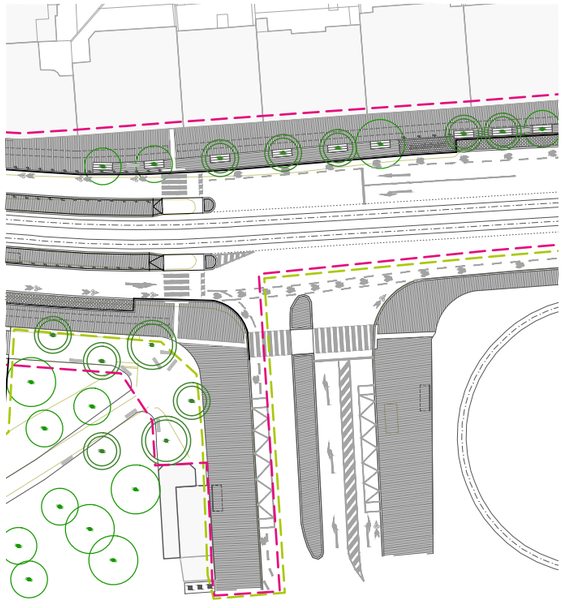
V ulici Dlabačov je ve směru z centra navržen jen jeden jízdní pruh. → OBR 200.28



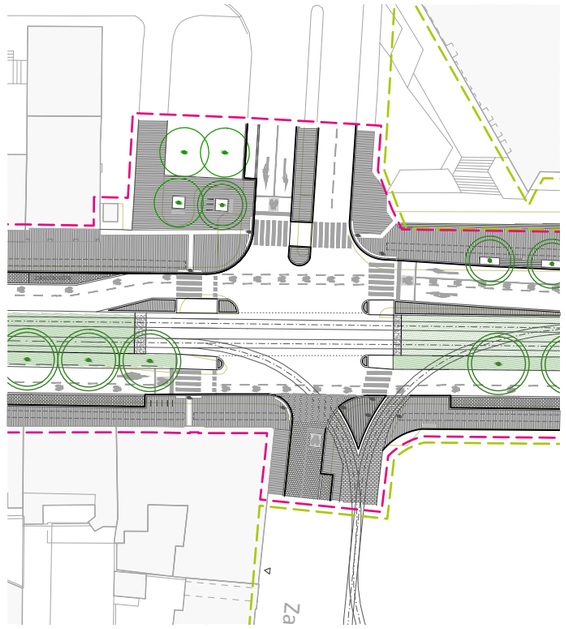
OBR 200.24 **Detail řešení vyhrazeného stání pro zásobování a parkovacích zálivů**



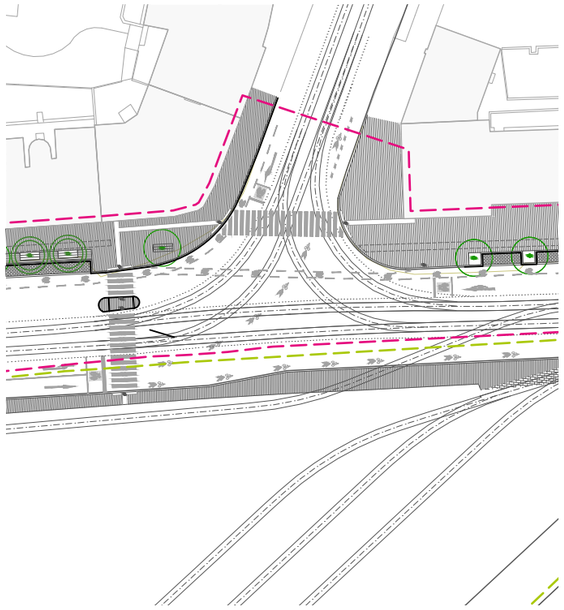
OBR 200.25 **Detail řešení křižovatky Patočkova**



OBR 200.27 **Detail řešení křižovatky Vaníčkova**



OBR 200.26 **Detail řešení křižovatky Pod Královkou**



OBR 200.28 **Detail řešení křižovatky Myslbekova**

Doprava v klidu

Bělohorská je obchodní třída, která v současné době výrazně postrádá koncepci dopravy v klidu. Chybí krátkodobá místa pro zásobování, na mnoha místech stojí auta ve dvou pruzích (tedy částečně ve vozovce) či na chodníku.

Cílem koncepční studie je vytlačit odstavená vozidla využívající ulici jako P+R parkoviště (z analýzy vyplynulo, že až čtvrtina aut zaparkovaných na Bělohorské mají středočeskou poznávací značku) a navrhnout takový systém parkování, který na potřebných místech zajistí dostatečné kapacity pro krátkodobé stání a zároveň uspokojí poptávku pro parkování rezidentů. → OBR 200.29

Parkovací zóny

Návrh počítá se zavedením zón placeného stání. Zavedení těchto zón je v gesci Odboru rozvoje a financování dopravy a Technické správy komunikací, nikoliv zpracovatelů studie či městské části.

Rozložení druhů zón bude připomínkovat městská část. Režim parkování bude fungovat časově neomezeně pro rezidenty, časově omezené bude parkování pro návštěvníky. Na několika vybraných místech, kde je nezbytné pro funkčnost ulice zajistit možnost krátkodobého zastavení (před školou Marjánka, před potravinami atd.) jsou navržena místa pro dočasné zastavení.

Zásobování

Po celé délce Bělohorské ulice jsou vymezena vyhrazená místa pro zásobování. Místa pro zásobování jsou v pravidelném intervalu (cca 50-100m) umístěna v úrovni chodníku, maximální doba pro zastavení bude omezena na 15-20 min, tak aby byla zajištěna trvalá obsluha obchodů a služeb v parteru.

Zastavení je v tomto časovém intervalu umožněno kromě vozidel zásobování i vozidlům zajišťující lékařské, opravárenské, údržbářské, komunální a podobné služby a vozidlům označeným parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením.

Parkovací zálivy

Studie zachovává způsob parkování v současné podobě, pouze jasně vymezuje prostor pro parkující auta dlažbou a vysazenými obrubami. Všude, kde je to možné, jsou navržena po obou stranách podélná parkovací stání. Povrch parkovacích stání je materiálově odlišen od povrchu vozovky užitím dlažby, pocitově tak dochází k rozšíření chodníkové plochy. Pro komfortnější výjezd a nájezd aut je navrženo zaoblení rohů jednotlivých zálivů.

Zálivy jsou přerušovány dalšími příčnými vazbami a vjezdy, dochází tak k rytmizaci a zpřehlednění ulice, neboť auta již neparkují v dlouhých řadách představujících vizuální bariéru.

Kolmé nebo šikmé stání současně není vhodné pro takto významnou komunikaci s tramvajovým provozem.

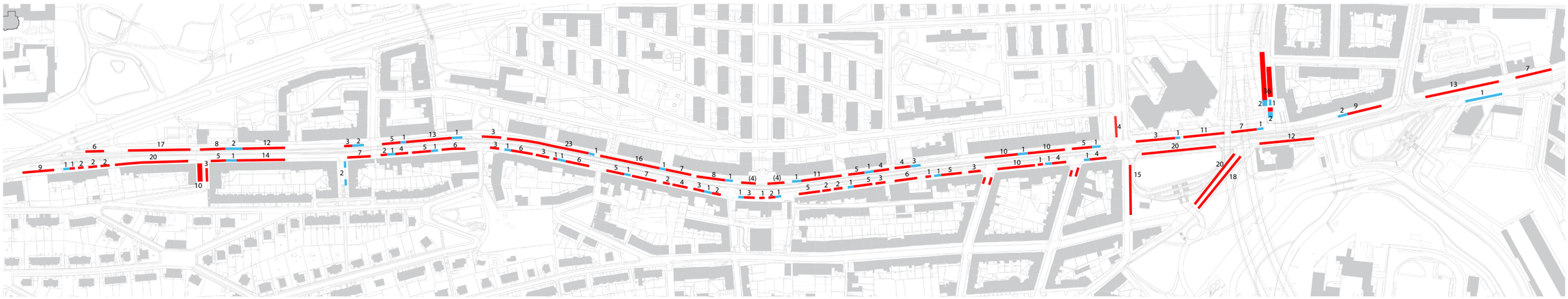
Bilance parkování

Oproti stávající kapacitě, která je zhruba 590 parkovacích míst, dojde k úbytku přibližně 7 parkovacích míst, což jsou necelá 2%. V rámci studie nedochází k radikálnímu snížení počtu parkovacích míst.

Úbytek pakovacích 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, přibydou chybějící příčné vazby. Rovněž vzniknou pobytová veřejná prostranství, která budou sloužit k setkávání místních – jedna z kvalit, kterou dnes Bělohorská výrazně postrádá.

Pro bilance parkování dělíme řešené území ulice na čtyři úseky, úsek 1 Patočkova-Konecchlumského, úsek 2 Konecchlumského – Kochanova, úsek 3 Kochanova - Pod Královkou, úsek 4 Pod Královkou – Dlabačov. Uvedené hodnoty jsou přepočítány na základě koeficientů obsaditelnosti podélných parkovacích stání, které jsou užity i pro bilance současného stavu. To přináší lepší možnost přímého srovnání se stávajícím stavem. → OBR 200.29 Analýza parkování v současné době je uvedena v analytické části. → 700 Soubor analytických dat, map a průzkumů

V analýze bilance navrhovaného počtu parkovacích stání není uvažováno se zjednosměrněním ulic, které zavedl odbor dopravy MČ Prahy 6, ani s plánovanými úpravami v ul. Diskařská. Pokud bude vyhodnoceno, že zjednosměrnění má pro území přínos z hlediska zklidnění a účelného směřování dopravy, měly by se tyto úpravy potvrdit i stavebně. V tom případě by došlo k dalšímu navýšení počtu parkovacích stání o více než cca 20 míst.



OBR 200.29 **Schéma navržených parkovacích stání**
Bilance parkování

úsek 1 Patočkova - Konecchlumského
stav 124
návrh 111 smíšených + 6 vyhrazených
celkem **-7**

úsek 2 Konecchlumského - Kochanova
stav 164
návrh 144 smíšených + 13 vyhrazených
celkem **-7**

úsek 3 Kochanova - Pod Královkou
stav 147
návrh 110 smíšených + 13 vyhrazených
celkem **-24** (alternativně +8)

úsek 4 Pod Královkou - Dlabačov
stav 155
návrh 176 smíšených + 10 vyhrazených
celkem **+31** (alternativně +10)

bilance celkem:
stav 590
návrh 583
celkem -7 (alternativa +11)

240 Cyklistická doprava

Soulad s celoměstským přístupem k cyklodopravě

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.

Bělohorská je v rámci území příjemně stoupající ulicí s dostatečně širokým profilem jízdních pruhů. Z hlediska cyklodopravy však není její potenciál plně využit. → OBR 200.29 Podpoření dnes přerušených vazeb (např. u křižovatky s Patočkovou nebo Vaníčkovou) nabídne cyklistům komfortnější propojení a tím může být posíleno i cyklistické využití Bělohorské.

Jízdní pruh pro cyklisty navržený v Bělohorské se stane součástí městské páteřní cyklistické trasy A15 (Klárov – Pohořelec – Vypich – Bílá Hora – Řepy – Zličín – Sobín). Přes Dlabačov je rovněž vedena trasa A32 (Strahov–Střešovice–Ořechovka–Dejvice–Bubeneč).

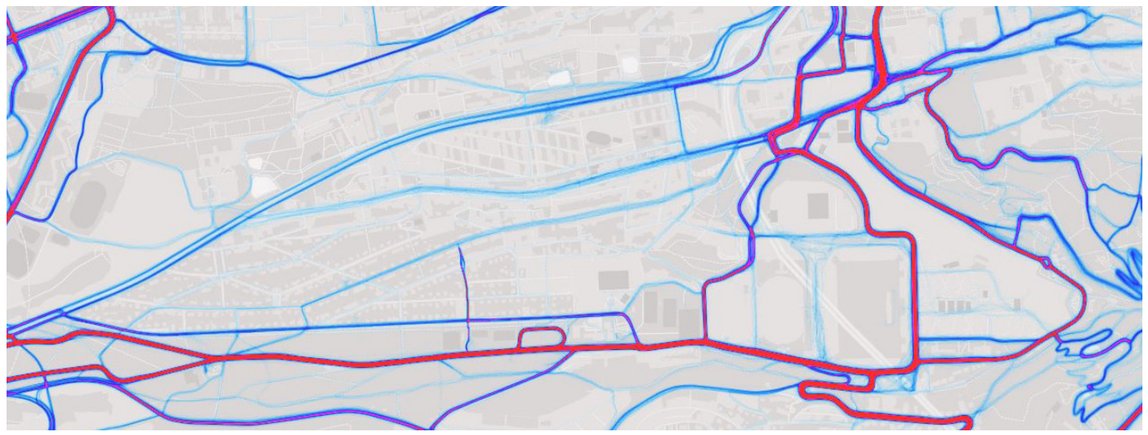
Koncepce cyklodopravy na Bělohorské

Opatření pro cyklisty jsou navržená v co nejdelším kontinuálním úseku ve formě pojízditelného cyklopruhu či piktokoridoru přímo ve vozovce. Oddělení cyklistů od automobilové dopravy není pro Bělohorskou třídu, z důvodů jejích šířkových poměrů a větších prostorových nároků tohoto řešení, vhodné.

Pojízditelný 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 a bezpečně minout.

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 praktické zejména ve stoupání jak pro řidiče automobilů, kteří nemusejí ve stoupání výrazně zpomalovat jízdu a zatěžovat tak životní prostředí, tak pro samotné cyklisty, kteří potřebují ve stoupání větší ochranu před ostatní dopravou.

Na všech signalizovaných křižovatkách je počítáno s řazením pro cyklisty formou prostoru pro cyklisty před „stopčárami" a je-li užitý pravý odbočovací pruh, je v něm umožněn přímý průjezd pro cyklisty.



OBR 200.30 **Intenzity pohybu cyklistů užívajících mobilní aplikaci Strava**
Mapa zobrazuje množství uživatelů aplikace Strava, kteří v období od ledna 2014 do května 2015 v daném místě projeli na kole. Mapa zachycuje jen určitou část uživatelů pohybujících se v této lokalitě na kole. Nicméně celkové trendy a preferované trasy jsou z této mapy dobře patrné.
Zdroj: ↗ HTTP://LABS.STRAVA.COM/HEATMAP

Konkrétní Opatření

Úsek Patočkova - Myslbekova

V převážné části ulice je navržen pojízditelný pruh pro cyklisty. Dimenze průjezdného profilu je navržena tak, aby nedocházelo ke kolizi cyklistů s projíždějícími ani zaparkovanými osobními automobily.

Základní šířka vozovky, která činní na 4,25m, zahrnuje jízdní pruh pro osobní motorová vozidla o šířce 2,50m. Pro cyklisty to pak je pruh o šíři 1,75m, který zahrnuje 0,75m odstupu od dveřní zóny zaparkovaných aut a 1m šíře pro pohodlný průjezd ulicí. Jde o pojízditelný jízdní pruh pro cyklisty, který rovněž umožňuje rozměrnějším vozidlům využít jeho část.

Úsek Myslbekova - Dlabačov

Ve východní části Bělohorské, kde je profil ulice celkově užší a prostorové parametry zde neumožňují zřídit pojízditelný pruh pro cyklisty, je navržen piktogramový koridor. Základní šířka jízdního pruhu je snížena na 3,75m, jelikož cyklisté nemíjejí řadu zaparkovaných vozidel a není tak potřeba dodržet odstup od dveřní zóny.

Zvýšené přejezdy s piktokoridorem

U tramvajové zastávky Drinopol a Marjánka je navržen piktogramový koridor. Toto řešení bylo zvoleno vzhledem k charakteru obou míst, zároveň se předpokládá, že rozdílný povrch u zvýšeného prahu u Drinopolu upozorní účastníky silničního provozu (tedy automobily i cyklisty), že mají dbát zvýšené pozornosti při projíždění tímto úsekem a tím se toto řešení stává bezpečnějším.

Základní šířka jízdního pruhu je snížena na 3,75m, jelikož cyklisté nemíjejí řadu zaparkovaných vozidel a není tak potřeba dodržet odstup od dveřní zóny.

Cyklopřejezdy

V rámci koncepční studie dochází na několika místech k návrhu nových cyklopřejezdů, které doplňují chybějící příčné vazby pro cyklisty. Jedná se o nový cyklistický přejezd přes Patočkovu, který dovede cyklisty až na Petřiny. Chodník bude v jednom směru určen pro pohyb pěších i cyklistů a tak bude zajištěna vazba i v opačném směru.

Další cyklopřejezd je navržen v návaznosti na ulice Pod Královkou a Za Strahovem. V místě širokého chodníku bude podél ulice Pod Královkou cyklistům umožněna jízda po chodníku. Mohou se tak napojit od přejezdu přes Patočkovu ulici a bezpečně pokračovat do centra nebo do ulice Za Strahovem.

Poslední navrhovaný cyklopřejezd je umístěn v návaznosti na Vaníčkovu, který je přidružený k přechodu ostrůvků zastávky.

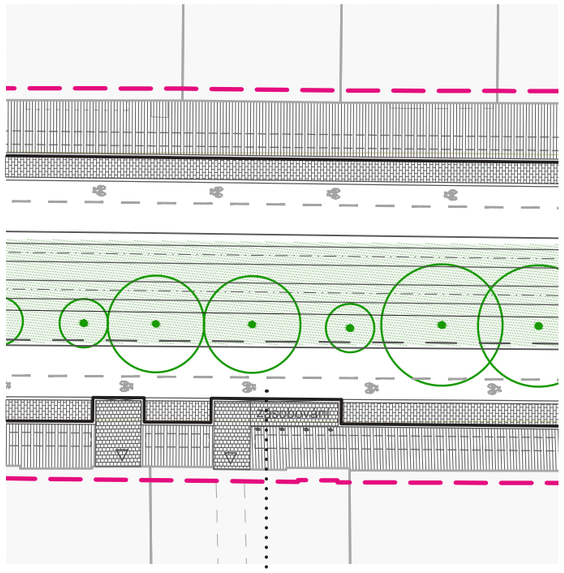
Stojany na kola

V uličním prostoru jsou pravidelně rozmístěny stojany na kola, které jsou navrhovány v prostoru důležitých vazeb a místech před institucemi, školami nebo tam kde se pohybuje hodně lidí.

Koncepční studie počítá se samostatnými jednoduchými stojany typu „U", tak aby i s přivázaným kolem neutvářely bariéru. Podrobněji viz kapitola → 280 – Mobiliář a vybavení ulice.



OBR 200.31 **Napojení hlavní a vedlejší ulice**
Karlovo náměstí



OBR 200.32 **Typický profil**
Pojízditelný cyklopruh o šířce 1,75m

250 Technická infrastruktura

Sdružování podzemních sítí technické infrastruktury

→ 341 Výkres technické infrastruktury

Obecný stávající stav uložení a organizace podzemních sítí technické infrastruktury, vzhledem k narůstajícím požadavkům na jejich umísťování (sítě elektronické komunikace) a dlouhodobé rezignaci na odstraňování vyřazených vedení, způsobuje obecnou přeplněnost podzemních prostor, která v důsledku výrazně ovlivňuje možnosti uspořádání uličního prostranství jako celku. Uspořádání utilitární technické infrastruktury tak často negativně ovlivňuje výslednou kvalitu nebo možnosti užívání veřejného prostranství.

U celkových revitalizací uličních prostranství by tak ze strany HMP měla být iniciována výstavba multikanálů a kabelovodů v odpovídajících kapacitách tak, aby následně mohlo dojít k maximálnímu sdružení stávajících i nových sítí technické infrastruktury do těchto zařízení.

Domníváme se, že právě revitalizace Bělohorské třídy je vhodnou příležitostí pro nastavení soudobého standardu v přístupu k řešení uspořádání sítí technické infrastruktury v uličním prostoru, které se výrazně pozitivně promítne do celkové podoby a trvanlivosti revitalizovaného prostranství. V rámci navrhovaného řešení dlouhodobě dojde k výraznému omezení stavebních zásahů v prostoru ulice a tím k výrazným finančním úsporám při rekonstrukcích dílčích inženýrských sítí.

Veřejné osvětlení a trakční vedení

Úpravy uspořádání uličního prostoru nezbytně vyžadují v rámci další projektové přípravy řešit celkovou koncepci veřejného osvětlení, která bude odpovídat požadovanému cílovému stavu významné obchodní třídy.

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. → OBR. 200.33

V navazující fázi projektové dokumentace bude zpracována světelná studie definující koncepci veřejného osvětlení, která bude koordinována s řešením trakčního vedení s cílem maximálního sdružování těchto systémů tak, aby byly naplňovány principy ↗ Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. města Prahy.

Umístění sloupů trakce musí vycházet ze statických potřeb trolejového vedení a potřeb definovaných ve studii osvětlení ulice. Sloupy budou maximálně subtilních průřezů. Jejich povrch, i povrch veškerých dalších prvků bude realizován v tmavě šedé barvě RAL7021.

Řešení jednotlivých míst, koordinace se sítěmi a kolizní místa

V navazujících stupních projektové dokumentace je třeba se podrobně věnovat každému místu v malém měřítku a prověřit přesné umístění technické infrastruktury. Studie navrhuje uspořádání prostoru tak, aby docházelo k minimálním zásahům do technické infrastruktury. V návrhu však vznikají místa, kde bude z největší pravděpodobností potřeba zasáhnout do technické infrastruktury. Z koncepčního hlediska je zřejmé, že při respektování současného umístění technických sítí není možné v některých kolizních bodech dosáhnout požadované kvality veřejného prostranství, či nutné organizace prostoru pro veškerá využití do něj projektovaná.

Tato konkrétní kolizní místa jsou uvedená v této kapitole společně s navrhovaným dalším řešením, které závisí na dalších jednáních v rámci navazujících stupňů projektové dokumentace. Je důležité mít na zřeteli, že celková rekonstrukce uličních profilů je zcela jedinečnou příležitostí pro kvalitní uspořádání veškerých prvků, ze kterých se ulice skládá, na několik desetiletí dopředu. Navrhovaná opatření proto preferují kvalitativně nejlepší řešení, která přinesou celkové zkvalitnění daných veřejných prostranství a dlouhodobě efektivní provoz technických sítí.

Při podrobném prověřování jednotlivých míst může dojít k dílčím úpravám návrhu a tím pádem i dopracování specifických detailů, které v této fázi nelze předvídat - např. posunutí mobiliáře nebo speciální detail dlažby, posunutí obruby. Zásadnější úpravy je třeba konzultovat s autory studie. Hlavním cílem je zachovat koncepci návrhu, která pouze jako celek naplňuje vizi rozvoje této třídy.

Zastávka Břevnovský klášter

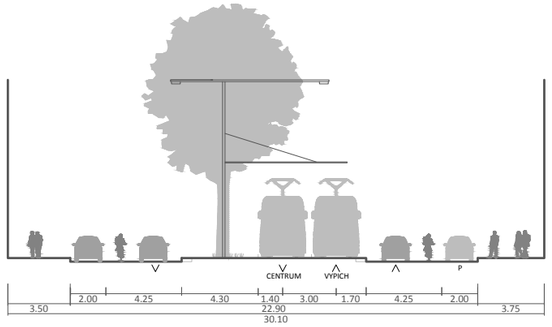
Navrhujeme umístit přístřešky na ostrůvky zastávky a vysázet stromořadí na zastávku směrem do centra. Navrhujeme rozšířit ostrůvek zastávky směrem do centra. To vytvoří dostatečný prostor pro umístění stromořadí. V rámci úprav zastávky je koncepční umístit přístřešek více na východ, blíže k zastavující první soupravě tramvaje. Tyto zásahy by neměly iniciovat zásah do sítí. Pokud by však z podrobného prověření vzešlo, že je nezbytné přeložit elektrické vedení v ostrůvku. Je nezbytné v tomto případě tak učinit.

Na zastávce směrem z centra chybí přístřešek. Okolí křižovatky Patočkova je již dnes nepřívětivé a převládají zde velké asfaltové plochy. Cestující nemá možnost se ukrýt v blízkosti zastávky před deštěm nebo větrem. Považujeme za velmi důležité na tuto zastávku přístřešek umístit. Ačkoliv to může vyvolat zásah do elektrického vedení. → OBR. 200.34

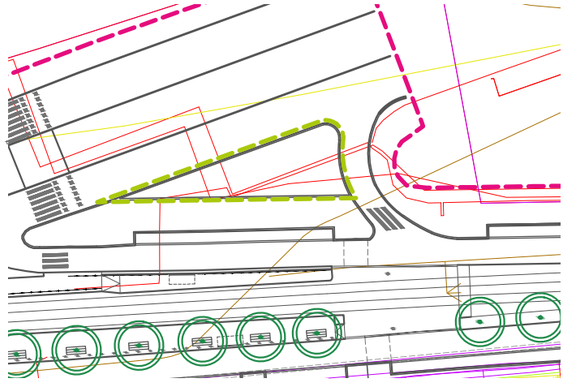
Konecchlumského

Na tomto plácku dochází k výrazné proměně, která bude mít velký přínos pro zvýšení pobytové kvality prostoru. Úpravy a výsadba stromů vyvolá přeložky vedení slaboproudu nebo jeho uložení do chrániček. Tento zásah je nezbytný. Může dojít také k přeložení vedení NTL. Tento zásah doporučujeme realizovat, pouze pokud bude nezbytný.

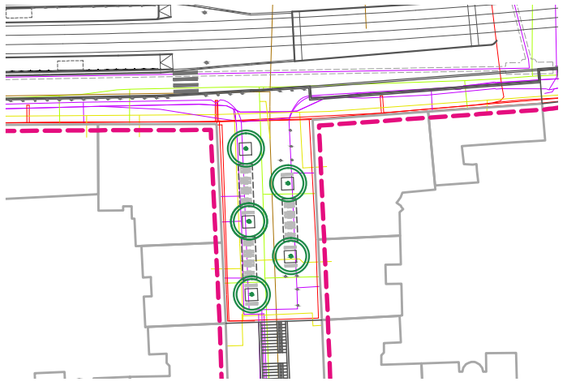
Stromořadí by nemělo zasahovat do ochranného pásma plynovodu. Pokud to bude nutné, stromořadí je možné posunout více na východ. → OBR. 200.35



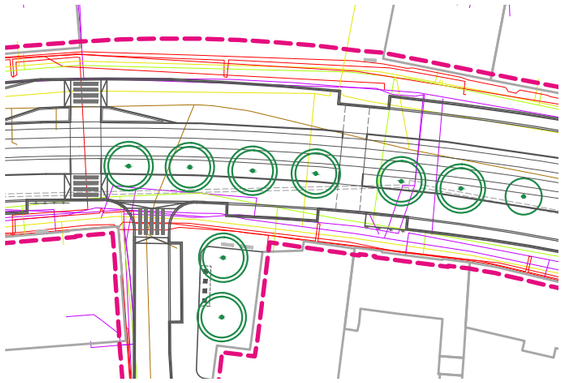
OBR 200.33 **Princip uspořádání pěšího prostoru**
Sdružení sloupů veřejného osvětlení a trakčního vedení



OBR 200.34 **Výkres technické infrastruktury Patočkova**
Nové stromořadí vytvoří příjemný začátek třídy



OBR 200.35 **Konecchlumského**
Nová stromořadí upozorní na důležitou pěší spojku



OBR 200.36 **U Polikliniky**
Protažení stromořadí zcela změní stávající charakter místa

U POLIKLINIKY

Z koncepčního hlediska se jedná o zcela klíčové místo. Navržené pokračování středního stromořadí výrazně mění pocitové vnímání prostoru ulice. Výsadba tohoto stromořadí je pro návrh a zkvalitnění ulice zcela zásadní. Pod stávajícím stromořadím vede neobsazená chráničkа. V místě u polikliniky do blízkosti této chráničky navrhujeme vysadit dva stromy. Pro zachování kontinuity stromořadí důrazně doporučujeme tyto stromy zde umístit. → OBR. 200.36

DRINOPOL

Součástí této výraznější úpravy by mělo být i přeložení elektrického vedení tak, aby zde mohl být umístěn mobiliář a případně i umělecké dílo do středu tohoto prostranství. → OBR. 200.37

ŠKOLA MARJÁNKA

Studie navrhuje výrazně přeuspořádat prostor kolem školy Marjánka. Škola eviduje delší dobu záměr na výměnu přípojek ke škole. V rámci tohoto zásahu by tedy byly vyměněny také tyto přípojky. Náklady bude hradit škola. Úpravy nejspíš také vyvolají přeložení částí elektrického vedení pod schodištěm na východní straně školy. Toto schodiště bude zcela nově vybudováno. → OBR. 200.38

PROSTOR KOLEM HOTELU PYRAMIDA

V profilu ulice zde dochází k nejvýraznějším změnám. Dochází k zúžení vozovky. Dnešní rozlehlé asfaltové plochy jsou rozčleněny dvěma stromořadími. Z ulice Za Strahovem je navržen nový přechod se dvěma ostrůvky.

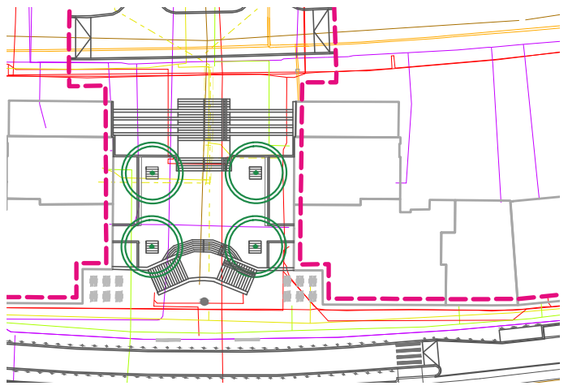
Nové středové stromořadí by nemělo vyvolávat žádné přeložky ani uložení do chráničeк. Stromořadí v severním chodníku podél hotelu Pyramida lokálně zasahuje do elektrického vedení a vodovodního řadu. Jedná se přesně o tři stromy při křižovatce Pod Královkou a několik stromů před objektem MOS Malovanka.

V tomto území jsou uloženy nejstarší vedení technické infrastruktury z celého území. Jedná se o infrastrukturu z 30. nebo 50. let. Z tohoto důvodu je zcela adekvátní sítě přeložit. V tomto případě bychom je důrazně doporučovali sdružit. → OBR. 200.39

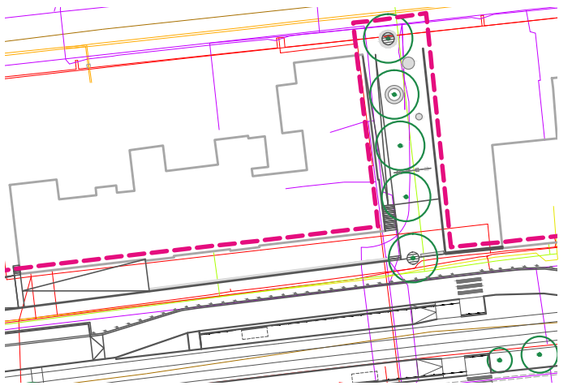
PROSTOR KOLEM ZASTÁVKY MALOVANKA

Na nároží na Malovance dochází rovněž k výrazným změnám, které povedou k výraznému zvýšení kvality tohoto prostranství. Dochází k výraznějšímu posunutí obrub chodníků a úpravě ostrůvků. Tyto zásahy by neměly vyvolat přeložky sítí. Nové stromořadí ve východní části ulice Na Malovance je navrženo blíže k vedení STL plynovodu. Je třeba prověřit stav tohoto plynovodu a případně jej přeložit. Umístění stromů mezi parkovací stání je ideální variantou, která odpovídá principům ↗ Manuálu tvorby veřejných prostranství, a preferujeme ji. Alternativním řešením je umístit stromořadí do prostoru chodníku a přeložit slaboproudé vedení v chráničce.

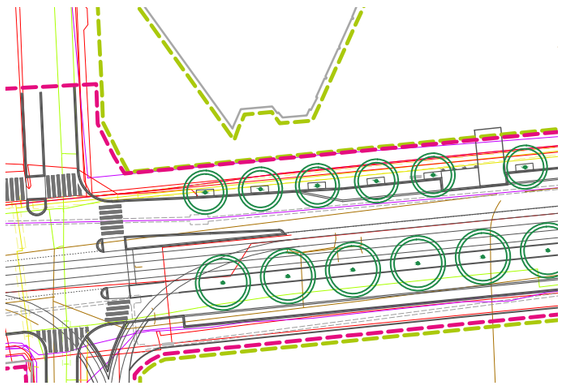
V severovýchodní části nároží Na Malovance navrhujeme umístit speciální sedací prvky, které budou vhodně doplňovat toto prostranství. Umístění těchto prvků je navrženo v blízkosti vedení STL plynovodu. Pokud bude plynovod přeložen v ul. Na Malovance, je účelné tento úsek prodloužit až do tohoto místa. Nutnost přeložení je třeba prověřit, až bude vybrán vzhled a stanoveno rozmístění prvků. → OBR. 200.40



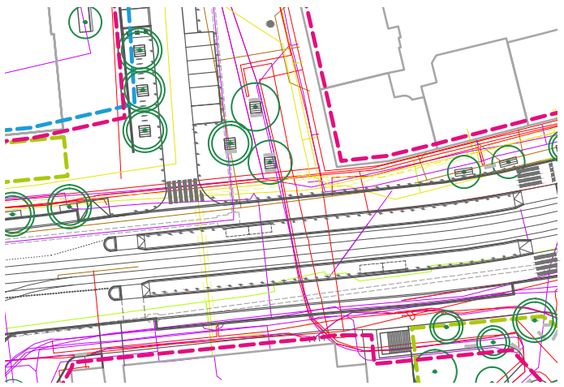
OBR 200.37 **Drinopol**
Reprezentativní centrum čtvrti projde zásadní rekonstrukcí, povrchy a umělecké ztvárnění bude definováno soutěží o návrh



OBR 200.38 **Škola Marjánka**
Prostor projde zásadní proměnou. Odstranění vizuálních a fyzických bariér pomůže propojit školu více s ulicí.



OBR 200.39 **Prostor před hotelem Pyramida**
Díky dvěma novým stromořadím a zatravnění tramvajové trati se zcela změní pocit z dnes rozlehlého území, kde převažují asfaltové plochy



OBR 200.40 **Nároží Na Malovace**
V tomto místě dochází k nejváraznějšímu odstranění bariér v území.

260 Povrchy parteru a materiály

Současný stav

Převážnou část chodníkových ploch Bělohorské ulice tvoří asfaltový kryt, jehož stav je narušován častými zásahy do podzemní technické infrastruktury. Nešetrná obnova povrchu, bez použití stejné struktury materiálu, případně za nedostatečného utěsnění řezových spár, vede k jeho postupné degradaci. Asfaltový povrch na mnoha místech sousedí s původní mozaikovou dlažbou nebo ji přímo překrývá. Na historických fotografiích je možné vidět, že ulice byla v celé své ploše dlážděná. Současný stav odpovídá utilitárnímu přístupu z období před rokem 1989, na který bylo povětšinou v dalších obdobích pouze nevázáno bez výrazné ambice směřující ke zlepšení jak funkčního, tak architektonického stavu uličního prostoru.

Naopak mnohé boční ulice byly v rámci Chodníkového programu Prahy 6 předlážděny mozaikovou dlažbou. Jedná se například o ulici H. Malířové, Liborovu, Pod Marjánkou a další. V okolí Dlabačova a Strahovského kláštera zůstala na mnoha místech zachována růžová a šedá dlažba ze sliveneckého mramoru.

V rámci doplňujícího šetření bylo zjištěno, že pod asfaltovým krytem mohlo zůstat přibližně 50% původní mozaikové dlažby v různých odstínech a skladbách. Typický je přitom ve velké míře právě růžový odstín sliveneckého mramoru.

Vozovka je řešena prakticky v celé délce ulice Bělohorské z asfaltového povrchu. Od křižovatky Bělohorská - Myslbekova - Dlabačov směrem k Pohořelci tvoří vozovku kamenná dlažba, stejně jako v některých bočních ulicích, kolmých na Bělohorskou. Původní křemencová dlažba zůstala zachována na území Tejnky.

Po rekonstrukci tramvajové trati v roce 2014 je většina krytu tramvajového tělesa zatravněná. Na několika místech zůstal asfaltový kryt. Výjimku tvoří křižovatka Bělohorská - Pod Marjánkou - Za Strahovem a trať od křižovatky Bělohorská - Myslbekova - Dlabačov směrem na Pohořelec, tyto úseky jsou realizované z kamenná dlažby.

Podrobnou představu o použitých materiálech i vzorech mozaikových dlažeb v uličním prostoru ukazuje kapitola → 550 Materiály a povrchy, která je součástí kapitoly 700 Soubor analytických dat, map a průzkumů.

Zjištění potřeb uživatelů

Nejednotný či nevhodný povrch a jeho špatná kvalita byl nejčastěji zmiňovaným aspektem, který nevyhovuje většině respondentů dotazníkového šetření a byl také velmi často zmiňován na vycházkách a setkáních s obyvateli. Naopak většina respondentů preferovala velkoformátové desky a mozaikovou dlažbu (v obou případech 37% respondentů). Podrobnější závěry ukazuje kapitola → 600 Zjištění potřeb a hodnocení uživatelů.

Obecné zásady

Materiály a povrchy veřejných prostranství by měly reflektovat paměť místa a jeho přirozený charakter. Při budování nových povrchů veřejných prostranství, rekonstrukcí a revitalizací těch stávajících je vhodné využívat zejména specifické místní materiály. Užívání materiálů z lokálních zdrojů a recyklování použitého stavebního materiálu bylo vždy samozřejmostí. Cílem nových architektonických vstupů je navázání na principy původních historických struktur, nikoliv však povrchní přejímání formálních prvků. Ideální jsou lokální materiály a promyšlené soudobé řešení reflektující paměť místa. ↗ Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy, 2014/06

Návrh povrchů

Povrch chodníků bude v celé délce sjednocený. Cílem je definovat jednotný charakter ulice Bělohorská, jakožto významné obchodní třídy a historické říšské cesty. Degradovaný asfaltový povrch bude odstraněn a chodník bude předlážděn původní mozaikovou dlažbou ze sliveneckého mramoru v růžovém odstínu. Mozaiková dlažba tak sjednotí chodníky i drobné zálivy, které prostorově náleží k ulici Bělohorská. Jedná se například o prostor ulice Konecchlumského nebo Drinopol.

V detailu cílíme na řemeslnou kvalitu povrchu. Používáme jednoduché kladení dlažby, které v navržených kombinacích reflektuje charakter a proměny uličního uspořádání, je klidné a jednotící. Kladení je snadno aplikovatelné v celé délce ulice, čímž se eliminuje riziko případných lokálních nepřesností apod. Způsobem kladení je odlišena hlavní pochozí plocha chodníků, a vnější pás. Ten do sebe integruje stávající stromová rabátka a další umisťovaný mobiliář – stojany pro kola, lavičky, koše apod. Minimalizovaná bordura kolem pat objektů pak rámcově sjednocuje změny průběhů fasádních hran a budovy ukotvuje

Pro tuto část studie navrhuje dvě varianty. Buď kompletní provedení z mozaikové dlažby nebo doplnění průběžného pásu umístěného blíže k hraně parkovacích zálivů. Tento pás je proveden z velkoformátových desek z probarveného betonu (barevnost je vybrána dle barevnosti mozaiky) a primárně slouží k rychlejšímu, volnému průchodu ulicí. Pás propojuje celou ulici po obou stranách chodníku a definuje místo rychlejšího a snazšího pohybu pěších. Tato kombinace povrchů podporuje reprezentativní a obchodní charakter ulice a přibližuje se současným potřebám chodců. Realizovatelnost a finanční náročnost této varianty bude prověřena v navazující dokumentaci.

Chodníkové přejezdy, parkovací zálivy a pásy, zvýšené přechody

Pro pojížděné pěší plochy volíme kostku 10x10cm ze sliveneckého mramoru v řádkovém kladení v růžovém odstínu shodném s pěšími plochami chodníku. Alternativou je žulová kostka 10x10, odstín by rovněž měl být, co nejvíce příbuzný odstínu mozaiky. Pro parkovací zálivy a zvýšené přejezdy navrhujeme použít velkou dlažební kostku (16x12 cm) z původního křemence doplněného novými žulovými kostkami.

Rabátka stromořadí

Upravuje kapitola → 270 Stromy a vegetace

Nároží

Všechna nároží budou opatřena slepeckými prvky. Varovné a signální pásy navrhujeme v případě vložení pochozího velkoformátového pásu, provést rovněž z velkoformátových betonových desek se zdrsněnou povrchovou úpravou. V případě vydláždění chodníků pouze mozaikou, z mozaikové dlažby, kterou lemuje pás vyhlazených kostek.

Vozovka a tramvajové těleso

Materiál vozovky bude realizován z živičného povrchu. Dlážděné budou pouze zvýšené přejezdy.

Tramvajové těleso zůstává zatravněné s živičným povrchem tramvajových zastávek, a to v celé délce trati rekonstruované v roce 2014. Trať od tramvajové zastávky Marjánka po zastávku Malovanka bude též zatravněná a částečně zadlážděná. Tramvajové těleso zde nebude vyvýšené, zůstane v úrovni vozovky. Zastávka Malovanka a Drinopol ZC budou provedeny z mozaikové dlažby.



OBR 200.41 **Bělohorská ulice, 1936**
↗ foto Alexandr Paul



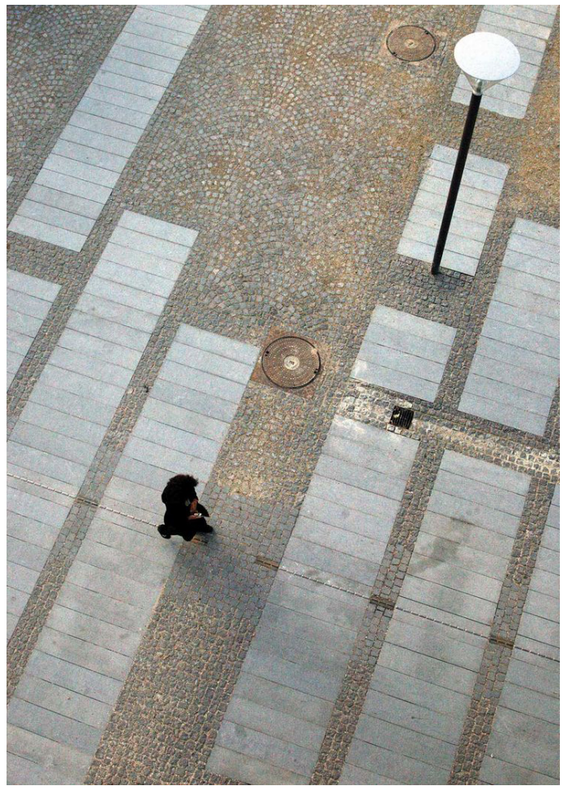
OBR 200.42 **Současný stav - mozaiková dlažba ze sliveneckého mramoru odhalená při rekonstrukci plynovodu**



OBR 200.43 **Detail poklopů technické infrastruktury**
Při projektování i realizaci je nutné důsledně dbát na kvalitu detailu všech částí



OBR 200.44 **Ilustrace / Povrch chodníku z mozaiky nebo kostek 10x10**
Řádkové kladení



OBR 200.45 **Referenční projekt - Vanløse Torv, Vanløse, Dánsko - ateliér Aagaard Landskab (realizace 2005)**

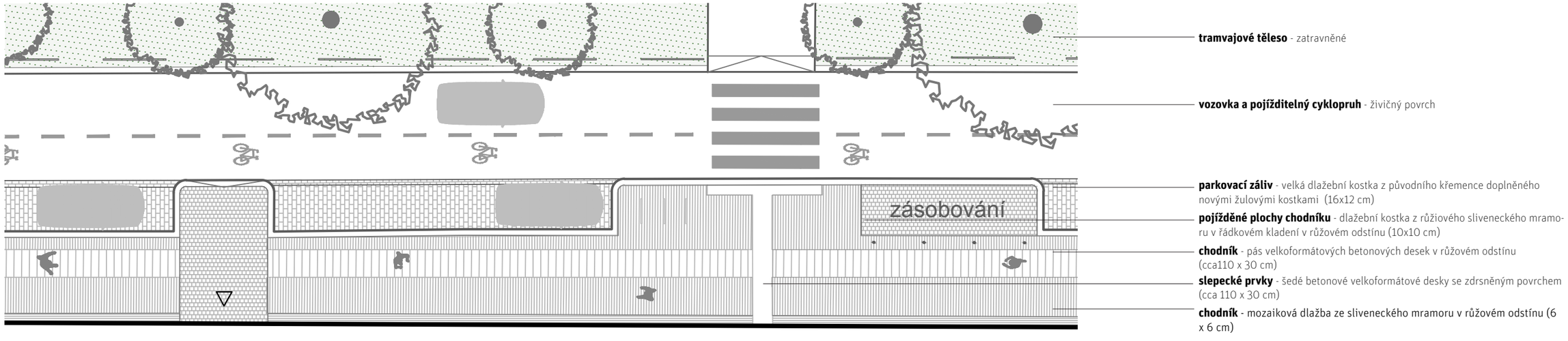




OBR 200.47 **Současný stav - ulice Bělohorská v místě tramvajové zastávky Malovanka**



OBR 200.48 **Vizualizace návrhu - ulice Bělohorská v místě tramvajové zastávky Malovanka**



OBR 200.46 **Typický profil ulice řešení povrchů - Varianta s velkoformátovým pásem**
Povrchy z růžového sliveneckého mramoru, stípaná mozaika 6x6cm a řezaná kostka 10x10cm, velkoformátové betonové desky cca 100x30cm

270 Stromy a vegetace

Význam uličních stromořadí v městském prostředí

Stromy a další vegetace jsou důležitým prvkem městského prostředí. Stromy v ulicích omezují dopady působení extrémních teplot ve městě, pomáhají příznivému proudění větru, zvyšují vlhkost vzduchu, snižují jeho znečistění prachem, redukují hluk generovaný dopravou, poskytují stín a vytváří příjemnější prostředí v ulici, které dále generuje socio-ekonomický rozvoj prostředí.

Z těchto důvodů je nezbytně nutné věnovat při revitalizaci uličního prostoru dostatečnou pozornost všem aspektům ovlivňujícím vývoj a stav jak stávajících, tak i doplňovaných stromů.

V odborných kruzích se dlouhodobě mluví také o potřebě vyčlenit v ulici ochrannou zónu kořenového prostoru stromu tak, jak je to běžné třeba u podzemních vedení inženýrských sítí. Tato myšlenka však zatím zůstává spíše v rovině teorie.

Prostor ulice je pro růst stromů velmi extrémním stanovištěm, především kvůli omezeným možnostem prokořenění, teplotním extrémům, nedostatku vody a vzduchu v půdě a narušení chemismu půdy použitím posypových solí v zimě.

Současný stav stromořadí

V Bělohorské ulici je zachováno jedinečné stromořadí, které se zde nachází již ze začátku 20. století. Ulice byla dříve stromořadím zakončena na její severní hraně, po rozhodnutí o dostavbě nových bloků domů ve 30. letech se ulice rozšířila a stromořadí se tak dostalo do centrální pozice. → OBR 200.50 Dnes vzrostlé stromy tvoří autentickou atmosféru ulice. V řešeném území Bělohorské ulice se nachází celkem 121 stromů, v osmi druzích. Majoritní druhové zastoupení představuje Jírovec maďal. Nachází se zde ale také Lípa srdčitá či Líska turecká.

→ 900 PŘÍLOHY: DENDROLOGICKÝ PRŮZKUM STROMOŘADÍ

Doplnění stromořadí

V rámci studie je iniciováno doplnění stromořadí jírovců v tramvajovém pásu a lokální výsadba stromů ve stromořadích v chodnících. → OBR 200.49

Přesné parametry doplnění stromořadí, druhy stromů a rozpony budou určeny až v dalším stupni projektové dokumentace krajinářským architektem nebo dendrologem.

- Stromořadí doplňujeme v úseku od polikliniky až po křižovatku s ulicí Patočkova, dále pak v úseku od křižovatky Pod Královkou po ulici Dlabačov.
- Stromy jsou umísťovány v zeleném tramvajovém pásu ve stávajícím rozponu i druhovém zastoupení.
- Rozměry pásu se stanovují na minimální šířku 1,5 m.
- U okraje pásu je navrženo nízké zábradlí, které zabrání vjezdu nebo parkování vozidel v pásu. V ulici jsou již dnes úseky, které dobře fungují bez osazení této zábrany. Navrhujeme v rámci zkušebního provozu zábradlí neosazovat. Poté bude provedeno vyhodnocení a to teprve určí, zda jsou tyto bariéry opravdu v ulici potřebné.
  Zábradlí bude pouze v ojedinělých úsecích, výška bude maximálně 35 cm. Nebude mít formu souvislého zábradlí. Bude vždy po pravidelných částech přerušeno.
- Tyto stromy budou doplněny dostatečným opatřením proti prorůstání kořenů směrem do tramvajového pásu.
- Při hledání koncepce pro využití tramvajových smyček Dlabačov a Královka se předpokládá pokračování stromořadí u smyčky Dlabačov

Nová výsadba na přilehlých prostranstvích

Ve studii je navržena také lokální výsadba stromů v navazujících ulicích či významných prostranstvích:

Koneccchlumského

Ulice je významnou spojnicí mezi Bělohorskou ulicí a vilovou čtvrtí u parku Ladronka. Výsadba nových stromů je součástí celkové změny režimu ulice. Lemují centrální cestu navazující na schodiště a vytváří příjemné prostředí v ulici nabízející posezení se stínu.

Drinopol

Výsadba stromů doplňuje celkovou koncepci revitalizace tohoto významného prostoru, z kterého se má stát centrální prostor pro setkávání obyvatel Bělohorské třídy a navazujících ulic. Stromy zde vymezují hlavní část pro setkávání a nabízejí posezení se stínu. Zároveň pomáhají vymezovat veřejné prostranství od polosoukromých zahrádek přilehlých domů. Předpokládá se vysazení stromů většího vzrůstu, které využijí velkorysý prostor.

Malovanka

Nové stromořadí zde doplní celkovou kultivaci napojení ulice Na Malovance na ulici Bělohorskou.

Je vhodné udržet druhovou kontinuitu stávajících stromů i pro novou výsadbu.

Druhové složení stromů

V menších prostorech jako například v ulici Koncechlumského je vhodné vysadit stromy dosahující spíše menšího vzrůstu, jakým je například Jasan ztepilý, pro jeho velmi nízké nároky na půdu. V ulici Na Malovance je naopak vhodné vysadit stromy dosahující většího vzrůstu, například Lípu srdčitou. Konkrétní druhové složení nové výsadby určí příslušný odborník v dalších fázích projektové dokumentace.

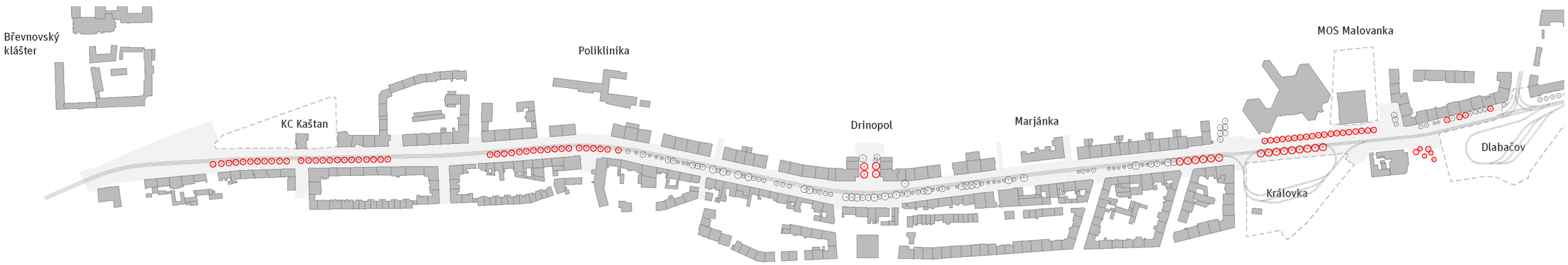
Rabátka

Tyto stromy budou osazeny do rabátek, která by měla splňovat veškeré parametry zvoleného druhu stromu. ↗ Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy, D.2 .1, D.2.2.

Na všech rozšířených prostranstvích, kde jsou stromy umístěny v dlažbě a mají okolo sebe dostatečný prostor, navrhujeme litinová rabátka typu „Ječná“ s olemováním subtilní ocelovou lištou čtvercového půdorysu s rozměry 3x3 m (zejména u stromů ve velkoformátové dlažbě). Stromy navržené do uličního prostranství budou opatřeny také rabátky typu „Ječná“, o rozměrech 3x1,2 m. V místech , kde je dostatek prostoru v chodníku a není zde příliš vytížený parter navrhujeme rabátka s mlatovým povrchem bez dělicích prvků (ohrádky). Jedná se např. o ul. Dlabačov nebo severní hranu ulice před Pyramidou.

Nový liniový park Drinopol

V nejširší části stromořadí kolem Drinopolu vkládáme štěrkový chodníček s lavičkami, který mohou uživatelé ulice použít jako příjemnou cestu ve stínu stromů. V nejširším místě pásu na Drinopolu vkládáme také dva štěrkové chodníčky v příčném směru, které mohou pěší využít jako zkratku nebo místo k zastavení. → 430 DETAIL DRINOPOL, → 323 ARCHITEKTONICKÁ SITUACE ÚSEK 3/5



OBR 200.49 **Schema doplnění stromořadí v Bělohorské ulici**

Rozvojová a udržovací péče o stromořadí

Rozlišuje se tzv. dokončovací péče, která je součástí dodávky realizace výsadby a rozvojová péče, která na ni musí navazovat. V rámci projektu doplnění stromořadí je nutné navrhnout adekvátní udržovací péči, která je nezbytnou součástí zdravého vývoje stromořadí. Tuto péči bude zajišťovat městský správce stromořadí.

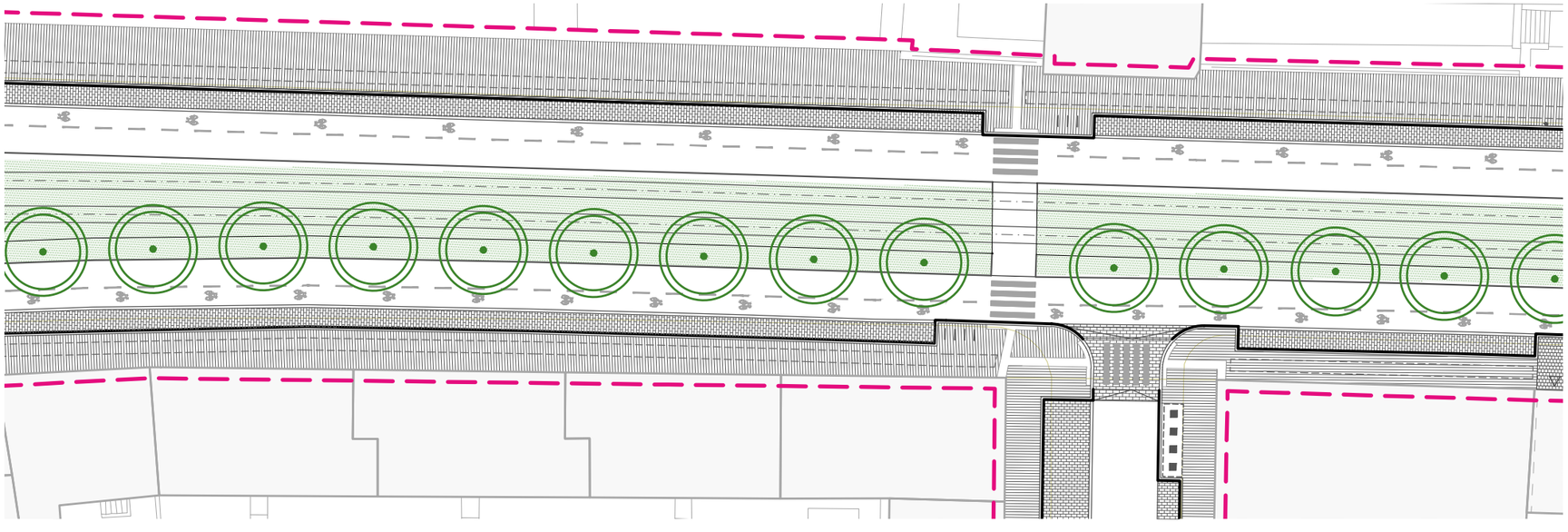
Péče obnáší všechny potřebné zásahy nutné pro zdárný růst stromu, jako je výchovný řez, kontrola a odstranění kotvících a ochranných prvků, zálivka, hnojení, kypření, odplevelování a ochrana proti škůdcům i před mrazem, doplňovaní mlatu.



OBR 200.50 **Stromořadí Jírovců z roku 1938**
↗ foto archiv DP



OBR 200.52 **Reference - rabátko**



OBR 200.51 **Doplnění stromořadí ve středovém travnatém pásu**

280 Mobiliář a vybavení ulice

Aktivity ve veřejném prostoru jsou naprosto klíčové pro celkové vnímání ulice a života v ní. Bělohorská by se měla stát místem setkávání obdobně jako další plácky a prostranství na ulici bezprostředně navazující.

Bělohorská třída by měla zároveň vybízet k různorodým aktivitám od prostého procházení se, posedávání, nakupování, až po spontánní kulturní a společenské akce. Vybavenost ulice velkou měrou tyto aktivity podporuje, podmiňuje setrvání lidí v prostoru a utváří atraktivní ulici přívětivou ke všem kategoriím uživatelů. Přítomnost kvalitního mobiliáře má v důsledku pozitivní efekt na kvalitu obsahu i formy u uličního parteru.

Současný stav mobiliáře na Bělohorské je nevyhovující. Stávající rozmístění i vizuální hodnota prvků neodpovídají charakteru reprezentativní městské třídy. Většina účastníků komunitních vycházek a komunitního mapování negativně hodnotila kvalitu designu i nesladěnost mobiliáře. → 600 Zjištění potřeb a hodnocení uživatelů

Praha by měla mít ucelený katalog městského mobiliáře, který by měl napomoci tvorbě identity města. Katalog vybavení veřejných prostranství by měl nabídnout řadu výrobků pro jednotlivé prvky veřejných prostranství a podrobněji popsat, jakým způsobem a kde je vhodné jednotlivé výrobky použít. Pro každý jednotlivý prvek (např. lavičku, koš atd.) by vždy měla existovat řada typů podle oblastí města dle charakteru struktury: historické město, kompaktní město, zahradní město, modernistické město, původní sídla a obce, příměstská krajina. Katalog by měl především usnadnit výběr samosprávám a správcům při běžném doplnění nebo výměně prvků. V současné době se připravuje soutěž o návrh základní sady mobiliáře pro Prahu).

Návrh mobiliáře v koncepční studii a v navazujících fázích

Koncepční studie v této fázi neřeší konkrétní design a jen přibližné rozmístění všech jednotlivých prvků mobiliáře. Předpokládá celkový názor na potřebné vybavení ulice a stanovuje základní principy a pravidla, které je zapotřebí respektovat a rozpracovávat v dalších fázích přípravy pro veškerý mobiliář.

Při výběru konkrétního typu mobiliáře doporučujeme použít tzv. „Pražský mobiliář“, jehož podoba vzejde z veřejné designérské soutěže - jedná se o lavičku, koš a stojan na kola. Tyto typizované pražské prvky pak doplnit výběrem vhodných výrobků dostupných na trhu.

Základní principy návrhu vybavení a mobiliáře

Umísťování prvků do prostoru ulice

Prvky mobiliáře obecně by neměly vytvářet prostorovou a vizuální bariéru. Bělohorské ulice je specifická absencí stromořadí v chodníku, naopak disponuje stromořadí v centrální pozici.

Do tohoto středního travnatého pásu je vhodné umístit především sloupy veřejného osvětlení a trakčního vedení. Lokálně, zejména v oblasti se zvýšenou koncentrací lidí a zároveň tam, kde zelený pás dosahuje šířky několika metrů (např. Drinopol) lze počítat i s umístěním několika laviček.

Mobiliář a vybavení umisťované do prostoru chodníku by mělo být umisťováno do vysazených částí chodníkových obrub, fasády domů lze rovněž, nicméně v omezené míře, využít pro umístění lavičky či předzahrádky. Je však nepřípustné, aby byl jakýkoliv mobiliář umístěn do prostoru průběžného velkoformátového pásu.

Pro jednotlivé okruhy a jejich prvky stanovujeme základní principy, které vycházejí ze zásad shrnutých v ↗ Manuál tvorby veřejných prostranství hl.m. Prahy.

Jednotný vizuální styl

Veškerý mobiliář a vybavení by měl mít v celé délce ulice jednotný vizuální styl. To znamená, že všechny prvky mají vůči sobě být designově příbuzné – materiálově, barevně atd. Povrchová úprava všech kovových povrchů prvků mobiliáře a technické infrastruktury by měla být totožná, provedená v tmavě šedé barvě RAL 7021 ↗ Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy.

Musí být kladen důraz na kvalitní podobu prvků, jak z hlediska estetického a praktického, tak z hlediska snadné údržby a odolnosti. Obecně všechny prvky mobiliáře musí být navrženy z kvalitních a trvanlivých materiálů dlouhodobě zachovávajících svůj vzhled tak, aby byly důstojné pro celoměstsky významnou městskou třídu. Utilitární vybavení, jako např. odpadkové koše nebo skříně dopravní infrastruktury, na sebe nesmí upozorňovat křiklavým nebo atypickým designem, jejich kvalita spočívá v jednoduchosti, účelnosti a uměřenosti.

Základní sada mobiliáře

Lavičky (sedací mobiliář)

Stav stávajících laviček je nevyhovující. Jde převážně o robustní lavičky opatřené plakátovací plochou. Uživatelé si stěžují na jejich nízkou estetickou kvalitu, nevyužívají je, protože jsou nepohodlné nebo z obav, že se přilepí či znečistí od opěrky určené pro reklamní plakáty. Tyto lavičky by měly být odstraněny a nahrazeny novými. Zároveň lavičky na některých důležitých místech zcela chybí. Nedostatek laviček nebo nespokojenost se vzhledem současných laviček (nežádoucí je především reklama) byl během participace s občany jmenován jako jeden z nedostatků Bělohorské ulice.

V Bělohorské by měly být umístěny typizované pražské lavičky, jejichž podoba by měla vzejít z připravované soutěže na městský mobiliář, kterou organizuje IPR Praha.

V návrhu koncepční studie počítáme s pravidelným rozmístěním laviček v celém průběhu Bělohorské ve vzdálenosti cca 100m tak, aby nevznikaly dlouhé hluché úseky, kde se není kam posadit. Mobiliář k sezení je v tomto případě důležitý zejména pro starší občany nebo uživatele s omezenou schopností pohybu, kteří si během chůze po ulici potřebují na chvíli odpočinout. Z obdobných důvodů vnímají přínos laviček v ulici i rodiče s dětmi.

Další lavičky jsou navrženy v místech se zvýšeným pobytovým charakterem - na plácích, nárožích, v parcích a místech odkud je pěkný výhled nebo v blízkosti zastávek veřejné dopravy a zdrojů aktivit (škola, knihovna, potraviny apod.).

Stojan na kola

Cyklostojany jsou vzhledem k navrženým úpravám uspořádání ulice a obecným trendům vedoucím k častějšímu pohybu po městě na kole nezbytným vybavením ulice. → OBR 200.60 → OBR 200.58 Stojany na kola by měly být standardem především před institucemi, školami a kulturními zařízeními, v blízkosti přestupních uzlů veřejné dopravy, zejména u stanic metra a také tam, kde je živý parter – v blízkosti frekventovaných obchodů, u restauračních zařízení apod.



OBR 200.53 **Současná nevyhovující podoba mobiliáře k sezení**


OBR 200.54 **Současné nekoncepčně umístěné kontejnery**


OBR 200.55 **Současná podoba předzahrádek**


OBR 200.56 **Sloupy trakčního vedení a veřejného osvětlení v profilu ulice**

V uličním prostoru na Bělohorské jsou stojany na kola umisťované v linii parkovacího pásu ve vysazených částech chodníku. Při tomto řešení je třeba brát zřetel na dodržení dobré viditelnosti chodce vyčkávajícího na přechodu. Navrženy jsou jednoduché stojany typu „U“, které jsou sdruženy po třech až čtyřech stojanech.

ODPADKOVÝ KOŠ

Koše by měly být rozmístěny pravidelně v dostatečném počtu. Veškeré stávající nevyhovující koše budou nahrazeny jedním novým typem - který by, stejně jako lavička a stojan na kola, měl být pro Prahu typizovaný. Část nových košů doporučujeme provést ve variantě pro tříděný odpad (papír, plast, směs). Toto řešení je však z hlediska realizovatelnosti zapotřebí konzultovat s příslušnou organizací zajišťující svoz odpadu.

ZÁBRADLÍ A SLOUPKY

Místa, kde hrozí najíždění motorových vozidel na chodník jsou opatřena sloupky. Jedná se o úsek u tramvajové zastávky U Kaštanu, Drinopol, Marjánka a Malovanka. Déle se jedná o vymezení míst pro zasobování případně jsou sloupky umístěny na nárožích křižovatek, kde hrozí nelegální najíždění automobilů na chodníkové plochy. Detailní potřebnost sloupků a jejich umístění bude navrženo v navazující fázi projektu. Sloupky by měly mít uměřený design s barevností (RAL 7021) a korespondovat s ostatním mobiliářem. → OBR 200.61

VYBAVENÍ TRAMVAJOVÝCH ZASTÁVEK

Vybavení zastávek v podobě označníků, zastávkových přístřešků, případně elektronických infopanelů a automatů na jízdenky by mělo být totožné se standardními prvky užívanými v celé Praze. → OBR 200.64

Na Bělohorské chybí především přístřešky - tramvajové zastávky, kde přístřešky chybí, budou dovybaveny. Hlavní město Praha připravuje designérskou soutěž rovněž na přístřešek tramvajové zastávky. Výhledově by se měly všechny přístřešky nahradit a doplnit novými vysoutěženými. V rámci další přípravy je třeba dojednat podmínky umístění a financování s dodavatelem stávajících přístřešků.

Lokálně dochází k úpravě zábradlí. Stávající červenobílé by mělo být postupně nahrazeno zábradlím s barevností (RAL 7021).

TECHNICKÉ PRVKY

Mezi technické prvky patří zejména veřejné osvětlení, trakční vedení a stožáry. Design prvků technické infrastruktury by měl korespondovat s celkovým charakterem veřejného prostranství. V případě nadzemních prvků infrastruktury vždy platí z hlediska kvantity, velikosti a výraznosti pravidlo „čím méně, tím lépe“. Nejdůležitější je, aby tyto prvky nenarušovaly kompozici ulice a nebránily v jejím plnohodnotném využívání.

Umístění sloupů trakce musí vycházet ze statických potřeb trolejového vedení a potřeb definovaných ve studii osvětlení ulice. Sloupy budou maximálně subtilních průřezů. Jejich povrch, i povrch veškerých dalších prvků bude realizován v tmavě šedé barvě RAL7021.

Nezbytné je rovněž sdružovat obslužné skříně technické a dopravní infrastruktury do jednoho „zastřešujícího“ objektu umístěného, v maximálním počtu do pásu středového stromořadí.

VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ A TRAKČNÍ VEDENÍ

Koncepce osvětlení Bělohorské třídy reaguje na současný nevyhovující stav, kdy je prostor ulice degradován vysokým počtem nevhodně umístěných stožárů na chodnících.

Navrhujeme sdružení sloupů trakčního vedení s veřejným osvětlením. Jednotlivé sdružené stožáry jsou umístěny do středního stromořadí. V navazující fázi projektu by měla vzniknout odborná studie osvětlení, která zhodnotí stávající a navrhne přesné rozmístění a typy svítidel (barva a intenzita osvětlení) pro navrhované prostorové uspořádání uličního prostoru.

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. Kromě základní řady svítidel ve středním pásu ulice budou místa vhodná k trávení volného času a schodiště doplněna druhotným osvětlením, které zajistí těmto specifickým prostranstvím Bělohorské ulice dostatečné osvětlení a dotvoří jejich atmosféru.



OBR 200.57 **Praha obchodní třída Příkopy**
↗ K. Bellman, 1900**,** Markýzy byly typickou součástí obchodních tříd za první republiky



OBR 200.58 **Stojany na kola typu „U“ umístěné v pásu stromořadí**
(Grenoble, Francie)



Přehlednost a soulad různých typů aktivit v ulici díky dobře navrženému uspořádání prostoru (Vídeň, Rakousko)



OBR 200.59 **Příklad řešení malé předzahrádky nebo sezení u fasády**
(Praha, Újezd)



OBR 200.60 **Vhodný příklad zábradlí jednotné barevnosti a umírněného designu, které je dostatečně přerušované pro příčné procházení**
(Švédsko, Stockholm)

Další vybavení

Markýzy

Jsou nedílnou součástí této východo-západně orientované obchodní třídy. Zejména při severní hraně fasád poskytují blahodárný stín u sluncem vyhřátých fasád. Chrání také vystavenou zeleninu a květiny před sluncem, na obou stranách ulice pak návštěvníky restaurací před deštěm. Používání markýz je pro Prahu typické a bylo mnohem více užíváno v minulosti také na Bělohorské třídě. → OBR 200.57 Pro Bělohorskou doporučujeme pokusit se zcelit barevnost markýz do podobných odstínů (doporučujeme béžovou) se střímými nápisy a tento princip začít měkce prosazovat např. místní nezávaznou vyhláškou. Městská část může také vyčlenit učitý dotační obnos na naplňování tohoto principu.

Podzemní kontejnery

V současné době se v ulici nachází několik stanovišť s nadzemními kontejnery na tříděný odpad. Jednotlivé nádoby jsou umístěny volně mezi zaparkovanými automobily, popřípadě na chodníku. Toto řešení způsobuje častý konflikt jak při parkování tak při projíždění či procházení okolo - nádoby jsou neuspořádaně rozesety po přilehlém okolí vymezeného stanoviště. To s sebou přináší i přítomnost odpadků.

Koncepční studie vymezuje vhodná místa pro osazení podzemních kontejnerů na tříděný odpad do vedlejších ulic. Každé konkrétní umístění by mělo být prověřeno v navazujících stupních projektové dokumentace. → OBR 200.63

Parkovací automaty

V rámci zavedení připravovaných parkovacích zón na Bělohorské se počítá i s umístěním parkovacích automatů. Ty by měly být umístěny v pravidelných intervalech.

Restaurační předzahrádky

Předzahrádky restaurací a kaváren jsou indikátorem pobytové kvality, rozšiřují možnosti trávení času ve městě a přirozeně zabydlují ulici. V rámci koncepční studie jsou stanoveny principy, jak a kam lze předzahrádky umísťovat vzhledem k prostorovým limitům chodníku. Ty mají odpovídat doporučení z ↗ Manuálu tvorby veřejných prostranství hl.m. Prahy a specificky odpovídat daným místům.

Na Bělohorské ulici je typické umístění zahrádek přímo u fasády domu. Vzhledem k vyjímečném uspořádání profilu, který udává středové stromořadí, nejsou ve většině případů v chodnících vymezena klidová místa mezi stromy. Koncepce a princip, který udává varianta řešení povrchů s pochozím pásem velkoformátové dlažby, člení chodník na dvě části. Blíže k vozovce pás pro rychlejší pohyb u fasád pak definuje klidovější prostor pro prohlížení výloh a umístění předzahrádek. Samořejmě za předpokladu zachování dostatečné plochy chodníku. viz. ↗ Manuál tvorby veřejných prostranství hl.m. Prahy.

Obecně na vysazených nárožích mají být předzahrádky umisťovány odsazeně od fasády.

Specifická místa pro umístění předzahrádek:

- č.p. 2 - 14: Předzahrádky navrhujeme umístit mezi stromy
- objekt bývalých veřejných wc: Studie v této fázi počítá s jeho zachováním. Jedná se o fungující podnik s fungující zahrádkou. Doporučujeme zlepšit vizuální a kvalitativní vlastnosti objektu a přemístit zahrádku na mlatový povrch do parku.
- č.p. 7: Jedná se o soukromý pozemek, umístění této předzahrádky je tedy čistě na majiteli. Doporučujeme propojit restauraci co nejvíce s upraveným nástupem do parku na východ od hostince a vytvořit zahrádku na mlatovém povrchu např. také s malým vlastním zázemím.
- před hotelem Pyramida: Pokud dojde k dostavění hotelu nebo k rozvinutí parteru v této části ulice, doporučujeme předzahrádky umístit do klidového místa mezi stromy.
- č.p. 9 - Pizzerie: V tomto místě navrhujeme odsadit předzahrádku od fasády a umístit ji na vysazené nároží. Bude tak zajištěn plynulejší průchod ulicí a lepší návaznost na ulici Za Strahovem.
- č.p. 28 pekárna: Navrženo je zachovat stávající polohu předzahrádky při ustupující fasádě.
- č.p. 68: Zde má být zahrádka odsunuta od fasády na vysazené nároží.

Konecchlumského: rozvržení předzahrádek viz. výkres → 410
DETAIL KONECCHLUMSKÉHO

Vodní prvky

Vodní prvky (pítka, vodotrysky, kašny) pomáhají dotvářet pobytový charakter a reprezentativní atmosféru veřejného prostranství. Pítko má opodstatnění především v letních měsících jako zdroj pitné vody a osvěžení. V rámci koncepční studie bylo vytipováno vhodné místo pro pítko nároží Malovanka. Další pítka lze umístit v pobytových prostranstvích se zvýšeným výskytem poptávky po těchto prvcích - plácky, parky (před Poliklinikou, U Kaštanu) apod.

Pouliční hodiny, telefonní budky

Počet veřejných telefonních automatů je nutné revidovat z hlediska jejich potřebnosti a předepsaného počtu, který je nutné zachovat.

Pouliční hodiny by v takto významné ulici neměly chybět. Může být iniciován v ↗ Manuálu tvorby veřejných prostranství navržený redesign stávajících typických pražských, snadno čitelných hodin, tak aby barevně korespondovaly s úpravou sloupů a ostatních prvků vybavení v ulici. Kotvené musí být na sloupy veřejného osvětlení nebo trakčního vedení nikoli na samostatný sloup. Další možností je umístění na nároží domu. Což by bylo třeba předjednat s majiteli domů.

Hodiny by měly být umístěny především v důležitých uzlech, křižovatkách, v blízkosti tramvajových zastávek a ctít místa, kde jsou z logiky prostoru.

Plakátovací sloupy a prvky pro reklamu

Žádné prvky pro reklamu ani speciální plakátovací sloupy koncepční studie nenavrhuje. Plakátovací plochy mohou být donavrženy v dalších fázích projektu jako specifický prvek pro některá specifická místa.

Objekty a zařízení pro služby

Stánky a kiosky

Stánky a kiosky by se ve standardním uličním profilu po rekonstrukci vyskytovat neměly, primárně by veškeré funkce měl zajistit parter budov urbánní struktury. Místo, kde je možné o umístění takovéhoto prvku uvažovat je předprostor hotelu Pyramida a smyčka Královka. V případě hotelu Pyramida je třeba, aby tyto prvky dotvářely celkovou koncepci prostranství, která by měla vzejít z architektonické soutěže. U smyčky Královka se může jednat o dočasný objekt, který bude doplňovat funkci komunitního centra nebo klubovny u kavárny.

Výjimkou je dočasné umístění stánků v rámci společenské nebo jiné akce. Pro tyto účely studie navrhuje zřízení el. přípojek před objektem MOS Malovanka, kde se mohou konat pravidelné trhy např. farmářské. Dalším místem je plácek Drinopol, kde by měly mít akce reprezentativnější a více kulturní charakter - např. Zažít město jinak, letní promítání apod.

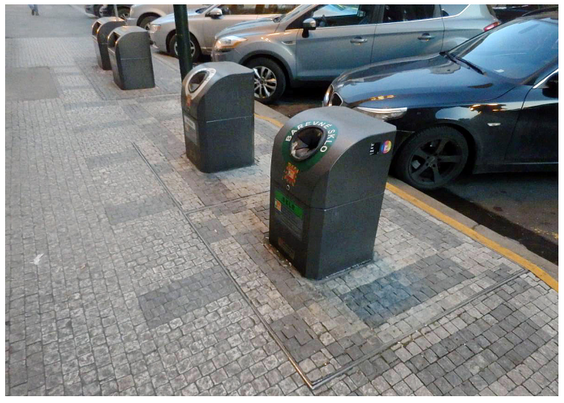
Veřejné toalety

Nové toalety nejsou v rámci koncepční studie navrženy. 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.

V rámci stanovení principů pro umisťování objektů a zařízení služeb upřednostňujeme 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 informační centrum.



OBR 200.61 **Předzahrádka v ploše chodníku podél fasády i v prostoru mezi stromy doplňuje příjemné prostředí ulice.**
(Praha - Křižíkova)



OBR 200.62 **Kvalitní podzemní kontejner s průběžnou dlažbou**
(Praha - Platnéřská)



OBR 200.63 **Praktický i esteticky uměřený pražský přístřešek**
(Praha - Milady Horákové)

Bělohorská
koncepční studie

300/

Návrh provozně - prostorového uspořádání ulice

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

IPR PRAHA

Identifikační údaje

Zadavatel
Hlavní město Praha
Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

Zpracovatel
Institut plánování a rozvoje hl. města Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

Vedoucí koncepce
Ing. akad. arch. Jan Šépka

Vedoucí projektu
Ing. arch. Petra Hrubešová | Sekce detailu města

Autorský tým
Ing. arch. Petra Hrubešová, Ing. arch. Monika Habrová,
Ing. arch. Jitka Brablecová, Ing. arch. Michaela Kloudová,
MgA. Anna Přibylová | Sekce detailu města

Projektový tým
Bc. Jan Zalabák – konzultace dopravního řešení
| Sekce infrastruktury a krajiny

Autoři procesu a výstupů participace veřejnosti
Pavla Pelčíková, MSc. – participace s veřejností
| Kancelář sociální inovace a participace

Produkce a grafické úpravy propagačních materiálů a akcí
Bc. Zuzana Rejchová | Sekce komunikace a participace
BcA. Matěj Čech | Sekce komunikace a participace

Kontaktní osoba projektu
Ing. arch. Petra Hrubešová
m/ +420 601 566 493
e/ hrubesova@ipr.praha.eu

Další informace o projektu:
http://www.iprpraha.cz/belohorska

Obsah

CELKOVÉ ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ **310**

Celková situace návrhu /1:2500/ **311**

ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ ÚSEKŮ **320**

Architektonická situace - úsek 1/5 /1:500/ **321**

Architektonická situace - úsek 2/5 /1:500/ **322**

Architektonická situace - úsek 3/5 /1:500/ **323**

Architektonická situace - úsek 4/5 /1:500/ **324**

Architektonická situace - úsek 5/5 /1:500/ **325**

ŘEZY **330**

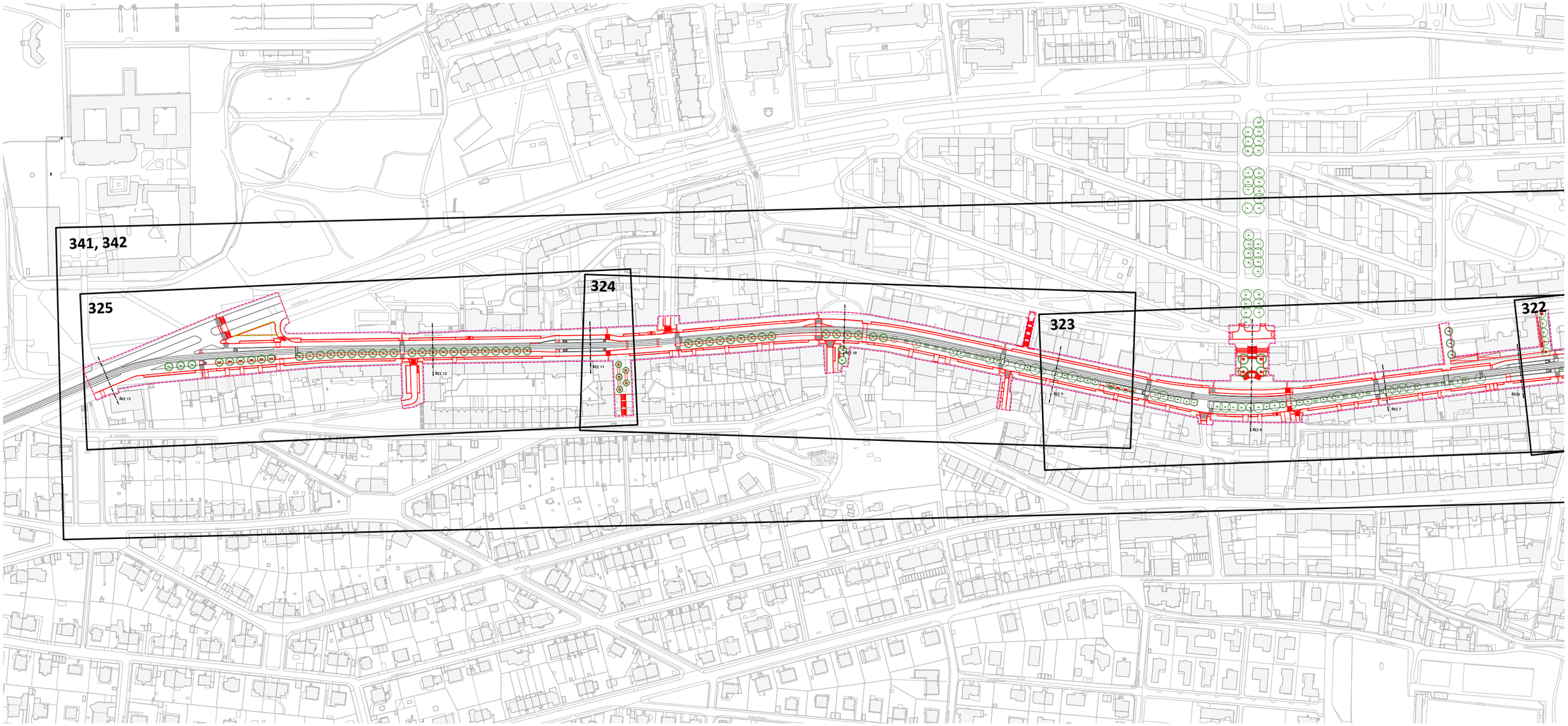
Řezy uličním prostorem 1/2 /1:250/ **331**

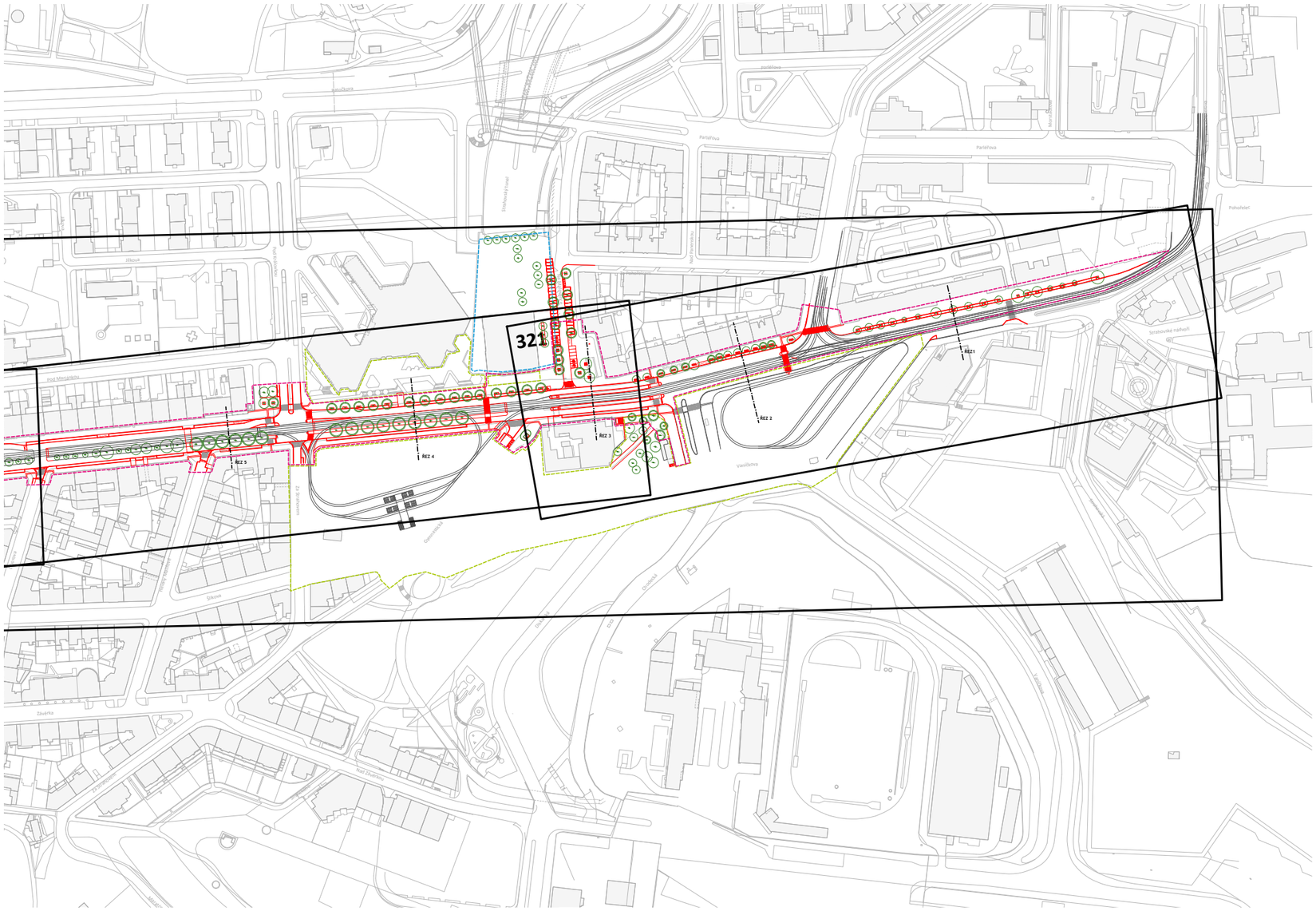
Řezy uličním prostorem 2/2 /1:250/ **332**

KOORDINAČNÍ SITUACE **340**

Koordinační situace - zásahy do tramvajové trati /1:1000/ **341**

Koordinační situace - technická infrastruktura /1:1000/ **342**


341, 342
325
324
323
322
ŘEZ 13
ŘEZ 12
ŘEZ 11
ŘEZ 10
ŘEZ 9
ŘEZ 8
ŘEZ 7
ŘEZ 6



LEGENDA

- řešené území koncepční studie
- iniciace samostatného navazujícího projektu
- koordinace se stávajícím záměrem

- hrana stávající obruby
- hrana objektů
- objekty
- přechody
- tramvajové koleje
- strom stávající
- navržená hrana obruby
- navržené přechody
- navrhovaný strom
- stromová mříž
- slepecké vodicí prvky
- plocha ve sklonu

[© IPR Praha 2016]

ZADAVATEL

Hlavní město Praha
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

ZHOTOVITEL

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

VĚCNÝ GARANT

Ing. akad. arch. Jan Šépka

AUTORSKÝ TÝM

Ing. arch. Petra Hrubešová, Ing. arch. Monika Habrová, Ing. arch. Jitka Brablecová,
Ing. arch. Michaela Kloudová, Ing. arch. Anna Přibylová

100
200
Výkresová část 300
400
500
600
700
800
900

BĚLOHORSKÁ

KONCEPČNÍ STUDIE
NÁVRH

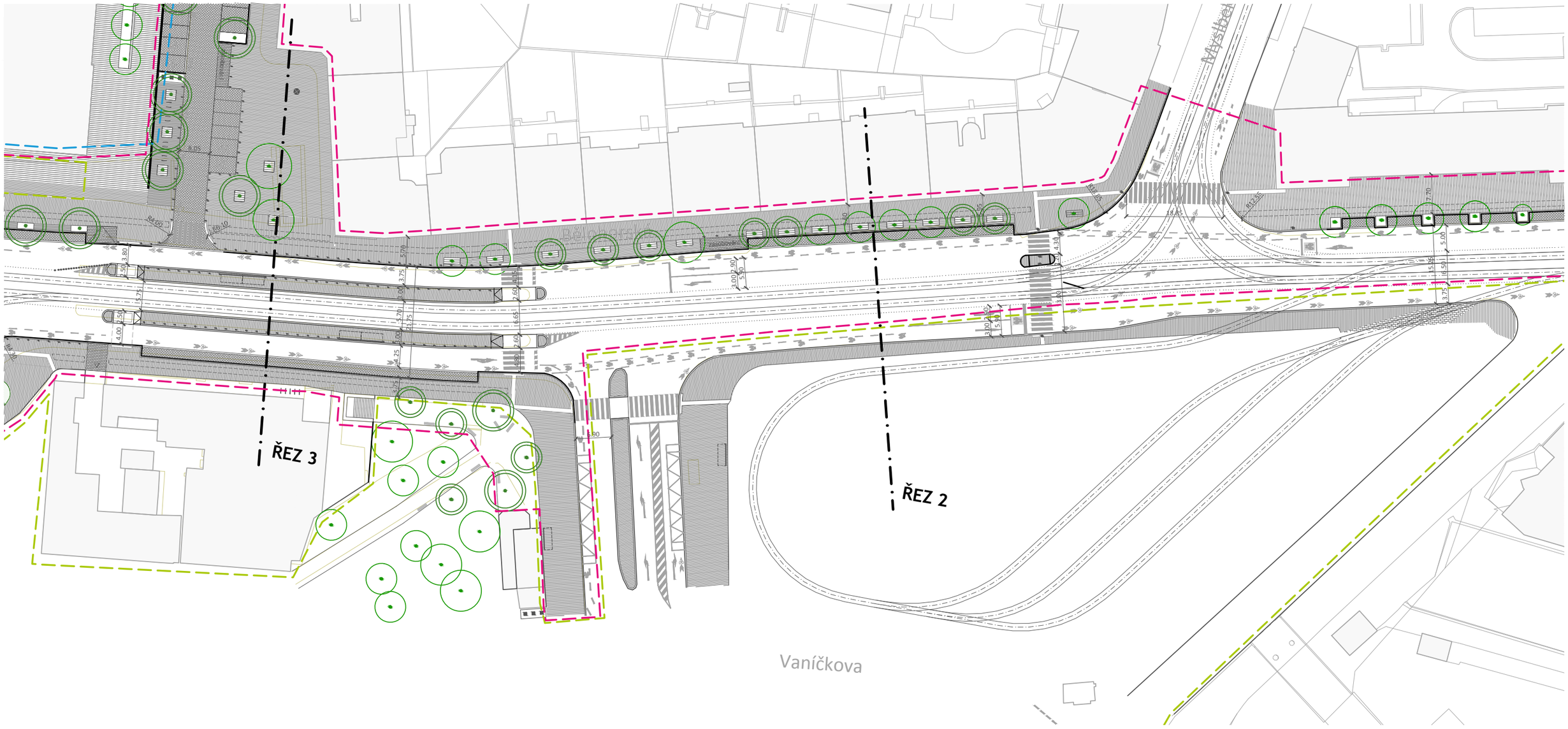
09/2016

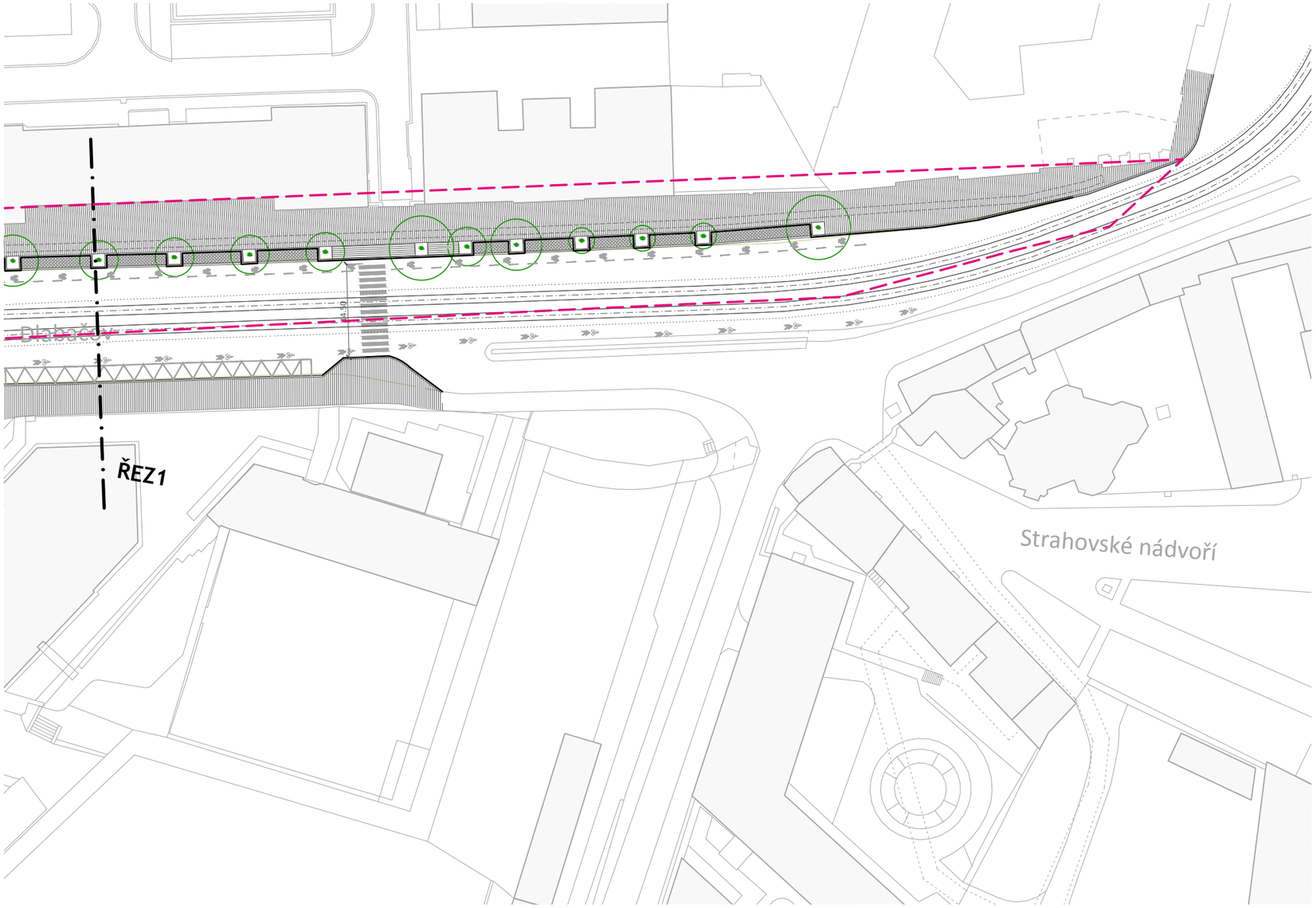
0 10 50m

1:2500

Celková situace návrhu

311


ŘEZ 3
ŘEZ 2
Vaníčkova



LEGENDA

- řešené území koncepční studie
- iniciace samostatného navazujícího projektu
- koordinace se stávajícím záměrem

- hrana obruby
- hrana stávající obruby
- hrana objektů
- objekty
- přechody
- osa tramvajových kolejí
- tramvajové koleje
- strom stávající
- navrhovaný strom
- stromová mříž
- mlatové rabátko
- vjezd do objektu
- vstup do objektu
- plocha ve sklonu
- pojízditelný cyklopruh
- cyklo piktogram
- slepecké prvky
- mozaiková dlažba
- průběžný pás (variantní řešní, viz textová část)
- pojízditelná dlažba
- pojízditelná dlažba - zásobování

[© IPR Praha 2016]

ZADAVATEL

Hlavní město Praha
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

ZHOTOVITEL

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

VĚCNÝ GARANT

Ing. akad. arch. Jan Šépka

AUTORSKÝ TÝM

Ing. arch. Petra Hrubešová, Ing. arch. Monika Habrová, Ing. arch. Jitka Brablecová,
Ing. arch. Michaela Kloudová, Ing. arch. Anna Přibylová

100
200
Výkresová část 300
400
500
600
700
800
900

BĚLOHORSKÁ

KONCEPČNÍ STUDIE
NÁVRH

09/2016

S

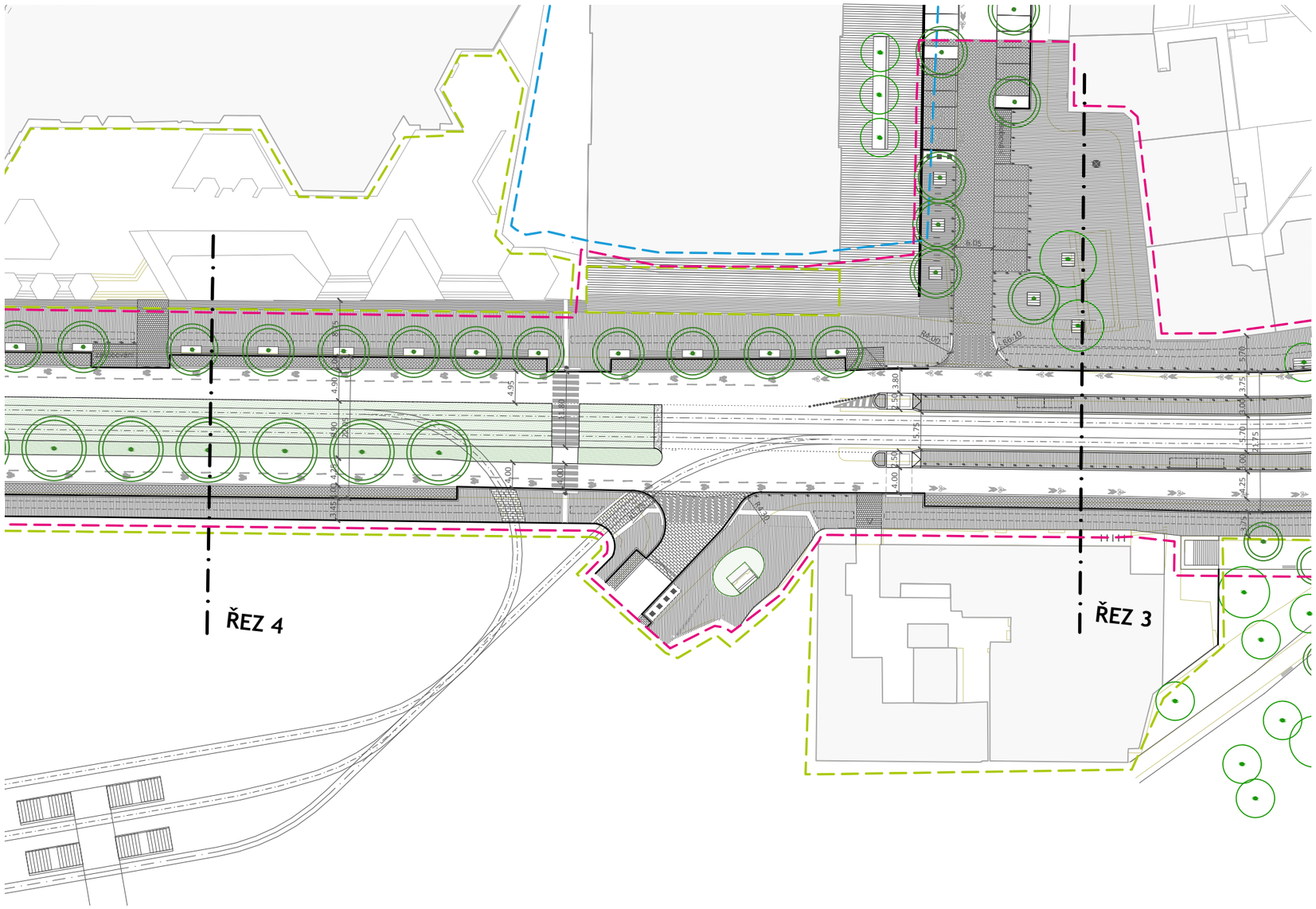
0 10 50m

1:500

Architektonická situace - úsek 1/5

321


Pod Marjánkou
Bělohorská
ŘEZ 5
Za Strahovem



LEGENDA

- řešené území koncepční studie
- iniciace samostatného navazujícího projektu
- koordinace se stávajícím záměrem

- hrana obruby
- hrana stávající obruby
- hrana objektů
- objekty
- přechody
- osa tramvajových kolejí
- tramvajové koleje
- strom stávající
- navrhovaný strom
- stromová mříž
- mlatové rabátko
- vjezd do objektu
- vstup do objektu
- plocha ve sklonu
- pojízditelný cyklopruh
- cyklo piktogram
- slepecké prvky
- mozaiková dlažba
- průběžný pás (variantní řešní, viz textová část)
- pojízditelná dlažba
- pojízditelná dlažba - zásobování

[© IPR Praha 2016]

ZADAVATEL

Hlavní město Praha
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

ZHOTOVITEL

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

VĚCNÝ GARANT

Ing. akad. arch. Jan Šépka

AUTORSKÝ TÝM

Ing. arch. Petra Hrubešová, Ing. arch. Monika Habrová, Ing. arch. Jitka Brablecová,
Ing. arch. Michaela Kloudová, Ing. arch. Anna Přibylová

100
200
Výkresová část 300
400
500
600
700
800
900

BĚLOHORSKÁ

KONCEPČNÍ STUDIE
NÁVRH

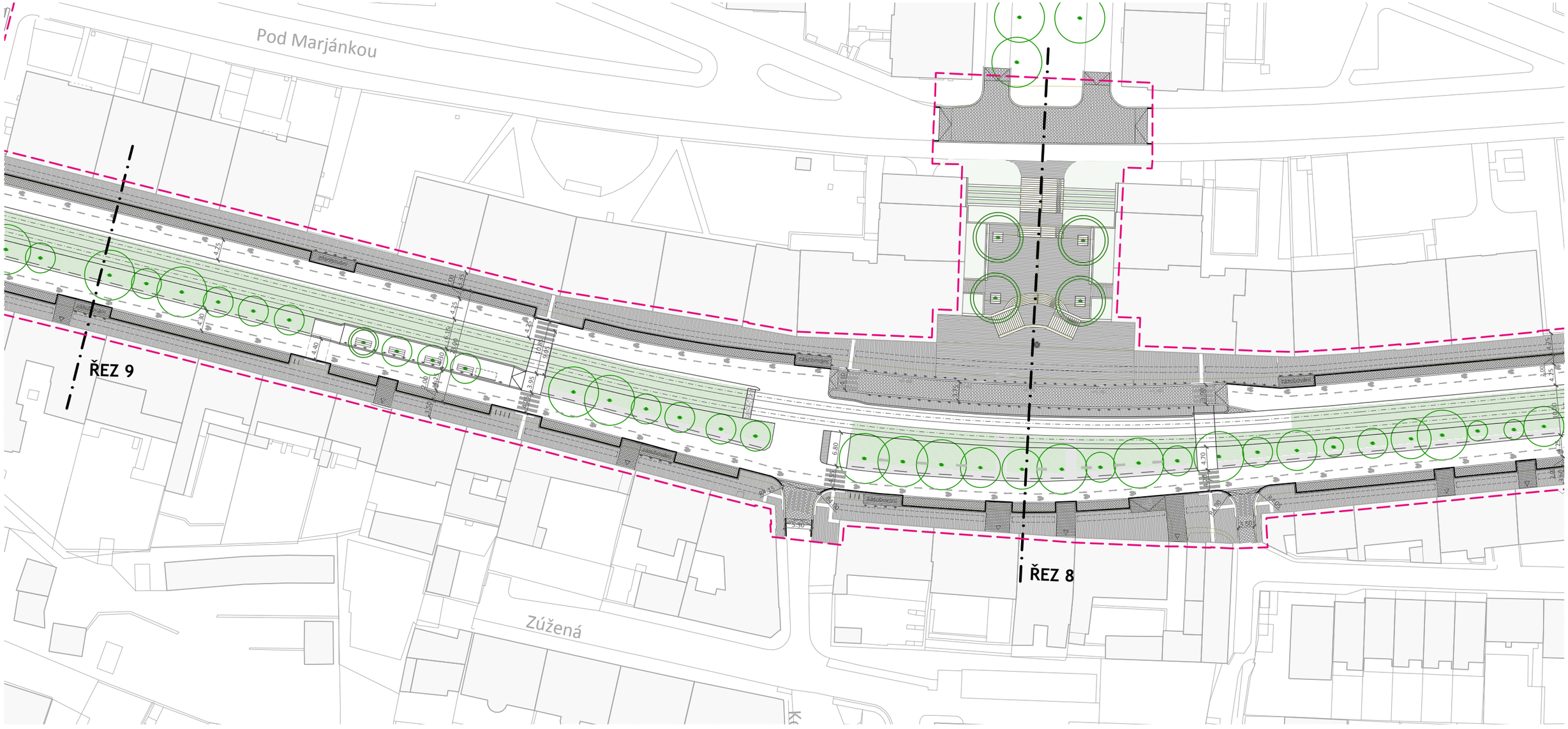
09/2016

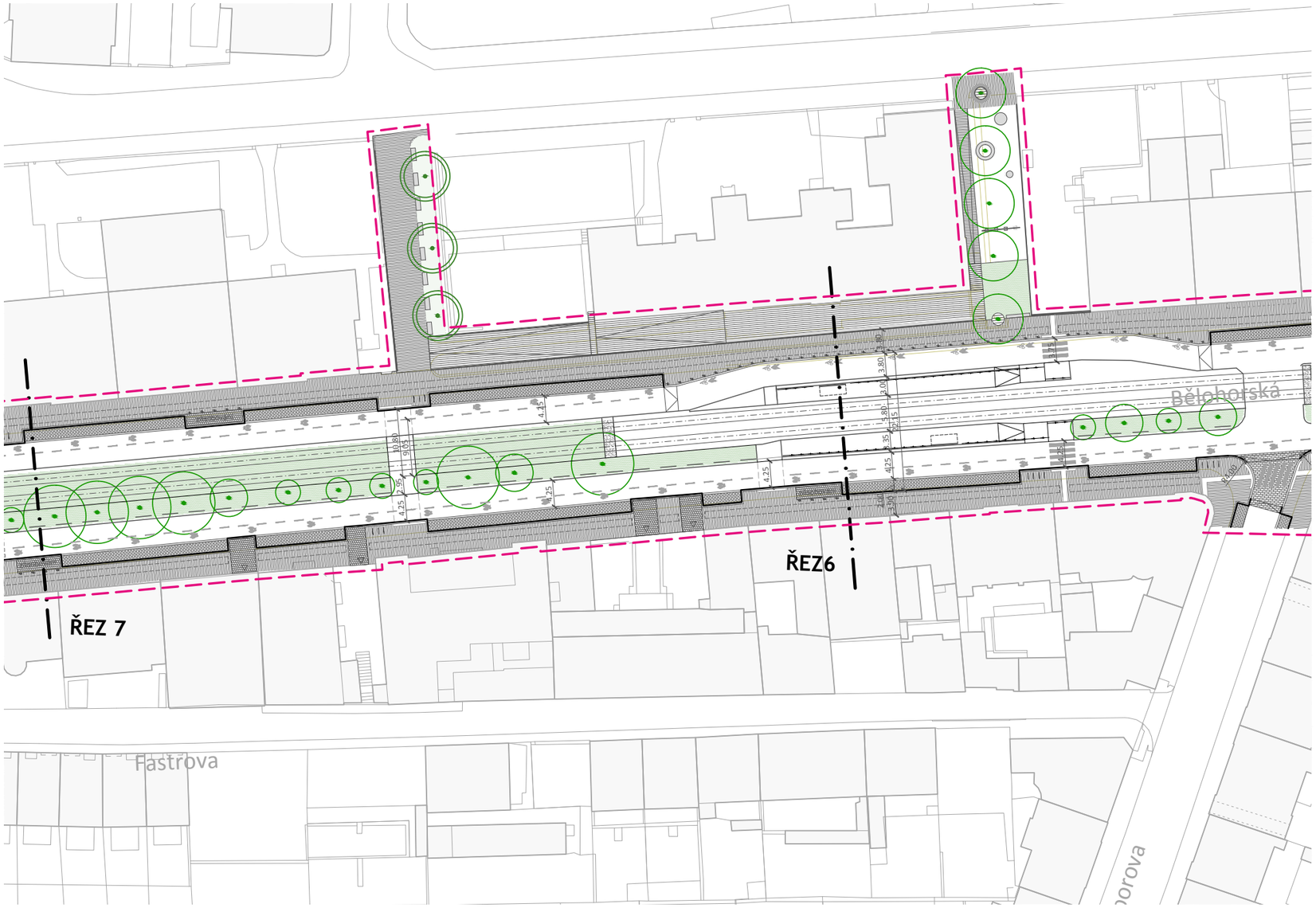
0 10 50m

1:500

Architektonická situace - úsek 2/5

322


Pod Marjánkou
ŘEZ 9
ŘEZ 8
Zúžená



LEGENDA

- řešené území koncepční studie
- iniciace samostatného navazujícího projektu
- koordinace se stávajícím záměrem

- hrana obruby
- hrana stávající obruby
- hrana objektů
- objekty
- přechody
- osa tramvajových kolejí
- tramvajové koleje
- strom stávající
- navrhovaný strom
- stromová mříž
- mlatové rabátko
- vjezd do objektu
- vstup do objektu
- plocha ve sklonu
- pojízditelný cyklopruh
- cyklo piktogram
- slepecké prvky
- mozaiková dlažba
- průběžný pás (variantní řešní, viz textová část)
- pojízditelná dlažba
- pojízditelná dlažba - zásobování

[© IPR Praha 2016]

ZADAVATEL

Hlavní město Praha
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

ZHOTOVITEL

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

VĚCNÝ GARANT

Ing. akad. arch. Jan Šépka

AUTORSKÝ TÝM

Ing. arch. Petra Hrubešová, Ing. arch. Monika Habrová, Ing. arch. Jitka Brablecová,
Ing. arch. Michaela Kloudová, Ing. arch. Anna Přibylová

100
200
Výkresová část 300
400
500
600
700
800
900

BĚLOHORSKÁ

KONCEPČNÍ STUDIE
NÁVRH

09/2016

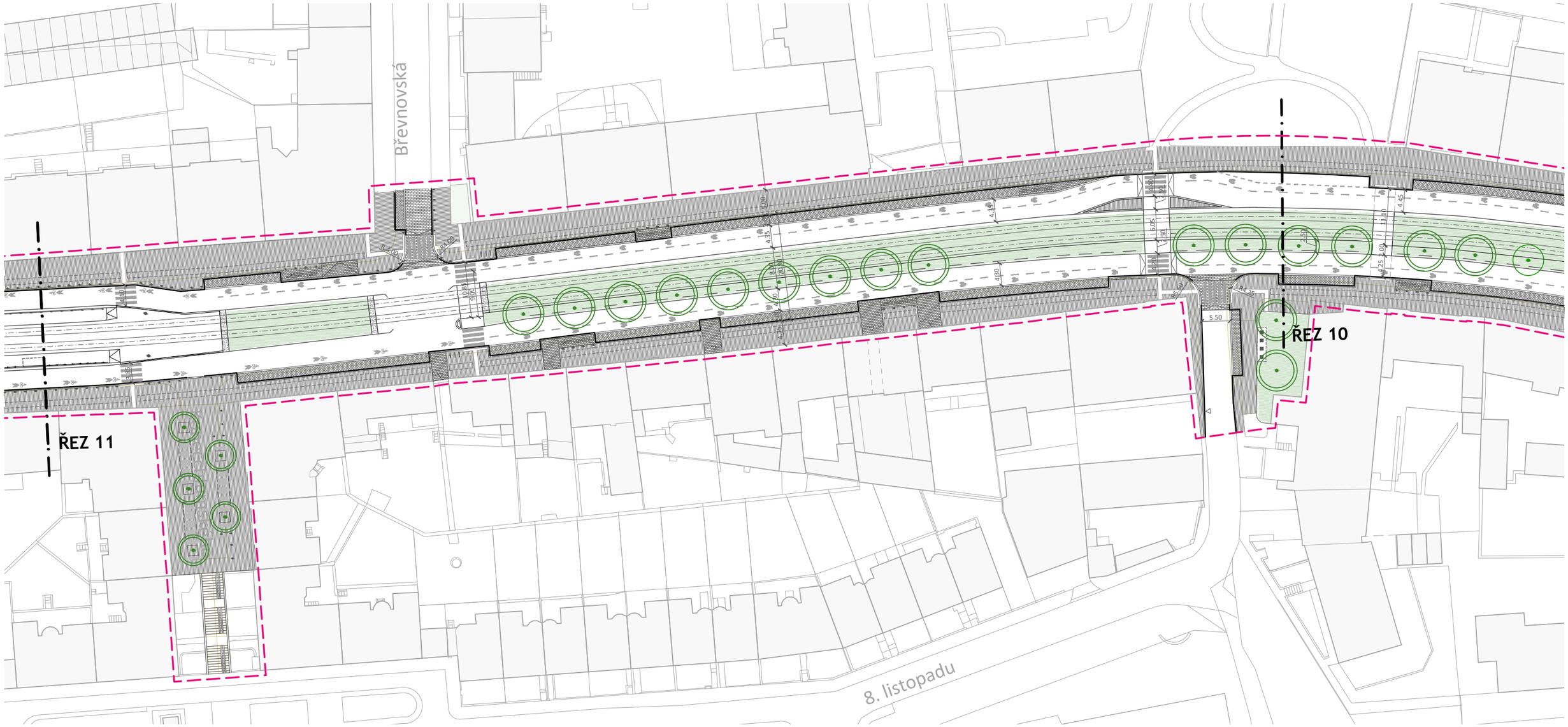
S

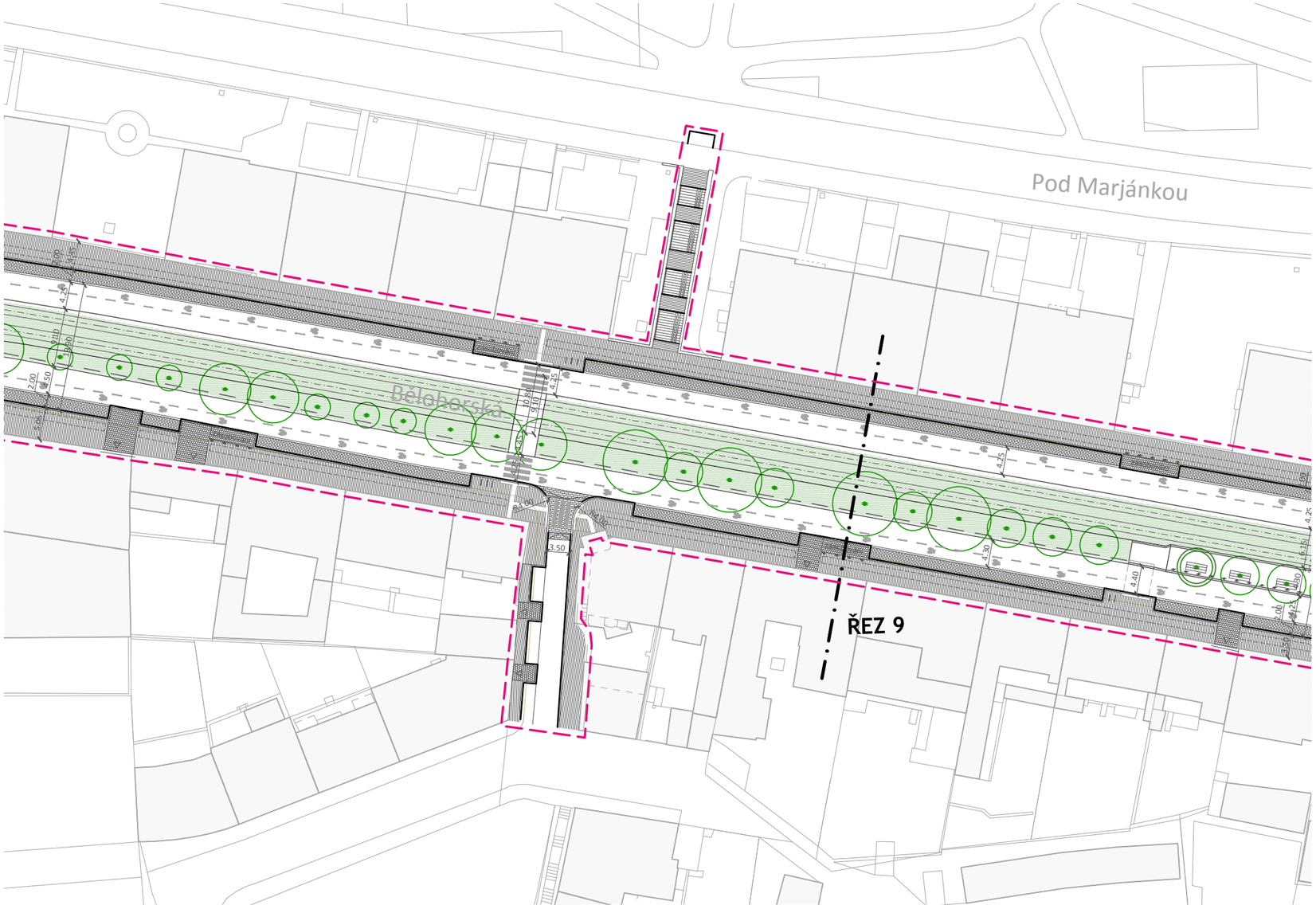
0 10 50m

1:500

Architektonická situace - úsek 3/5

323


Břevnovská
8. listopadu
ŘEZ 10
ŘEZ 11
5.50
4.35
4.45
11.10
16.05
2.50
2.50
4.30
9.00
8.00
8.00



LEGENDA

- řešené území koncepční studie
- iniciace samostatného navazujícího projektu
- koordinace se stávajícím záměrem

- hrana obruby
- hrana stávající obruby
- hrana objektů
- objekty
- přechody
- osa tramvajových kolejí
- tramvajové koleje
- strom stávající
- navrhovaný strom
- stromová mříž
- mlatové rabátko
- vjezd do objektu
- vstup do objektu
- plocha ve sklonu
- pojízditelný cyklopruh
- cyklo piktogram
- slepecké prvky
- mozaiková dlažba
- průběžný pás (variantní řešní, viz textová část)
- pojízditelná dlažba
- pojízditelná dlažba - zásobování

[© IPR Praha 2016]

ZADAVATEL

Hlavní město Praha
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

ZHOTOVITEL

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

VĚCNÝ GARANT

Ing. akad. arch. Jan Šépka

AUTORSKÝ TÝM

Ing. arch. Petra Hrubešová, Ing. arch. Monika Habrová, Ing. arch. Jitka Brablecová,
Ing. arch. Michaela Kloudová, Ing. arch. Anna Přibylová

100
200
Výkresová část 300
400
500
600
700
800
900

BĚLOHORSKÁ

KONCEPČNÍ STUDIE
NÁVRH

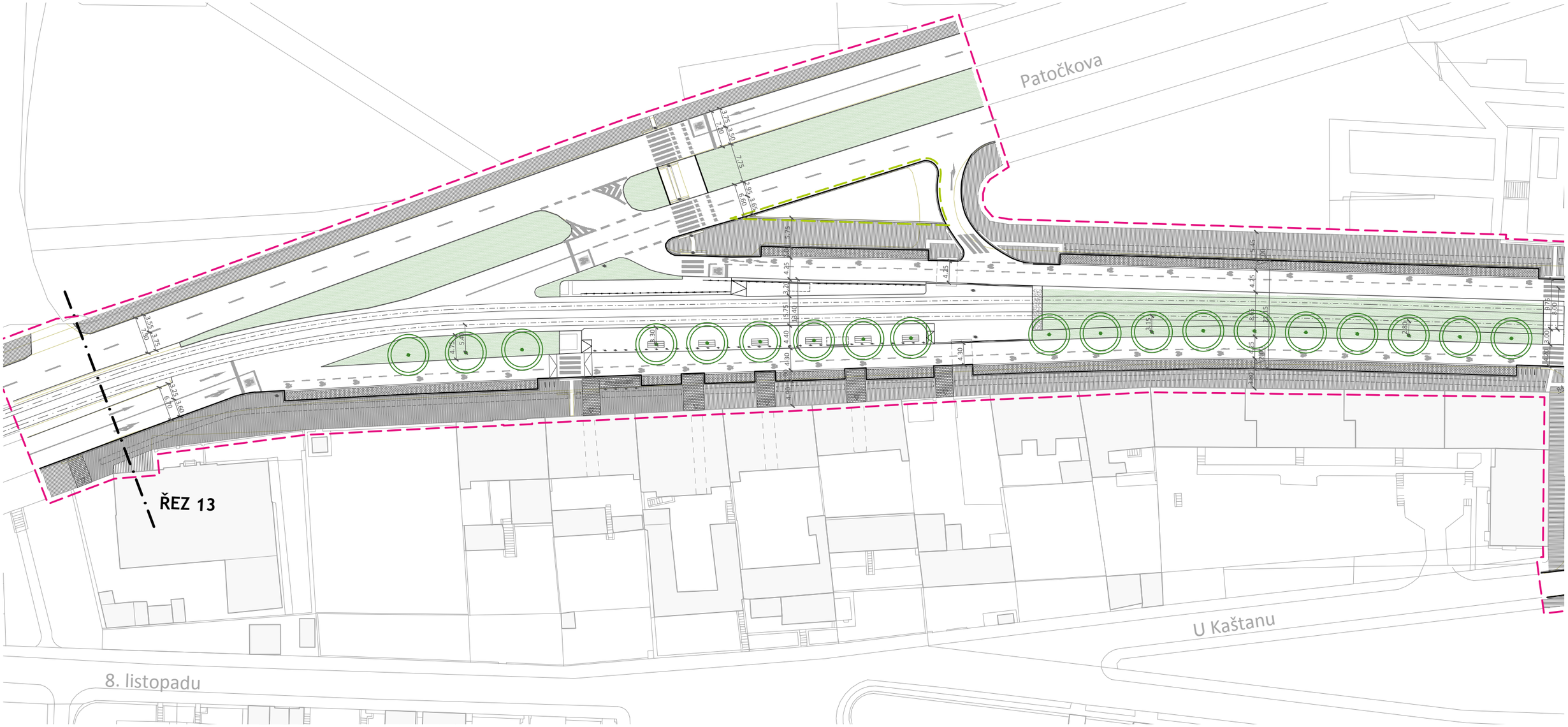
09/2016

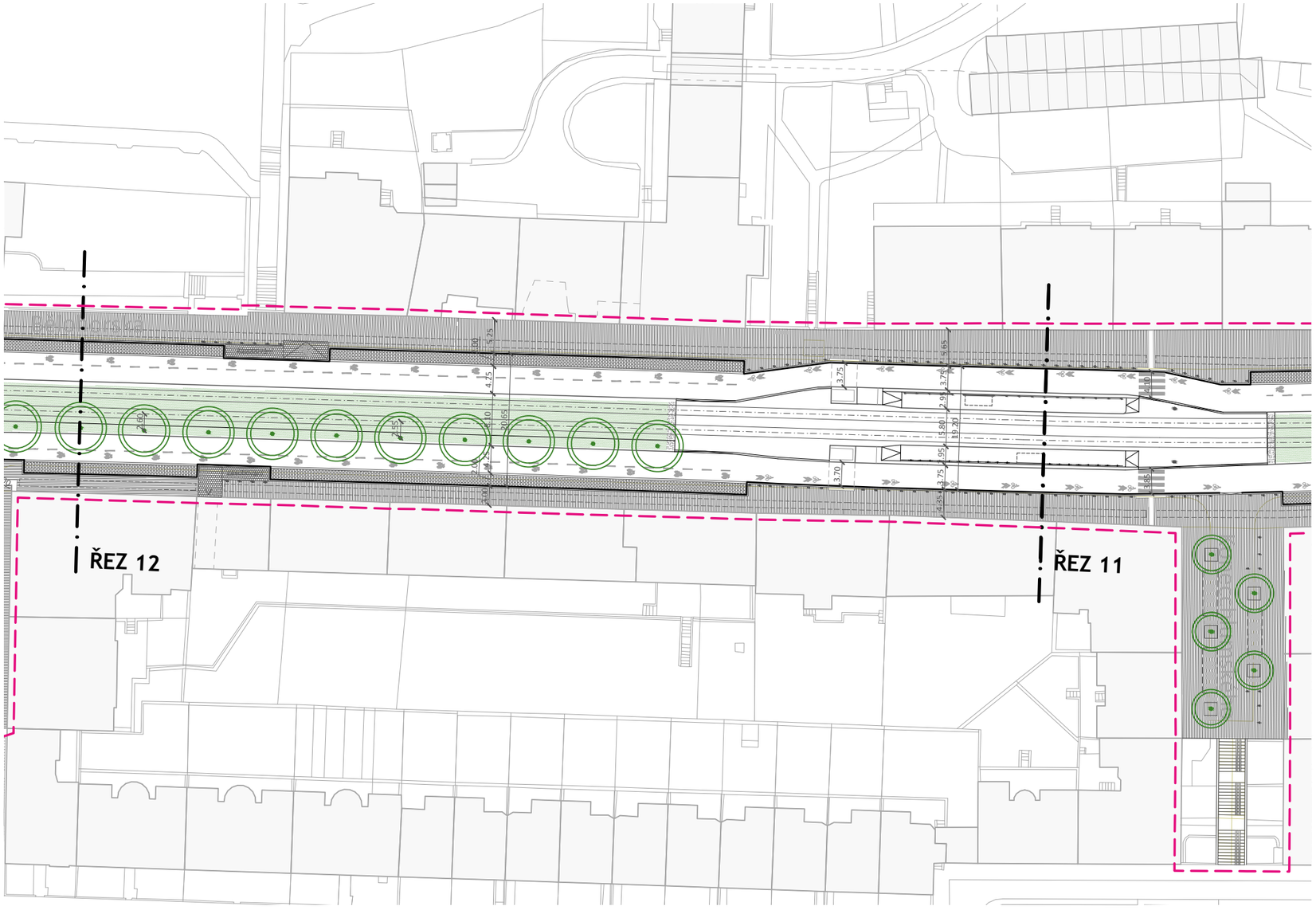
0 10 50m

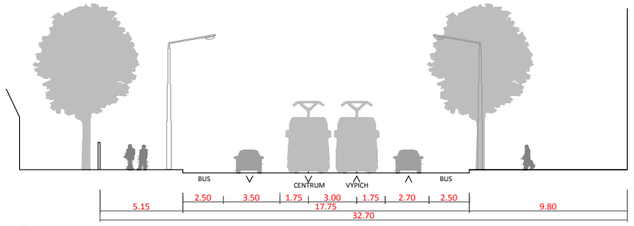
1:500

Architektonická situace - úsek 4/5

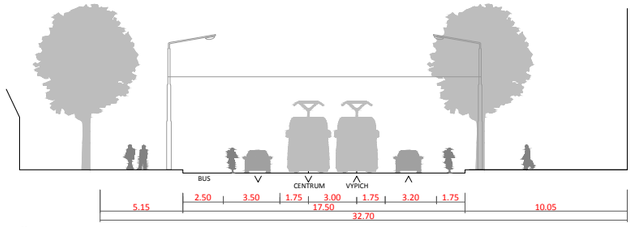
324


Patočkova
ŘEZ 13
U Kaštanu
8. listopadu

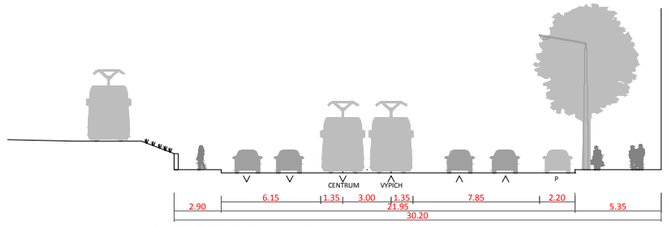

ŘEZ 12
ŘEZ 11
4.25
3.75
2.95
3.75
2.95
3.75
3.70
3.75
4.35
3.75
2.95
3.75
2.95
3.75
2.95



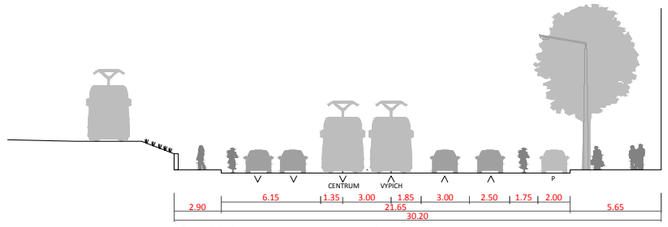
Řez 1 / Dlabačov - stav



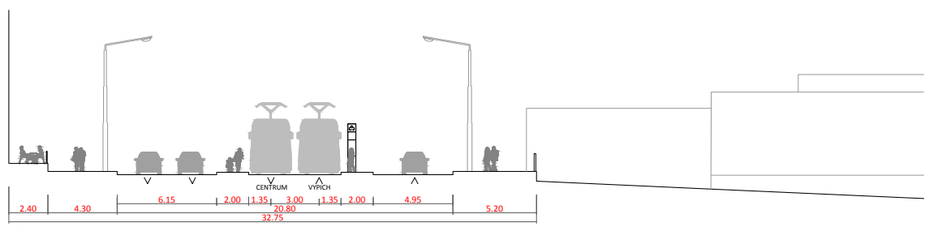
Řez 1 / Dlabačov - návrh



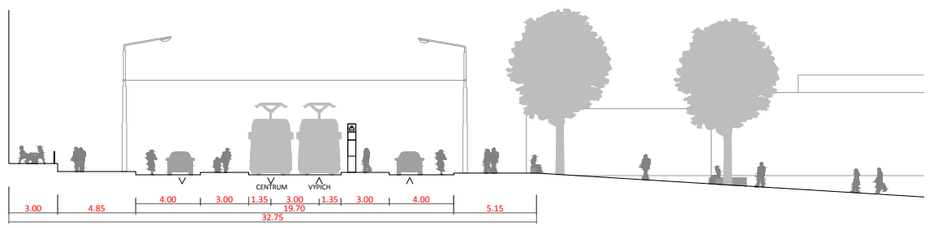
řez 2 / Dlabačov, točna - stav



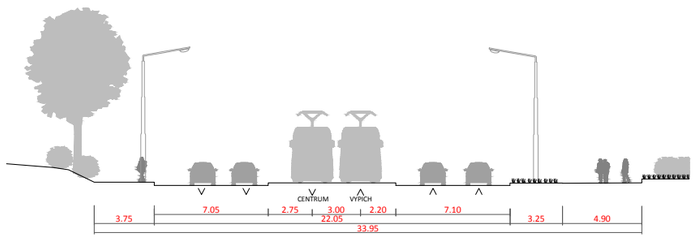
řez 2 / Dlabačov, točna - návrh



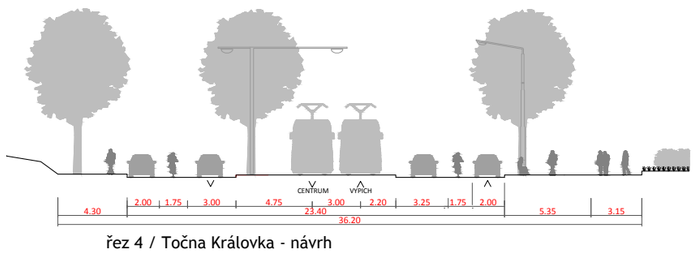
Řez 3 / Malovanka - stav



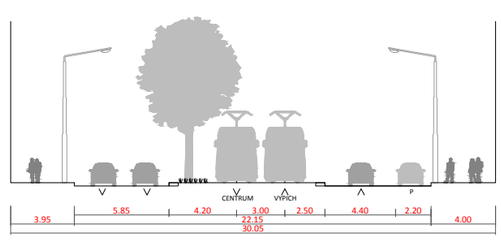
Řez 3 / Malovanka - návrh



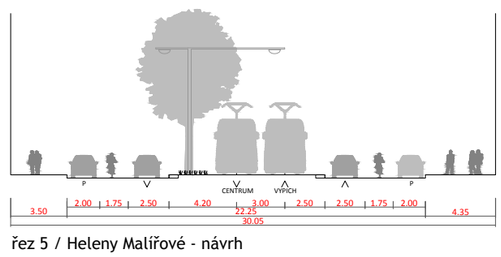
řez 4 / Točna Královka - stav



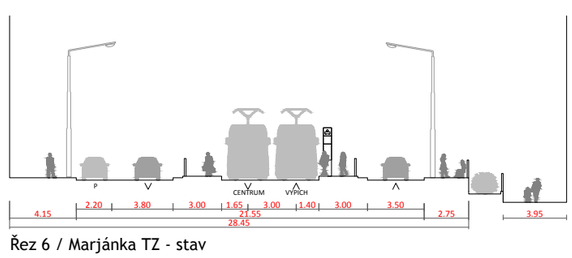
řez 4 / Točna Královka - návrh



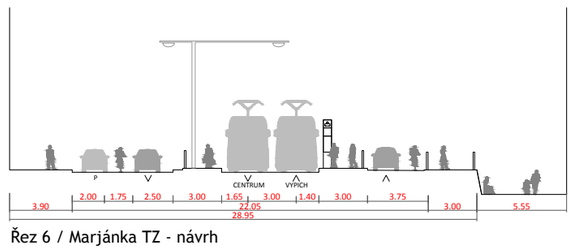
řez 5 / Heleny Malířové - stav



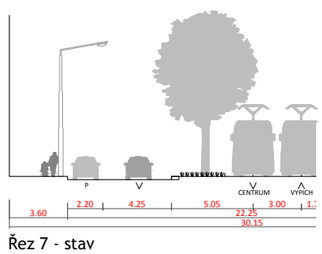
řez 5 / Heleny Malířové - návrh



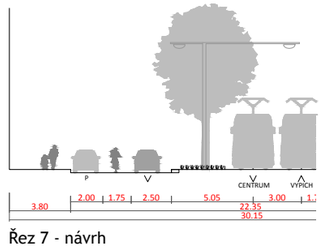
Řez 6 / Marjánka TZ - stav



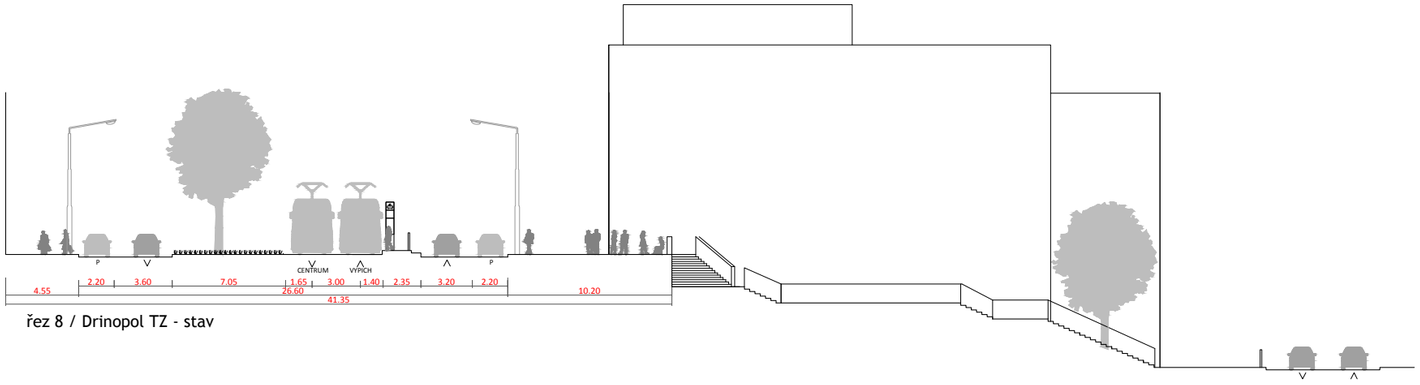
Řez 6 / Marjánka TZ - návrh



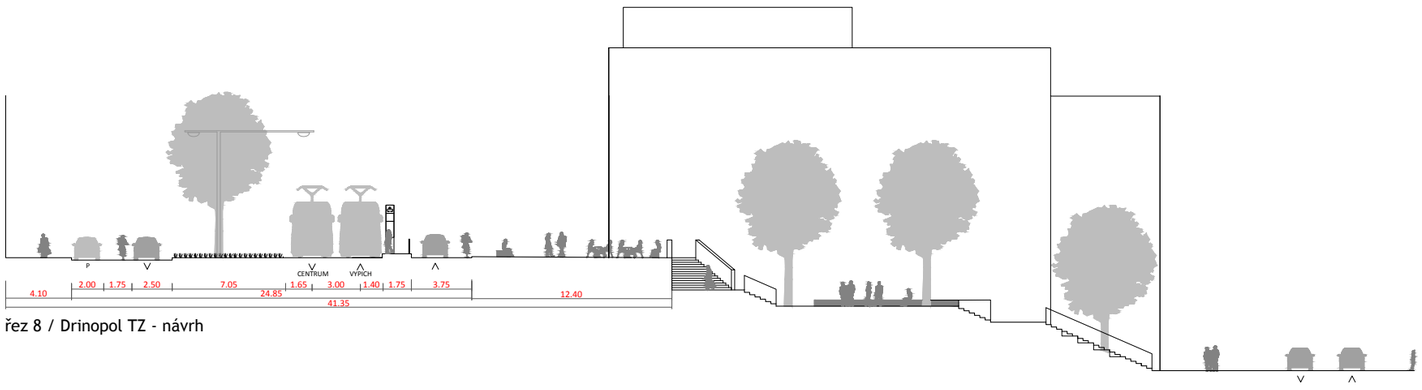
Řez 7 - stav



Řez 7 - návrh



řez 8 / Drinopol TZ - stav



řez 8 / Drinopol TZ - návrh

LEGENDA

[© IPR Praha 2016]

ZADAVATEL

Hlavní město Praha
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

ZHOTOVITEL

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

VĚCNÝ GARANT

Ing. akad. arch. Jan Šépka

AUTORSKÝ TÝM

Ing. arch. Petra Hrubešová, Ing. arch. Monika Habrová, Ing. arch. Jitka Brablecová,
Ing. arch. Michaela Kloudová, Ing. arch. Anna Přibylová

100
200
Výkresová část 300
400
500
600
700
800
900

BĚLOHORSKÁ

KONCEPČNÍ
STUDIE
NÁVRH

09/2016

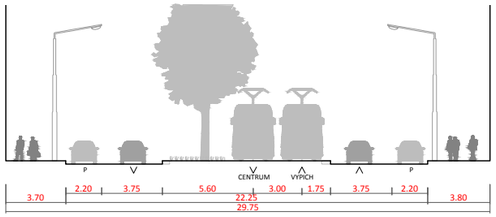
S

0 10 50m

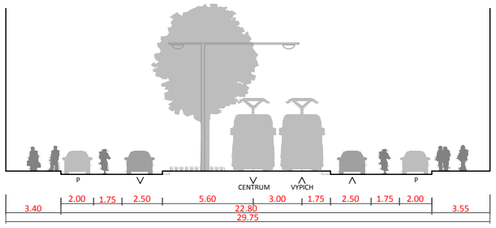
1:250

Řezy uličním prostorem 1/2

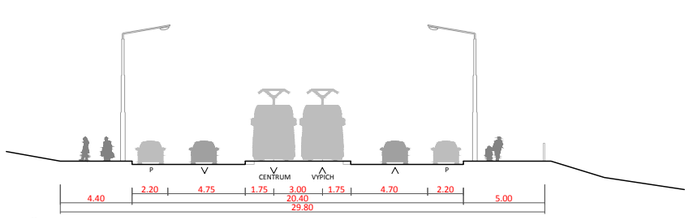
331



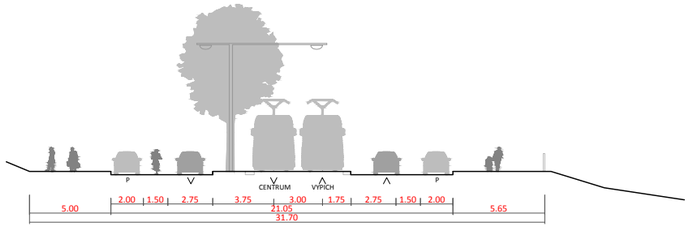
Řez 9 - stav



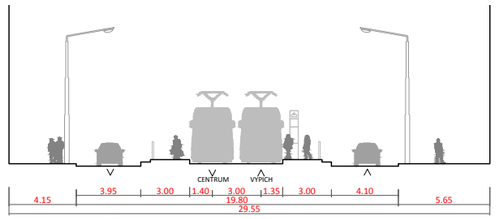
Řez 9 - návrh



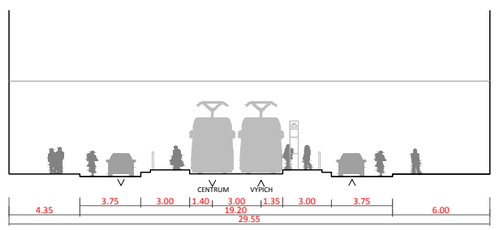
Řez 10 / Poliklinika - stav



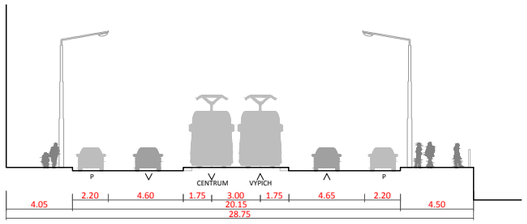
Řez 10 / Poliklinika - návrh



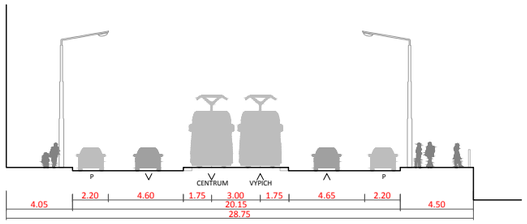
řez 11 / U kaštanu TZ - stav



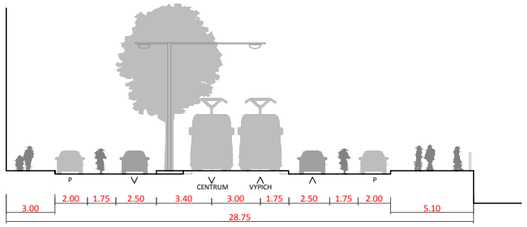
řez 11 / U kaštanu TZ - návrh



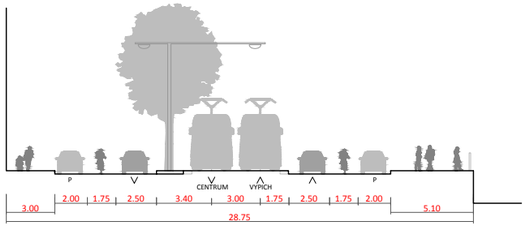
řez 12 / Kaštan - stav



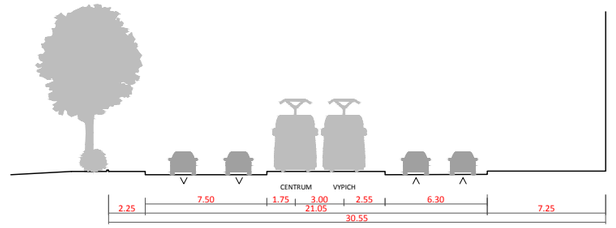
řez 12 / Kaštan - stav



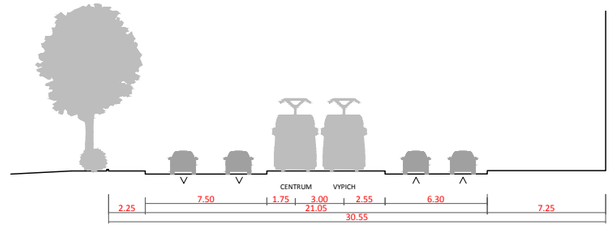
řez 12 / Kaštan - návrh



řez 12 / Kaštan - návrh



řez 13 / Patočkova - stav



řez 13 / Patočkova - návrh

LEGENDA

[© IPR Praha 2016]

ZADAVATEL

Hlavní město Praha
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

ZHOTOVITEL

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

VĚCNÝ GARANT

Ing. akad. arch. Jan Šépka

AUTORSKÝ TÝM

Ing. arch. Petra Hrubešová, Ing. arch. Monika Habrová, Ing. arch. Jitka Brablecová,
Ing. arch. Michaela Kloudová, Ing. arch. Anna Přibylová

0 10 50m

100
200
Výkresová část 300
400
500
600
700
800
900

BĚLOHORSKÁ

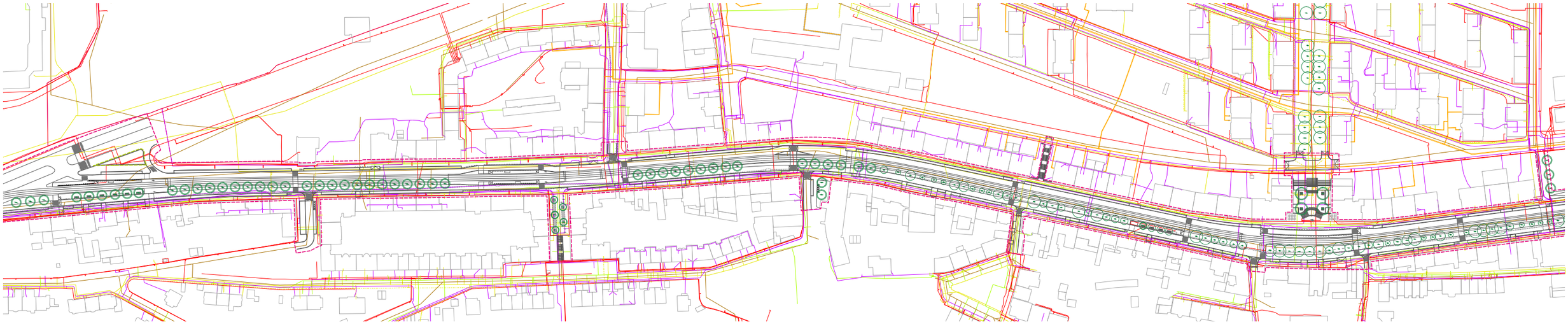
KONCEPČNÍ
STUDIE
NÁVRH

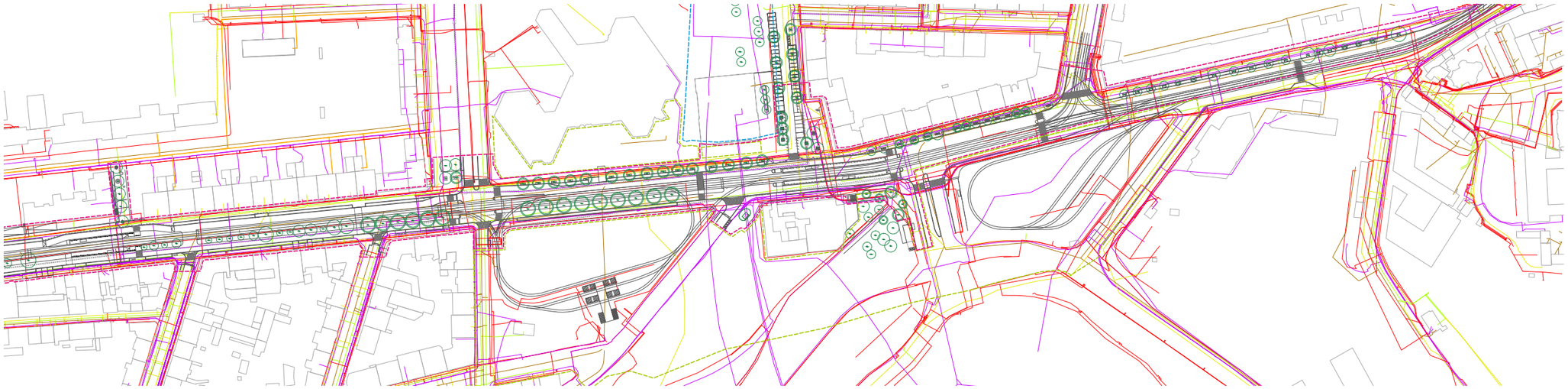
09/2016

1:250

Řezy uličním prostorem 2/2

332





LEGENDA

- řešené území koncepční studie
- hranice samostatného navazujícího projektu
- koordinace se stávajícím záměrem

- kanalizace
- vodovod
- silnoproud
- vodovod
- chráničky
- plynovod

(c) IPR Praha 2016

ZADAVATEL

Hlavní město Praha
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

ZHOTOVITEL

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

VĚCNÍ GARANT

Ing. akad. arch. Jan Šépka

AUTORSKÝ TÝM

Ing. arch. Petra Hrubešová, Ing. arch. Monika Habrová, Ing. arch. Jitka Brableccová, Ing. arch. Michaela Kloudová, Ing. arch. Anna Přibylová

100
200
Výkresová část 300
400
500
600
700
800
900

BĚLOHORSKÁ

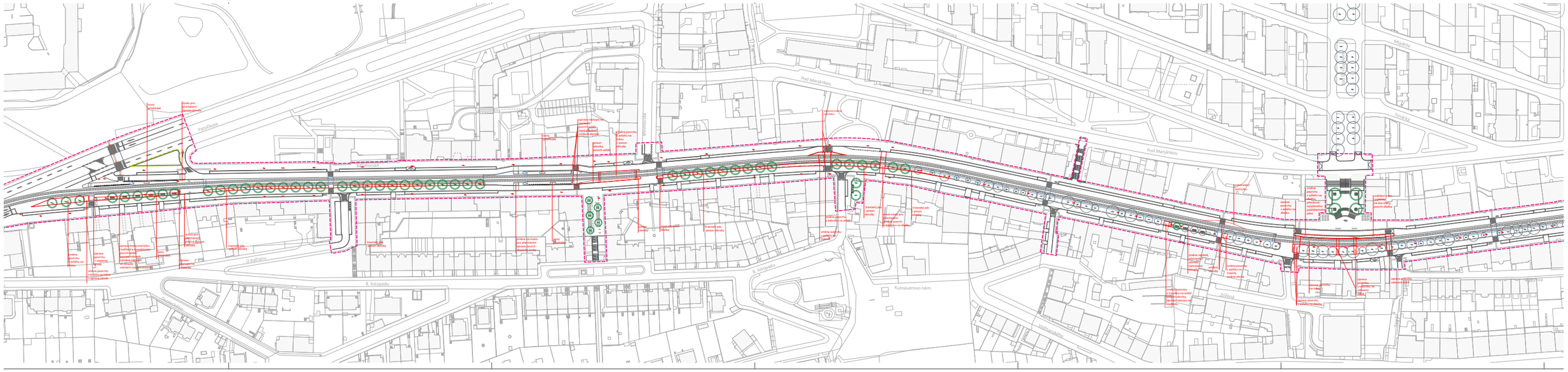
KONCEPČNÍ STUDIE NÁVRH

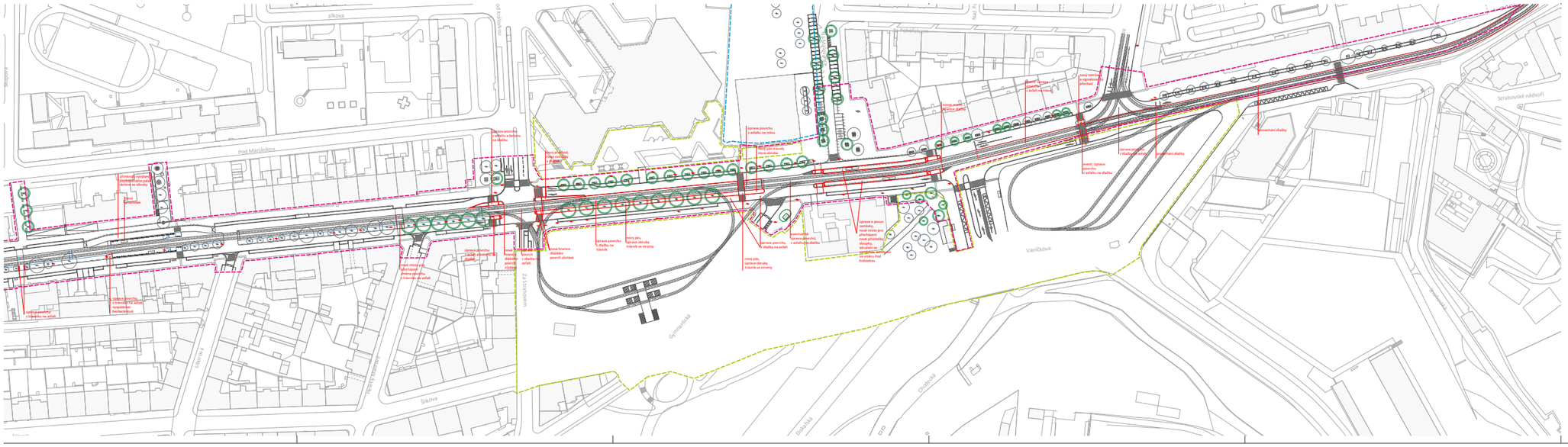
09/2016

1:1000

Koordinační situace - technická infrastruktura

341


Pod Marjánkou
Pod Marjánkou
Kutnauerovo nám.
8. listopadu
8. listopadu
Vl. Kaftana
Jeronýmova
Jeronýmova
Jeronýmova



LEGENDA

- řešené území koncepční studie
- lokalizace samostatného navazujícího projektu
- koordinace se stávajícím záměrem
- zásahy do tramvajové trati
- stávající trakce - k odstranění

(c) IPR Praha 2016

ZADAVATEL
Hlavní město Praha
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

ZHOTOVITEL
Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

VĚCNÝ GARANT
Ing. akad. arch. Jan Šípka

AUTORSKÝ TÝM
Ing. arch. Petra Hrubešová, Ing. arch. Monika Habrová, Ing. arch. Jitka Bratěcová,
Ing. arch. Michaela Kloudová, Ing. arch. Anna Přibylová

100
200
Výkresová část 300
400
500
600
700
800
900

BĚLOHORSKÁ

KONCEPČNÍ STUDIE NÁVRH
09/2016

1:1000

Koordinační situace - zásahy do tramvajové trati

342

Bělohorská
koncepční studie

400/

DETAILY JEDNOTLIVÝCH MÍST

PRAHA PRAGUE PRAGA PRAG

IPR PRAHA

Identifikační údaje

Zadavatel
Hlavní město Praha
Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

Zpracovatel
Institut plánování a rozvoje hl. města Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

Vedoucí koncepce
Ing. akad. arch. Jan Šépka

Vedoucí projektu
Ing. arch. Petra Hrubešová | Sekce detailu města

Autorský tým
Ing. arch. Petra Hrubešová, Ing. arch. Monika Habrová,
Ing. arch. Jitka Brablecová, Ing. arch. Michaela Kloudová,
MgA. Anna Přibylová | Sekce detailu města

Projektový tým
Bc. Jan Zalabák – konzultace dopravního řešení
| Sekce infrastruktury a krajiny

Autoři procesu a výstupů participace veřejnosti
Pavla Pelčíková, MSc. – participace s veřejností
| Kancelář sociální inovace a participace

Produkce a grafické úpravy propagačních materiálů a akcí
Bc. Zuzana Rejchová | Sekce komunikace a participace
BcA. Matěj Čech | Sekce komunikace a participace

Kontaktní osoba projektu
Ing. arch. Petra Hrubešová
m/ +420 601 566 493
e/ hrubesova@ipr.praha.eu

Další informace o projektu:
http://www.iprpraha.cz/belohorska

Obsah

VYBRANÉ DETAILY **400**

Konecchlumského /1:250/ **410**

Poliklinika /1:250/ **420**

Drinopol /1:500/ **430**

škola Marjánka /1:500/ **440**

Pod Královkou /1:500/ **450**

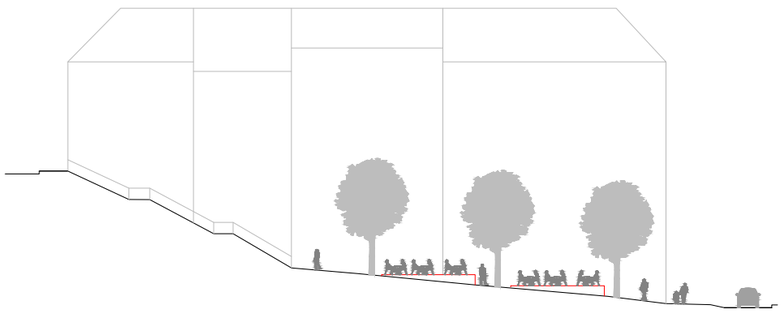
Malovanka /1:500/ **460**

410 Konecchlumského

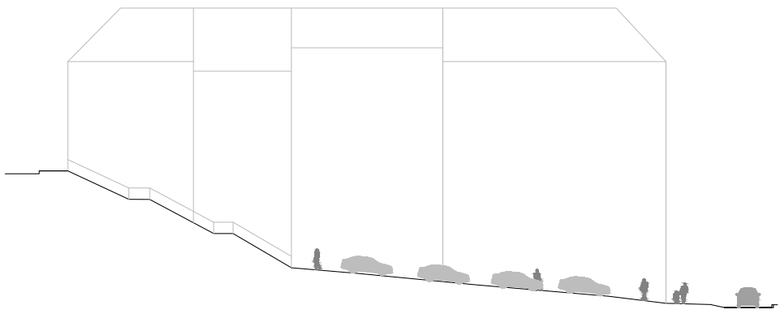
Důležité pěší spojení je dnes přerušeno středovou vozovkou s auty parkujícími po obou stranách. V ulici chybí místo pro posezení a odpočinek ve stínu, dostatečné osvětlení a prostor pro předzahrádky oblíbených restaurací. Návrh dodá ulici pobytový charakter sjednocením povrchů do jedné úrovně a vytvořením sdíleného prostoru, který bude nabízet posezení na lavičce pod stromy, prostor pro setkávání a místo pro předzahrádky restaurací.

Celý prostor bude znovu předlážděn mozaikou. Střed ulice bude proveden z pojížditené dlažby - vozidla zásobování budou mít umožněný časově omezený vjezd s možností zaparkovat ve spodní části. Střed ulice bude osvětlen bodovým světlem v dlažbě a po celé délce ve stěnách schodiště.

NÁVRH



STAV

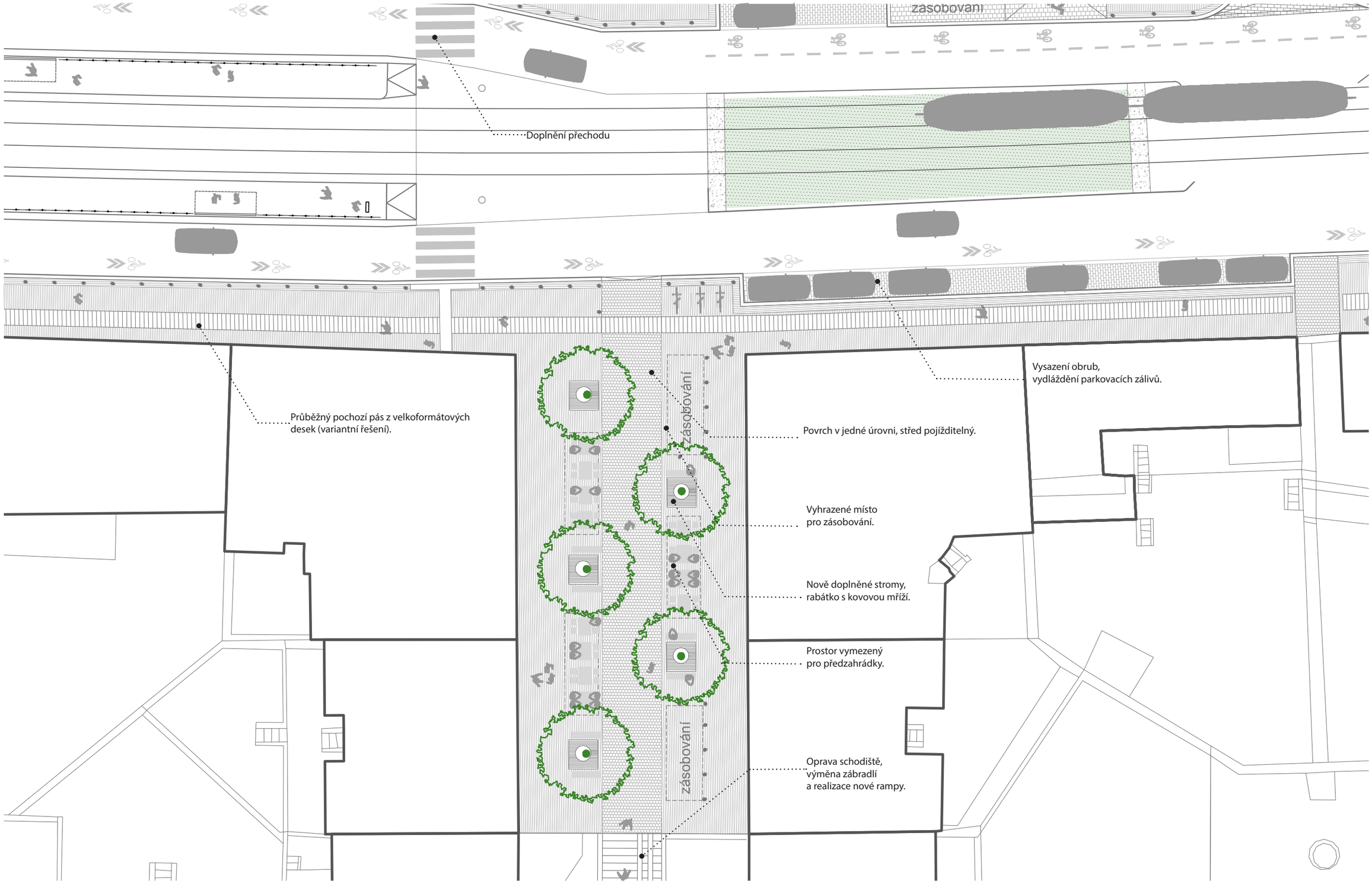




OBR 400.1 **Současný stav**



OBR 400.2 **Vizualizace - navrhované řešení**
(Detailní návrh dláždění bude rozpracován na základě prověření technického řešení v rámci navazující dokumentace.)



OBR 400.3 **Navrhované řešení**

420 Poliklinika

Prostor kolem polikliniky je významným místem, kde se koncentrují důležité služby. To zvyšuje nároky na obslužnost a míru využívání okolních spojnic a cest. Současně v území městská část připravuje několik investičních záměrů, které by mohly mít vliv na kvalitu a vytíženost veřejných prostranství.

Hlavním tématem, kterým se zde studie zabývá, je pěší prostupnost a pohodlná dostupnost jednotlivých služeb, které se zde nacházejí. Navrhujeme napřímit přechod mezi základní školou a poliklinikou. V současnosti je řešen komplikovaně a je doplněn o několik zábradlí, které již dnes spousta uživatelů obchází. Zároveň nejsou respektovány logické návaznosti v území. Dále pro zvýšení bezpečnosti vkládáme do vozovky zvýšený pás. Před vstupem do školy doplňujeme zábradlí střídmého vzhledu, které žáky bezpečně navede k přechodu. Mezi čísla popisná 110 a 101 vkládáme místo pro přecházení. Jedná se o novou chráněnější pěší vazbu s vyčkávacím ostrůvkem v pásu stromořadí a předsazenými obrubami u chodníků. V obou případech je dbáno principů bezbariérovosti viz kap. → 210 PĚŠÍ PROSTOR A PRINCIPY BEZBARIÉROVOSTI, dle kterých jsou upraveny vodicí prvky a obruby chodníků. Nevyužitý trávník před prodejnou potravin oživí listnaté stromy a lavičky.

Ve variantě navrhujeme v ulici 8. listopadu nový přejezd přes tramvajovou trať. (Realizace v případě zřízení podzemních garáží v ulici 8. listopadu, jinak není nutné). Tento přejezd umožní přímé levé odbočení do ul. 8. listopadu, aniž by museli řidiči zajíždět až k ul. Břevnovská, kde se mohou otočit.

Před prodejnou potravin a v ulici 8. listopadu navrhujeme vymezit jiný druh parkovacích zón, než je zatím navržen v koncepci rozvržení zón pro Prahu 6. Tato zóna by se rovněž měla vztahovat na část kolmých stání pod svahem v ul. 8. listopadu (pokud nebude realizován projekt podzemního parkoviště). Zóna by měla mít obdobné parametry jako oranžova zóna, která se dnes běžně užívá v centru. Doba zastavení návštěvníka na této zóně by měla být stanovena na 30min.

Navržené řešení reaguje na nedostatky stávajícího stavu a zároveň umožňuje návaznost na zamýšlený záměr „příčná osa“, který připravuje městská část. V rámci tohoto projektu se uvažuje realizace tramvajové zastávky v návaznosti na polikliniku. K tomuto záměru zatím neexistuje žádná projektová dokumentace. Studie tedy nabízí řešení, které umožňuje vložit tramvajovou zastávku v návaznosti na ostrůvek u základní školy.

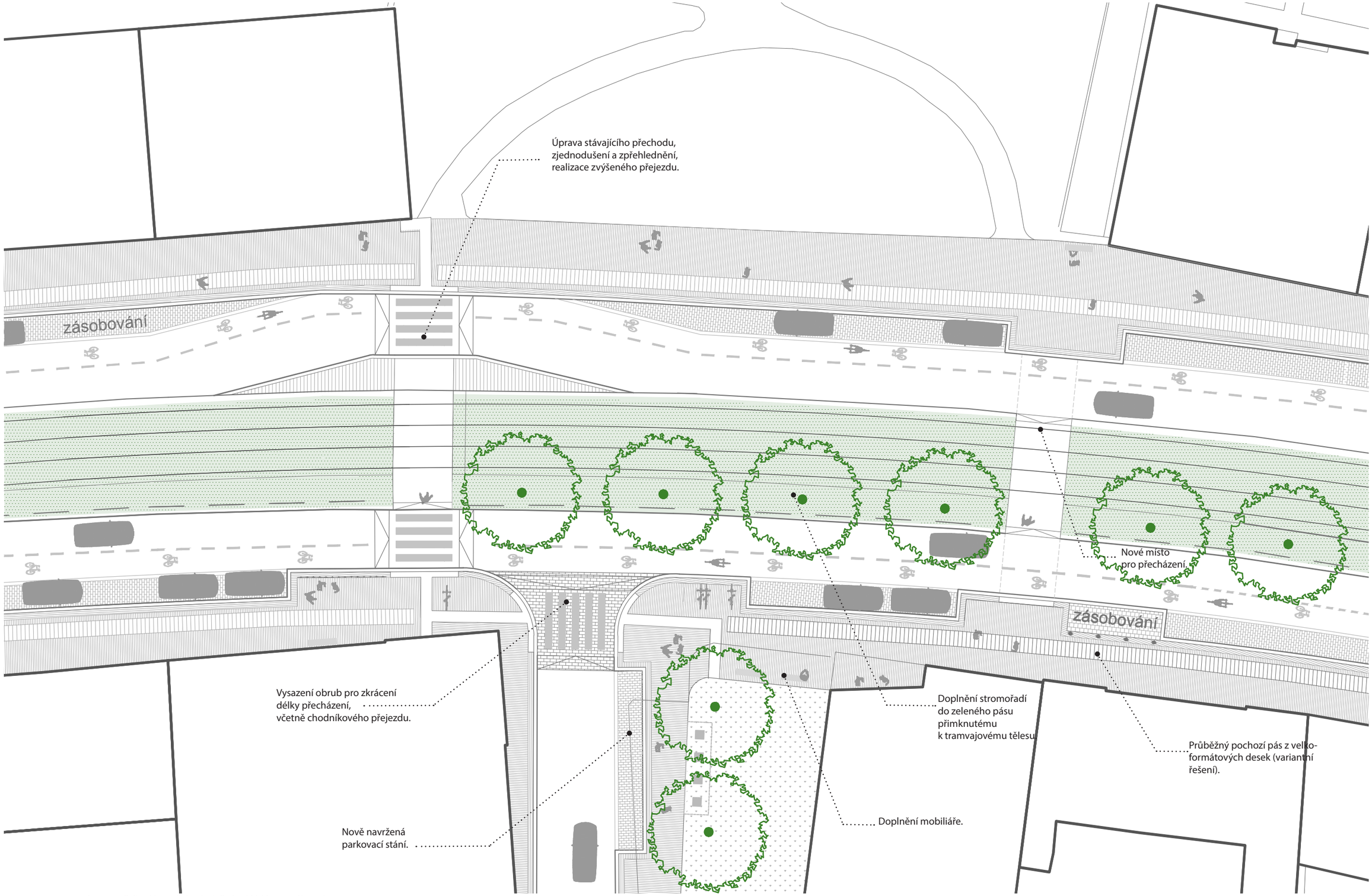
Obdobná situace byla již ověřena v rámci přípravného projektu RTT 2014. Realizace zastávky v těchto místech je tedy možná - vyhodnocení viz → 210 VEŘEJNÁ DOPRAVA. Její přesná podoba a návrh financování by měli vzejít až z projektu „příčná osa“, který má zahrnovat také park před poliklinikou. Pokud bude projektová dokumentace zpracována současně s dokumentací rekonstrukce Bělohorské ulice, tyto projekty se musí koordinovat a podoba zastávky bude do koncepční studie nebo navazujících stupňů dokumentace zapracována.



OBR 400.4 **Současný stav**

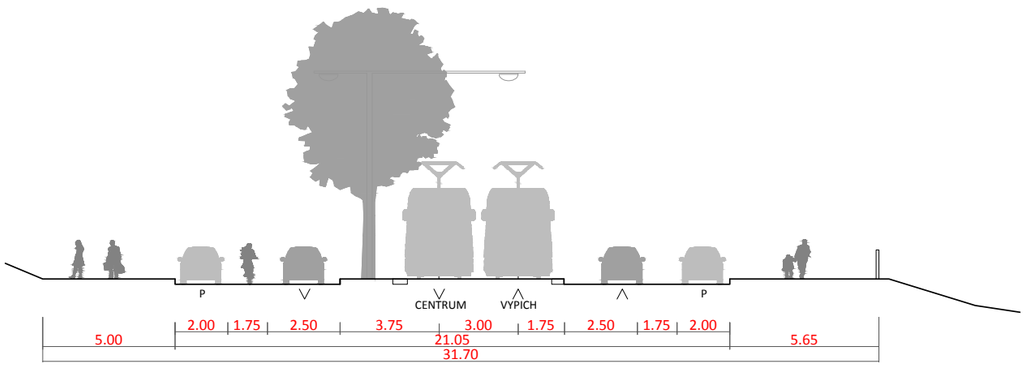


OBR 400.5 **Vizualizace - řešení s přejezdem (variantní řešení)**

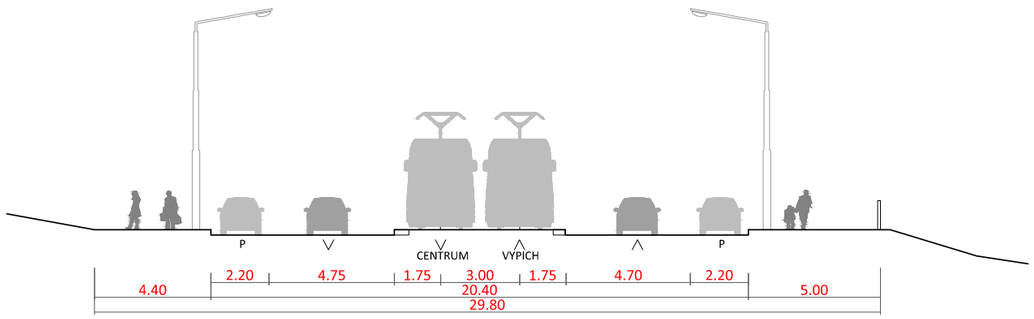


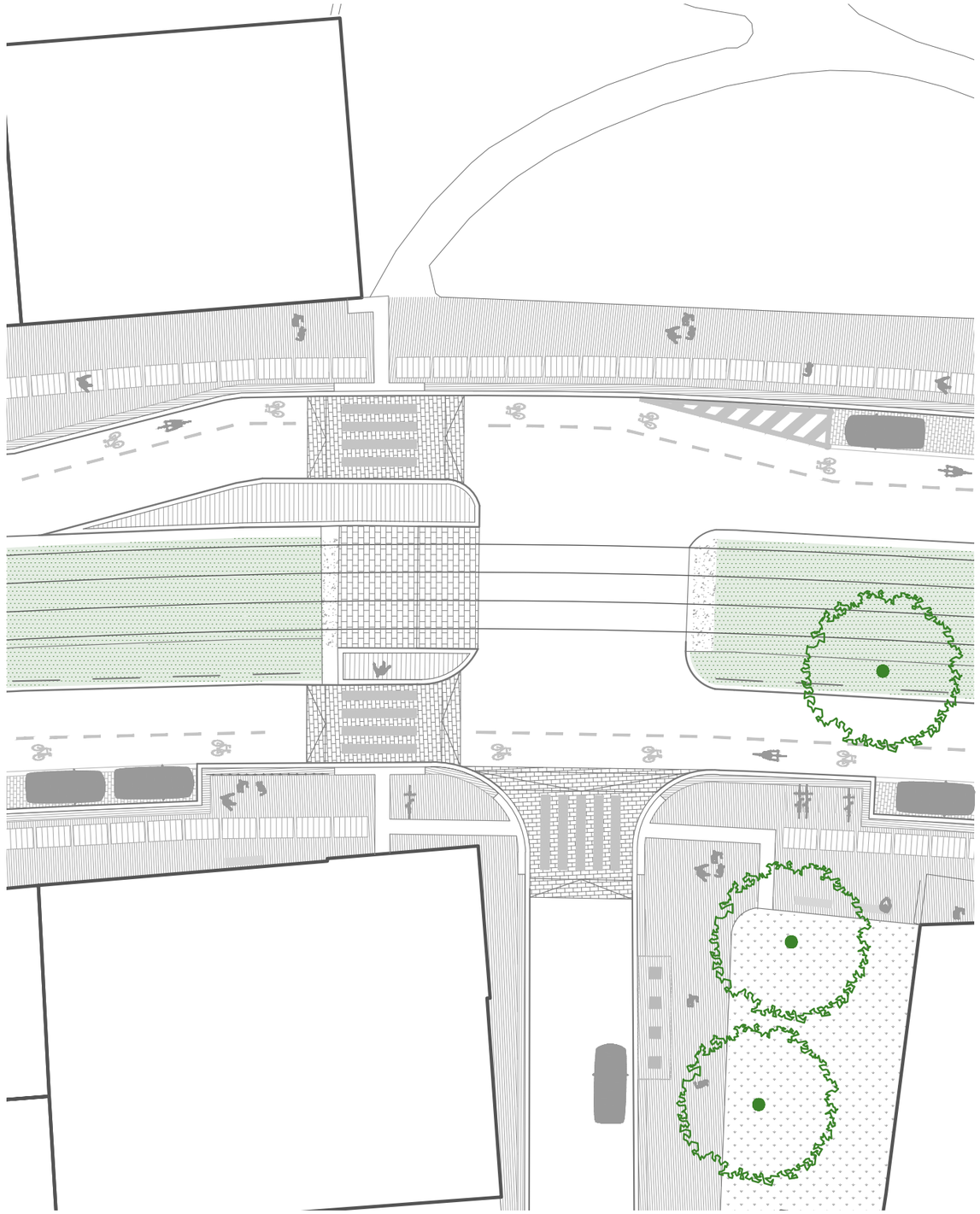
OBR 400.6 **Varianta 1 - řešení bez přejezdu (předpokládá se realizace)**

NÁVRH



STAV





OBR 400.7 **Varianta 2 - řešení s přejezdem**
Realizace pouze za předpokladu, že na základě vyhodnocení parkovacích kapacit dojde k výstavbě objektu podzemních garáží v ulici 8.Listopadu.

430 Drinopol

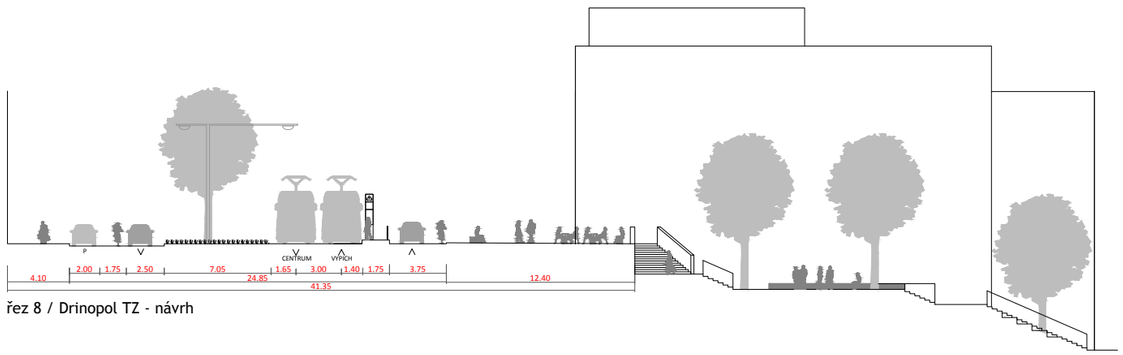
Podporujeme současnou podobu místa. Schodiště člení prostor do jednotlivých podest, každá úroveň s sebou nese různou pobytovou kvalitu. Zásadním krokem je toto místo zpřehlednit, odstranit neprůhledné části zábradlí a celé schodiště dostatečně osvětlit.

Horní úroveň Drinopolu tvoří rozšíření Bělohorské ulice. K oživení místa by přispěly kavárny s předzahrádkami v parteru rohových domů. Reprezentativnost podpoří nové umělecké dílo, jehož podoba vzejde z architektonické soutěže.

Střední úroveň Drinopolu je dlážděným „pláckem“ se stromy pro dětské hry a k posezení. Stromy zároveň oddělují polosoukromé předzahrádky přilehlých domů.

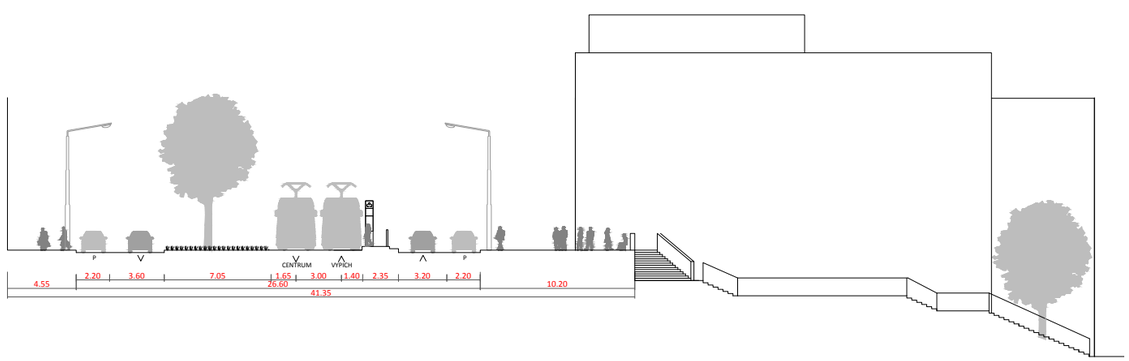
Spodní úroveň je velkým schodištěm s terasovitými trávníky, které může sloužit k běžnému posezení i jako hlediště při venkovním promítání.

NÁVRH



řez 8 / Drinopol TZ - návrh

STAV

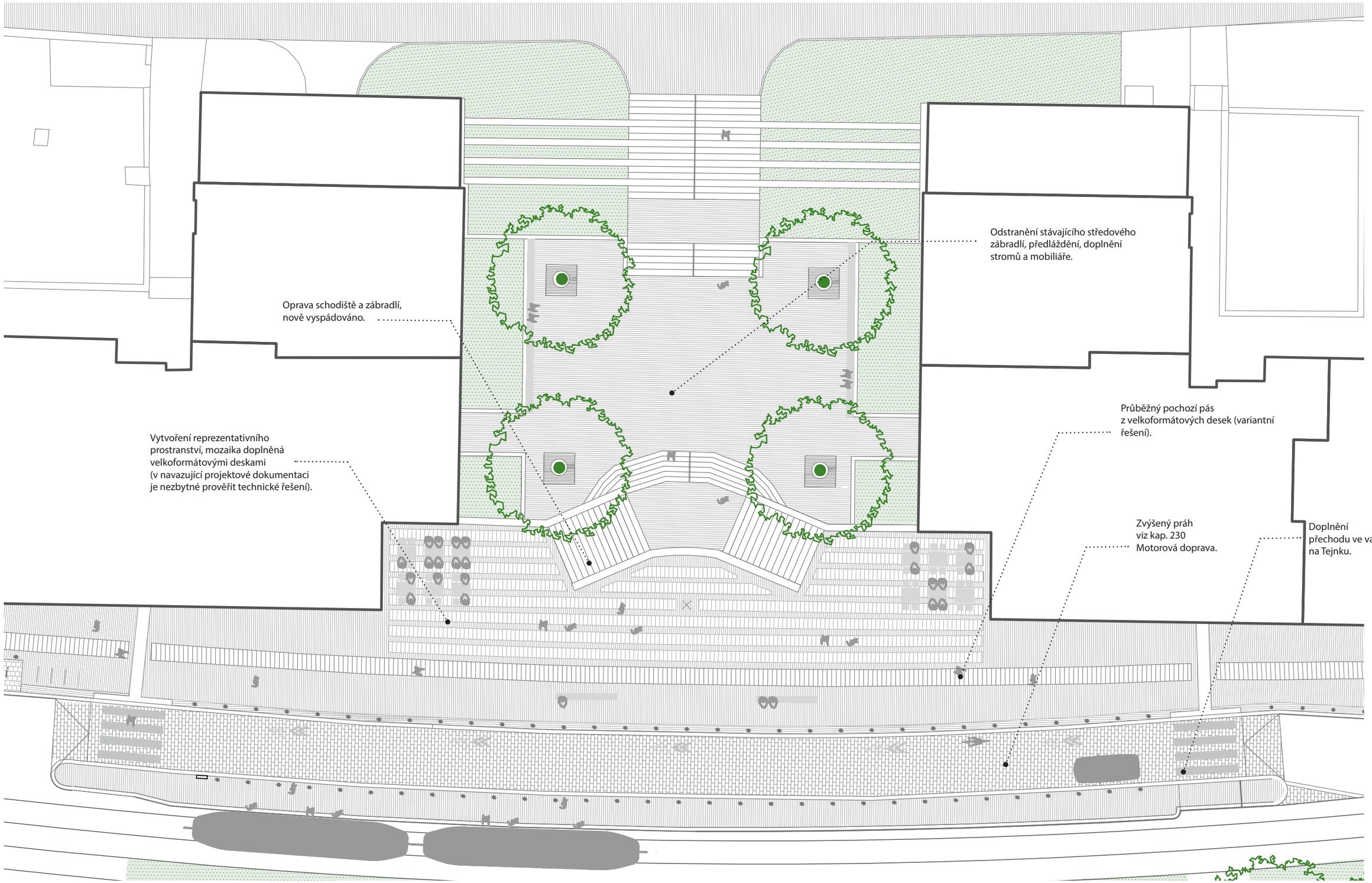




OBR 400.8 **Současný stav**



OBR 400.9 **Vizualizace - navrhované řešení**
(Detailní návrh dláždění bude rozpracován na základě prověření technického řešení v rámci navazující dokumentace.)



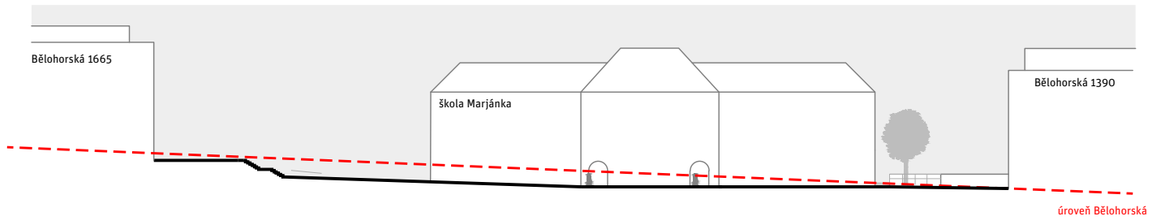
OBR 400.10 **Navrhované řešení**

440 Škola Marjánka

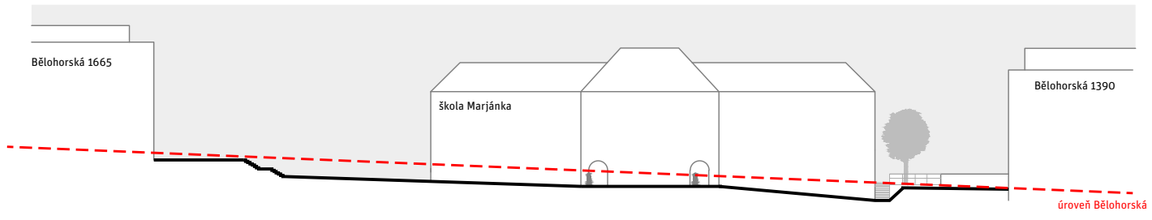
V současnosti je budova školy od ulice odcloněna fyzickými i vizuálními bariérami, které ji odsunují do druhého plánu ulice. Reagujeme na potřeby školy, prioritou je bezpečnost dětí a možnost jejich shromažďování se a zdržování v blízkosti vstupu. Zároveň chápeme a respektujeme tuto stavbu jako jednu z nejstarších budov, která formovala Bělohorskou do dnešní podoby, a na přání občanů by měla být důstojněji propojena s ulicí.

Navrhujeme prostor výškově upravit, doplnit o rampy a odstranit keře, které školu od ulice oddělují. Díky využití sklonu ulice vznikne před školou větší prostor, kam se děti bezpečně a téměř bezbariérově dostanou z ulice. Plácek pod stromy vedle školy upravujeme mlatovým povrchem a přeměňujeme na hřiště. Pro zvýšení bezpečnosti doplňujeme přístup z tramvajové zastávky o zvýšený přejezd a pro rodiče zřizujeme časově omezená stání pro vysazování dětí.

NÁVRH



STAV

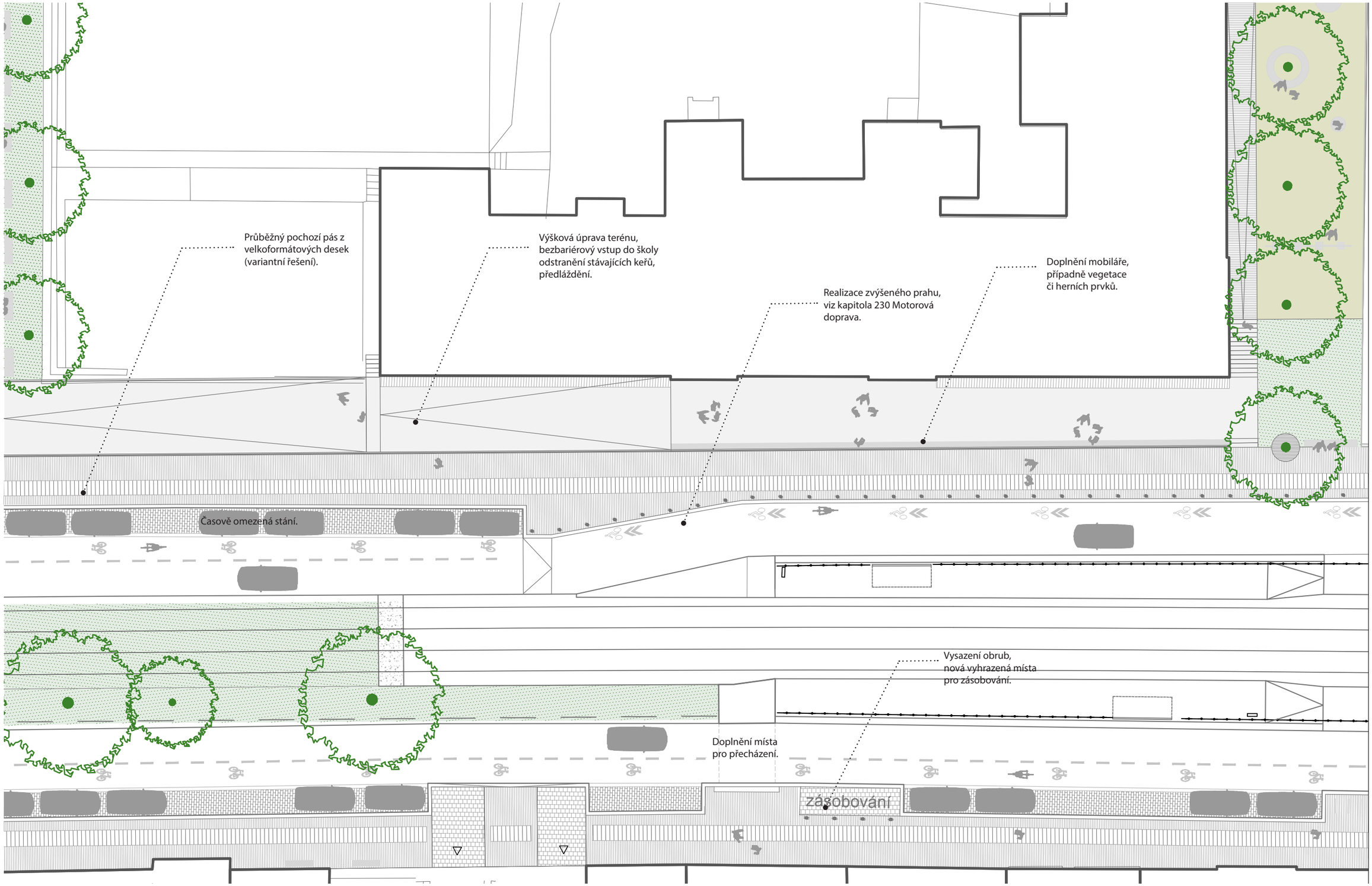




OBR 400.11 **Současný stav**

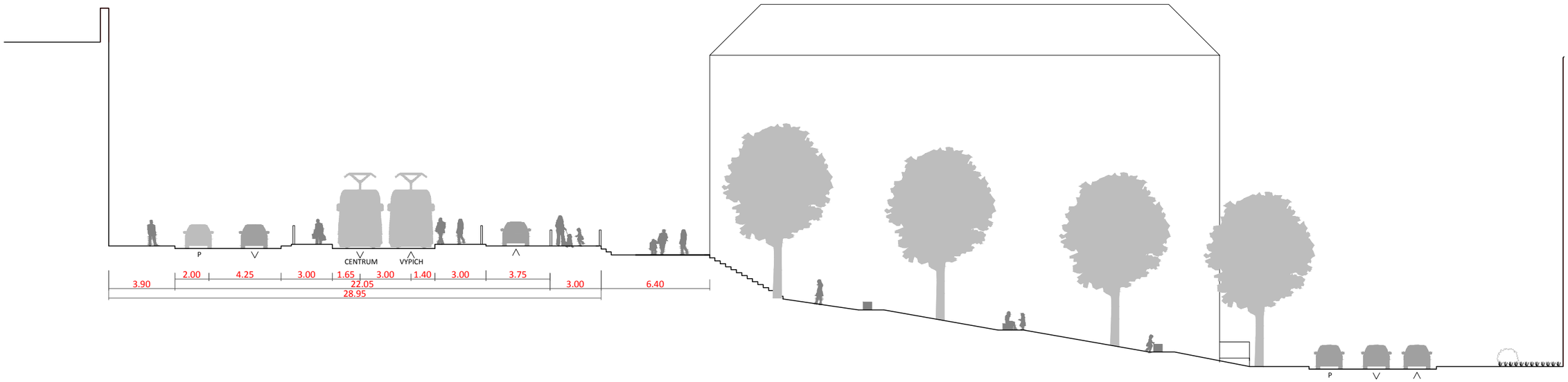


OBR 400.12 **Vizualizace - navrhované řešení**
(Detailní návrh dláždění bude rozpracován na základě prověření technického řešení v rámci navazující dokumentace.)

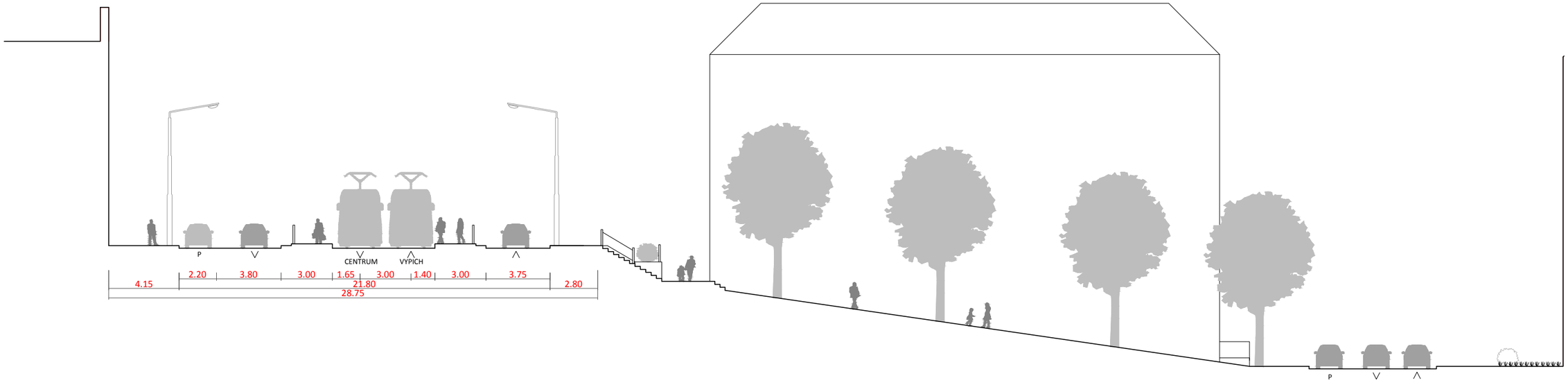


OBR 400.13 **Navrhované řešení**

ŠKOLA MARJÁNKA - NÁVRH



ŠKOLA MARJÁNKA - STAV



450 Pod Královkou

V tomto místě obchodní třída ústí do velkého vyprahlého prostoru, kde převažují rozlehlé plochy pro dopravu. Naopak plochy a vazby pro pěší jsou potlačeny. Chybí zde možnost bezpečně a komfortně přecházet a na chodnících překáží v chůzi nesčetné množství sloupů. Tento stav byl posílen také vytvořením objízdné trasy, která zde byla zavedena v roce 2010. Vzhledem k tomu, že tento status byl zřízen pouze jako provizorium, je účelné v rámci této studie řešit proměnu této části ulice Bělohorská.

Všichni uživatelé ulice by si zde měli uvědomit, že se nacházejí na městské třídě pár minut od Pražského hradu a ne na rychlostní komunikaci. Začíná se zde rozvíjet parter (např. nové kino) a je třeba podpořit „prokrvení“ tohoto území.

Plochy rozlehlé křižovatky zredukujeme na potřebné množství a místo doplníme o nový přechod, stávající přechody zkrátíme. Rozlehlost prostoru zintimní dvě nová stromořadí. Nové středové stromořadí pojme sdružené sloupy trakčního vedení a veřejného osvětlení, nové stromy před hotelem Pyramida poskytnou stín při cestě ze zastávky nebo do kina.



OBR 400.14 **Současný stav**



OBR 400.15 **Vizualizace - navrhované řešení**

460 Malovanka

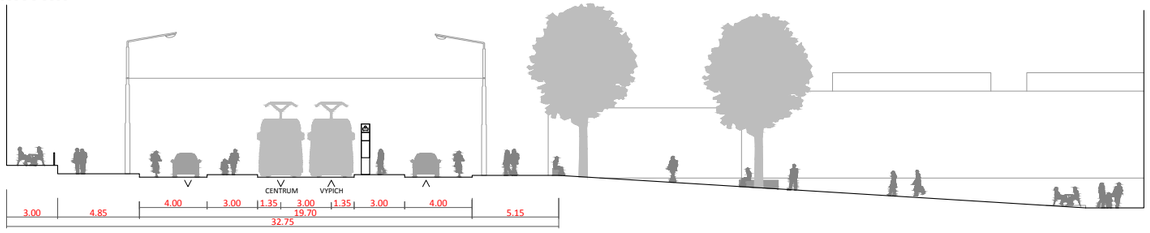
V celém prostoru ulice optimalizujeme rozdělení ploch pro pěší, cyklisty a dopravu. Zúžíme jízdní pruhy, které doplní nová integrační opatření pro cyklisty. Čekání a přístup na tramvajovou zastávku usnadní nové místo pro přecházení a rozšířené ostrůvky s přístřešky.

Rozlehlý asfaltový prostor doplní nová stromořadí, která tuto část ulice zintimní a v létě poskytnou příjemný stín při cestě ze zastávky. Dnešní stav veřejných prostranství v této části ulice vypovídá o tom, že je hodně opomíjena. Jsme přesvědčeni, že tato část nabízí svůj potenciál, který je třeba podpořit a aktivovat.

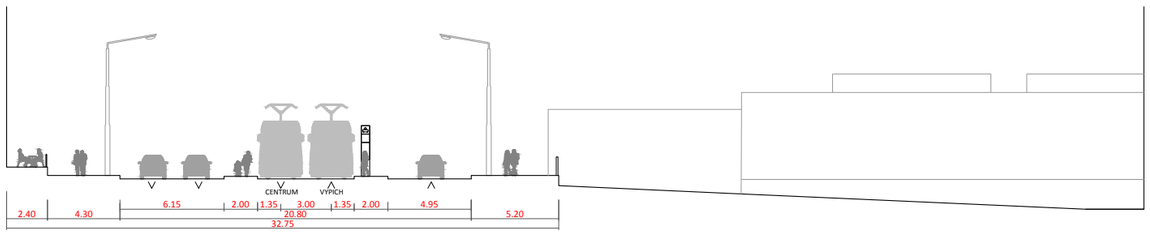
V roce 2019 by měla být dokončena stavba dispečerského střediska. Směrem do ulice tak vznikne poměrně velký prostor, kde důrazně doporučujeme, aby se v budoucnu budova rozšířila o parter a vytvořila s ulicí přímý kontakt. Do té doby zde vznikne dlážděná plocha, kterou navrhujeme doplnit o elektrické přípojky, aby se mohla využívat pro trhy, které by území oživily.

Nevyužitý potenciál spatřujeme v nároží ulice Na Malovance, které je dnes nepřehledným parkovištěm. Nároží úrovňově napojíme na ulici. Pěší a cyklisté tak již nebudou muset kličkovat mezi zábradlím a auty. Prostor doplní dlažba, nové lavičky a stromy.

NÁVRH



STAV





OBR 400.16 **Současný stav**



OBR 400.17 **Vizualizace - navrhované řešení**
(Detailní návrh dláždění bude rozpracován na základě prověření technického řešení v rámci navazující dokumentace.)



OBR 400.18 **Navrhované řešení**

Bělohorská
koncepční studie

500/
AKČNÍ PLÁN

Identifikační údaje

ZADAVATEL
Hlavní město Praha
Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

ZPRACOVATEL
Institut plánování a rozvoje hl. města Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

VEDOUCÍ KONCEPCE
Ing. akad. arch. Jan Šépka

VEDOUCÍ PROJEKTU
Ing. arch. Petra Hrubešová | Sekce detailu města

AUTORSKÝ TÝM
Ing. arch. Petra Hrubešová, Ing. arch. Monika Habrová,
Ing. arch. Jitka Brablecová, Ing. arch. Michaela Kloudová,
MgA. Anna Přibylová | Sekce detailu města

PROJEKTOVÝ TÝM
Bc. Jan Zalabák – konzultace dopravního řešení
| Sekce infrastruktury a krajiny

AUTOŘI PROCESU A VÝSTUPŮ PARTICIPACE VEŘEJNOSTI
Pavla Pelčíková, MSc. – participace s veřejností
| Kancelář sociální inovace a participace

PRODUKCE A GRAFICKÉ ÚPRAVY PROPAGAČNÍCH MATERIÁLŮ A AKCÍ
Bc. Zuzana Rejchová | Sekce komunikace a participace
BcA. Matěj Čech | Sekce komunikace a participace

KONTAKTNÍ OSOBA PROJEKTU
Ing. arch. Petra Hrubešová
m/ +420 601 566 493
e/ hrubesova@ipr.praha.eu

DALŠÍ INFORMACE O PROJEKTU:
http://www.iprpraha.cz/belohorska

Obsah

AKČNÍ PLÁN 510
NÁVRH ETAPIZACE A REALIZACE 520
RÁMCOVÝ ODHAD STAVEBNÍCH NÁKLADŮ 530

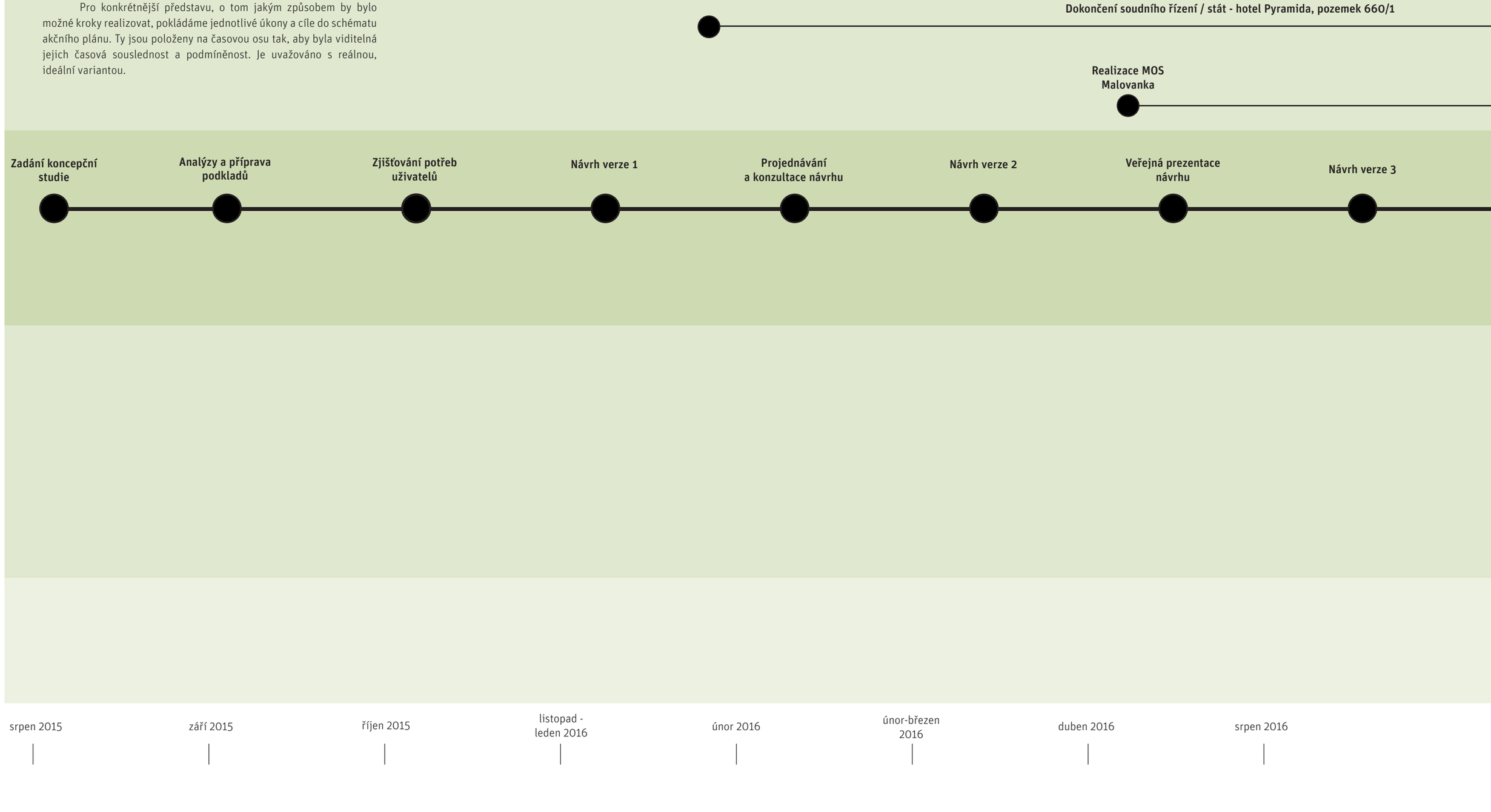
5 Přílohy
1 Akční plán
0

510 / Akční plán

510 Akční plán

Koncepční studie řeší podrobně návrh uličního prostoru a na něj přímo navazující veřejná prostranství. V kapitolách Strategie rozvoje veřejných prostranství a Koordinace s dalšími záměry je nastíněno jakým způsobem by se mělo území dále rozvíjet. → 140 Strategie rozvoje veřejných prostranství a její naplňování → 150 Koordinace s dalšími záměry

Pro konkrétnější představu, o tom jakým způsobem by bylo možné kroky realizovat, pokládáme jednotlivé úkony a cíle do schématu akčního plánu. Ty jsou položeny na časovou osu tak, aby byla viditelná jejich časová souslednost a podmíněnost. Je uvažováno s reálnou, ideální variantou.



Příprava urbanistické soutěže na území smyček pod Strahovem
Výsledky soutěže
Zpracovaný masterplan území
Realizace tram. trati na Strahov
Dílčí soutěže a výběrová řízení na budovy a veřejná prostranství v území
Zformovaná nová obytná čtvrť
ROZVOJ LOKALITY
Příprava architektonické soutěže na předprostor hotelu Pyramida
Rekonstrukce předprostoru a případná dostavba hotelu Pyramida
Rozdělení pozemku 660/1
Převod části pozemku na HMP
Realizace dočasného bočního vstupu na terasu
PŘILÉHAJÍCÍ PROSTRANSTVÍ
Odevzdání Radě MČ P6 a následně Radě HMP
Zpracování navazující projektové dokumentace, dílčí úpravy v ulici
Rekonstrukce ulice
Výměna nových přístřešků na zastávkách
Rekonstrukce předprostoru a blízkého okolí terasy MOS Malovanka
→ 520 NÁVRH ETAPIZACE A REALIZACE / ETAPA 01
Implementace a naplňování koncepčních dokumentů - nově vzniklých a Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy
Umělecká soutěž na ztvárnění Drinopolu
Výsledky soutěže
REKONSTRUKCE ULICE
Příprava projektu rekonstrukce ul. Pod Drinopolem
Rekonstrukce ulice Pod Drinopolem
Příprava projektu rekonstrukce KC Kaštan, přilehlého parku a nároží ulice
Rekonstrukce KC Kaštan, přilehlého parku a nároží ulice
Příprava projektu rekonstrukce parku před poliklinikou
Rekonstrukce parku před poliklinikou
PŘILÉHAJÍCÍ PROSTRANSTVÍ - PROJEKTY MČ
Vznik navazujících upřesňujících koncepčních dokumentů
Koncepce barevnosti a vzhledu markýz
Koncepce barevnosti a užití materiálů na předzahrádkách
Pravidla pro reklamu
Dotační program MČ pro naplňování koncepcí
KONCEPČNÍ DOKUMETY
říjen 2016
2017 - 2018
2019
konec 2019
cca 2020

520 / Návrh etapizace a realizace

520 Návrh etapizace a realizace

Etapa 01 - do roku 2019

- Sdružení sloupů
- Výsadba stromořadí
- Lokální úprava povrchů
- Odstranění bariér
- Východní úsek ulice
- Nároží Na Malovance

Tato etapa a míra zásahu do prostranství v rámci ní je závislá na uplynutí ochranné lhůty projektu, který byl financován v rámci dotací EU.

Mohou se odehrát dílčí úpravy a přípravné práce. Prioritou je realizace středního pásu stromořadí a s ním také sdružení sloupů veřejného osvětlení a trakčního vedení téměř v celé délce ulice. Tím dojde k uvolnění prostoru chodníků a budou tak připraveny na výměnu povrchů.

Klíčovým tématem celé ulice jsou příčné vazby a jejich zlepšení. Je tedy žádoucí, aby byly co nejdříve realizovány úpravy povrchu tramvajové trati tak, aby by ji bylo možné pohodlně přecházet. Odstranění bariér jako jsou zábradlí, některé nevhodně umístěné sloupy a parkující auta v místě přecházení, je nutné realizovat, co nejdříve. Dále se mohou realizovat úpravy kolem zastávky U Kaštanu, která byla financována z rozpočtu městské části.

Dalšími možnými úpravami je prosekání keřů a úprava vegetace v prostoru ulice a plácků. Instalace zavěšeného veřejného osvětlení a lokální výsadba stromů.

Ihned je také možné realizovat východní úsek ulice, kde nebyla rekonstruována tramvajová trať. Je také důležité zavést zde přednostně opatření, která vedou k přirozenému usměrnění toku projíždějících vozidel a reagují na otevření tunelového komplexu Blanka. Obdobně jako se stalo na ulici Veletržní je třeba zde realizovat přednostně opatření, která změní status této objízdné trasy opět na pokračování Bělohorské třídy.

Velmi důležitá je včasná úprava prostoru kolem ústí ulice Na Malovance, která přímo navazuje na projekt MOS Malovanka. Jeho realizace bude mít zásadní vliv na poměry v tomto území. V rámci koordinace se stavebníkem projektu (OSI-MHMP) bylo dohodnuto, že projekt MOS zapracuje úpravy prostoru ulice návrhu koncepční studie. Nicméně prostor, který vznikne přímo v ulici ustoupením objektu MOS Malovanka, bude možné upravit až po vyřešení majetkoprávních vztahů týkajících se pozemku 660/1. Do objektu MOS bude tedy realizován dočasný přístup z odmontovatelné konstrukce z ul. Na Malovance. Přímý přístup z ulice přes pozemek 660/1 a dotvoření veřejného prostoru před objektem musí být realizováno až poté.

V rámci této etapy je vhodné realizovat také navazující veřejná prostranství, která se nijak nedotýkají projektu tramvajové trati. Jedná se o dílčí prostory, jejichž úprava výrazně zvýší pobytové kvality ulice. Zejména úsek 7 - Záliv Konecchlumského se schodištěm, úsek 3 Drinopol - úprava horní terasy a spodní terasy, úsek 9 - prostor kolem školy Marjánka, úsek 10 - nároží Na Malovance. → OBR. 500.1

Etapa 02 - po roce 2019

- Výměna povrchů
- Úprava příčného profilu ulice
- Výsadba dalších stromořadí
- Úpravy tramvajové trati
- Osazení mobiliáře

V rámci této etapy mohou být provedeny všechny zbývající úpravy včetně zásahů do tramvajového tělesa.

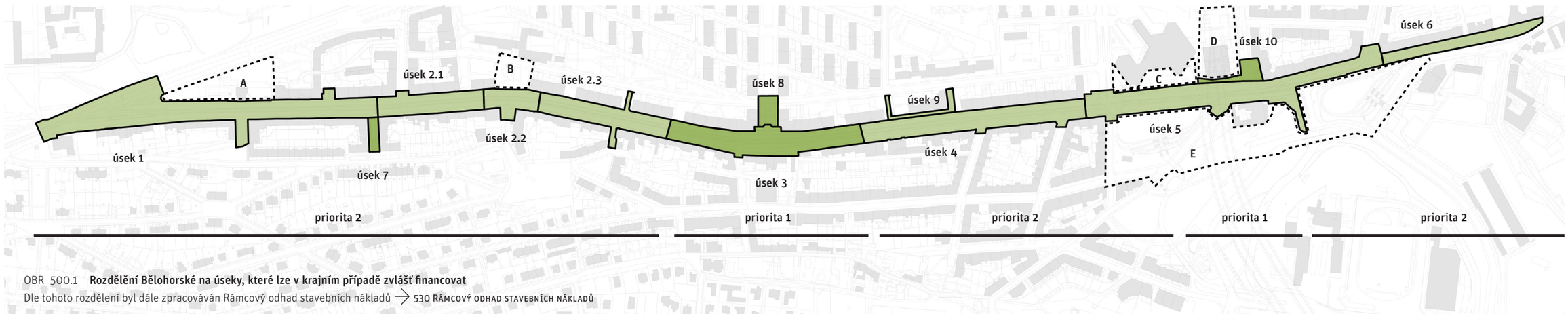
V rámci navazující projektové dokumentace je třeba jednotlivé etapy dobře rozdělit na úseky, po kterých se bude ulice rekonstruovat. Velmi důležité je, aby byl po celou dobu rekonstrukce zachován možný i když omezený průjezd a průchod ulicí. Klíčové je maximálně zajistit dobré fungování stávajících služeb i po dobu rekonstrukce.

V této etapě by měl projít rekonstrukcí celý profil ulice. Tedy: úsek 1, úsek 2.1, úsek 2.2, úsek 2.3, úsek 3, úsek 4, úsek 5 a úsek 6 (nebyl-li úsek 5 a 6 realizován již v Etapě 01). → OBR. 500.1

Prioritně by měl být rekonstruován úsek 3 - Drinopol, zastávka Břevnovský klášter a dále pobytové prostory úsek 7 Konecchlumského a úsek 9 škola Marjánka. U projektů, které přímo neřeší koncepční studie, je třeba dbát na to, aby byly realizovány co nejdříve a ideálně tak, aby jejich projektová dokumentace co nejvíce korespondovala s navazující dokumentací studie a mohly do ní být případně zapracovány důležité podněty. Jedná se o prostranství (A) KC Kaštan, (B) park před poliklinikou, (C) předprostor hotelu Pyramida, (E) masterplan prostoru smyček. → OBR. 500.1

Navazující prostranství

Časové zařazení do harmonogramu realizace těchto prostranství může být řešeno relativně nezávisle na rekonstrukci zbytku ulice. Tato skutečnost musí být ale potvrzena v rámci navazující projektové dokumentace. Jedná se o úseky 7 Konecchlumského, úsek 8 Drinopol - spodní část, úsek 9 - škola Marjánka.



OBR 500.1 **Rozdělění Bělohorské na úseky, které lze v krajním případě zvlášť financovat**
Dle tohoto rozdělení byl dále zpracováván Rámcový odhad stavebních nákladů → 530 Rámcový odhad stavebních nákladů

530 / Rámcový odhad stavebních nákladů

530 Rámcový odhad stavebních nákladů

Předpoklady zpracování

Na základě celkového návrhu uličního prostoru v detailu architektonické studie byl externím dodavatelem zpracován propočet rámcových nákladů na realizaci celkové revitalizace Bělohorské třídy.

Odhad nákladů počítá s úsporou v oblasti přesunu hmot a sutě, kde je předpokládáno, že v rámci rekonstrukce nebude muset docházet k celkové výměně podloží. Tato skutečnost je zohledněna procentuelním podílem v jednotkových cenách jednotlivých položek.

Propočet prověřuje 3 varianty řešení povrchů s odlišnými jednotkovými cenami.

- Varianta 1
  Chodníkové plochy: dlažební kostka slivenecký mramor 6x6 cm, barva růžová, řezaná, řádkové kladení
  dlažební kostka slivenecký mramor 10x10cm, řezená, barva růžová, řádkové kladení

- Varianta 2
  Chodníkové plochy: dlažební kostka slivenecký mramor a 4/6, barva růžová, štípaná, řádkové kladení

- Varianta 3
  Chodníkové plochy: žulová kostka 4/6, barva bílá, štípaná, řádkové kladení

Tabulka výměr a jednotkových cen

č.pol	Popis	MJ	Výměra	Jedn. cena
1.I	čisté chodníkové plochy, var.1, viz. sloupce popis, komentář v listu zakázka	m2	22 952,80	2 650,00
1.II	čisté chodníkové plochy, var.2, viz. sloupce popis, komentář v listu zakázka (znovu využitím cca 5% celkové plochy chodníků, zohledněno v JC)	m2	22 952,80	2 890,00
1.III	čisté chodníkové plochy, var.3, viz. sloupce popis, komentář v listu zakázka (znovu využitím cca 15% celkové plochy chodníků, zohledněno v JC)	m2	22 952,80	2 070,00
2.	průběžný velkoform. pás	m2	5 021,00	2 440,00
3.I	pojížděný chodník, var. 1	m2	2 838,00	3 200,00
3.II	pojížděný chodník, var. 2	m2	2 838,00	2 270,00
4.	parkovací zálivy (znovu využitím cca 50% celkové plochy chodníků, zohledněno v JC)	m2	4 734,00	2 120,00
5.	zvýšené přejezdy	m2	1 397,00	3 120,00
6.	komunikace, k úpravě povrchu vozovky dochází pouze lokálně v souvislosti s ostatními pracemi, uvažováno 20% uvedené plochy	m2	25 699,00	340,00
7.	schodiště	m2	415,00	10 000,00
8.	obrubník	bm	8 608,00	550,00
9.	dlažba slepeckých prvků	m2	399,60	2 660,00
10.	tramvajové těleso, úprava krytu TT na travnatý povrch	m2	217,00	2 060,00
11.	tramvajové těleso, úprava krytu TT na zatraňovací dlažbu	m2	-	-
12.	tramvajové těleso, úprava krytu TT na asfalt	m2	419,00	2 450,00
13.	tramvajové těleso, úprava krytu TT na štěrk	m2	208,00	1 660,00
14.	tramvajové těleso, úprava krytu TT na dlážděný povrch	m2	1 007,00	3 200,00
15.	zrušení stožáru TV+VO	ks	200,00	2 500,00
16.	nový stožár TV+VO	ks	90,00	50 000,00
16.	napojení nových stožárů osvětlení	ks	90,00	45 000,00
17.	zelený pás ve středu ulice	m2	1 518,00	2 060,00
18.	výsadba stromu, v zeleném pásu ve středu ulice	ks	73,00	15 000,00
19.	výsadba stromu, na plácích, včetně rabátka	ks	58,00	21 120,00
20.	lavička	ks	90,00	15 360,00
21.	odpadkový koš	ks	70,00	20 760,00
22.	stojan na kola	ks	30,00	3 320,00
23.	přístřešek zastávka	ks	11,00	132 480,00
24.	zahrazovací sloupky	ks	280,00	5 400,00
25.	zábradlí tram. zastávek	bm	300,00	4 500,00
26.	nízké zábradlí ve středu ulice	bm	922,00	3 200,00
27.	podzemní kontejnery	ks	6,00	240 000,00
28.	dopravní značení	m2	1 284,95	480,00
29.	přeložky sítí	bm	2 670,00	8 000,00
30.	travnatý povrch	m2	518,36	1 850,00
31.	mlatový povrch	m2	273,00	1 950,00
32.	hutněný zásyp	m2	86,00	950,00
33.	žb deska	m2	46,50	2 500,00
34.	stropní konstrukce_I profily, trapéz, beton_síť	m2	81,00	4 000,00

Cenová varianta 1

S: Bělohorská ulice	204 478 772
1.SSO: Úseky	177 807 632
SO_00: Obecné podmínky	
SO_01: Úsek 1	32 314 202
SO_02: Úsek 2.1	10 907 152
SO_03: Úsek 2.2	5 874 302
SO_04: Úsek 2.3	11 648 352
SO_05: Úsek 3	18 273 042
SO_06: Úsek 4	20 593 426
SO_07: Úsek 5	38 331 984
SO_08: Úsek 6	11 381 946
SO_09: Úsek 7	3 574 360
SO_10: Úsek 8	8 845 536
SO_11: Úsek 9	8 231 370
SO_12: Úsek 10	7 831 960
2.VRN: Vedlejší rozpočtové náklady	8 890 380
VRN: Vedlejší rozpočtové náklady	8 890 380
3.REZ: Rezerva	17 780 760
REZ: Rezerva	17 780 760
Celkem (bez DPH)	204 478 772
DPH	42 940 542
Celkem (včetně DPH)	247 419 314

Cenová varianta 2

S: Bělohorská ulice	210 826 810
1.SSO: Úseky	183 327 670
SO_00: Obecné podmínky	
SO_01: Úsek 1	33 475 120
SO_02: Úsek 2.1	11 183 392
SO_03: Úsek 2.2	6 064 142
SO_04: Úsek 2.3	11 919 312
SO_05: Úsek 3	18 838 242
SO_06: Úsek 4	21 170 146
SO_07: Úsek 5	39 639 024
SO_08: Úsek 6	11 889 786
SO_09: Úsek 7	3 680 440
SO_10: Úsek 8	8 988 336
SO_11: Úsek 9	8 418 810
SO_12: Úsek 10	8 060 920
2.VRN: Vedlejší rozpočtové náklady	9 166 380
VRN: Vedlejší rozpočtové náklady	9 166 380
3.REZ: Rezerva	18 332 760
REZ: Rezerva	18 332 760
Celkem (bez DPH)	210 826 810
DPH	44 273 630
Celkem (včetně DPH)	255 100 440

Cenová varianta 3

S: Bělohorská ulice	186 092 011
1.SSO: Úseky	161 819 146
SO_00: Obecné podmínky	
SO_01: Úsek 1	29 263 376
SO_02: Úsek 2.1	10 009 862
SO_03: Úsek 2.2	5 369 952
SO_04: Úsek 2.3	10 857 752
SO_05: Úsek 3	16 352 862
SO_06: Úsek 4	18 700 276
SO_07: Úsek 5	34 721 324
SO_08: Úsek 6	10 154 666
SO_09: Úsek 7	3 318 000
SO_10: Úsek 8	8 500 436
SO_11: Úsek 9	7 778 390
SO_12: Úsek 10	6 792 250
2.VRN: Vedlejší rozpočtové náklady	8 090 955
VRN: Vedlejší rozpočtové náklady	8 090 955
3.REZ: Rezerva	16 181 910
REZ: Rezerva	16 181 910
Celkem (bez DPH)	186 092 011
DPH	39 079 322
Celkem (včetně DPH)	225 171 333

Cenová varianta 1 - rozpis položek

S: Bělohorská ulice	204 478 772
1.SSO: Úseky	177 807 632
SO_00: Obecné podmínky	
00: Obecné podmínky	
SO_01: Úsek 1	32 314 202
BH_01: chodníkové plochy	12 850 380
BH_02: průběžný velkoformátový pás	2 230 160
BH_03: pojížděný chodník	812 800
BH_04: parkovací zálivy	2 461 320
BH_05: zvýšené přejezdy	280 800
BH_06: komunikace	2 109 020
BH_08: Obrubník	1 009 800
BH_09: dlažba slepeckých prvků	157 472
BH_10: tramvajové těleso	1 001 270
BH_11: osvětlení	1 812 500
BH_12: zelený pás ve středu ulice	854 900
BH_13: výsadba stromu	501 720
BH_14: uliční mobiliář	1 939 260
BH_15: dopravní značení	148 800
BH_16: přeložky sítí	4 144 000
SO_02: Úsek 2.1	10 907 152
BH_01: chodníkové plochy	3 050 150
BH_02: průběžný velkoformátový pás	875 960
BH_03: pojížděný chodník	790 400
BH_04: parkovací zálivy	890 400
BH_05: zvýšené přejezdy	140 400
BH_06: komunikace	544 340
BH_08: Obrubník	365 750
BH_09: dlažba slepeckých prvků	59 052
BH_10: tramvajové těleso	526 700
BH_11: osvětlení	600 000
BH_12: zelený pás ve středu ulice	640 660
BH_13: výsadba stromu	165 000
BH_14: uliční mobiliář	931 940
BH_15: dopravní značení	38 400
BH_16: přeložky sítí	1 288 000
SO_03: Úsek 2.2	5 874 302
BH_01: chodníkové plochy	2 096 150
BH_02: průběžný velkoformátový pás	392 840
BH_03: pojížděný chodník	156 800
BH_04: parkovací zálivy	275 600
BH_05: zvýšené přejezdy	349 440
BH_06: komunikace	278 460
BH_08: Obrubník	195 800
BH_09: dlažba slepeckých prvků	59 052
BH_10: tramvajové těleso	246 720
BH_11: osvětlení	302 500
BH_12: zelený pás ve středu ulice	276 040
BH_13: výsadba stromu	90 000
BH_14: uliční mobiliář	463 220
BH_15: dopravní značení	19 680
BH_16: přeložky sítí	672 000
SO_04: Úsek 2.3	11 648 352
BH_01: chodníkové plochy	2 991 850
BH_02: průběžný velkoformátový pás	1 022 360
BH_03: pojížděný chodník	467 200
BH_04: parkovací zálivy	1 433 120
BH_05: zvýšené přejezdy	115 440
BH_06: komunikace	626 620
BH_07: schodiště	1 150 000
BH_08: Obrubník	454 850
BH_09: dlažba slepeckých prvků	59 052
BH_11: osvětlení	605 000
BH_14: uliční mobiliář	1 054 700
BH_15: dopravní značení	44 160
BH_16: přeložky sítí	1 624 000
SO_05: Úsek 3	18 273 042
BH_01: chodníkové plochy	6 240 750
BH_02: průběžný velkoformátový pás	1 549 400
BH_03: pojížděný chodník	1 907 200
BH_04: parkovací zálivy	1 316 520
BH_05: zvýšené přejezdy	308 880
BH_06: komunikace	876 860
BH_08: Obrubník	663 300
BH_09: dlažba slepeckých prvků	59 052
BH_10: tramvajové těleso	26 560
BH_11: osvětlení	1 105 000
BH_14: uliční mobiliář	1 805 600
BH_15: dopravní značení	61 920
BH_16: přeložky sítí	2 352 000
SO_06: Úsek 4	20 593 426
BH_01: chodníkové plochy	6 367 950
BH_02: průběžný velkoformátový pás	1 678 720
BH_03: pojížděný chodník	1 718 400
BH_04: parkovací zálivy	2 007 640
BH_05: zvýšené přejezdy	368 160
BH_06: komunikace	1 144 440
BH_08: Obrubník	764 500
BH_09: dlažba slepeckých prvků	177 156
BH_10: tramvajové těleso	53 120
BH_11: osvětlení	1 205 000
BH_13: výsadba stromu	75 000
BH_14: uliční mobiliář	2 192 700
BH_15: dopravní značení	80 640
BH_16: přeložky sítí	2 760 000
SO_07: Úsek 5	38 331 984
BH_01: chodníkové plochy	14 431 900
BH_02: průběžný velkoformátový pás	1 627 480
BH_03: pojížděný chodník	1 555 200
BH_04: parkovací zálivy	1 157 520
BH_05: zvýšené přejezdy	411 840
BH_06: komunikace	5 201 150
BH_08: Obrubník	1 019 150
BH_09: dlažba slepeckých prvků	118 104
BH_10: tramvajové těleso	3 133 760
BH_11: osvětlení	1 812 500
BH_12: zelený pás ve středu ulice	1 355 480
BH_13: výsadba stromu	725 760
BH_14: uliční mobiliář	1 971 260
BH_15: dopravní značení	146 880
BH_16: přeložky sítí	3 664 000
SO_08: Úsek 6	11 381 946
BH_01: chodníkové plochy	5 607 400
BH_02: průběžný velkoformátový pás	671 000
BH_04: parkovací zálivy	493 960
BH_06: komunikace	1 077 460
BH_08: Obrubník	261 250
BH_09: dlažba slepeckých prvků	275 576
BH_11: osvětlení	702 500
BH_14: uliční mobiliář	424 960
BH_15: dopravní značení	75 840
BH_16: přeložky sítí	1 792 000
SO_09: Úsek 7	3 574 360
BH_01: chodníkové plochy	1 171 300
BH_02: průběžný velkoformátový pás	539 240
BH_07: schodiště	940 000
BH_11: osvětlení	102 500
BH_13: výsadba stromu	105 600
BH_14: uliční mobiliář	75 720
BH_16: přeložky sítí	640 000
SO_10: Úsek 8	8 845 536
BH_01: chodníkové plochy	1 576 750
BH_05: zvýšené přejezdy	2 383 680
BH_07: schodiště	2 060 000
BH_11: osvětlení	200 000
BH_13: výsadba stromu	84 480
BH_14: uliční mobiliář	139 460
BH_16: přeložky sítí	1 568 000
BH_17: travnatý povrch	833 166
SO_11: Úsek 9	8 231 370
BH_01: chodníkové plochy	2 069 650
BH_02: průběžný velkoformátový pás	631 960
BH_07: schodiště	4 544 000
BH_11: osvětlení	200 000
BH_13: výsadba stromu	150 600
BH_14: uliční mobiliář	134 960
BH_17: travnatý povrch	125 800
BH_18: mlatový povrch	374 400
SO_12: Úsek 10	7 831 960
BH_01: chodníkové plochy	2 528 100
BH_02: průběžný velkoformátový pás	1 032 120
BH_03: pojížděný chodník	1 673 600
BH_11: osvětlení	400 000
BH_13: výsadba stromu	421 800
BH_14: uliční mobiliář	240 440
BH_16: přeložky sítí	856 000
BH_18: mlatový povrch	157 950
OST_01: ostatní	521 950
2.VRN: Vedlejší rozpočtové náklady	8 890 380
VRN: Vedlejší rozpočtové náklady	8 890 380
3.REZ: Rezerva	17 780 760
REZ: Rezerva	17 780 760
Celkem (bez DPH)	204 478 772
DPH	42 940 542
Celkem (včetně DPH)	247 419 314

Cenová varianta 2 - rozpis položek

S: Bělohorská ulice	210 826 810
1.SSO: Úseky	183 327 670
SO_00: Obecné podmínky	
00: Obecné podmínky	
SO_01: Úsek 1	33 475 120
BH_01: chodníkové plochy	14 011 298
BH_02: průběžný velkoformátový pás	2 230 160
BH_03: pojížděný chodník	812 800
BH_04: parkovací zálivy	2 461 320
BH_05: zvýšené přejezdy	280 800
BH_06: komunikace	2 109 020
BH_08: Obrubník	1 009 800
BH_09: dlažba slepeckých prvků	157 472
BH_10: tramvajové těleso	1 001 270
BH_11: osvětlení	1 812 500
BH_12: zelený pás ve středu ulice	854 900
BH_13: výsadba stromu	501 720
BH_14: uliční mobiliář	1 939 260
BH_15: dopravní značení	148 800
BH_16: přeložky sítí	4 144 000
SO_02: Úsek 2.1	11 183 392
BH_01: chodníkové plochy	3 326 390
BH_02: průběžný velkoformátový pás	875 960
BH_03: pojížděný chodník	790 400
BH_04: parkovací zálivy	890 400
BH_05: zvýšené přejezdy	140 400
BH_06: komunikace	544 340
BH_08: Obrubník	365 750
BH_09: dlažba slepeckých prvků	59 052
BH_10: tramvajové těleso	526 700
BH_11: osvětlení	600 000
BH_12: zelený pás ve středu ulice	640 660
BH_13: výsadba stromu	165 000
BH_14: uliční mobiliář	931 940
BH_15: dopravní značení	38 400
BH_16: přeložky sítí	1 288 000
SO_03: Úsek 2.2	6 064 142
BH_01: chodníkové plochy	2 285 990
BH_02: průběžný velkoformátový pás	392 840
BH_03: pojížděný chodník	156 800
BH_04: parkovací zálivy	275 600
BH_05: zvýšené přejezdy	349 440
BH_06: komunikace	278 460
BH_08: Obrubník	195 800
BH_09: dlažba slepeckých prvků	59 052
BH_10: tramvajové těleso	246 720
BH_11: osvětlení	302 500
BH_12: zelený pás ve středu ulice	276 040
BH_13: výsadba stromu	90 000
BH_14: uliční mobiliář	463 220
BH_15: dopravní značení	19 680
BH_16: přeložky sítí	672 000
SO_04: Úsek 2.3	11 919 312
BH_01: chodníkové plochy	3 262 810
BH_02: průběžný velkoformátový pás	1 022 360
BH_03: pojížděný chodník	467 200
BH_04: parkovací zálivy	1 433 120
BH_05: zvýšené přejezdy	115 440
BH_06: komunikace	626 620
BH_07: schodiště	1 150 000
BH_08: Obrubník	454 850
BH_09: dlažba slepeckých prvků	59 052
BH_11: osvětlení	605 000
BH_14: uliční mobiliář	1 054 700
BH_15: dopravní značení	44 160
BH_16: přeložky sítí	1 624 000
SO_05: Úsek 3	18 838 242
BH_01: chodníkové plochy	6 805 950
BH_02: průběžný velkoformátový pás	1 549 400
BH_03: pojížděný chodník	1 907 200
BH_04: parkovací zálivy	1 316 520
BH_05: zvýšené přejezdy	308 880
BH_06: komunikace	876 860
BH_08: Obrubník	663 300
BH_09: dlažba slepeckých prvků	59 052
BH_10: tramvajové těleso	26 560
BH_11: osvětlení	1 105 000
BH_14: uliční mobiliář	1 805 600
BH_15: dopravní značení	61 920
BH_16: přeložky sítí	2 352 000
SO_06: Úsek 4	21 170 146
BH_01: chodníkové plochy	6 944 670
BH_02: průběžný velkoformátový pás	1 678 720
BH_03: pojížděný chodník	1 718 400
BH_04: parkovací zálivy	2 007 640
BH_05: zvýšené přejezdy	368 160
BH_06: komunikace	1 144 440
BH_08: Obrubník	764 500
BH_09: dlažba slepeckých prvků	177 156
BH_10: tramvajové těleso	53 120
BH_11: osvětlení	1 205 000
BH_13: výsadba stromu	75 000
BH_14: uliční mobiliář	2 192 700
BH_15: dopravní značení	80 640
BH_16: přeložky sítí	2 760 000
SO_07: Úsek 5	39 639 024
BH_01: chodníkové plochy	15 738 940
BH_02: průběžný velkoformátový pás	1 627 480
BH_03: pojížděný chodník	1 555 200
BH_04: parkovací zálivy	1 157 520
BH_05: zvýšené přejezdy	411 840
BH_06: komunikace	5 201 150
BH_08: Obrubník	1 019 150
BH_09: dlažba slepeckých prvků	118 104
BH_10: tramvajové těleso	3 133 760
BH_11: osvětlení	1 812 500
BH_12: zelený pás ve středu ulice	1 355 480
BH_13: výsadba stromu	725 760
BH_14: uliční mobiliář	1 971 260
BH_15: dopravní značení	146 880
BH_16: přeložky sítí	3 664 000
SO_08: Úsek 6	11 889 786
BH_01: chodníkové plochy	6 115 240
BH_02: průběžný velkoformátový pás	671 000
BH_04: parkovací zálivy	493 960
BH_06: komunikace	1 077 460
BH_08: Obrubník	261 250
BH_09: dlažba slepeckých prvků	275 576
BH_11: osvětlení	702 500
BH_14: uliční mobiliář	424 960
BH_15: dopravní značení	75 840
BH_16: přeložky sítí	1 792 000
SO_09: Úsek 7	3 680 440
BH_01: chodníkové plochy	1 277 380
BH_02: průběžný velkoformátový pás	539 240
BH_07: schodiště	940 000
BH_11: osvětlení	102 500
BH_13: výsadba stromu	105 600
BH_14: uliční mobiliář	75 720
BH_16: přeložky sítí	640 000
SO_10: Úsek 8	8 988 336
BH_01: chodníkové plochy	1 719 550
BH_05: zvýšené přejezdy	2 383 680
BH_07: schodiště	2 060 000
BH_11: osvětlení	200 000
BH_13: výsadba stromu	84 480
BH_14: uliční mobiliář	139 460
BH_16: přeložky sítí	1 568 000
BH_17: travnatý povrch	833 166
SO_11: Úsek 9	8 418 810
BH_01: chodníkové plochy	2 257 090
BH_02: průběžný velkoformátový pás	631 960
BH_07: schodiště	4 544 000
BH_11: osvětlení	200 000
BH_13: výsadba stromu	150 600
BH_14: uliční mobiliář	134 960
BH_17: travnatý povrch	125 800
BH_18: mlatový povrch	374 400
SO_12: Úsek 10	8 060 920
BH_01: chodníkové plochy	2 757 060
BH_02: průběžný velkoformátový pás	1 032 120
BH_03: pojížděný chodník	1 673 600
BH_11: osvětlení	400 000
BH_13: výsadba stromu	421 800
BH_14: uliční mobiliář	240 440
BH_16: přeložky sítí	856 000
BH_18: mlatový povrch	157 950
OST_01: ostatní	521 950
2.VRN: Vedlejší rozpočtové náklady	9 166 380
VRN: Vedlejší rozpočtové náklady	9 166 380
OST_01: ostatní	9 166 380
3.REZ: Rezerva	18 332 760
REZ: Rezerva	18 332 760
OST_01: ostatní	18 332 760
Celkem (bez DPH)	210 826 810
DPH	44 273 630
Celkem (včetně DPH)	255 100 440

Cenová varianta 3 - rozpis položek

S: Bělohorská ulice	186 092 011
1.SSO: Úseky	161 819 146
SO_00: Obecné podmínky	
00: Obecné podmínky	
SO_01: Úsek 1	29 263 376
BH_01: chodníkové plochy	10 035 774
BH_02: průběžný velkoformátový pás	2 230 160
BH_03: pojížděný chodník	576 580
BH_04: parkovací zálivy	2 461 320
BH_05: zvýšené přejezdy	280 800
BH_06: komunikace	2 109 020
BH_08: Obrubník	1 009 800
BH_09: dlažba slepeckých prvků	157 472
BH_10: tramvajové těleso	1 001 270
BH_11: osvětlení	1 812 500
BH_12: zelený pás ve středu ulice	854 900
BH_13: výsadba stromu	501 720
BH_14: uliční mobiliář	1 939 260
BH_15: dopravní značení	148 800
BH_16: přeložky sítí	4 144 000
SO_02: Úsek 2.1	10 009 862
BH_01: chodníkové plochy	2 382 570
BH_02: průběžný velkoformátový pás	875 960
BH_03: pojížděný chodník	560 690
BH_04: parkovací zálivy	890 400
BH_05: zvýšené přejezdy	140 400
BH_06: komunikace	544 340
BH_08: Obrubník	365 750
BH_09: dlažba slepeckých prvků	59 052
BH_10: tramvajové těleso	526 700
BH_11: osvětlení	600 000
BH_12: zelený pás ve středu ulice	640 660
BH_13: výsadba stromu	165 000
BH_14: uliční mobiliář	931 940
BH_15: dopravní značení	38 400
BH_16: přeložky sítí	1 288 000
SO_03: Úsek 2.2	5 369 952
BH_01: chodníkové plochy	1 637 370
BH_02: průběžný velkoformátový pás	392 840
BH_03: pojížděný chodník	111 230
BH_04: parkovací zálivy	275 600
BH_05: zvýšené přejezdy	349 440
BH_06: komunikace	278 460
BH_08: Obrubník	195 800
BH_09: dlažba slepeckých prvků	59 052
BH_10: tramvajové těleso	246 720
BH_11: osvětlení	302 500
BH_12: zelený pás ve středu ulice	276 040
BH_13: výsadba stromu	90 000
BH_14: uliční mobiliář	463 220
BH_15: dopravní značení	19 680
BH_16: přeložky sítí	672 000
SO_04: Úsek 2.3	10 857 752
BH_01: chodníkové plochy	2 337 030
BH_02: průběžný velkoformátový pás	1 022 360
BH_03: pojížděný chodník	331 420
BH_04: parkovací zálivy	1 433 120
BH_05: zvýšené přejezdy	115 440
BH_06: komunikace	626 620
BH_07: schodiště	1 150 000
BH_08: Obrubník	454 850
BH_09: dlažba slepeckých prvků	59 052
BH_11: osvětlení	605 000
BH_14: uliční mobiliář	1 054 700
BH_15: dopravní značení	44 160
BH_16: přeložky sítí	1 624 000
SO_05: Úsek 3	16 352 862
BH_01: chodníkové plochy	4 874 850
BH_02: průběžný velkoformátový pás	1 549 400
BH_03: pojížděný chodník	1 352 920
BH_04: parkovací zálivy	1 316 520
BH_05: zvýšené přejezdy	308 880
BH_06: komunikace	876 860
BH_08: Obrubník	663 300
BH_09: dlažba slepeckých prvků	59 052
BH_10: tramvajové těleso	26 560
BH_11: osvětlení	1 105 000
BH_14: uliční mobiliář	1 805 600
BH_15: dopravní značení	61 920
BH_16: přeložky sítí	2 352 000
SO_06: Úsek 4	18 700 276
BH_01: chodníkové plochy	4 974 210
BH_02: průběžný velkoformátový pás	1 678 720
BH_03: pojížděný chodník	1 218 990
BH_04: parkovací zálivy	2 007 640
BH_05: zvýšené přejezdy	368 160
BH_06: komunikace	1 144 440
BH_08: Obrubník	764 500
BH_09: dlažba slepeckých prvků	177 156
BH_10: tramvajové těleso	53 120
BH_11: osvětlení	1 205 000
BH_13: výsadba stromu	75 000
BH_14: uliční mobiliář	2 192 700
BH_15: dopravní značení	80 640
BH_16: přeložky sítí	2 760 000
SO_07: Úsek 5	34 721 324
BH_01: chodníkové plochy	11 273 220
BH_02: průběžný velkoformátový pás	1 627 480
BH_03: pojížděný chodník	1 103 220
BH_04: parkovací zálivy	1 157 520
BH_05: zvýšené přejezdy	411 840
BH_06: komunikace	5 201 150
BH_08: Obrubník	1 019 150
BH_09: dlažba slepeckých prvků	118 104
BH_10: tramvajové těleso	3 133 760
BH_11: osvětlení	1 812 500
BH_12: zelený pás ve středu ulice	1 355 480
BH_13: výsadba stromu	725 760
BH_14: uliční mobiliář	1 971 260
BH_15: dopravní značení	146 880
BH_16: přeložky sítí	3 664 000
SO_08: Úsek 6	10 154 666
BH_01: chodníkové plochy	4 380 120
BH_02: průběžný velkoformátový pás	671 000
BH_04: parkovací zálivy	493 960
BH_06: komunikace	1 077 460
BH_08: Obrubník	261 250
BH_09: dlažba slepeckých prvků	275 576
BH_11: osvětlení	702 500
BH_14: uliční mobiliář	424 960
BH_15: dopravní značení	75 840
BH_16: přeložky sítí	1 792 000
SO_09: Úsek 7	3 318 000
BH_01: chodníkové plochy	914 940
BH_02: průběžný velkoformátový pás	539 240
BH_07: schodiště	940 000
BH_11: osvětlení	102 500
BH_13: výsadba stromu	105 600
BH_14: uliční mobiliář	75 720
BH_16: přeložky sítí	640 000
SO_10: Úsek 8	8 500 436
BH_01: chodníkové plochy	1 231 650
BH_05: zvýšené přejezdy	2 383 680
BH_07: schodiště	2 060 000
BH_11: osvětlení	200 000
BH_13: výsadba stromu	84 480
BH_14: uliční mobiliář	139 460
BH_16: přeložky sítí	1 568 000
BH_17: travnatý povrch	833 166
SO_11: Úsek 9	7 778 390
BH_01: chodníkové plochy	1 616 670
BH_02: průběžný velkoformátový pás	631 960
BH_07: schodiště	4 544 000
BH_11: osvětlení	200 000
BH_13: výsadba stromu	150 600
BH_14: uliční mobiliář	134 960
BH_17: travnatý povrch	125 800
BH_18: mlatový povrch	374 400
SO_12: Úsek 10	6 792 250
BH_01: chodníkové plochy	1 974 780
BH_02: průběžný velkoformátový pás	1 032 120
BH_03: pojížděný chodník	1 187 210
BH_11: osvětlení	400 000
BH_13: výsadba stromu	421 800
BH_14: uliční mobiliář	240 440
BH_16: přeložky sítí	856 000
BH_18: mlatový povrch	157 950
OST_01: ostatní	521 950
2.VRN: Vedlejší rozpočtové náklady	8 090 955
VRN: Vedlejší rozpočtové náklady	8 090 955
OST_01: ostatní	8 090 955
3.REZ: Rezerva	16 181 910
REZ: Rezerva	16 181 910
OST_01: ostatní	16 181 910
Celkem (bez DPH)	186 092 011
DPH	39 079 322
Celkem (včetně DPH)	225 171 333

Bělohorská
koncepční studie

600/

ZJIŠTĚNÍ POTŘEB A HODNOCENÍ UŽIVATELŮ

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

IPR PRAHA

Identifikační údaje

ZADAVATEL
Hlavní město Praha
Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

ZPRACOVATEL
Institut plánování a rozvoje hl. města Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

VEDOUCÍ KONCEPCE
Ing. akad. arch. Jan Šépka

VEDOUCÍ PROJEKTU
Ing. arch. Petra Hrubešová | Sekce detailu města

AUTORSKÝ TÝM
Ing. arch. Petra Hrubešová, Ing. arch. Monika Habrová,
Ing. arch. Jitka Brablecová, Ing. arch. Michaela Kloudová,
MgA. Anna Přibylová | Sekce detailu města

PROJEKTOVÝ TÝM
Bc. Jan Zalabák – konzultace dopravního řešení
| Sekce infrastruktury a krajiny

AUTOŘI PROCESU A VÝSTUPŮ PARTICIPACE VEŘEJNOSTI
Pavla Pelčíková, MSc. – participace s veřejností
| Kancelář sociální inovace a participace

PRODUKCE A GRAFICKÉ ÚPRAVY PROPAGAČNÍCH MATERIÁLŮ A AKCÍ
Bc. Zuzana Rejchová | Sekce komunikace a participace
BcA. Matěj Čech | Sekce komunikace a participace

KONTAKTNÍ OSOBA PROJEKTU
Ing. arch. Petra Hrubešová
m/ +420 601 566 493
e/ hrubesova@ipr.praha.eu

DALŠÍ INFORMACE O PROJEKTU:
http://www.iprpraha.cz/belohorska

Obsah

Obecná část **610**

Shrnutí hlavních zjištění **611**

Identita místa a současné hodnoty **612**

Pěší pohyb **613**

Aktivity ve veřejném prostoru **614**

Stromy a zeleň **615**

Automobilový provoz a parkování **616**

Veřejná doprava **617**

Cyklistická doprava **618**

Specifická část **620**

Úsek A: Křižovatka s ulicí Patočkova - Křižovatka s ulicí Pod Královkou **621**

Úsek B: Křižovatka s ulicí Pod Královkou - Pohořelec **622**

610 / Obecná část

611 Shrnutí hlavních zjištění

- Bělohorská ulice má neopakovatelný charakter: propojuje různé charaktery a typy zástavby - například klášter a drobné domky. Přítomnost různorodých urbanistických celků je důležitou součástí její identity a respondenty často zmiňovaná hodnota (14. nejčastěji zmiňovaná hodnota).
- Bělohorská je nákupní lokalitou bez velkého nákupního centra. Je dlouhodobě charakterizována přítomností maloobchodu, tedy malých specializovaných obchodů a služeb. Vybavenost malými obchody, službami a restauracemi byla jmenována jako 1. nejčastější hodnota ulice (330 respondentů). Uživatelé Bělohorské velmi oceňují živý parter. Zásadní hodnotou Bělohorské je podle účastníků setkání také kaštanové stromořadí, které přispívá k její identitě.
- Zlepšení podmínek pro pohyb chodců (včetně zlepšení podmínek pro přecházení, opravy schodů, bezbariérovost) je jedním z nejčastěji jmenovaných podnětů pro vylepšení Bělohorské.
- Většina účastníků vycházky a setkání, pořádaných IPR Praha, vnímá Bělohorskou jako centrální prostor Břevnova především pro množství malých obchodů, které se zde nacházejí. Na druhou stranu se uživatelé ulice shodují, že Bělohorské chybí veřejný prostor pro setkávání.
- Největší potenciál pro vytvoření místa k setkávání má veřejný prostor u Drinopolu včetně prostoru schodiště a na ně navazujících prostorů, pokud by byla podpořena jejich pobytová kvalita.
- Uživatelé by také uvítali úpravu točny tramvají Královka, a to zejména zlepšení napojení na park Královka, ale také zlepšení pobytové kvality vlastního prostoru točny.
- Vytvoření sdíleného prostoru vnímají účastníci setkání a vycházek jako možné vylepšení úseků Bělohorské v místech, kde existují aktivity v parteru na obou stranách ulice a kde by se vytvořením sdíleného prostoru tyto aktivní strany propojily. Sdílený prostor by byl vítán také z pohledu živnostníků – umožnil by lepší spojení obou stran ulice, což by bylo výhodné pro nakupující.
- Z výsledků dotazníkového šetření vyplynulo, že sdílený prostor by podle respondentů vylepšil jejich užívání ulice zvláště v úseku mezi Billou (Bělohorská 101) a parkem nacházejícím se před poliklinikou (49%) a v okolí tramvajové zastávky Drinopol (46%).
- Nejednotný či nevhodný povrch a jeho špatná kvalita byl 4. nejčastěji zmiňovaný aspekt, který respondentům dotazníku na Bělohorské vadí (96 respondentů). Z celkového počtu respondentů by 37 % preferovalo velkoformátové desky a mozaikovou dlažbu jako povrch chodníků.
- Stejně tak účastníci setkání a vycházek by na Bělohorské velmi uvítali více zeleně, zejména doplněním stromořadí po celé délce ulice.
- Více než polovina respondentů (51%) se shoduje, že veřejný prostor určený především pro chodce a cyklisty by měl mít na Bělohorské ulici přednost před parkovacími stáními, a to i za cenu malého snížení jejich počtu (do 10 %). Problémy, které parkování vyvolá, jsou tedy respondenty vnímány jako podstatnější nedostatek Bělohorské než nedostatek parkování. Nicméně existuje poptávka zvláště pro zásobování a krátkodobé parkování.

ÚVOD

Cíle zapojení veřejnosti

Účelem zapojení veřejnosti do analytické fáze přípravy návrhu koncepční studie bylo zhodnocení současného stavu ulice jejími uživateli a zjištění jejich potřeb týkajících se dopravního řešení a

Průběh zapojení veřejnosti

Metody zapojení občanů byly vybrány tak, aby umožnily odpovědět na otázky, na které bylo potřeba znát odpověď co největšího počtu uživatelů Bělohorské, a také zjistit kvalitativní hodnocení. Pro první výše zmíněný účel byla použita metoda dotazníkového šetření v papírové i elektronické podobě (celkový počet respondentů dotazníků byl 621), zatímco pro druhý účel byla vybrána metoda urbanistické vycházky (15 účastníků), sousedského setkání nad mapou (26 účastníků) a cyklovyjížďky (8 účastníků). Pro zjištění potřeb živnostníků bylo uspořádáno setkání s živnostníky (10 účastníků včetně zástupců Spolku břevnovských živnostníků).

Struktura zprávy

Obecná část souhrnné zprávy zahrnuje hlavní výstupy ze všech participačních aktivit, které byly součástí přípravy Koncepční studie ulice Bělohorská. Je strukturována tematicky podle hlavních témat, na která se koncepční studie zaměřuje – identita místa a současné hodnoty, pěší pohyb, aktivity ve veřejném prostoru, stromy a vegetační prvky, automobilový provoz a parkování, veřejná doprava a cyklistická doprava.

Specifická část zprávy prezentuje hodnocení a potřeby uživatelů vztahující se k jednotlivým prvkům ulice nebo jejím částem. Jde o kvalitativní popis, který vystihuje subjektivní charakteristiku tak, jak je vnímána různými typy uživatelů. Skládá se z části textové a části mapové, které jsou provázány číselným indexem.

612 Identita místa a současné hodnoty

Identita místa je to, co místu dodává jeho„...jedinečnost, odlišnost od jiných míst, ...ono opodstatnění pro to, abychom jej chápali jako oddělitelnou část“[1].

Identita místa vzniká průnikem jeho tří aspektů: hmotného prostředí místa, aktivit, které v něm probíhají, a významu jeho obrazu pro jedince a společnost[2]. Propojení těchto tří esencí pak vytváří onen genius loci, tedy prožitek, který jde za vněmy vnímané vlastnosti místa, prožitek, během něhož si uživatel vytváří citové pouto s duchem místa.

Identita na základě hmotného prostředí

Hmotné prostředí místa, struktura zástavby, její forma a materiály jsou svědectvím o plynutí času, ztělesňují veřejnou paměť a představují tak významný příspěvek k současné identitě místa, i když společná minulost, na kterou odkazují, již dávno není přítomna.

Ohledně urbanistického charakteru ulice jak účastníci setkání, tak respondenti si cení drobné zástavby, která má podle nich přívětivé měřítko (12. nejčastěji zmiňovaná hodnota) a která spoluvytváří maloměstský charakter. Respondenti také oceňují postupnou rekonstrukci domů na Bělohorské (19. nejčastěji zmiňovaná hodnota). Bělohorská má neopakovatelný charakter: propojuje různé typy zástavby – například klášter a drobné domky. Přítomnost různorodých urbanistických celků je tedy důležitou součástí její identity a respondenti ji často zmiňují (14. nejčastěji zmiňovaná hodnota). Pro identitu Bělohorské je pro účastníky setkání a vycházky důležitá také budova hotelu Pyramida.

Důležitou součástí urbanistické hodnoty Bělohorské jsou podle účastníků setkání také schodiště v ulici. Ceněny jsou nejen pro prostupnost území, ale také svojí atmosférou. Týká se to především schodů na jižní straně ulice, zejména velmi ceněných schodů u Tejnky. Z pohledu prostupnosti je ceněna možnost dojít do vilové čtvrti a také schody v blízkosti budovy zvané „U Sládků“ (budova Bělohorská 130). Od veřejnosti tak vyplynul požadavek, aby byly návazné prostory včetně schodiště zahrnuty do studie.

Historické hodnoty jsou vnímány jako důležitá část identity Bělohorské. K této hodnotě přispívá také historická cesta s vizuálními vazbami, blízkost Břevnovského kláštera i Hradu a také to, že je Bělohorská spojnicí Strahovského a Břevnovského kláštera. Perspektivní pohledy na historicky hodnotná místa jsou také vnímány jako důležitá hodnota.

Zásadní hodnotou Bělohorské je podle účastníků setkání také kaštanové stromořadí, které přispívá k její identitě.

Z dotazníků vyplynulo, že Bělohorská je podle respondentů klidná ulice (8. nejčastěji zmiňovaná hodnota ulice). Podle respondentů i účastníků setkání a vycházek ke klidu ulice významně přispěla rekonstrukce tramvajové trati, díky které je průjezd tramvají méně hlučný.

Bělohorská je nákupní lokalitou bez velkého nákupního centra. Je dlouhodobě charakterizována přítomností maloobchodu, malých specializovaných obchodů a služeb. Vybavenost malými obchody, službami a restauracemi byla jmenována jako 1. nejčastější hodnota ulice (330 respondentů). Je zde množství živnostníků, kteří na Bělohorské podnikají již po dlouhou dobu, někteří i 20 let. Účastníci setkání a vycházek pozitivně komentovali zejména fungující prodejnu potravin Billu, vzhledem k všeobecnému nedostatku jiných prodejen potravin na Praze 6. Z pohledu živnostníků není moc volných nebytových prostorů, vzhledem k délce ulice. Obchody se mění, což je podle uživatelů Bělohorské pozitivní. Přítomnost řetězce na Bělohorské, jakým je například restaurace Valcha, znamená přínos pro živnostníky, signálem kvality.

Živý parter (charakter městského bulváru) vyplynul z dotazníků jako 5. nejčastější pozitivní hodnota Bělohorské (52 respondentů) včetně podniků, jakým je například pekárna Kredenc, bar Atmosphere. Množství škol na Bělohorské a jejím okolí je podle účastníků vycházky a setkání hodnotou jak pro rezidenty, tak pro obchodníky.

Podle některých účastníků setkání má své kouzlo také fakt, že ne vše funguje perfektně. Podle některých účastníků dodávají prázdné odchody a točny v současném stavu včetně schodů v prostoru točen ulici atmosféru.

Identita na základě významu místa

Během setkání se účastníci vyjádřili, že vnímají identitu Bělohorské jako velmi specifickou. Respondenti na Bělohorské velmi oceňují její maloměstský charakter (4. nejčastěji zmiňovaná hodnota), který v sobě spojuje dojem staré Prahy a útulnost a který je tvořený jejím urbanistickým charakterem. Poloha blízko centra a dostupnost Bělohorské je další důležitou hodnotou ulice. Bělohorská funguje jako dobrá spojnice jak do centra, tak směrem na Bílou Horu. Spojnice funguje jak pro pěší pohyb, tak pro MHD. Rozmanitost Bělohorské spočívá také v sociální různorodosti čtvrti, což byla hodnota zmiňovaná účastníky setkání. Silná identita Bělohorské spočívá také v jejím jméně – ulice se vždy jmenovala stejně.

Bělohorská je podle účastníků vycházky a setkání páteří Břevnova, centrum života a komunitní prostor. Podle účastníků setkání a vycházky ulice supluje náměstí, které na Břevnově není. Tato kvalita ulice je velmi důležitá, jak vyplynulo z odpovědí respondentů (9. nejčastěji zmiňovaná hodnota). Účastníci setkání také pozitivně hodnotili, že Bělohorská je polycentrická, lidé se zde nikde neakumuluji, jejich pohyb je rozptýlený. Účastníci setkání vnímají osu Drinopolu jako centrum Bělohorské. Jde o urbanistické těžiště, které v současné době ovšem není využíváno jako místo k setkávání. Současným sociálním těžištěm je podle účastníků setkání park vedle kulturního centra Kaštan (bývá zde například vánoční strom). Uživatelé Bělohorské oceňují specifická místa, jako je KC Kaštan, Malovanka, pro jejich funkci umožňující setkávání.

[1] (Lynch, 1960)

[2] (Relph, 1967)

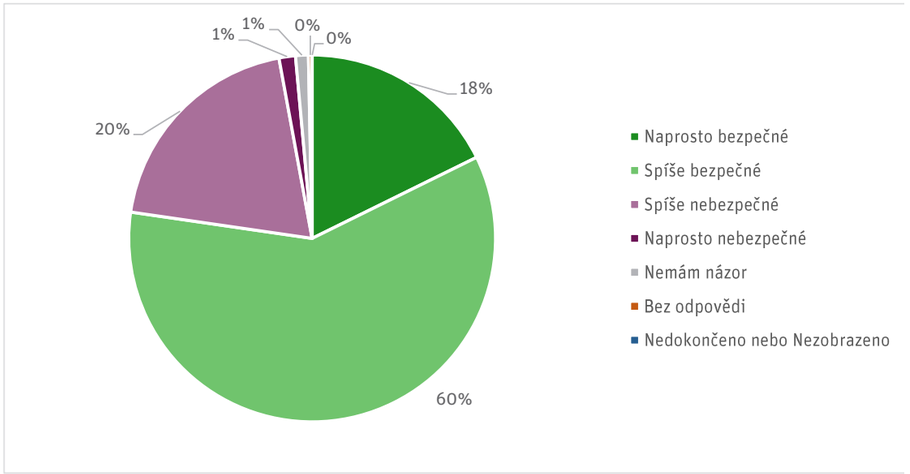
Pořadí	Hodnoty Bělohorské	Počet odpovědí
1	Vybavenost: malé obchody, služby a restaurace	330
2	Zeleň	236
3	Dostupnost MHD	110
4	Charakter – maloměstský, komunitní dojem staré Prahy, útulnost	55
5	Živý parter (městský bulvár)	52
6	Zatravněný tramvajový pruh	45
7	Aktuální dopravní řešení	39
8	Klid	37
9	Ulice je komunitní prostor, centrum Břevnova	29
10	Prostor ulice	27
11	Poloha blízko centra, i pro pěší	20
12	Přívětivé měřítko a charakter zástavby	17
13	Ztišený tramvajový provoz	15
14	Různorodost Bělohorské tvořící její charakter	14
15	Široké chodníky	12
16	Stále probíhající rekonstrukce domů – vylepšování vzhledu ulice	12
17	Předzahrádky u restaurací	11
18	Volné parkování bez zón	11
19	Dobré spojení s centrem	9
20	Bezpečnější přechody – jako u Billy a u cukrárny, přechody s ostrůvky	6
21	Blízkost Břevnovského kláštera i Hradu	5
22	Nízký podíl cyklistů	4
23	Nízkoprahové řešení (souvislé chodníky bez garážových přejezdů a úrovňové vstupy do většiny obchodů)	2
24	Zpomalovací pruhy	2
25	Kvalita osvětlení	2
26	Výhledy	1

613 Pěší pohyb

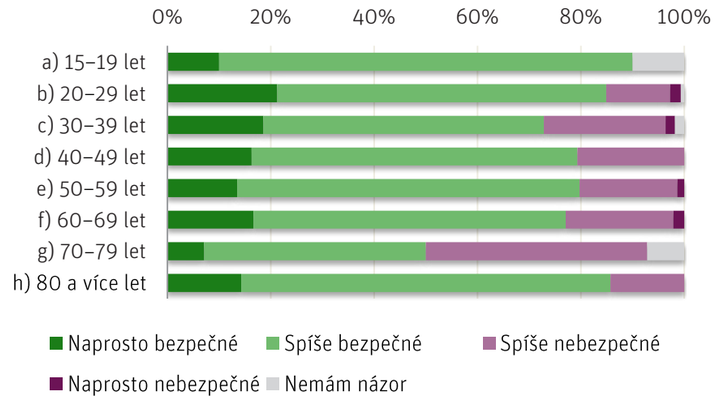
Zlepšení podmínek pro pohyb chodců (včetně odstranění zábradlí, zlepšení podmínek pro přecházení, oprava schodů, bezbariérovost) je 3. nejčastěji jmenovaným podnětem pro vylepšení Bělohorské. Z pohledu respondentů tedy jde o zásadní podnět k vylepšení ulice.

Bezpečnost chodců

Graf 1 Bezpečnost chodců – všichni respondenti
Otázka Jak hodnotíte současnou bezpečnost chodců při pohybu po Bělohorské ulici?



Otázka: Jak hodnotíte současnou bezpečnost chodců při pohybu po Bělohorské ulici? Věk



Celkové výsledky poukazují na to, že většina chodců, 78%, se při pohybu Bělohorskou cítí naprosto nebo spíše bezpečně (graf 1). Ze všech respondentů 60 % považuje pohyb chodců po Bělohorské za spíše bezpečný, 18 % za naprosto bezpečný. Jako spíše nebezpečný považuje pohyb po Bělohorské 20 % a za naprosto nebezpečný 1 %. **Vnímání bezpečnosti chodců při pohybu po Bělohorské se liší podle věku respondentů: 43 % respondentů ve věku 70 – 79 let hodnotí bezpečnost chodců jako spíše nebezpečnou (graf 2)**. Naproti tomu pouze pro cca 20 % ostatních věkových kategorií je pohyb po Bělohorské spíše nebezpečný nebo naprosto nebezpečný.

I přes to, že většina respondentů hodnotí bezpečnost pohybu chodců jako vyhovující, respondenti upozornili na některé aspekty Bělohorské, které omezují bezpečnost chodců při přecházení (tabulka 2).

Tabulka 2 Kde a z jakých důvodů Vám přecházení činí problémy?

Pořadí	Ztížení přecházení	Počet odpovědí
1	Nevhodně umístěné přechody a nedostatek přechodů	71
2	Špatný výhled pres zaparkovaná auta	59
3	Vysoká rychlost aut	24
4	Najíždění aut na chodník při parkování, neukázněné parkování	21
5	Zábradlí kolem kolejí – nebezpečné přelézání, bariéry přecházení (ostrůvky)	20

6	Nevhodně řešené přechody (včetně osvětlení, špatné značení přechodů)	19
7	Neukáznění řidiči	11
8	Různá šířka chodníků – ulice vypadá neuceleně a nepřehledně	6
9	Komplikovaný pěší pohyb z Malovanky na Pohořelec	4
10	Cyklisté a koloběžkáři na chodnících	2

Jako 10. nejčastější nedostatek Bělohorské respondenti dotazníku jmenovali nedostatek přechodů a nevhodné umístění současných přechodů (45 respondentů).

Na druhou stranu respondenti jmenovali vznik bezpečnějších přechodů s ostrůvky – například na přechodu mezi Bělohorskou 120 a ZŠ Komenského (Bělohorská 103) a u zastávky U Kaštanu jako jeden z pozitivních aspektů Bělohorské. Díky ostrůvkům se na přechodu cítí bezpečněji.

Podle účastníků vycházek je třeba zlepšit podmínky pro chodce včetně příčných vazeb u zastávek. Na všech tramvajových zastávkách často chybí příčná vazba na obě strany ulice, je zde pouze jeden přechod. Většina pohybu se odehrává v opačném směru, než v jakém je na tramvajovém ostrůvku umístěn přechod – do základní školy, na polikliniku, do většiny obchodů, na autobus nebo do vilové zástavby lidé přecházejí z bližšího konce ostrůvku, kde žádný přechod není. Nově vybudované přechody jsou nejen nevhodně rozmístěny, ale také opatřeny zábranami nutícími chodce kličkovat a bránícími ve výhledu na koleje. Mnoho lidí přechody proto obchází.

Problém pro chodce představuje také rychlost aut v okolí ZŠ Marjánka a v okolí hotelu Pyramida, kvůli které se necítí při přecházení Bělohorské bezpečně.

Prostorové uspořádání včetně šířky chodníku

Samotná šířka ulice byla jmenována jako 10. nejčastější hodnota Bělohorské (27 respondentů).

Šířka chodníku na severní straně je podle uživatelů Bělohorské vyhovující, na jihu je vnímána jako méně vyhovující. Aby na jižní straně mohly vzniknout další předzahrádky, bylo by lepší podle uživatelů ulice chodník rozšířit. Na severní straně by občané také uvítali více předzahrádek. Uživatelé by uvítali rozšířit chodníky tam, kde by se dali použít předzahrádky případně lokálně místo parkujících aut.

Z hlediska prostorového uspořádání ulice respondenti hodnotili pozitivně šířku ulice – obě strany spolu interagují a je vidět, co se děje na druhé straně. Problém ale často je příčný přechod ulice. Propojení obou stran není tedy ideální, například když jde člověk na nákup a je nucen k přechodu na druhou stranu ujít dlouhou cestu.

Z hlediska rozmanitosti ulice její uživatelé hodnotí kladně také různorodé zálivy v bočních ulicích.

Komfort prostředí (hluk, znečištění, doprava)

Podle uživatelů Bělohorské je zde příliš hustá doprava, Bělohorská by měla být utlumena od dopravy. Provoz projíždějících aut vnímají negativně také živnostníci. Ovšem podle živnostníků je potřeba zanechat Bělohorskou průjezdnou, protože by auta jinak jezdila rovnoběžnými ulicemi.

Ohledně komfortu prostředí na Bělohorské respondenti hodnotili negativně především znečištění, nepořádek, graffiti. Tyto aspekty byly 7. nejčastěji jmenovaným nedostatkem Bělohorské ulice (odpovědělo 68 respondentů).

Hlučnost a prašnost není z pohledu respondentů zásadní nedostatek Bělohorské, který by uživatelům bránil ve využívání veřejného prostoru. Je to 15. nejčastěji zmiňovaný nedostatek Bělohorské (33 respondentů). Naopak z dotazníků vyplynulo, že Bělohorská je podle respondentů víceméně klidná, jelikož klid byl 8. nejčastěji zmiňovaná hodnota ulice.

Bariéry

Bariéry, které dělí ulici a znemožňují příčnou návaznost, jsou 5. nejčastějším aspektem, které respondentům vadí na Bělohorské. Tato velmi špatná propojenost obou stran uživatelům ulice vadí především vzhledem k nákupní funkci ulice, kdy není možné ulici snadno přecházet a není tedy snadné přecházet mezi obchody, které jsou umístěny na opačných stranách ulice.

Bariéry na chodníku byly respondenty zmíněny jako jedna z negativních stránek Bělohorské, ovšem tento nedostatek zazněl až jako 21. nejčastěji jmenovaný podnět. Z pohledu respondentů tedy nejde o závažný problém.

Účastníci setkání a vycházek také poukazovali na to, že jim překáží množství sloupů v ulici. Mnozí by uvítali umístění trakce na převěsy.

Zábradlí je všemi uživateli Bělohorské negativně vnímáno, tvoří zbytečnou bariéru. S červenobílým zábradlím uprostřed Bělohorské nejsou pravidelní uživatelé Bělohorské spokojeni. Nízké zelené zábradlí uživatelům Bělohorské vadí méně – nepůsobí viditeně jako bariéra a nebrání tolik prostupnosti ulice.

Nízkoprahové řešení (souvislé chodníky bez garážových přejezdů a úrovňové vstupy do většiny obchodů), které na Bělohorské v současné době na mnoha místech existuje, je respondenty vnímáno pozitivně.

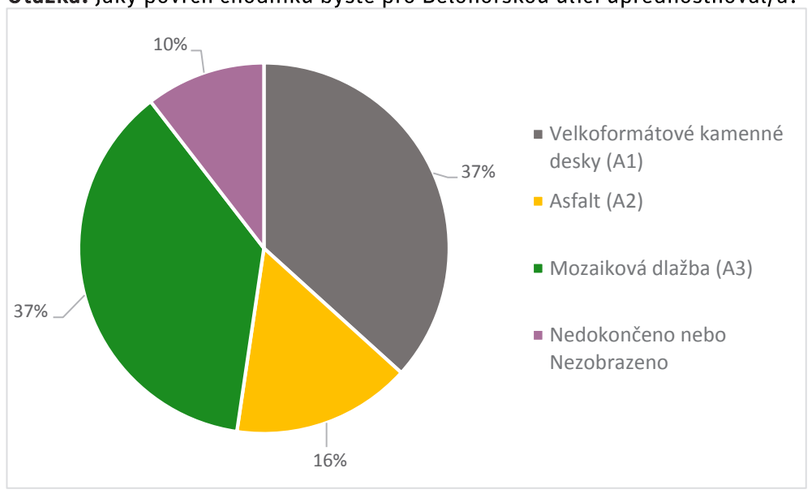
Kvalita povrchu

Nejednotný či nevhodný povrch a jeho špatná kvalita byl 4. nejčastěji zmiňovaný aspekt, který respondentům dotazníku na Bělohorské vadí (96 respondentů). Tento nedostatek byl také velmi často zmiňován na vycházce a na setkáních. Uživatelům vadí především nesjednocení povrchů a také jejich nízká kvalita.

Preferovaný povrch

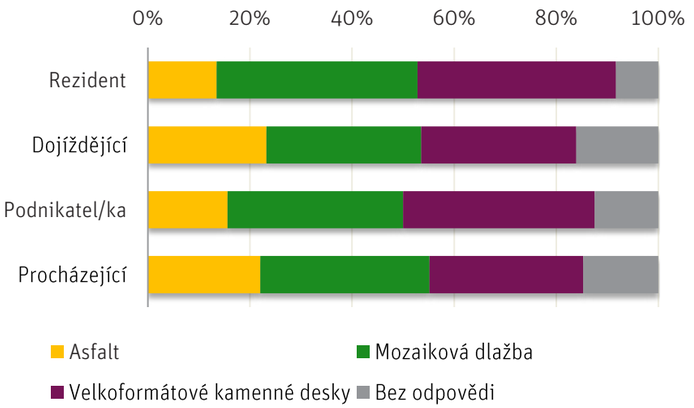
Z celkového počtu respondentů by jako povrch chodníků preferovalo **velkoformátové desky a mozaikovou dlažbu celkem 37 % respondentů** (graf 2). Asfalt by ze všech respondentů preferovalo 16 % respondentů (graf 2).

Otázka: Jaký povrch chodníků byste pro Bělohorskou ulici upřednostňoval/a?



Vyváženost preference velkoformátových desek a mozaikové dlažby je patrná i z analýzy preferencí povrchů podle typu uživatelů. Jak rezidenti, tak dojíždějící, podnikatelé/podnikatelky, tak i procházející mají stejně vyváženou preferenci pro velkoformátové desky a mozaikovou dlažbu (graf 4).

Graf 4 Preferovaný povrch – typ uživatele
Otázka: Jaký povrch chodníků byste pro Bělohorskou ulici upřednostňoval/a? Typ uživatele



Podle účastníků setkání a vycházky by chodníky mohly být dlážděné vzhledem k tomu, že se by odkrylo původní dláždění. Dláždění by zdůraznilo charakter ulice. Zároveň je třeba frekventované chodníky přizpůsobit větší zátěži, což je nezbytné vzhledem k pojíždění auty při zásobování (dodávky atd.). Je také nezbytné zajistit jejich kvalitní údržbu. Účastníkům setkání chybí jednotný charakter chodníků díky nesjednocení povrchů. Povrchy jsou v příkrých úsecích problematické zejména v zimě, kloužou.

614 Aktivity ve veřejném prostoru

Veřejný prostor a aktivity s ním spojené jsou naprosto klíčové pro celkové vnímání ulice a života v ní. Sami uživatelé zmiňují, že vhodný parter a dostatečné aktivity ve veřejném prostoru ulici pro každodenní život přizpůsobují, zútulňují ji a dodávají ji příjemný pocit, který je pro uživatele ale i pro procházející nedocenitelný. Uživatelé zmiňují, že veřejný prostor je pro ně velmi důležitý jako celek a každá část veřejného prostoru, která nefunguje, velmi narušuje jeho celkové pozitivní vnímání.

Pro většinu účastníků vycházky a setkání je Bělohorská ulice vnímána jako centrální prostor Břevnova, především pro množství malých obchodů, které se zde nacházejí. Na druhou stranu se její uživatelé na setkáních a respondenti dotazníků shodují, že Bělohorské chybí veřejný prostor pro setkávání. Jako současné sociální centrum jmenují park v sousedství KC Kaštan, kde bývá umístěn vánoční strom.

Největší potenciál pro vytvoření místa k setkávání má veřejný prostor u Drinopolu včetně prostoru schodiště a na ně navazujících prostorů, pokud by byla podpořena jejich pobytová kvalita. Uživatelé by na Bělohorské uvítali více kaváren a kulturních institucí. Podle respondentů mezi další nedostatky ulice patří nedostatečný život ulice (hlavně večer, málo kulturního vyžití, absence využití pro děti), který byl jmenovaný jako 20. nedostatek Bělohorské (10 respondentů).

Uživatelé by také uvítali úpravu točny Královka, a to zejména zlepšení napojení na stejnojmenný park, a také zlepšení pobytové kvality samotného prostoru točny. Jako možné aktivity by účastníci setkání a vycházky v tomto místě uvítali pořádání farmářských trhů, kavárnu, dočasná kulturní využití, panel s informacemi o historii Břevnova. Účastníci setkání a vycházek by také uvítali vylepšení nástupu do točny. V současné době není přístup do točny při pohledu z Bělohorské kvůli příkrému terénu a vegetaci jasný.

Aktivity v parteru

Přítomnost obchodů a služeb je jednou z nejdůležitějších hodnot Bělohorské ulice, také podle účastníků setkání a vycházky. Vybavenost, tedy přítomnost malých obchodů, služeb a restaurací, je 1. nejčastěji jmenovaný pozitivní aspekt Bělohorské.

Nízkou úroveň, kvalitu a sortiment obchodů (včetně přítomnosti heren) či prázdné nebytové prostory jmenovali respondenti na druhou stranu jako 3. nejčastější nedostatek Bělohorské třídy (97 respondentů). Pro uživatele Bělohorské je tedy kvalita parteru velmi důležitá. Zlepšení podmínek pro provozovny, které by přispělo k podpoření rozmanitosti obchodů a obsazení prázdných nebytových prostorů, respondenti jmenovali jako 8. nejčastější podnět pro vylepšení Bělohorské.

Předzahrádky

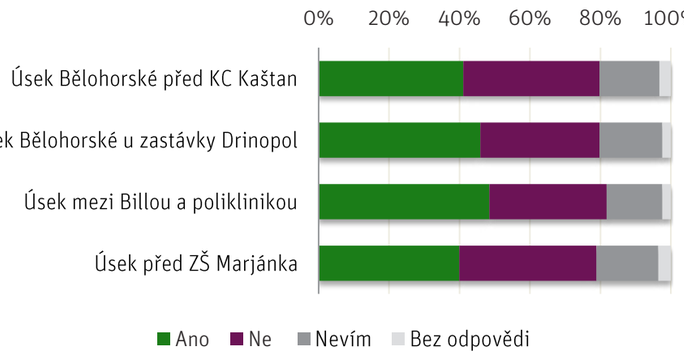
Předzahrádky restaurací na Bělohorské vnímají respondenti i účastníci setkání a vycházek pozitivně, pokud nejsou umístěny tam, kde není dostatečný prostor na chodníku. Z pohledu živnostníků je problematický vysoký nájem prostoru pro předzahrádky. Dříve existovala smlouva s MČ Praha 6, podle které – pokud měla zahrádka v určitý vzhled – měl provozovatel od města i TSK slevu z nájmu prostoru pro zahrádku. Živnostníci na Bělohorské toho využívali. Smlouva byla

Sdílený prostor

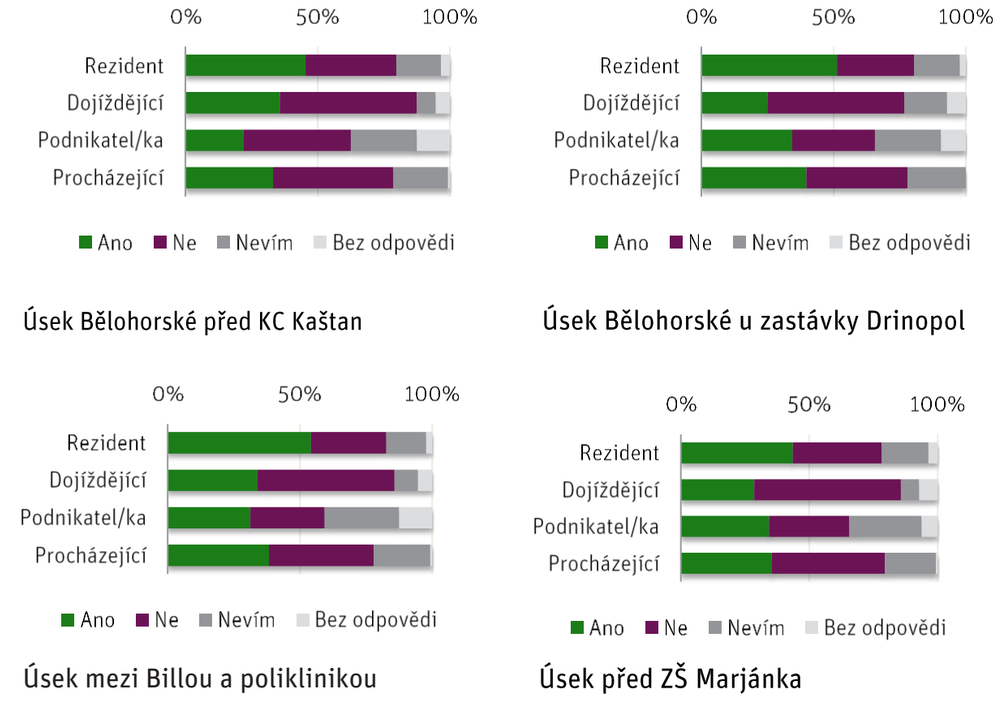
Sdílený prostor je prostor, kde všechny povrchy – chodníky, vozovka, tramvajová zastávka apod. – jsou v jedné úrovni, prostor je tedy zcela bezbariérový. Vytvoření sdíleného prostoru vnímají účastníci setkání a vycházky jako možné vylepšení úseků Bělohorské v místech, kde existují aktivity v parteru na obou stranách ulice a kde by se vytvořením sdíleného prostoru tyto aktivní strany propojily. Sdílený prostor by byl vítán také z pohledu živnostníků – umožnil by lepší spojení obou stran ulice, což by bylo výhodné pro nakupující.

Z výsledků dotazníkového šetření vyplynulo, že sdílený prostor by podle respondentů vylepšil jejich užívání ulice zvláště v úseku mezi Billou (Bělohorská 101) a parkem u polikliniky (49 %) a v okolí tramvajové zastávky Drinopol (46%). V úseku Bělohorské před KC Kaštan by sdílený prostor vylepšil užívání ulice podle 41% respondentů. V úseku před ZŠ Marjánka by sdílený prostor vylepšil úsek podle 40% respondentů (graf 5).

Graf 5 Sdílený prostor – všichni respondenti
Otázka: Vylepšil by "sdílený prostor" Vaše užívání Bělohorské ulice v níže uvedených úsecích?



Otázka: Vylepšil by "sdílený prostor" Vaše užívání Bělohorské ulice v níže uvedených úsecích?
Typ uživatele



Úsek Bělohorské před KC Kaštan

Úsek Bělohorské u zastávky Drinopol

Úsek mezi Billou a poliklinikou

Úsek před ZŠ Marjánka

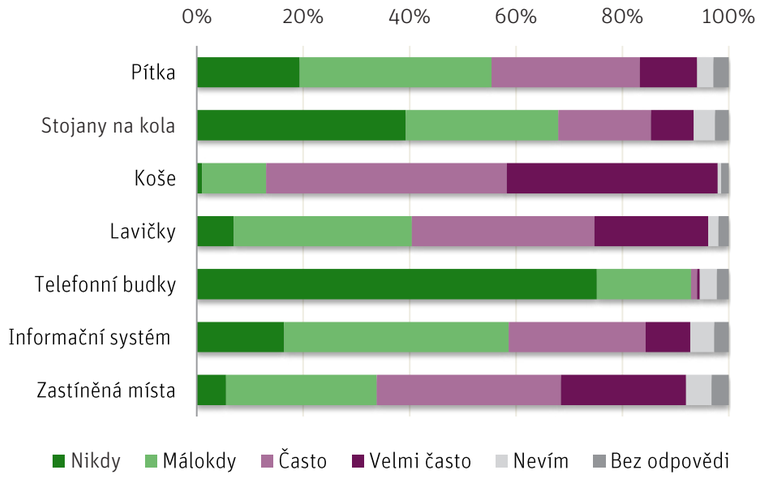
Nevyužitý potenciál veřejného prostranství

Významným nedostatkem Bělohorské je podle respondentů také nevyužitý potenciál veřejného prostoru – včetně absence klidných míst k pobytu ve veřejném prostoru, absence veřejného prostoru, který by fungoval jako centrum Bělohorské. Ulice je spíše průchozí, není centrální náměstí (13. nejčastější negativní aspekt ulice). Účastníci sousedských setkání zmiňovali neexistenci veřejného prostoru k setkávání. Chybí přirozené místo k setkávání. Potenciál pro vytvoření místa pro setkávání má Drinopol – je napůl cesty, má potenciál, ale v současné době nefunguje. Jeho zlepšení bylo jedním z nejčastějších podnětů pro vylepšení ulice (10. nejčastější podnět). Jako místo pro setkávání podle účastníků setkání v současné době funguje KC Kaštan. V ulici by účastníci setkání a vycházky uvítali farmářské trhy, které by mohly být umístěné na točně Královka nebo u Drinopolu.

Respondenti na Bělohorské vnímají negativně také méně aktivní a méně udržované úseky veřejného prostoru (19. nedostatek Bělohorské – 41 respondentů).

Mobiliář a vybavení

Graf 7 Mobiliář a vybavení – všichni respondenti
Otázka: Uveďte, jak často byste následující prvky při pobytu/pohybu na Bělohorské ulici využil/a?



Uživatelé by uvítali sjednocení designu prvků ve veřejném prostoru – košů, laviček, stojanů na kola. Preferovali by také celkové vylepšení jejich designu.

Lavičky by často až velmi často využilo 55 % respondentů. Lavičky by upřednostnili pouze tam, kde bude veřejný prostor celkově příjemný pro pobyt. Nedostatek laviček nebo nespokojenost se současnými lavičkami (hlavně z estetických důvodů, kdy uživatelům vadí reklamní lavičky) byly jmenovány jako 14. největší nedostatek Bělohorské.

Zásadní je pro uživatele Bělohorské poskytnutí zastíněných míst, zvláště u tramvajových zastávek. Zastíněná místa by uživatelé uvítali také podél severní strany Bělohorské, kde během letních měsíců není možnost se skrýt před sluncem.

Kontejnery na tříděný odpad by uživatelé uvítali zapuštěné. Současné kontejnery nejsou estetické.

V dotaznících respondenti uvedli, které další prvky by na Bělohorské uvítali:

Využil/a byste ještě něco jiného, nějaký další prvek. Pokud ano, uveďte jej prosím		
1	Vodní prvek	10
2	Pytlíky na psí výkaly	9
3	Veřejné WC	8
4	Přístřešky na tramvajových zastávkách	7
5	Wi-fi u laviček, tram zastávek, veřejný hotspot	7
6	Vitrínky se zprávami z okolí (co se kde děje, co kde nového, kde by si obyvatelé Břevnova dávali "inzeráty" a vzkazy apod.) – užili by často	7
7	Stojany (s možností půjčování kol)	7
8	Kontejnery na tříděný odpad (aluminium, bioodpad, drobný technický odpad) – občané by užívali velmi často	6
9	(Na klidném místě) stolečky a posezení na hraní stolních her – užili by velmi často	6
10	Sportovní prvky: posilovací a stroje na cvičení, pingpongový stůl, petanque	5
11	Místa, kde jde přivázat psy, například u obchodů	4
12	Herní prvky pro děti – občané by je užívali často, hřiště	4
13	Automat na jízdenky	3
14	Poštovní schránky	3
15	Hodiny	3
16	Nabíjecí stanice pro elektromobily – užili by velmi často	2
17	Bankomat (poblíž KD Kaštan)	2
18	Dobíjecí místo na mobily, notebook	2
19	Orientační plánek okolí	2
20	Pítka pro psy	1
21	Pouliční knihovna	1
22	Automaty s pitím/cigaretami/kondomy – užily by se často	1
23	Poštovní schránku pro ztráty a nálezy – 2krát za rok	1
24	Krmítka pro ptáky (např. ve svahu před poliklinikou)	1
25	Piána	1
26	Plakátovací plochy	1

615 Stromy a vegetační prvky

Přítomnost zeleně byla hodnocena jako 2. nejčastější hodnota Bělohorské (236 respondentů).

Její důležitost na ulici je zřejmá také vzhledem k tomu, že jako 9. nedostatek Bělohorské bylo jmenováno málo zeleně, neúplné stromořadí kaštanů, špatná údržba zeleně, nevzhledné květiny na sloupech (61 respondentů).

Stejně tak účastníci setkání a vycházky by na Bělohorské velmi uvítali více zeleně, zejména doplnění stromořadí po celé délce ulice a květiny na sloupech.

616 Automobilový provoz a parkování

Automobilový provoz

Silná automobilová doprava a časté zácpy jsou 1. nejčastěji zmiňovaným problémem Bělohorské (odpovědělo 136 respondentů).

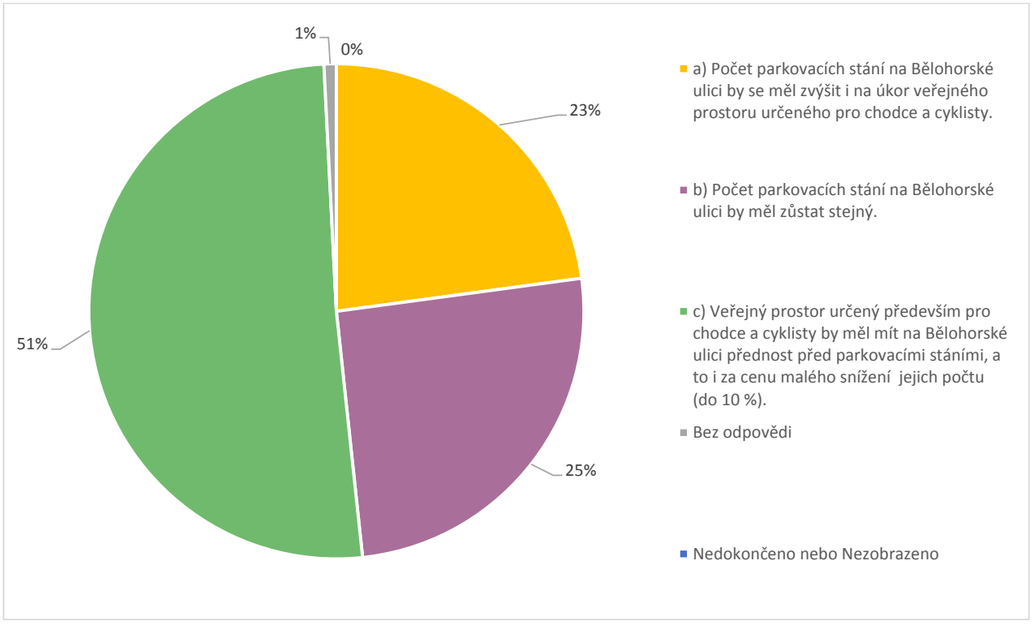
Nevhodné uspořádání pro automobilovou dopravu, špatně seřízená signalizace a neprůjezdnost pro vozidla IAD jsou pak podle respondentů 12. nejčastěji zmiňovaným problémem Bělohorské (odpovědělo 36 respondentů).

Poskytnutí parkovacích míst

Více než polovina respondentů (51 %) se shoduje, že veřejný prostor určený především pro chodce a cyklisty by měl mít na Bělohorské ulici přednost před parkovacími stáními, a to i za cenu malého snížení jejich počtu (do 10 %), viz graf 8.

Podle 25 % respondentů by počet parkovacích stání na Bělohorské ulici měl zůstat stejný a 23 % respondentů je toho názoru, že počet parkovacích stání na Bělohorské by se měl zvýšit i na úkor veřejného prostoru určeného pro chodce a cyklisty.

Graf 8 Parkování – všichni respondenti
Otázka: Který z následujících výroků o parkovacích místech nejlépe vystihuje Váš názor?



Nedostatek parkovacích míst byl 6. nejčastěji jmenovaným nedostatkem ulice. Zajištění parkování

Hlavním problémem Bělohorské je podle účastníku setkání to, že nejsou rozlišeny druhy parkování a nejsou zavedeny zóny.

Problémem je také nedostatek míst pro zásobování – auta nemají kde parkovat, místa pro zásobování jsou obsazená. Jak vyplynulo ze setkání s živnostníky, po celé Bělohorské se po páté ráno se nedá zaparkovat, zásobování není schopno zastavit na Bělohorské i v brzkých ranních hodinách, aniž by byla omezena doprava. Jak daleko by mohlo místo pro zásobování být, záleží na typu obchodu. Živnostníkům vadí především nedostatek míst pro zásobování a také nedostatek míst pro krátkodobé parkování pro nakupující. Z pohledu živnostníků je tedy důležité poskytnout více parkovacích míst pro návštěvníky. Vytvoření parkovacích míst pro návštěvníky obchodů vyplynulo jako 19. nejčastější podnět respondentů pro vylepšení Bělohorské. Účastníci setkání by uvítali také vytvoření oranžové zóny – zejména u pošty, kde je dnes složité zaparkovat.

Účastníci setkání nebyli spokojeni také s tím, že se na ulici nedá v nouzové situaci zastavit kvůli parkování automobilů po celé délce ulice a nedostatku vyhrazených míst pro krátkodobé zastavení.

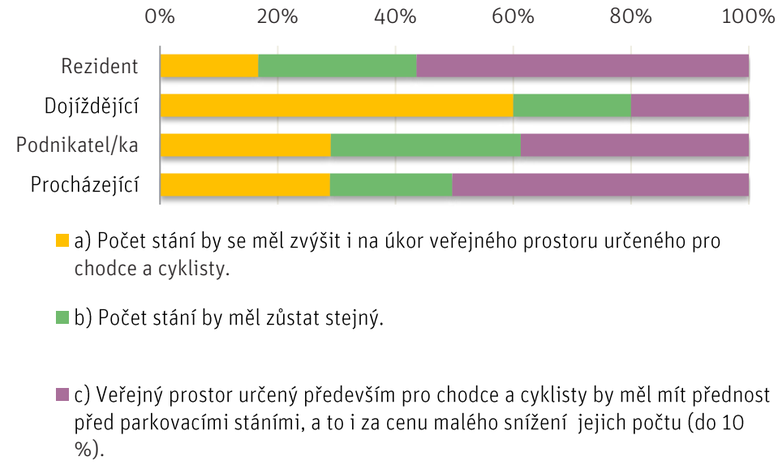
Účastníci setkání by uvítali mít k dispozici statistiku ohledně parkování mimopražských řidičů. Podle jejich názoru by parkování na Bělohorské nemělo sloužit jako “park and ride“.

Během setkání byl vznesen požadavek na centrální parkovací dům. Je na prověření možnost vybudovat parkovací dům na místě hřiště (iniciativa MČ Praha 6).

Z podrobnější analýzy vyplývá, že názor na parkování na Bělohorské se výrazně liší podle typů uživatelů: 60 % dojíždějících by na Bělohorské uvítalo zvýšení počtu parkovacích míst (graf 9), Z rezidentů by 17 % uvítalo zvýšení počtu parkovacích míst, podle 27 % z nich by počet stání měl zůstat stejný a 56 % rezidentů je toho názoru, že veřejný prostor určený především pro chodce a cyklisty by měl mít na Bělohorské ulici přednost před parkovacími stáními, a to i za cenu malého snížení jejich počtu (do 10 %). Mezi podnikateli 39% upřednostňuje veřejný prostor, podle 29 % by se počet stání měl zvýšit a podle 32 % by počet stání měl zůstat stejný.

Většina rezidentů upřednostňuje veřejný prostor, zatímco dojíždějící upřednostňují zvýšení počtu parkovacích stání.

Otázka: Který z následujících výroků o parkovacích místech nejlépe vystihuje Váš názor? Typ uživatelů



Mezi návrhy jak vylepšit Bělohorskou ulici uživatelé uvedli možnost střídat parkovací místa a veřejný prostor (například s místy pro stromy).

Problémy, které parkování vyvolává

Nevhodně zaparkovaná auta, zejména nepřehlednost způsobená parkujícími auty byla hodnocena respondenty jako 2. nejčastější nedostatek Bělohorské.

Během setkání a vycházky jmenovali účastníci špatně řešené parkování jako jeden ze zásadních problémů Bělohorské, kdy parkování na chodníku znemožňuje chodcům dobrý výhled na přijíždějící auta a celkově znepříjemňuje pobyt ve veřejném prostoru. Na některých místech se v současné době parkuje ve dvou řadách, což způsobuje problémy pro chodce, kterým auta brání při přecházení ve výhledu na vozovku. Parkující auta také blokují provoz na ulici.

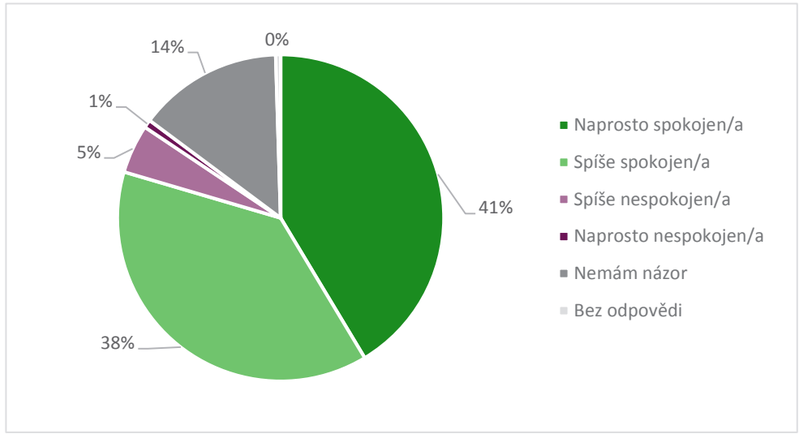
Problémy, které parkování vyvolá, jsou tedy respondenty vnímány jako podstatnější nedostatek Bělohorské než nedostatek parkování. Nicméně existuje poptávka zvláště pro zásobování a krátkodobé parkování. V otázce parkování je problémem Bělohorské zejména fakt, že v současné době nejsou rozlišeny druhy parkování a nejsou zavedeny zóny.

617 Veřejná doprava

Dostupnost Bělohorské městskou hromadnou dopravou je důležitou hodnotou ulice. Jde o 3. respondenty nejčastěji zmiňovanou hodnotu. Respondenti si cení také ztišení tramvajového provozu (13. nejčastěji jmenovaná hodnota) stejně jako zatravněného tramvajového pásu (6. nejčastěji jmenovaná hodnota ulice). Účastníci setkání na druhou stranu vnímají negativně, že zatravněný tramvajový pás není zavlažován a není v současném stavu estetický. Účastníci setkání by tedy uvítali, kdyby byl lépe udržován.

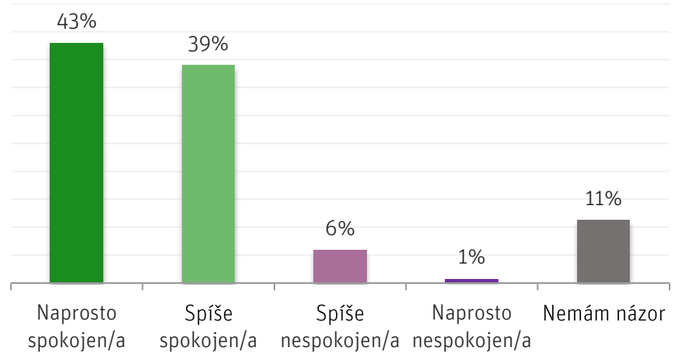
Jediná tramvajová zastávka, na které neproběhla rekonstrukce a kde by se tedy bylo možné uvažovat o pozměnění jejího umístění, je zastávka Malovanka. **Z dotazníku vyplynulo, že současné umístění tramvajové zastávky Malovanka vyhovuje 79 % všech respondentů (graf 10) a 82 % respondentů, jejichž převažující typ dopravy je tramvaj[3] (graf 11).**

Graf 10 Umístění tramvajové zastávky Malovanka
Otázka: Jak jste spokojen/a se současným umístěním tramvajové zastávky Malovanka?



[3] respondenti, kteří využívají tramvaj 1-3x týdně až denně

Otázka: Jak jste spokojen/a se současným umístěním tramvajové zastávky Malovanka? Pouze pro souhrnný profil Převažující typ dopravy tramvaj[4]



Nevhodné řešení rekonstrukce tramvajové trati (poloha a podoba zastávek, obrubníky u přejezdů tramvaje, tramvajový pás není v úrovni vozovky) byla respondenty jmenována jako 8. nejčastější nedostatek Bělohorské.

Účastníkům setkání také vadí, že na tramvajových zastávkách ani v blízkosti tramvajových zastávek nejsou přístřešky ani lavičky. Lidé čekající na MHD tedy nejsou ochráněni před nepřízní počasí a nemají možnost kde si sednout, což je problematické zvláště pro starší občany.

[4] respondenti, kteří využívají tramvaj 1-3x týdně až denně

618 Cyklistická doprava

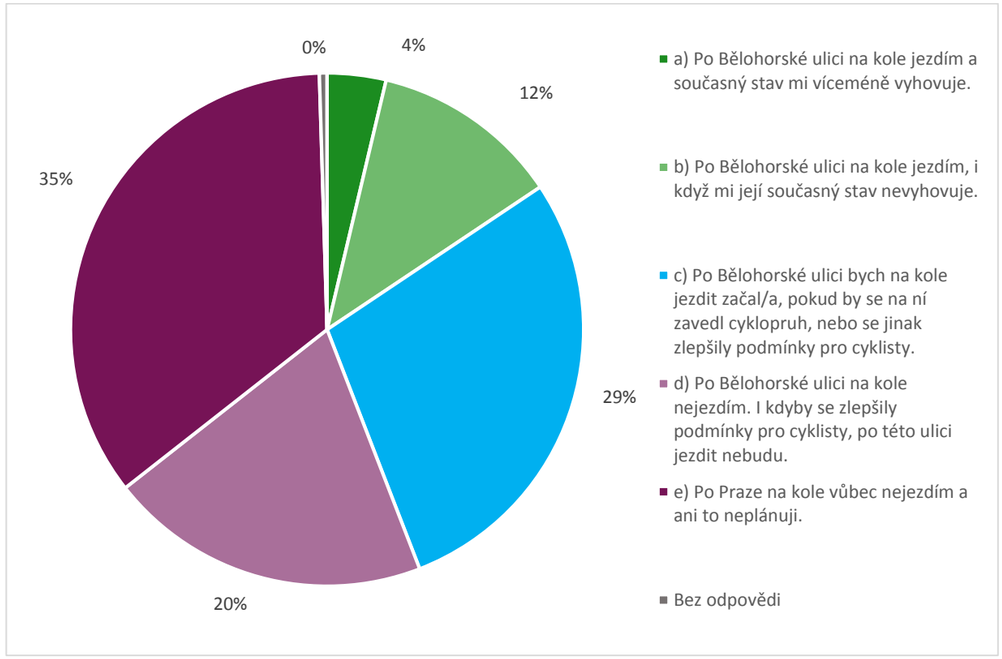
Na kole po Bělohorské ulici jezdí12 % respondentů, i když jim její současný stav nevyhovuje. Pouze 4 % respondentů, kteří po Bělohorské ulici jezdí na kole, současný stav vyhovuje (graf 12). 29 % respondentů uvedlo, že by po Bělohorské ulici začali jezdit, pokud by byl zaveden cyklopruh nebo se jinak zlepšily podmínky pro cyklisty. 20 % respondentů po Bělohorské ulici na kole nejezdí a nejezdili by, ani kdyby se zlepšily podmínky pro cyklisty. Nevhodné řešení pro cyklisty bylo jmenováno jako 16. nejčastější nedostatek Bělohorské (25 respondentů).

Podle některých účastníků vycházky na Bělohorské chybí cyklostezka. Ti účastníci vycházky, kteří jezdí na kole, by se po Bělohorské nebáli jezdit také s dětmi, pokud by byla zavedena cyklostezka. Účastníci cyklovyjížďky by ovšem upřednostnili cyklostezku umístěnou na chodníku spíše než na silnici. Cyklisté jezdí spíše bočními ulicemi, na Bělohorské jezdí cyklisté často po chodníku. Cyklisté jezdí s nelibostí po Bělohorské zvláště ve směru do centra. Je zde málo místa pro bezpečnou jízdu po ulici, auta cyklisty předjíždějí, zároveň také parkují auta a cyklistům hrozí nebezpečí od otevření dveří.

Zlepšení podmínek pro pohyb na kole po Bělohorské by účastníci setkání uvítali, protože je zde vybavenost a člověk se může zastavit a nakoupit.

Nicméně většina účastníků cyklovyjížďky, setkání a vycházky se shodlo, že pro jízdu na kole v této oblasti využívají spíše okolní ulice, zvláště ulici Pod Marjánkou, kde je mírnější terén a slabší doprava. Obecně by cyklisté jezdili raději bočními ulicemi a na Bělohorské by mohl být piktogram.

Graf 12 Cyklistická doprava – všichni respondent
Otázka: Jezdíte po Bělohorské ulici na kole? Všichni respondenti



6 Zjišťování potřeb a hodnocení uživatelů
9 Specifická část
0

620 / Specifická část

SPECIFICKÁ ČÁST

Specifická část této zprávy obsahuje hodnocení a potřeby uživatelů vztahující se k jednotlivým prvkům ulice nebo jejím částem. Skládá se z části textové a části mapové, které jsou provázány číselným indexem.

Jde o kvalitativní popis, který vystihuje subjektivní charakteristiku tak, jak ji vnímá určitý typ uživatelů. Cílem zpracovatelů bylo shromáždit popis současného stavu různých uživatelů ulice, aniž by jejich názory a potřeby dále hodnotili.

Zpracovatelé koncepční studie si jsou vědomi, že v návrhu konceptu nebude možné vyhovět všem potřebám ani reagovat na všechna negativní hodnocení současného stavu ulice už i z důvodu, že jsou některá z nich ve vzájemném protikladu.

Přesto je zachycení potřeb uživatelů tohoto významného veřejného prostranství nezbytným předpokladem pro kvalitní návrh nové podoby ulice, která bude v co největší možné míře reflektovat potřeby jednotlivých skupin uživatelů.

Výstupy ve specifické části pocházejí ze tří typů aktivit s uživateli ulice:

Komunitní mapování – sousedské setkání s občany nad mapou Bělohorské ulice a jejího okolí 13. 10. 2015

Setkání s živnostníky – zhodnocení současného stavu živnostníky vzhledem k jejich specifickým potřebám 12. 10. 2015

Komunitní vycházka – urbanistická procházka po Bělohorské ulici 10. 10. 2015

Cyklovyjížďka – projížďka po Bělohorské ulici s cyklisty, kteří ji frekventovaně využívají 10.10.

Legenda indexů míst

označení současně hodnotného místa nebo jeho potenciálu

označení problematického místa, jevu nebo bariéry

621: Křižovatka s ulicí Patočkova - Křižovatka s ulicí Pod Královkou

2.1.1 HODNOTY MÍSTA

Index	CO	KDE
A1	Klíčová místa a body: KC Kaštan, které je uživateli Bělohorské (zvláště rezidenty a častými návštěvníky) vnímáno jako aktuální centrum kultury, kde si cení také možnosti venkovního posezení.	KC Kaštan, Bělohorská 150
A2	Klíčová místa a body: Informační centrum – Pro uživatele Bělohorské knihovna funguje dobře jako spojení s úřadem a zároveň plní funkci úřední desky. Zároveň využívají knihovnu, která je součástí informačního centra.	Informační centrum, Bělohorská 110
A3	Klíčová místa a body: Knihovna je pro uživatele Bělohorské důležité kulturní centrum ulice.	Městská knihovna, Bělohorská 56
A4, A5	Architektonická hodnota: Zástavba naproti KC Kaštan (Bělohorská 150), drobná zástavba Bělohorská 123 – Bělohorská 10, ZŠ Komenského.	Zástavba naproti KC Kaštan (Bělohorská 150), drobná zástavba Bělohorská 123 – Bělohorská 10, ZŠ Komenského
A6	Klíčová místa a body: Poliklinika	Poliklinika, Pod Marjánkou 12
A7	Klíčová místa a body: Park vedle KC Kaštan. Uživatelé místo vnímají jako sociální těžiště. Cení smrků, zeleně a také toho, že je místo slouží pro různé akce – vánoční stromek, pohřbívání basy. Park je využíván také pro venčení psů. Je to místo, které by bylo vhodné pro farmářské trhy.	Park vedle KC Kaštan – mezi ulicemi Bělohorská a Patočkova
A8	Osa tvořená veřejným prostorem Drinopol a schodištěm vedoucí směrem na Kajetánku je urbanistické těžiště, ale v současné době není využíváno jako sociální těžiště ulice. Potenciál místa není dostatečně využit, místo nenabízí možnost pobytu a využití jako místa pro setkávání.	Veřejný prostor u tramvajové zastávky Drinopol a schodiště vedoucí směrem na Kajetánku

A9	Přítomnost prodejny potravin Billa napomáhá vytvářet pohyb v ulici, okolí obchodu je velmi živé, ruch a frekvenci pohybu lidí vnímají uživatelé Bělohorské pozitivně.	Prodejna Billa, 8. listopadu 1A
A10	Hostinec Marjánka je vnímán pozitivně jako komorní místo s historickou hodnotou. Hostinec je hodně navštěvován, dobře funguje ve dne i v noci.	Hostinec Marjánka, Bělohorská 35
A11	Restaurace v ulici Konecchlumského	Ulice Konecchlumského
A12	Dům U Sládků býval dříve setkávacím bodem.	Dům U Sládků, Bělohorská 130
A13	Břevnovský klášter	Břevnovský klášter
A14	Dětské hřiště	Ulice 8. listopadu
A10, A1, A17	Co bychom si vyfotily na památku: hospoda Marjánka, KC Kaštan, hostinec Drinopol a staré schodiště za ním.	

2.1.2 **PĚŠÍ POHYB**

A) **Přecházení**

Index	CO	KDE
A1	Mezi budovou obchodní akademie a Břevnovským klášterem neexistuje pěší napojení. Jde o frekventovaný úsek ulice a spojení by využilo větší množství uživatelů.	Úsek Patočkovy ulice mezi budovou obchodní akademie a Břevnovským klášterem
A4	Za odbočkou ze čtyřproudové komunikace do staré zástavby u KC Kaštan je přechod umístěn v těsné blízkosti za zatáčkou. Bez ohledu na retardér zde řidiči přehlížejí chodce přecházející zejména z chodníku na ostrůvek.	Přechod zastávky Břevnovský klášter DC
A18	Přechod zastávky Břevnovský klášter je přehledný a bezpečný. Chodcům se zde dobře přechází.	Přechod zastávky Břevnovský klášter ZC
A6	Přechod na křižovatce s ulicí Patočkovou má krátký interval zelené na semaforu, což je vzhledem k frekventovanosti ulice a objemu dopravy pro chodce velmi nepříjemné.	Křižovatka s Patočkovou
A12	U tramvajové zastávky Břevnovský klášter v obou směrech uživatelům chybí přechod blíže ke KC Kaštan. Tento přechod by využilo velké množství uživatelů Bělohorské už vzhledem k tomu, že Kaštan je významným kulturním centrem Bělohorské.	Tramvajová zastávka Břevnovský klášter v obou směrech
A20	Uživatelům Bělohorské chybí přechod mezi KC Kaštan a zastávkou U Kaštanu. Tento přechod by využilo velké množství uživatelů Bělohorské už vzhledem k tomu, že Kaštan je významným kulturním centrem Bělohorské.	Úsek mezi KC Kaštan a zastávkou U Kaštanu
A21	Na přechodu u KC Kaštan nevyhovují některým chodcům ostrůvky, nemají zde pocit bezpečí. Navíc před přechodem stojí auta a je zde zábradlí. Není tedy vidět, zda jede auto rohu.	Přechod u KC Kaštan
A22	U zastávky U Kaštanu chybí uživatelům Bělohorské přechod na úrovni cukrárny (Bělohorská 134). Stávající přechod není vhodně umístěn cestou na poštu, výsledkem je, že hodně lidí chodí mimo přechod.	Tramvajová zastávka U Kaštanu
A10	U tramvajové zastávky U Kaštanu chybí účastníkům setkání a vycházky přechod na ulici Konecchlumského. Navíc na chodníku před obchodem s rychlým občerstvením a dále na západ často stojí i poměrně velká vozidla bránící výhled, zejména děti často dobíhají tramvaj a mohly by snadno vběhnout pod auto. Množství cestujících přechází na/ze zastávky na opačné straně, než je přechod a bezbariérový nájezd.	Tramvajová zastávka U Kaštanu
A24	Podle uživatelů Bělohorské chybí přechod od lékárny (Bělohorská 132) k rohu drogerie Teta (Bělohorská 127) – přechod byl zrušen. Množství lidí v tomto místě přechází jak od tramvají, tak při příchodu k obchodům.	Úsek před Bělohorská 132
A29	Nad bývalým kinem Radost – Břevnovská 5 – podélně chybí možnost přecházení.	Úsek před Břevnovská 5
A30	Uživatelům chybí přechod podélně přes ulici Břevnovská. Pro přecházení jsou nuceni obejít dlouhý úsek.	Křížení s ulicí Břevnovská
A31	Na přechodu od Bělohorské 120 a ZŠ Komenského (Bělohorská 103) brání tramvajím značky pro auta při výhledu na chodce. Na druhou stranu se zde chodci cítí chráněni před auty díky meziostrůvkům.	Přechod před ZŠ Komenského (Bělohorská 103)
A39	Chybí možnost přejít mezi Billou a poliklinikou (velmi častý podnět účastníků vycházky a setkání).	Úsek před 8. Listopadu 1A
A48	U tramvajové zastávky Drinopol DC negativně vnímají účastníci setkání umístění zábradlí, pro které řidič auta nevidí přecházející. Upozornění na přechod také není z auta přes značku vidět.	Tramvajová zastávka Drinopol ve směru DC

A52	U zastávky Drinopol ZC uživatelům chybí napojení na schody. Na zastávce chybí přechod směrem k centru, přitom zde přechází velké množství lidí. V tomto místě uživatelům také vadí zábradlí.	Tramvajová zastávka Drinopol ve směru DC
A64	Na přechodu mezi Bělohorskou 43 a 58 se chodci necítí bezpečně: uvítali by bezpečnější přecházení - meziostrůvek, případně vytažený chodník.	Úsek před Bělohorská 43
A65	Na křižovatce ulice Skupovy s ulicí Nad Kajetánkou chybí uživatelům přechod, který byl zrušen.	Křižovatka ulice Skupova s ulicí Nad Kajetánkou
A67	Účastníkům setkání a vycházky chybí přechod přes Bělohorskou v návaznosti na Skupovu ulici.	Úsek mezi Bělohorská 52 a 54
A68	Na zastávce Marjánka – v místě mezi ZŠ Marjánka a hostincem Marjánka – chybí uživatelům Bělohorské přechod.	Tramvajová zastávka Marjánka
A70	Parkování před ZŠ Marjánka je pro chodce problematické, chodci přes auta nevidí.	Úsek před ZŠ Marjánka (Bělohorská 52)
A73	U ZŠ Marjánka je přechod řešen nevyhovujícím způsobem vzhledem k tomu, že zde přechází velké množství dětí (v ulici Pod Marjánkou je další základní škola). Přecházení v tomto úseku nevyhovuje, auta v této části jezdí rychle.	Úsek před ZŠ Marjánka (Bělohorská 52)

B) Šířka chodníku

Index	CO	KDE
A41	V úseku Billa – Hostinec Drinopol na jižní straně ulice nevyhovuje uživatelům ulice šířka chodníku, která jim vzhledem předzahrádkám nedostatečná. V tomto úseku není pohyb pro chodce komfortní.	Úsek Billa – Hostinec Drinopol, jižní strana

C) Bariéry

Index	CO	KDE
A8	Na jižní straně chodníku v úseku křížení s Patočkovou – křížení s Konecchlumského překáží chodcům v pohybu velké množství sloupů, které snižují komfort při chůzi. Chodcům zde také pocitově nevyhovuje parkování. Přítomnost parkování navozuje pocit toho, že veřejný prostor zde není určen především chodcům.	Úsek křížení s Patočkovou – křížení s Konecchlumského
A13	Mnohým účastníkům setkání a vycházky chybí propojení parku umístěného vedle KC Kaštan s parkem u Břevnovského kláštera.	Park umístěný vedle KC Kaštan
A11	Zábradlí u přechodu zastávky U Kaštanu chodce dezorientuje, chodec neví kam jít. Navíc upozornění na přechod není z auta přes značku vidět a řidič dobře nevidí, zda někdo přechází.	Tramvajová zastávka U Kaštanu
A40	Na severní straně Bělohorské v úseku od parku před poliklinikou po schody před Bělohorskou 96 chodcům nevyhovuje řada parkujících aut. Přítomnost parkování navozuje pocit, že veřejný prostor zde není určen především chodcům.	Úsek od parku před poliklinikou – schody před Bělohorskou 96

D) Pěší napojení na okolí

Index	CO	KDE
A32	Přístup ke hřišti v ulici 8. listopadu, které je velmi ceněné, není dobře řešený. Ulice 8. listopadu má velký sklon, chodník podél ZŠ Komenského je úzký a jeho povrch je kluzký. Chodník je nepřístupný zvláště v zimě.	Hřiště v ulici 8. listopadu
A45	Schody mezi Bělohorská 98 a Bělohorská 96, jsou ceněny jako důležitá vazba na okolí, ale nejsou dobře řešeny pro pohyb s kočárem. Rampa pro kočárek je umístěna příliš na kraji. Pod schody není přes ulici Pod Marjánkou přechod. Trasa běžného chodce zde vede přímo do parku ležícího za touto ulicí. Jde sice o přehledný úsek, ale přechod zde vyloženě chybí. V ulici Pod Marjánkou doprava jezdí rychle.	Schody mezi Bělohorská 98 a Bělohorská 96
A49	Ceněné jsou také schody navazující na ulici Kochanova, ovšem nejsou dostatečně využívány.	Schody navazující na ulici Kochanova
A66	Průchod podél západní strany ZŠ Marjánka – ulice Skupova – je ve špatném stavu. Přitom jde o důležité napojení směrem na ulici Patočkova. Zábradlí je zde podle mnohých zbytečné.	Průchod podél západní strany ZŠ Marjánka – ulice Skupova

2.1.3 AKTIVITY VE VEŘEJNÉM PROSTORU (POVRCHY A MOBILIÁŘ)

Index	CO	KDE
	V celém úseku chodcům nevyhovuje, že lampy nesvítí na chodník, ale na vozovku.	Celý úsek A

	Na severní straně Bělohorské není stín, protože na této straně nejsou stromy. Uživatelé Bělohorské by stín uvítali především u Drinopolu a u všech zastávek tramvají. V letních měsících chodci přecházejí na jižní stranu ulice, kde je stín. Severní stranu tedy méně využívají, což může mít negativní dopad na obchody.	Celý úsek A
A16	V úseku podél KC Kaštan je nedostatečné osvětlení.	
A17	Účastníkům vycházky a setkání z estetického hlediska vadí popelnice a kontejnery umístěné před parkem vedle KC Kaštan směrem k zastávce Břevnovský klášter.	Úsek před KC Kaštan
A14	V úseku na západ od Drinopolu chybí lavičky, uvítali by je zde, zvláště v okolí polikliniky, především starší občané.	Úsek křížení s ulicí Patočkova – Drinopol po obou stranách
A25	V Břevnovské ulici v zimě klouže dlažba, což je pro chodce vzhledem k prudšímu sklonu ulice nevyhovující.	Ulice Břevnovská
	U prodejny potravin Billa není kde přivázat psa.	8. listopadu 1A
A46	Lavička mezi Bělohorskou 90 a Bělohorskou 80 není často využívaná. Je v úseku, který není pro pobyt ve veřejném prostoru přívětivý a je blízko silnice.	
A63	Uživatelé by uvítali u Tejnky pítko.	

2.1.4 AKTIVITY VE VEŘEJNÉM PROSTORU (PARTER)

Index	CO	KDE
A3	V oblasti tramvajové zastávky Břevnovský klášter uživatelům chybí vybavenost v parteru Bělohorské, ústí do Patočkovy ulice je podle účastníků setkání nevzhledné.	Obě strany ulice v okolí tramvajové zastávky Břevnovský klášter
A70	Umístění vchodu do ZŠ Marjánka pod úroveň Bělohorské není vyhovující – není zde parter, škola je od ulice oddělená zábradlím a křovím.	ZŠ Marjánka (Bělohorská 52)
A74	Před Panerií bývala zahrádka, což bylo provozovateli ceněno – zahrádka se nyní na chodník nevejde kvůli novému přechodu pro slepce.	Bělohorská 25

2.1.5 AKTIVITY VE VEŘEJNÉM PROSTORU (VYUŽITÍ A VZHLED VEŘEJNÉHO PROSTORU)

Index	CO	KDE
A35	Uživatelům přijde záliv na rohu 8. listopadu a Bělohorské – vedle Billy – nevyužitý.	Roh 8. listopadu a Bělohorské
A42	V úseku 8. listopadu – Kutnauerovo náměstí je jižní strana na chůzi příjemnější než severní strana – díky přítomnosti stromů, a předzahrádkám. Severní strana je v této části méně využívána.	Úsek 8. listopadu – Kutnauerovo náměstí
A43	Podle mnohých účastníků setkání nezapadá nová výstavba na Kutnauerově náměstí do okolní zástavby Bělohorské a jejího okolí.	Kutnauerovo náměstí
A53	Chybí přirozené místo pro setkávání. Drinopol je napůl cesty, má potenciál tuto funkci plnit, ale v současné době není využit. Tuto funkci v současné době plní KC Kaštan.	Veřejný prostor Drinopol

2.1.6 STROMY A VEGETAČNÍ PRVKY

Index	CO	KDE
A9	Účastníci setkání a vycházek by uvítali prodloužení kaštanové aleje v západní části Bělohorské. Kaštanová alej je důležitou součástí identity ulice.	Úsek tramvajová zastávka Drinopol ve směru ZC – křížení s Patočkovou
A18	Park pod KC Kaštan není moc využívaný – často v něm pobývají bezdomovci, jsou zde střepy.	Park navazují na schody vedle Bělohorská 148, za KC Kaštan
A33	Park před poliklinikou je účastníci vycházek a setkání ocenili – je bezbariérově přístupný a jde o přístup z Bělohorské do polikliniky. Park je místem s potenciálem, ale mohl by být lépe upravený – účastníkům setkání a vycházky nevyhovuje zábradlí a keře. Cestička skrz park v zimě klouže. Uživatelé by uvítali doplnění pobytových prvků.	Park před poliklinikou (mezi Bělohorská 110 – Bělohorská 120)
A34	Trávník vedle Billy uživatelům Bělohorské nevyhovuje, neplní pobytovou funkci, slouží jako psí záchod. Trávník není udržovaný.	Trávník vedle Billy (8. listopadu 1A)

A76	Zelená plocha na západ od Marjánky uživatelům Bělohorské nevyhovuje, neplní pobytovou funkci, slouží jako psí záchod, trávník není udržovaný.	Zelená plocha vedle ZŠ Marjánka (Bělohorská 52)

2.1.7 VEŘEJNÁ DOPRAVA

Index	CO	KDE
A23	Zastávka U Kaštanu DC není podle mnohých účastníků setkání nad mapou a vycházky vhodně umístěna – měla by být podle nich blíže poliklinice, aby byl přístup k poliklinice usnadněn. Zastávka je také zbytečně dlouhá, není využívána v celé své délce.	Zastávka U Kaštanu ve směru DC
A23	Účastníci setkání a vycházky hodnotí negativně, že kvůli zábradlí na obou tramvajových ostrůvcích došlo k zúžení vozovky, tudíž v úseku auta parkují na chodníku před domy na Bělohorské ul. č. 133–129.	Zastávka U Kaštanu ve směru DC
A47	Tramvajová zastávka u Drinopolu ZC – příliš úzký ostrůvek – nebezpečné místo, na zastávce se nevyhnou dva lidé. Zbytečné zábradlí.	Tramvajová zastávka Drinopolu ZC
A47, A62,	Některým účastníkům setkání a vycházky nevyhovuje umístění tramvajové zastávky Drinopol, protože je příliš blízko zastávky Marjánka.	Tramvajová zastávka Drinopol
A72	Na tramvajové zastávce Marjánka nevyhovuje uživatelům zábradlí: děti, které jdou ze základní školy, musí obejít celý ostrůvek, aby na zastávku přešly. Nepřítomnost bariéry v podobě zábradlí v minulosti nepředstavovala pro bezpečnost dětí žádný problém.	Tramvajová zastávka Marjánka

2.1.8 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Index	CO	KDE
A6	Na přechodu přes Patočkovu chybí cyklistům přejezd pro cyklisty.	Úsek Patočkovy ulice mezi budovou obchodní akademie a Břevnovským klášterem
A7	Za přechodem přes Patočkovu chybí cyklistům dobré cyklistické napojení do centra a k Břevnovskému klášteru. Uvítali by také stezku skrz park a podél něj směrem z centra.	Úsek podél parku Břevnovského kláštera
A19	Je možnost vést cyklistickou dopravu ulicí Pod Marjánkou – cesta je mírná. Cyklisté tudy v současné době jezdí více než Bělohorskou.	Ulice Pod Marjánkou
A50	V místě zastávky Drinopol při jízdě ve směru z centra cyklisté střídavě přejíždějí mezi chodníkem a vozovkou – pro jízdu využívají spíše chodník, ale v momentě, kdy to nejde, například z důvodu umístění sloupů na chodníku, přejíždějí na vozovku.	Úsek podél zastávky Drinopol v obou směrech, při jízdě ve směru z centra
A51	Lampy umístěné před Bělohorskou 70 podle cyklistů brání vytvoření cyklostezky na chodníku.	Úsek před Bělohorská 70
	Cyklisté by uvítali povolení vjezdu cyklistů na stezku pro chodce. Cyklisté pro jízdu upřednostňují oddělení od ostatní dopravy.	Celý úsek
A77	Doporučená cyklotrasa v ulici Šlikova je zatížena provozem. Proto se moc nepoužívá, jezdí se zde častěji po chodníku.	Ulice Šlikova

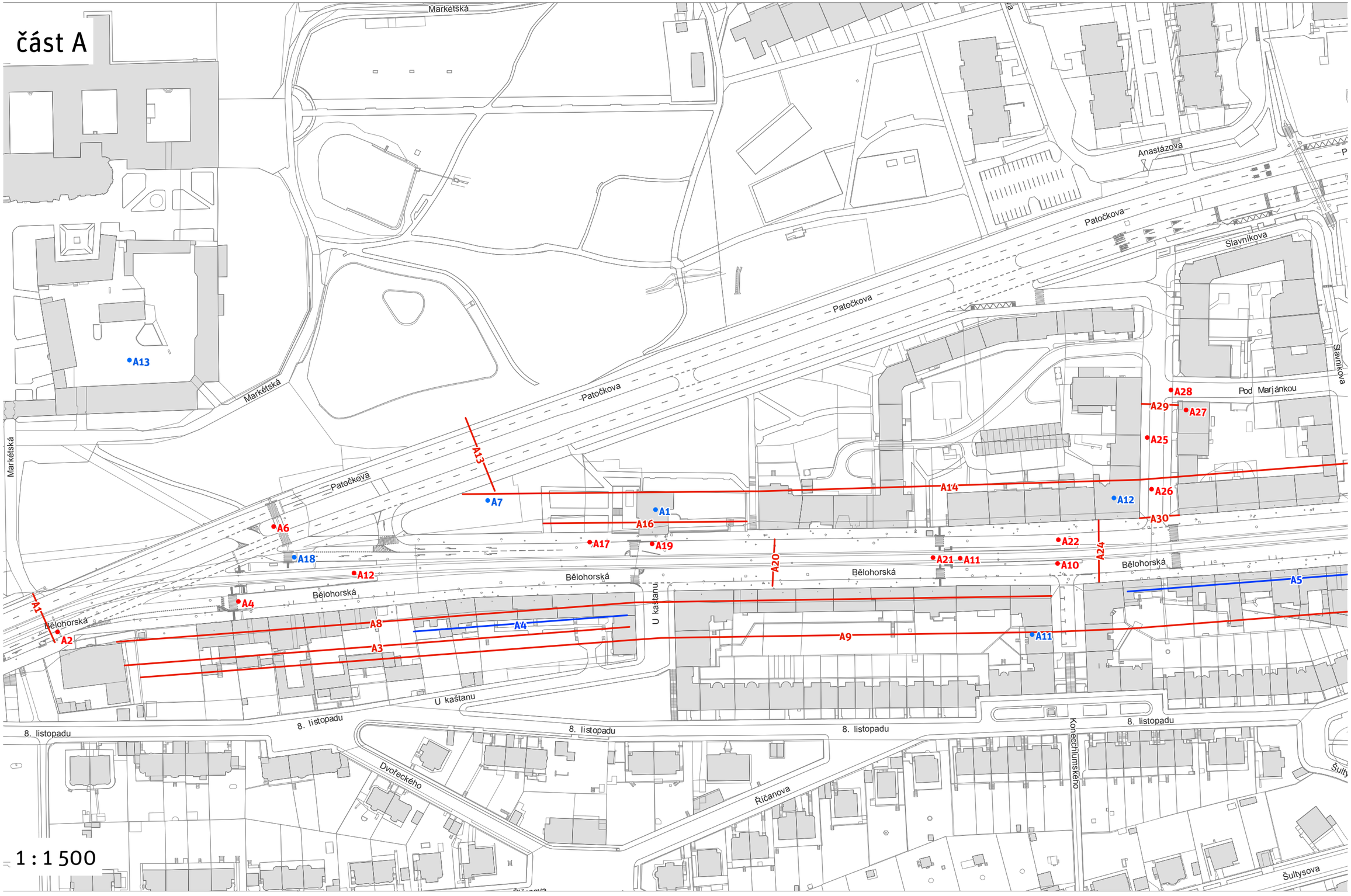
2.1.9 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA A PARKOVÁNÍ

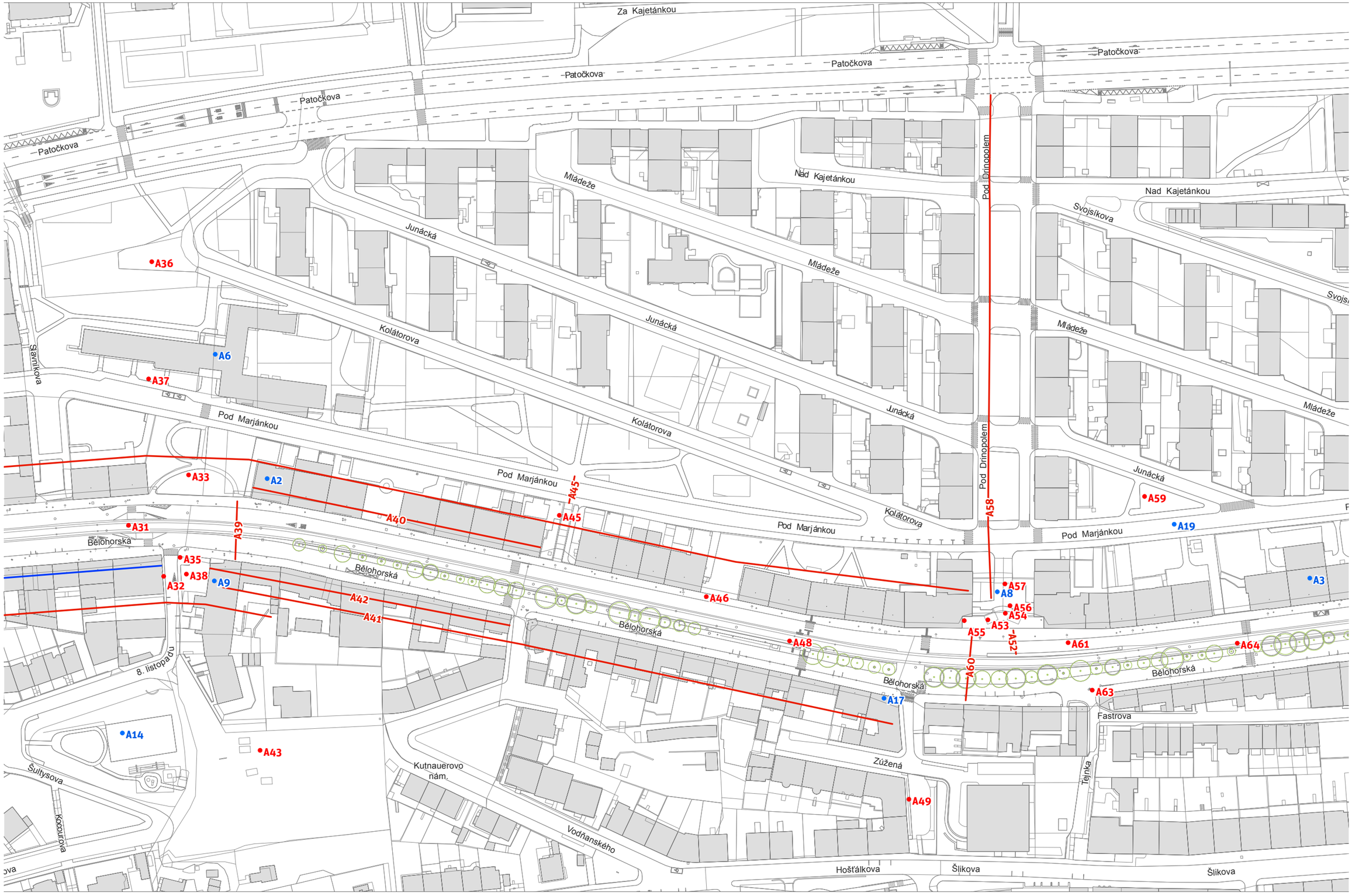
Index	CO	KDE
A2	Světelná signalizace je pro řidiče nevhodně seřízena.	Ulice Bělohorská před křížením s Patočkovou při jízdě ve směru do centra
A19	Chybí parkování před KC Kaštan, což představuje problém pro vynášení aparatury kapel. Auta tak často parkují na chodníku.	Úsek před KC Kaštan
A26	Špatný výjezd z ulice Břevnovské, příliš příkré pro rozjezd aut.	Křížení s ulicí Břevnovská.
A27	Občanům nevyhovuje, že nelze parkovat u pošty – řidiči staví, kde se nesmí. Účastníci setkání a vycházky by na místě uvítali oranžovou zónu.	Pošta v ulici Břevnovská
A28	V okolí Břevnovské účastníkům setkání chybí pohotovostní parkování a místa pro zásobování (problém po celé Bělohorské).	Okolí ulice Břevnovská
A36	Budoucí stavba na pozemku pod poliklinikou – uživatelé Bělohorské se obávají vytvoření dalšího tlaku na parkovací místa na Bělohorské a v jejím okolí.	Ulice Kolátorova
A37	Potenciál pro parkoviště v podzemí polikliniky.	Pod Marjánkou 12
A38	Nejsou vytvořeny podmínky pro parkování pro prodejnu Billa, parkovací místo bylo zrušeno při rekonstrukci tramvajové trati.	8. listopadu 1A
A61	U Drinopolu je podle řidičů vozovka úzká stejně jako u Kaštanu. Nedá se zastavit, když se Bělohorská zúžila.	Úsek podél zastávky Drinopol v obou směrech
A69	Rodičům nevyhovuje, že se před ZŠ Marjánka nedá zastavit, když vezou děti do školy.	Úsek před ZŠ Marjánka
A75	V místě okolo Panerie není možné zajet autem pro zásobování před obchod bez výrazného omezení dopravy.	Úsek před Bělohorská 25

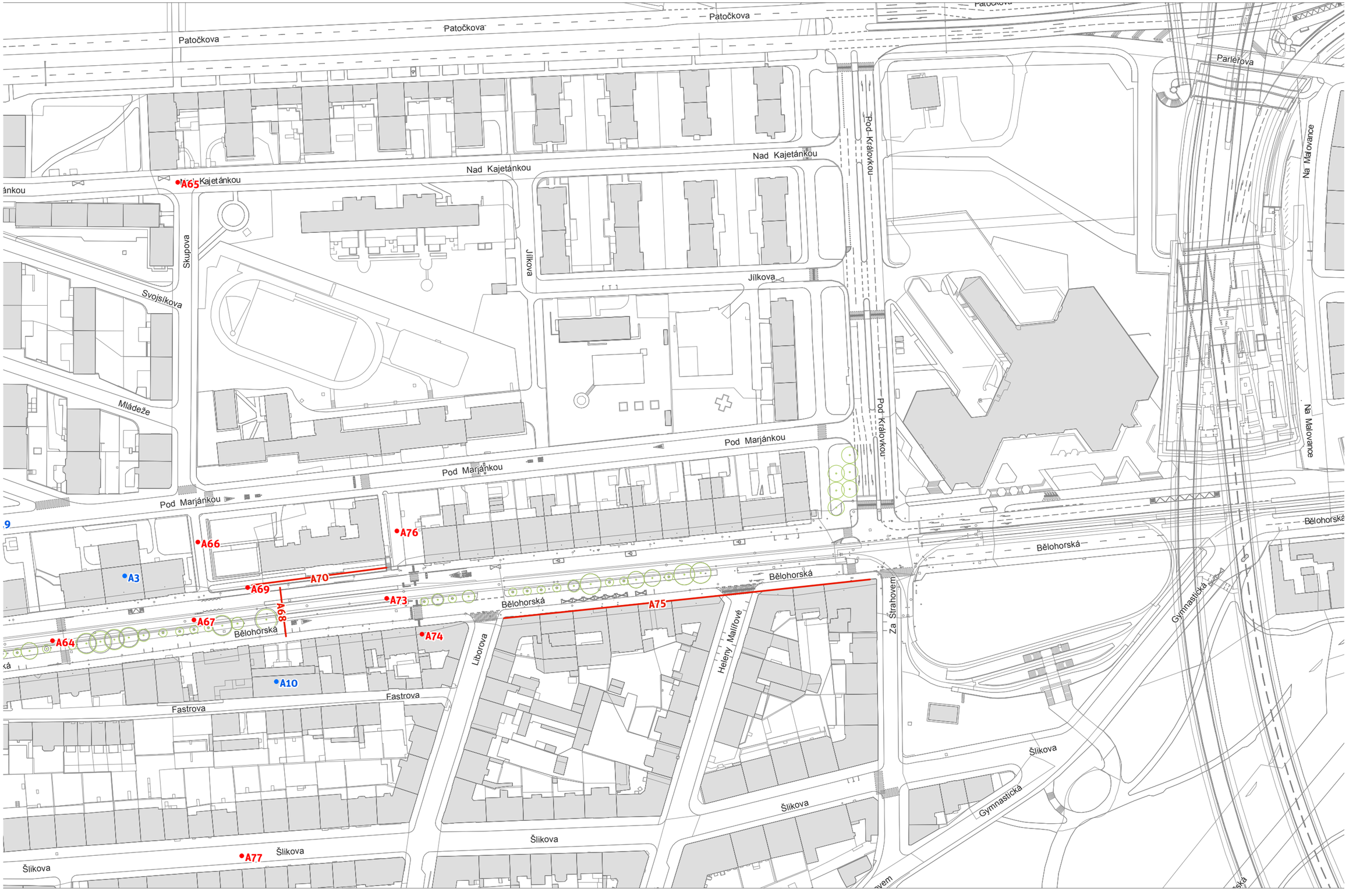
2.1.10 **VEŘEJNÝ PROSTOR U ZASTÁVKY DRINOPOL**

Index	CO	KDE
	Veřejný prostor u zastávky Drinopol je jediné místo pro setkávání na Bělohorské, prostor však není v současné době dostatečně využit, chybí zde vybavení a lepší uspořádání. Drinopol je v současné době vnímán pouze jako rozšířený prostor. Dříve si u schodů hrály děti, místo bylo více udržované. Drinopol je vnímán jako místo, které je vhodné pro pořádání akcí, ale také k setrvávání ve veřejném prostoru a k odpočinku. Drinopol, schody a prostor pod schody představují přirozenou náves, kde je možné pořádat akce.	
	Drinopol je také ceněn, protože funguje jako příčná pěší vazba na Patočkovu ulici a na tramvaj.	
A60	Účastníci setkání a vycházky se shodli, že bylo by dobré prostor zvětšit a také navázat na druhou stranu sdíleným prostorem. Mohly by vzniknout živé městské prostory – je zde potenciál pro zklidnění a zároveň jsou obchody na obou stranách ulice. Pro zklidnění zde také lze snížit rychlost na 20–30km/h.	
A54	Účastníkům vycházky a setkání z estetických důvodů nevyhovuje reklama na zábradlí.	
A55	Kontejner na použité oblečení je podle účastníků vycházky nevzhledný.	
A56	Výjezd pro kočárek je nevyhovující kvůli rozchodu rampy. Lavičky u Drinopolu se nepoužívají.	
	Pro podpoření funkce náměstí uživatelům chybí lavičky, stromy nahoru na Drinopol, aby připomínal parčík nebo vodní prvek. Účastníci setkání by uvítali vydláždění prostoru, využití pro kavárny.	
A57	V prostorech podél schodů chybí lavičky, sáčky na psí exkrementy, kolotoč, vodotrysky, rozhledna.	
A58	Na setkání nad mapou účastníci vylovili názor, že by uvítali rozšíření území studie o úsek pod Drinopolem v návaznosti po Patočkovu ulici. Pro tento úsek by mohlo jít pouze o ideový návrh.	Úsek ulice Pod Drinopolem po Patočkovu.
A59	Účastníci setkání také vyslovili názor zahrnout do studie park v ulici Pod Marjánkou.	Park mezi ulicemi Junácká – Pod Marjánkou

6 Zjišťování potřeb a hodnocení uživatelů
2 Specifická část
1 Křižovatka s ulicí Patočkova - Křižovatka s ulicí Pod Královkou




Za Kajetánkou
Patočkova
Patočkova
Patočkova
Patočkova
Patočkova
Mládeže
Junácká
Kolátorova
Pod Marjánkou
Nad Kajetánkou
Pod Drinopolem
Svojsíkova
Nad Kajetánkou
Mládeže
Junácká
Mládeže
Junácká
Pod Drinopolem
Kolátorova
Pod Marjánkou
Pod Marjánkou
Junácká
Bělohorská
Bělohorská
Bělohorská
Bělohorská
Bělohorská
Fastrova
Zúžená
Tejnka
Šlikova
Šlikova
Hošťálkova
Vodňanského
Kutnauerovo nám.
8. listopadu
Šultysova
Kocourova
Savnikova
A36
A6
A37
A33
A2
A40
A45
A45
A39
A31
A35
A38
A32
A9
A42
A41
A46
A48
A43
A14
A17
A49
A58
A57
A8
A56
A54
A53
A55
A52
A60
A59
A19
A3
A61
A64
A63


Patočkova
Patočkova
Patočkova
Nad Kajetánkou
Nad Kajetánkou
A65
Kajetánkou
Skupova
Svojsíkova
Mládeže
Jílkova
Jílkova
Pod Královkou
Pod Královkou
Parléřova
Na Malovance
Na Malovance
Pod Marjánkou
Pod Marjánkou
Pod Marjánkou
A66
A76
A3
A69
A70
A73
A68
A67
A64
A74
A10
Bělohorská
Bělohorská
Bělohorská
Bělohorská
A75
Za Strahovem
Heleny Malířové
Liborova
Fastrova
Fastrova
Šlikova
Šlikova
Šlikova
A77
Gymnastická
Gymnastická

622: Křižovatka s ulicí Pod Královkou - Pohořelec

2.2 ÚSEK B: KŘIŽOVATKA S ULICÍ POD KRÁLOVKOU – POHOŘELEC

2.2.1 HODNOTY MÍSTA

Index	CO	KDE
B1	/Klíčová místa a body,co si uživatelé Bělohorské vyfotili na památku / Budova hotelu Pyramida	Bělohorská 24
B2	Kino Dlabačov, které bývalo a je důležitým kulturním centrem, veřejně přístupný bazén v hotelu Pyramida.	Bělohorská 24
B3	Pozitivně vnímaný je také předprostor hotelu Pyramida, má potenciál být využívaný jako místo k setkávání. Končívá zde masopust.	Bělohorská 24
B4	Alej v ulici Pod Královkou je často využívanou pěší cestou směrem do Střešovic.	Ulice Pod Královkou
B5, B6	Obě točny jsou vnímány pozitivně, protože vytvářejí volný prostor, díky němuž je Bělohorská v této části otevřenější.	Točny Královka a Dlabačov
B7	Schodiště umístěná na točnách jsou ceněna z architektonického hlediska a pro svoji historickou hodnotu.	Točny Královka a Dlabačov
	Břevnovské sportovní centrum	Diskařská 1
B8	Poutní cesta do Hájků s barokními kapličkami, která začíná kapličkou umístěnou při ústí Gymnastické ulice na Bělohorskou, je vnímána jako důležitá historická hodnota Bělohorské.	Poutní cesta do Hájků
B9	Malovanka je zásadní přestupní uzel a vazba na Dejvice (dnes je spojení veřejnou dopravou do Dejvic horší než v minulosti).	Autobusová a tramvajová zastávka Malovanka
	Břevnov by mohl mít svou lanovku až do Šárky.	

2.2.2 PĚŠÍ POHYB

A) Přecházení

Index	CO	KDE
B1	V tomto úseku se chodci podle účastníků vycházky a setkání při přecházení necítí bezpečně, auta zde jezdí příliš rychle. Rychlost aut je ovlivněná tím, že jde o rovný úsek.	Úsek křižovatka s ulicí Pod Královkou – Pohořelec
B2	Před křižovatkou s ulicí Pod Královkou na přechodu chodcům nevyhovuje, že zelená se na semaforu nerozsvěcuje automaticky. Nevyhovuje jim, že pro přecházení musí použít signalizaci. Nevyhovuje jim také rozdělení přechodu na tři etapy (2x silnice, 1x tramvajová trať).	před křižovatkou s ulicí Pod Královkou
B5	Chodcům chybí od točny na rameni křižovatky s ulicí Pod Královkou a Za Strahovem přechod k hotelu Pyramida.	Křižovatka s ulicemi Pod Královkou/Za Strahovem
B21	Na západní straně tramvajové zastávky Malovanka chybí podle účastníků vycházky a setkání přechod. Větší množství lidí přechází mimo přechod v místě, kde ústí podchod do ulice Na Malovance, a v místě, kde ústí ulice Gymnastická – mezi kapličkou a budoucí budovou Dispečinku.	Tramvajová zastávka Malovanka v obou směrech
B29	Většina účastníků setkání a vycházky hodnotí negativně stav podchodu. V užitečnosti podchodu není mezi účastníky setkání a vycházky shoda. Využívají ho například cyklisté. Účastníci setkání a vycházky se shodli, že podchod by měl být přívětivější.	Podchod vedoucí od Bělohorská 7
B29	Podle účastníků setkání a vycházky je třeba řešit bezbariérově ústí podchodu v ulici Na Malovance. Podchod je důležitou spojnicí na Petynku, ale v současné době je bariérový.	
B20	V návaznosti na Gymnastickou ulici v kontaktu s Bělohorskou chybí chodcům přechod. Ulice Gymnastická je důležitým pěším spojem.	Křižovatka s ulicí Gymnastická
B22	Chodcům chybí možnost přecházení mezi budoucí budovou Dispečinku a budovou Bělohorská 7.	Úsek před Bělohorská 7
B30	Přechod z tramvajové zastávky Malovanka mnozí účastníci setkání a vycházky vnímají negativně. Přechod přijde mnohým nebezpečný vzhledem k tomu, že je zde krátký interval zelené.	Tramvajová zastávka Malovanka
B47	Chybí přechod od točny Dlabačov k budově Dlabačov 2.	Úsek před Dlabačov 2
B51	Chybí pěší napojení od budovy Dlabačov 2 (rohová budova s průchodem) směrem ke Strahovskému klášteru.	Úsek před Dlabačov 2
B52	Pohořelec podle účastníků setkání nenavazuje na Břevnov, průchod u Pohořelce není podle účastníků setkání reprezentativní, vzhledem k tomu, že jde o turistické místo. Je třeba vylepšit spojení mezi budovou Armády ČR (Dlabačov) a Pohořelcem.	Úsek Dlabačov 2 – Pohořelec

B) Šířka chodníku

C) Bariéry

Index	CO	KDE
B6	Schody podél hotelu Pyramida představují bariéru v pohybu. Veřejný prostor umístěný v těsné blízkosti hotelu Pyramida není chodci využíván, protože chůze zde není komfortní.	Prostor před hotelem Pyramida

D) Pěší napojení na okolí		
Index	**CO**	**KDE**
B18	Chybí propojení pro cyklisty a pěší za budoucí budovou Dispečinku jako spojení navazující na ulice Za Pohořelcem a Jílkova.	Úsek za budoucí budovou Dispečinku
B19	Plánovaný průchod mezi budoucí budovou Dispečinku a hotelem Pyramida je navržen úzký a bariérový.	Průchod mezi budoucí budovou Dispečinku a hotelem Pyramida
B29	Z podchodu parkoviště v ulici na Malovance je bariérové spojení na Bělohorskou (tři schody a zábradlí), což je nevyhovující jak pro handicapované, tak pro rodiče s kočárky.	Podchod ústící v ulici Na Malovance

2.2.3 AKTIVITY VE VEŘEJNÉM PROSTORU (PARTER)

Index	CO	KDE
B7	Podél hotelu Pyramida je parter o patro níž, než je úroveň chodníku. Chybí vazba na úroveň ulice. Zazněl požadavek řešit studií také předprostor hotelu Pyramida a vylepšit propojení předprostoru hotelu s ulicí a zlepšit komfort pěšího pohybu v místě.	Úsek před hotelem Pyramida
B24	V úseku od ulice Na Malovance po Pohořelec účastníkům setkání a vycházek nevyhovuje nedostatečně aktivní parter. Dlabačov je vnímán jako součást Bělohorské, která ovšem postrádá aktivní parter. Tuto část pěší nevyužívají. Alespoň jedna strana ulice by měla být podle účastníků vycházky a setkání atraktivní a vytvořit tak napojení na Pohořelec, které by bylo více frekventované a reprezentativnější.	Úsek od ulice Na Malovance po Pohořelec
B46	Diskuze nad využitím objektu – podzemní parkoviště? Zeleň, stromy? Budova Armády ČR tvoří bariéru v území v podobě dlouhého neprostupného bloku a nemá aktivní parter, což účastníkům setkání nevyhovuje.	Budova Armády ČR, Dlabačov
B49	Aktivní parter také není v ulici Na Malovance. Stejně jako v dolním úseku Bělohorské to znamená nedostatek aktivity v ulici.	Ulice na Malovance

2.2.4 AKTIVITY VE VEŘEJNÉM PROSTORU (VYUŽITÍ A VZHLED VEŘEJNÉHO PROSTORU)

Index	CO	KDE
B17	Negativní hodnocení současného stavu ulice účastníky setkání a vycházky: - úzký chodník v nevyhovujícím stavu, neudržovaná zeleň - špatná údržba prostoru - chybí propojení na park, zábradlí	Ulice Gymnastická
B25	Zazněl požadavek toto území řešit. Břevnov zde nezve návštěvníky ke vstupu. Celý úsek až k budově hotelu Pyramida je podle účastníků vycházky a setkání nereprezentativní neudržovaný, špatně se zde uživatelům Bělohorské chodí.	Dlabačov
B54	Zazněl požadavek upravit také kvalitu prostoru vedle ústí podchodu s ulici Na Malovance, kde je v současné době funkční parkoviště.	Prostor vedle ústí podchodu s ulici Na Malovance
B28	Lavička před Bělohorská 16 není nevyužívaná, je nevzhledná.	Úsek před Bělohorská 16
B31	Roh ulice Vaníčkova je nevzhledný – nevzhledné záchody a odpadky.	Ulice Vaníčkova
B32	Z rohu křížení s ulicí Vaníčkova (vedle vchodu do podchodu) není pohledově zřejmé, že v úseku začíná velký park.	Křížení s ulicí Vaníčkova
B33	Zahrádka u budovy Bělohorská 7 je z provozního hlediska problematická – je zde velký provoz.	Bělohorská 7
B34	Oblast s podchodem a přechodem v ulici Vaníčkova volá podle účastníků setkání a vycházky po celkovém řešení včetně zpříjemnění zastávky autobusu a vylepšení nástupu do parku. V ulici Vaníčkova by uživatelé uvítali rozšíření chodníku (při poslední rekonstrukci byl zúžen). Na chodníku by mohly být vysazeny stromy umístěny a lavičky.	Křižovatka s ulicí Vaníčkova
B35	Silnice je v úseku křížení s ulicí Vaníčkova – křížení s ulicí Myslbekova podle účastníků setkání a vycházky příliš široká. Pro pobyt ve veřejném prostoru nepůsobí dobře.	Úsek křížení s ulicí Vaníčkova – křížení s ulicí Myslbekova
B39	Křižovatka s ulicí Myslbekova je podle uživatelů Bělohorské příliš rozlehlá – účastníci setkání a vycházky by uvítali její zmenšení a zazelenění.	Křižovatka s ulicí Myslbekova
B43	Vysoká prašnost v blízkosti křižovatky s Myslbekovou.	Křižovatka s Myslbekovou

2.2.5 STROMY A VEGETAČNÍ PRVKY

Index	CO	KDE
B53	Uživatelé Bělohorské by uvítali doplnit úseky stromořadí.	Celý úsek B

2.2.6 VEŘEJNÁ DOPRAVA

Index	CO	KDE
B23	Zastávka Malovanka je důležitým přestupným bodem. Jde o vytíženou zastávku, využívanou turisty a místními obyvateli. Účastníci vycházky i setkání včetně živnostníků se shodují, že nejlepší by bylo zastávku nechat, kde je. Posunutí by nebylo vítáno.	Tramvajová zastávka Malovanka
B24	Na tramvajové zastávce Malovanka nevyhovuje zábradlí.	Tramvajová zastávka Malovanka
B38	Tramvajová zastávka Malovanka je příliš dlouhá (zastávka není využívána v celé její délce).	Tramvajová zastávka Malovanka
B40	Podpořit průjezd tramvaje na křižovatce Myslbekova ve směru jízdy ze zastávky Malovanka – například semaforem.	Křižovatka s ulicí Myslbekova

2.2.7 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Index	CO	KDE
B4	Na semaforu před křižovatkou s ulicí Pod Královkou při jízdě ve směru od Hradu by cyklisté uvítali častější měnění fází.	Křižovatka s ulicí Pod Královkou
B8	Ulicemi Za Strahovem a Pod Královkou vede doporučená cyklotrasa, která je ovšem neoznačená. Při jízdě ulicí Pod Královkou ve směru na Petynku jezdí cyklisté po chodníku podél aleje.	Ulice Za Strahovem a Pod Královkou
B9	Na křížení s ulicí Pod Královkou by cyklisté uvítali cyklopřejezd, vzhledem k tomu, že jde o dopravně zatíženou křižovatku.	Křížení s ulicí Pod Královkou
B10	MČ Praha 6 plánuje zavést cyklostezku ulicí za Strahovem směrem na Ladronku.	Ulice za Strahovem
B11	Parkovací místa před hotelem Pyramida brání podle účastníků cyklovyjížky budoucí cyklostezce (která by byla preferovaná, kdyby byla na chodníku).	Úsek před budovou hotelu Pyramida
B12	U kina Dlabačov by účastníci uvítali více stojanů na kola.	Úsek před budovou hotelu Pyramida
B26	Při jízdě ve směru z centra je podél plánované budovy Dispečinku a hotelem Pyramida nedostatek místa pro souběžnou jízdu ve vozovce. Cyklisté se zde cítí nepříjemně. Využívají pro jízdu spíše chodník vedoucí podél hotelu.	Úsek mezi tramvajovou zastávkou Malovanka a budovou hotelu Pyramida
B11	Ulicí Gymnastická plánuje MČ Praha 6 zavést cyklostezku směrem na Ladronku.	Ulice Gymnastická
B27	Podél zastávky Malovanka chybí cyklistům cyklopruh, mezi křížením s ulicí Vaníčkova a křížením s ulicí Myslbekova. Někteří cyklisté by zde uvítali cyklostezku i na úkor stávající šířky chodníku a zeleně.	Úsek mezi křížením s ulicí Vaníčkova a ulicí Myslbekova
B36	Z ulice Vaníčkova vede do ulice Myslbekova důležitá cyklistická trasa. Jde o důležité napojení do centra a na cyklostezku v ulici Parléřova. Napojení je v současné době nevyhovující vzhledem k tomu, že vjezd do křižovatky s ulicí Myslbekova není pro cyklisty příjemný (z důvodu, že je zde dlažba, křižovatka je příliš široká, jezdí zde tramvaj a je zde značný provoz).	Ulice Vaníčkova a ulice Myslbekova
B37	V tomto úseku Bělohorské cyklisté odbočení do Myslbekovy ulice nevyužívají (je zde dlažba, křižovatka je příliš široká, jezdí zde tramvaj a vůbec značný provoz). Když jedou cyklisté například z ulice Vaníčkovy do ulice Myslbekovy, použijí pro jízdu přechod, který je u zastávky Malovanka, poté pokračují po chodníku ke křížení s ulicí Myslbekovou. Ulicí Myslbekovou pak pokračují po silnici nebo po chodníku.	Křižovatka s ulicí Myslbekova
B12	Od křižovatky s Vaníčkovou ulicí je využívána cesta vedoucí za budovou hostince (Bělohorská 7) ve směru na Tejnku. Cesta vede za budovou hostince.	Cesta vedoucí za budovou hostince (Bělohorská 7) – křižovatka s ulicí Vaníčkova – Tejnka.
B44	V úseku před budovou Armády ČR (Dlabačov 2) cyklistům jedoucím po vozovce nevyhovuje silný provoz a dlažba.	Úsek před budovou Armády ČR – Dlabačov 2
B13	V úseku před budovou Armády ČR – Dlabačov 2 – je naopak široký chodník, který by podle účastníků cyklovyjížďky umožnil vytvoření cyklopruhu (pro většinu cyklistů nejlépe na chodníku).	Úsek před budovou Armády ČR – Dlabačov 2

2.2.8 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA A PARKOVÁNÍ

Index	CO	KDE
B3	Podle účastníků setkání a vycházky je křižovatka s ulicemi Pod Královkou a Za Strahovem nepřehledná. Podle řidičů by zde mohl být ubrán pruh. Šířka ulice Za Strahovem je v nepoměru k ulici Pod Královkou. Ulice Za Strahovem je nepoměrně úzká.	Křižovatka s ulicemi Pod Královkou a Za Strahovem
B14	Parkoviště umístěné v ulici na Malovance vedle ústí podchodu dobře funguje.	Křížení s ulicí Na Malovance
B41	Řidičům přijde světelná signalizace před křižovatkou s ulicí Myslbekova ve směru DC zbytečná.	
B50	Ulice Diskařská je v zimě nesjízdná, je příliš kluzká.	Ulice Diskařská

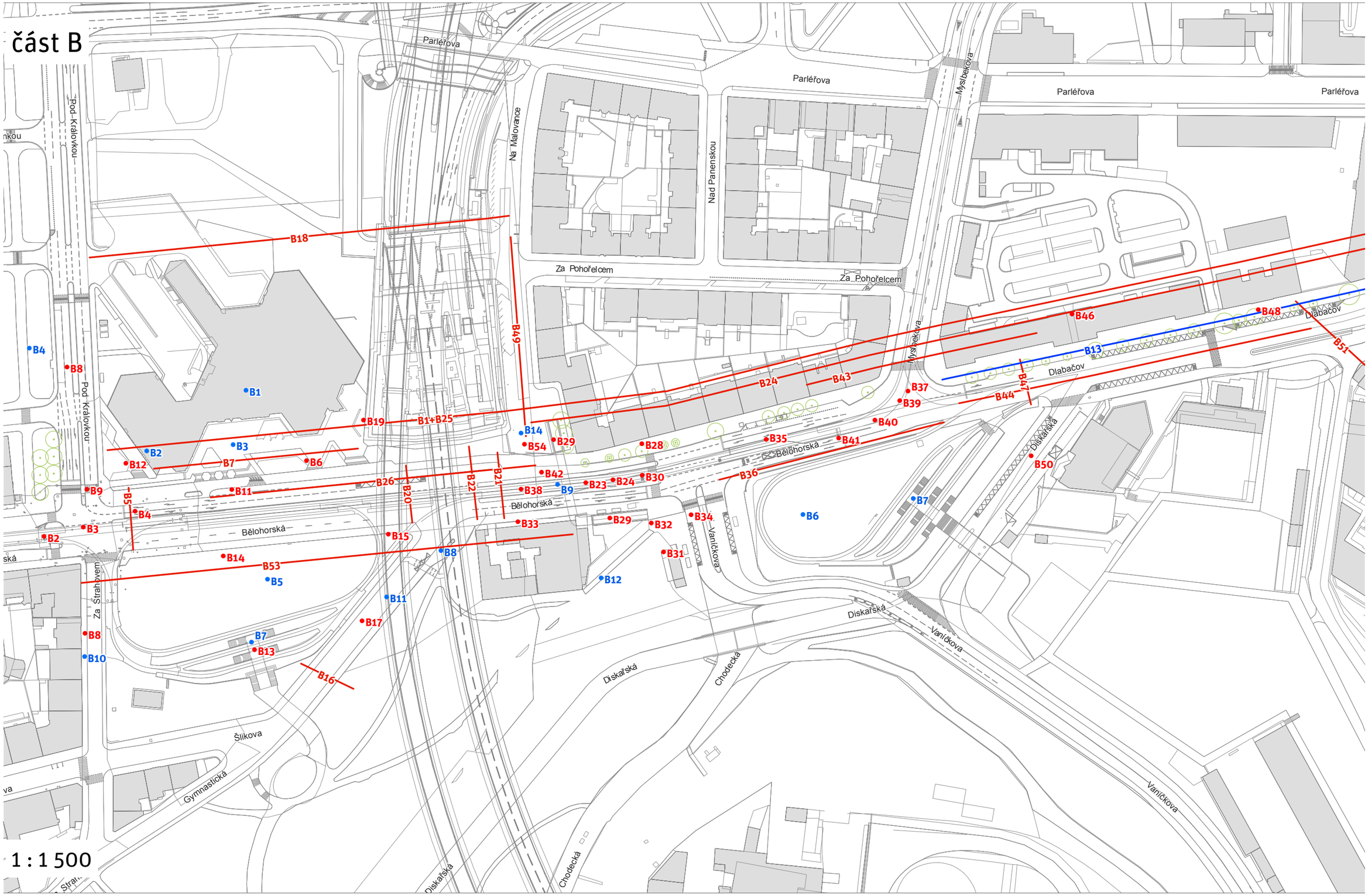
2.2.9 **TOČNA KRÁLOVKA**

Index	CO	KDE
	Točnou chodí velké množství lidí.	
B13	Uživatelé z estetického a historického hlediska kladně hodnotí schodiště, ale prostor pod ním je podle účastníků setkání a vycházky ve špatném stavu, často se zde vyskytují sociopatologické jevy. Názor se kloní spíše k zachování schodů.	
B14	Točna je špatně přístupná z Bělohorské, přístupový terén je příliš do kopce a jsou podél ní keře. Z těchto důvodů není z Bělohorské dobře vidět, že je zde park.	
	Lidé si na točně cení, že jde o rozlehlou plochu s potenciálem. Co by zde lidé rádi uvítali: kavárnu, dočasné využití například kulturní akce, farmářské trhy, umístění informací o historii Břevnova.	
B15	Účastníkům vycházky vadí také zábradlí na konci točny při ústí Gymnastické ulice. Zábradlí tvoří bariéru při vstupu do točny.	
B16	Není dobré propojení mezi točnou a parkem Královka. Propojení by výrazně zlepšilo využívání točny a funkčně rozšířilo park Královka.	
	Přítomnost pramenů a spodní vody ve svahu ze Strahova neumožňuje točnu zastavět.	
	o izolovaný prostor v ulici.	
	Převládá spíše názor nezastavět točnu, zpříjemnit a udělat z ní park. Další názor je točnu částečně zastavět. Podněty pro aktivity: menší samoobsluha, sportoviště, zahradní restaurace, komunitní centrum, místo pro dočasné využití – performance art. Názor na zastavění versus nezastavění není jednotný, ale nezazněl názor na zastavění celé točny a vytvoření parteru. Účastníci setkání a vycházek by nechtěli zejména zástavbu typu obchodního domu.	
	Názor účastníků setkání a vycházky se spíše kloní k zachování schodů ceněných z estetického a historického hlediska.	

2.2.10 **TOČNA DLABAČOV**

Index	CO	KDE
	Točná působí podle uživatelů Bělohorské jako bariéra v prostoru. Momentálně jde	

6 Zjišťování potřeb a hodnocení uživatelů
2 Specifická část
2 Křižovatka s ulicí Pod Královkou - Pohořelec



Bělohorská
koncepční studie

700/

Soubor analytickych dat, map a průzkumů

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

IPR PRaHa

Identifikační údaje

Zadavatel

Hlavní město Praha

Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

Zpracovatel

Institut plánování a rozvoje hl. města Prahy

Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

Vedoucí koncepce
Ing. akad. arch. Jan Šépka

Vedoucí projektu
Ing. arch. Petra Hrubešová | Sekce detailu města

Autorský tým
Ing. arch. Petra Hrubešová, Ing. arch. Monika Habrová,
Ing. arch. Jitka Brablecová, Ing. arch. Michaela Kloudová,
MgA. Anna Přibylová | Sekce detailu města

Projektový tým
Bc. Jan Zalabák – konzultace dopravního řešení
| Sekce infrastruktury a krajiny

Autoři procesu a výstupů participace veřejnosti
Pavla Pelčíková, MSc. – participace s veřejností
| Kancelář sociální inovace a participace

Produkce a grafické úpravy propagačních materiálů a akcí
Bc. Zuzana Rejchová | Sekce komunikace a participace
BcA. Matěj Čech | Sekce komunikace a participace

Kontaktní osoba projektu
Ing. arch. Petra Hrubešová
m/ +420 601 566 493
e/ hrubesova@ipr.praha.eu

Další informace o projektu:
http://www.iprpraha.cz/belohorska

Obsah

Urbanistická analýza 710
Urbanistický kontext a architektura 711
Charaktery a šířky ulic 712
Charakter zástavby 713

Historický vývoj 720
Stabilní katastr 1840 721
Plán polohy výšek 1889 722
Orientační plán 1909-14 723
Výškopisný plán 1920-24 724
Celkový regulační plán 1924 725
Orientační plán 1938 726
Orotofotomapa 2015 727

Fotodokumentace 730
Fotografie historické 731
Fotografie současného stavu 532

Pohyb a doprava 740
Veřejná prostranství a pěší pohyb 741
Pěší pohyb - služby v parteru 742
Veřejná doprava 743
Cyklistická doprava 744
Automobilová doprava 745
Intenzity dopravy 746
Doprava v klidu 747
Hladiny hluku přes den 748
Hladiny hluku přes den 749

Materiály a povrchy 750
Typy povrchů 751
Povrchy chodníků 752

Majetkoprávní vztahy 760
Správa a vlastnictví budov a pozemků 761

710/
Urbanistická analýza

Pavilon Vojtěška
polovina 18.století

Kostel sv. Markéty
Kryštof Dientzenhofer,
1708-1735

Břevnovský klášter
založen 993

Kaštan
kulturní centrum

Základní umělecká
škola Jana Hanuše

Základní a mateřská
škola J.A.Komenského

Hostinec Drinopol



Obchodní akademie

Základní škola
Cesta k úspěchu

Zámeček Kajetánka
konec 18.století

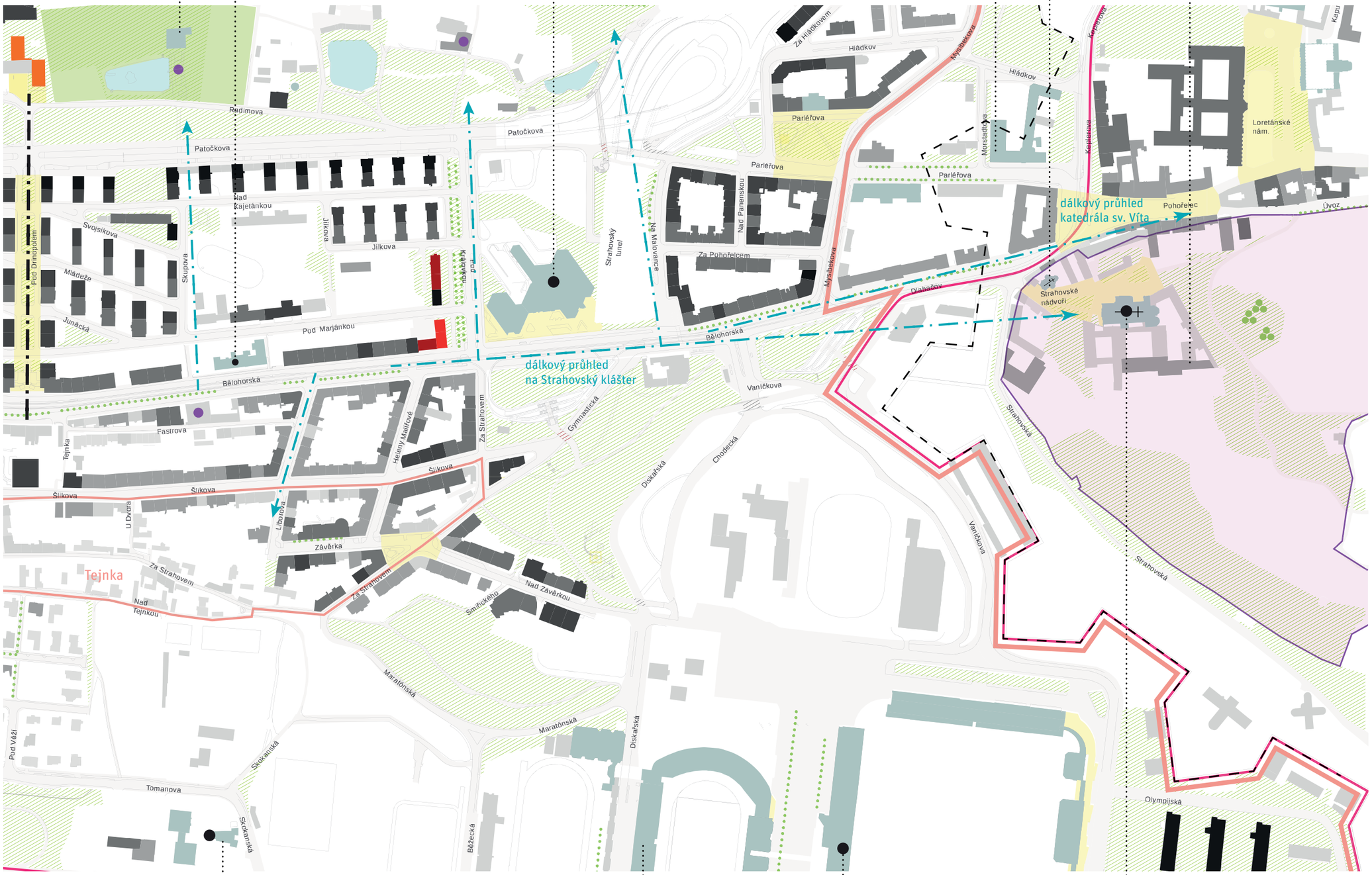
Základní škola Marjánka
1910

Hotel Pyramida
M.Cajthaml, N.Cajthamlová, 1980-5

Gymnázium Jana Keplera

Kostel sv. Rocha

Strahovský klášter
založeno 1143



České radiokomunikace

Stadion Evžena Rošického
1926

Velký Strahovský Stadion
Alois Dryák, 1926

Bazilika Nanebevzetí
Panny Marie Na Strahově
založeno 1140

LEGENDA

Počet podlaží

- ≤ 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7 - 8
- 9 - 13
- > 13
- atypické objekty (kostely, školy apod.)

- dominanta
- lokální dominanta
- umělecké dílo
- kompoziční osa
- průhled

- veřejná prostranství
- parkově upravené plochy
- parky
- vodní plochy

- národní kulturní památka
- nemovité kulturní památky

- hranice městské památkové rezervace
- hranice městské památkové zóny
- hranice městských částí

- historická linie barokního opevnění

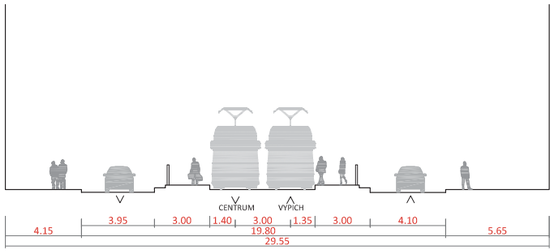
září 2015

0 50 100 200m 1:5.000

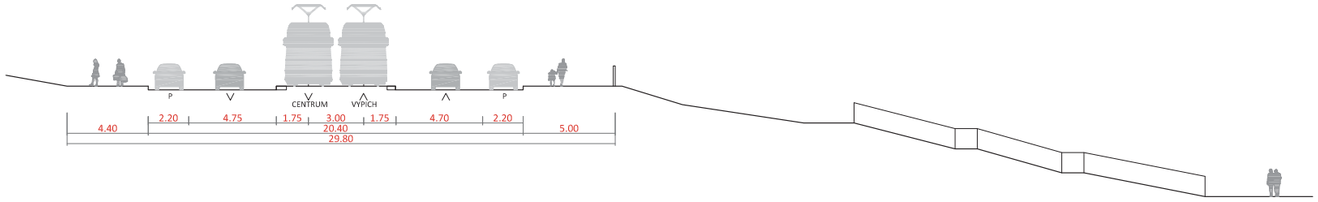
BĚLOHORSKÁ . Koncepční studie . Analýzy

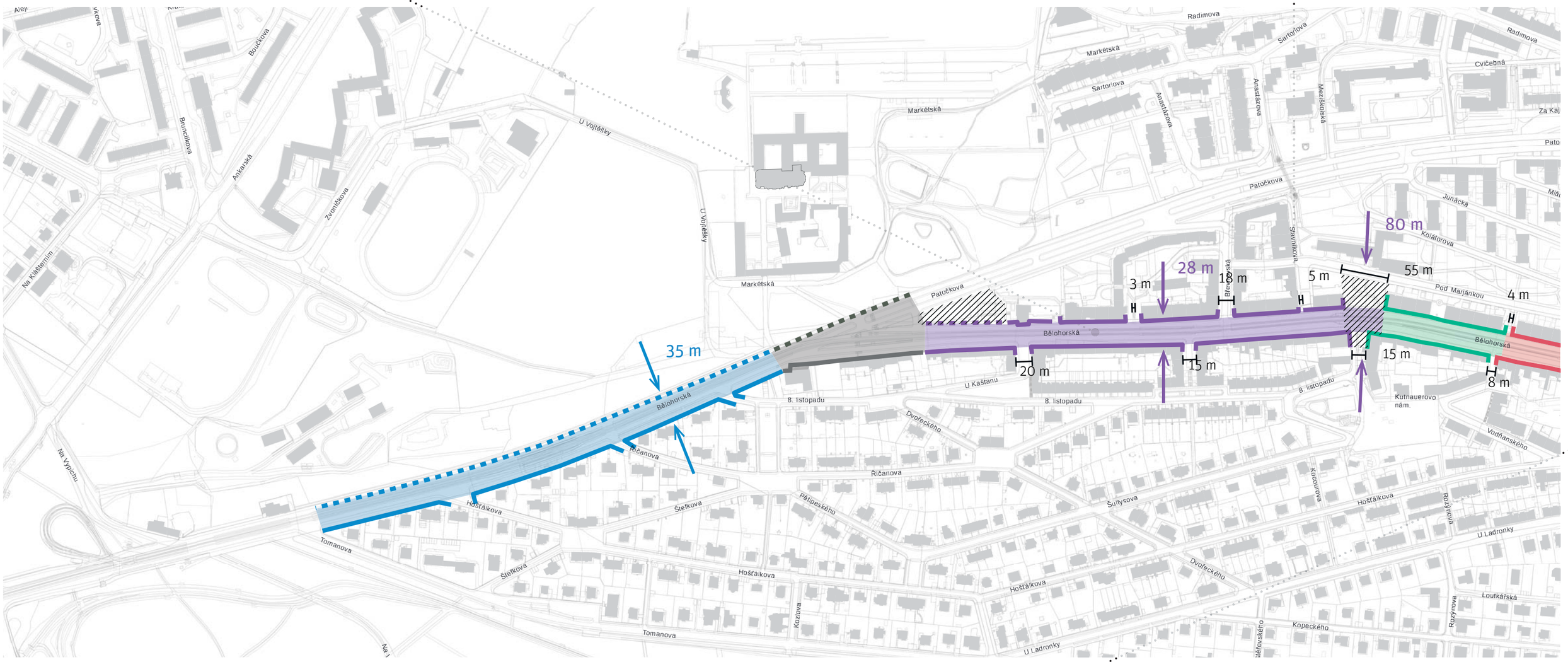
Urbanistický kontext a architektura

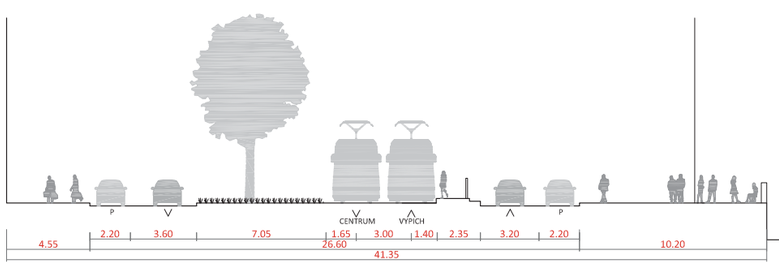
U kaštanu



Poliklinika

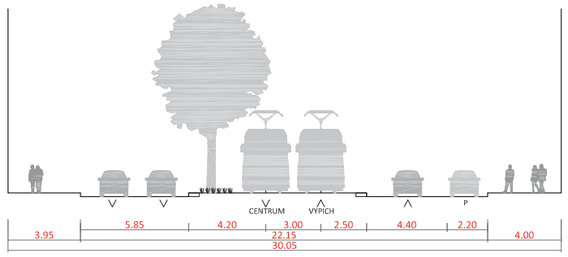




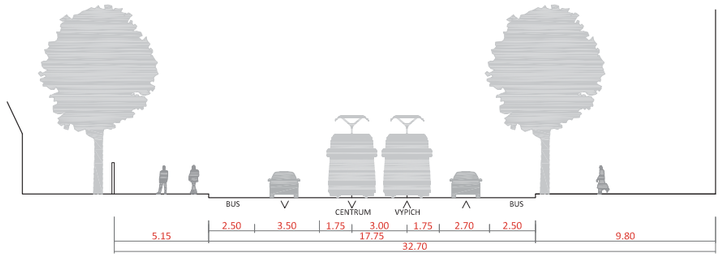


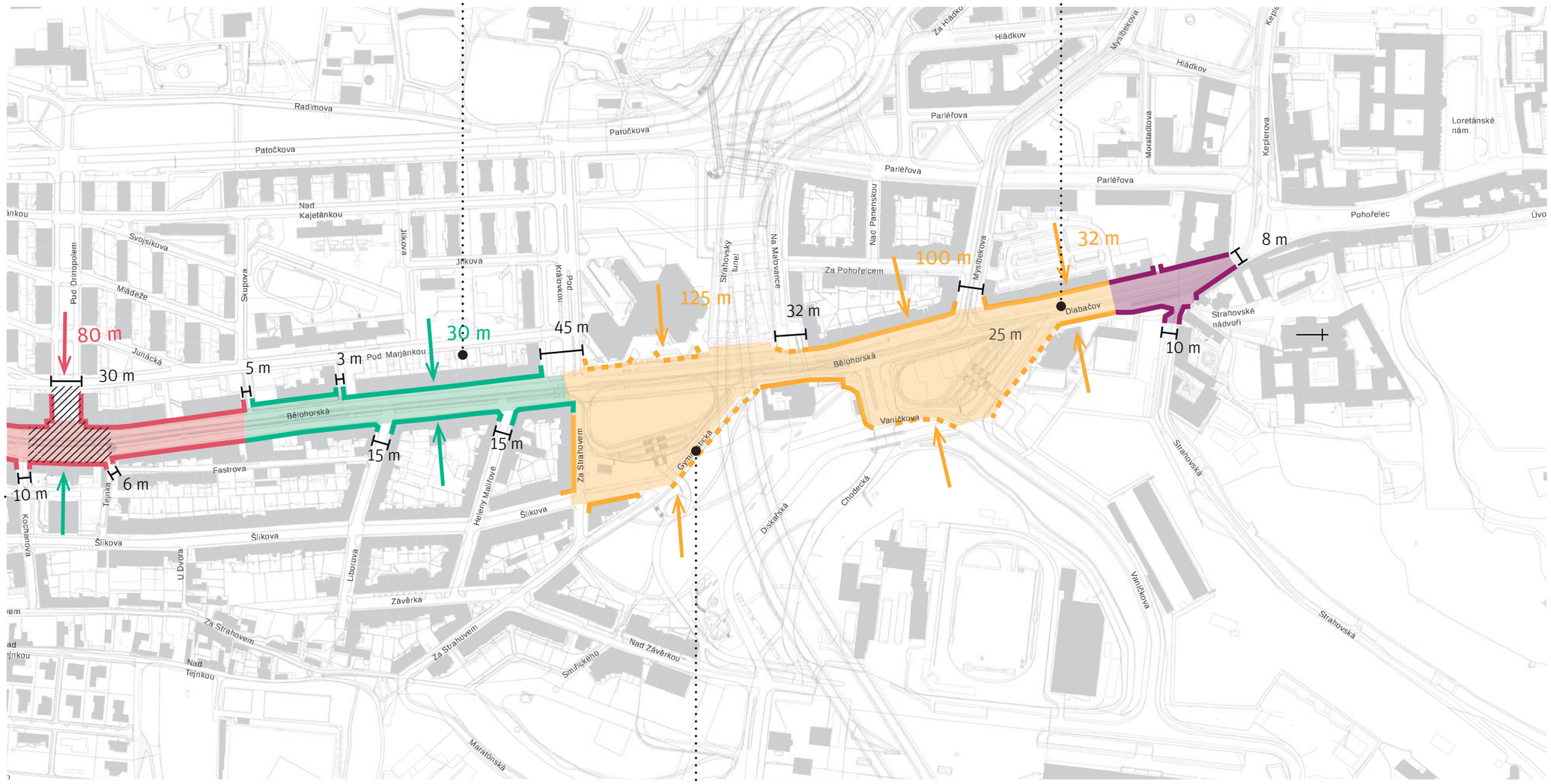
Drinopol

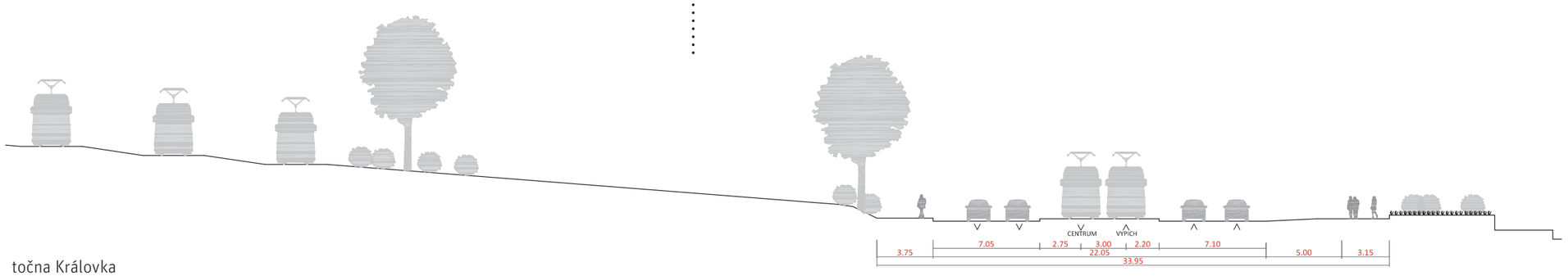
Heleny Malířové - Liborova



Dlabačov







točna Královka

LEGENDA

- hrana zástavby
- hrana parku / náměstí
- šířka bočních ulic
- významná veřejná prostranství

Charaktery ulice

- horní Bělohradská
- křižovatka Bělohradská - Patočkova
- horní Bělohradská
- centrální Bělohradská, Tejnka
- Bělohradská se stromořadím
- dolní Bělohorská, tramvajové smyčky
- Dlabačov, historické centrum

září 2015

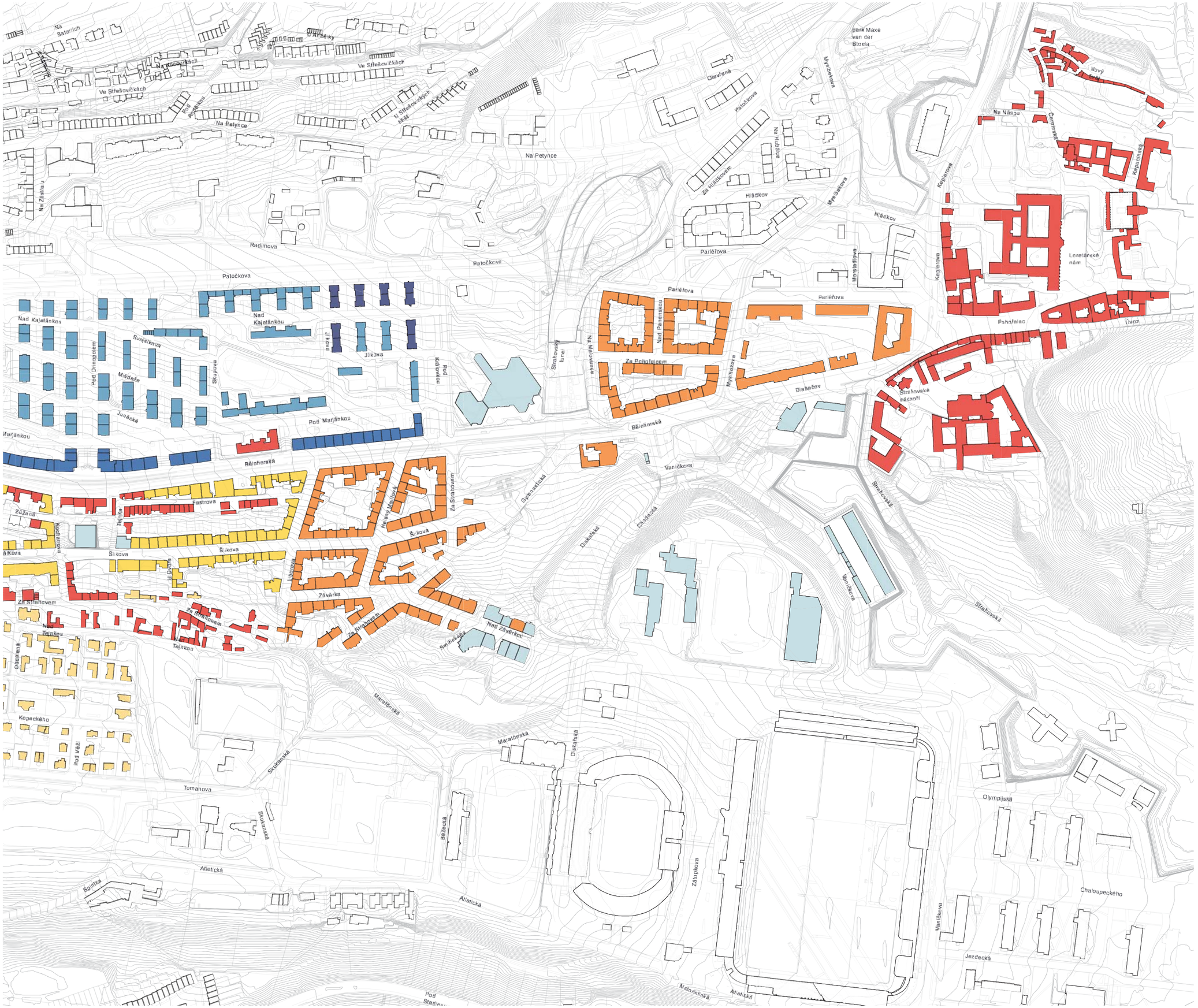
0 50 100 200m 1:5.000

0 5 10m 1:350

Šířky a charakteristické řezy ulicí

[IPR Praha 2015]


Tomanova
Atletická
Podbělohorská
Na Vápence
Na Vyhlídce
Na Vrchu
Na Vrchlíku
Na Vyhlídce
Na Vršku
Na Vršku
Na Vršku



LEGENDA

- rostlá historická zástavba
- bloková struktura do 1920
- bloková struktura do 1940
- zahradní město
- meziválečné sídliště
- poválečné sídliště - městské domy s parterem
- poválečné sídliště
- bloková struktura poválečná
- novodobá zástavba

září 2015

0 50 100 200m 1:5.000

BĚLOHORSKÁ . Koncepční studie . Analýzy

Typologie zástavby

[IPR Praha 2015]

720/

Historický vývoj

Bělohorská třída – historický a urbanistický vývoj lokality

Základem dnešní Bělohorské ulice je cesta, která navazovala jak na hlavní osu hradčanské aglomerace, tak na cestu stoupající úvozem od řeky, a směřovala na západ do Německa. Význam této „říšské“ cesty byl stvrzen již roku 992 založením benediktýnského kláštera, při kterém později vzniklo jádro vsi Břevnova. Prvotní trasa mohla procházet údolím Brusnice, které směřuje přímo ke klášteru a kde se dochovala jedna z historických cest. Dnešní linie tak může být i důsledkem pozdějšího napřímení cesty.

Nejstarší zpráva o břevnovském osídlení pochází z roku 1406, kdy je v klášterním urbáři zmíněn břevnovský klášterní dvůr Týn (který se stal základem souvislého osídlení mezi klášterem a Bělohorskou silnicí), 18 domů, jeden dvůr a čtyři zahrady.[1] Pozemky v údolí potoka Brusnice překvapivě nepatřily břevnovskému klášteru, ale klášteru benediktýnek u sv. Jiří.[2] Po vyplenění kláštera s okolím během husitských válek následoval úpadek, který následně prosloužila řada požárů i zpustošení během třicetileté války. Během 17. a 18. století došlo k postupné konsolidaci, jejímž výsledkem byl počet 29 popisných čísel v Břevnově a 13 v návaznosti na usedlosti Tejnka[3] a Závěrka. Roku 1790 byla v západní části území založena osada Břevnovec (dnes Malý Břevnov), jejíž pravidelná struktura byla přisazena k bělohorské cestě.[4] Významné urbanistické momenty představoval jak vznik královské obory (1534) s letohrádkem Hvězda (1555-58), která vytvořila samostatný uzavřený areál na sever od západní části bělohorské silnice, tak založení poutního místa na Bílé Hoře (1704-12), přes nějž přecházela i poutní cesta do Hájku u Prahy (1720-26).[5]

Nejstarší urbanistickou strukturu lze vyčíst z plánů vojenského mapování a zejména stabilního katastru, který podrobně zachycuje nejen průběh cesty, ale i osídlení, které bylo v jejím okolí roztroušeno. Právě stabilní katastr nejlépe ukazuje paradox, který celou historii cesty a jejího okolí provázel: přes nesporný význam cesty i její přímé nevázání na Pražský Hrad nedošlo až do závěru 19. století k jejímu urbanistickému zhodnocení nějakou soustředěnější zástavbou, která by vytvářela základ předměstí, jež se – spontánně či plánovaně – od počátku 19. století rozvíjela v návaznosti na brány na pravém břehu řeky. Asymetrický rozvoj Prahy, který byl definitivně potvrzen založením Nového Města v roce 1348, zde mimo jiné vedl k tomu, že si Bělohorská cesta udržela svůj rostlý krajinný charakter nejen v 19., ale z velké části i v první třetině 20. století. Tuto skutečnost je třeba mít na paměti při posuzování vývoje místa i jeho dnešního stavu, který z tohoto paradoxu v mnoha ohledech vyplývá.

Struktura, zachycená roku 1840 mapou Stabilního katastru, ukazuje situaci, která se zde pozvolna vyvíjela od doby založení kláštera. Na východě cesta vychází z Říšské brány, jejíž urbanistická pozice se od jejího založení v principu nezměnila. Za příkopem barokního opevnění se cesta rozděluje na dvě části. Zatímco jižní pokračuje přímo a je základem dnešní Bělohorské ulice, severní se stáčí ostře vpravo, aby vytvořila základ okružní cesty podél západního a jižních hradeb města (základ dnešní Myslbekovy). Z ní pak odbočuje západním směrem cesta, jejíž trasa navazuje na ulici v severozápadním cípu Hradčanského náměstí a představuje tak zjevně trasu staré středověké cesty, směřující podél Brusnice přímo k Břevnovskému klášteru a zmíněné vesnici při něm. Z cesty se navíc vydělila ještě jedna severní trasa, která vymezila šíři vesnice Břevnova i dlouhý pás, který je zastavěn usedlostmi a zahradami. Poslední cestou, která z brány vycházela, byla zmíněná poutní cesta do Hájku u Prahy, která nesleduje přímou trasu Bělohorské silnice, ale po prvním zastavení stoupá jihozápadně do svahu k usedlosti Závěrka, prochází nepravidelnou strukturou osady při usedlosti Tejnka a nakonec směřuje přímou

[1] UPP 2012, s. 49.
[2] Jiří Kořátko, Pražské usedlosti, Praha 2001, s.15.
[3] Název Tejnka (Teynka) je na mapě Stabilního katastru použit dvakrát: jednou pro osídlení na jihovýchod od Břevnovského kláštera, podruhé pro usedlost s osadou, nacházející se ve svahu nad Závěrkou. Dle Karla Kuči je starší první z jmenovaných osad, jejíž jméno bylo následně přeneseno i na oblast kolem dnešní usedlosti Tejnka – viz Kuča 2002, s.526. V textu jsou proto rozlišeny jako Stará Tejnka (v předpolí kláštera) a Tejnka (v okolí dnešní ulice Tejnka).
[4] UPP 2012, s. 49; Karel Kuča, Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, díl V., Praha 2002, s. 525-526.
[5] Mojmír Horyna, Jan Blažej Santini-Aichel, Praha 1998, s. 256-261; Petr Ulrich (ed.), Slavné stavby Prahy 6, Praha 2012, s.27-29.
[6] Kořátko 2001, s. 181-182, 227-228, 125-128.
[7] Jan Kalhous, Stručné dějiny města Břevnova, Břevnov 1907, s. 17.
[8] UPP 2012, s.50.
[9] V dosavadní literatuře je jako datum nejranějšího zpracování regulace uveden rok 1935 nebo 3934. Zde uvedené datum vychází z datace plánu v archivu IPR.
[10] UPP 2012, s.50; Ulrich 2012, s.104.
[11] Ulrich 2012, s.212-215.
[12] Pavel Fojtík, Zmizelá Praha, Tramvaje a tramvajové tratě, 2. díl, Historická předměstí a obce na levém břehu Vltavy, Praha 2011, s. 86-87.
[13] UPP 2012, s.92; Důvodem zachování stavby nebyla její architektonická hodnota, ale skutečnost, že se zde roku 1878 odehrál zakládající sjezd Sociálně demokratické strany dělnické.
[14] UPP 2012, s. 50, 80-81.
[15] Ulrich 2012, s.227-229.

cestou k Ladronce a dále k východu, aby se v oblasti Malého Břevnova plynule napojila na Bělohorskou silnici.

Na každou z cest navazují svébytné urbanistické světy, které jsou navzájem propojeny jen částečně. Hlavní Bělohorská silnice představuje volnou krajinnou osu, která v přímé linii stoupá do západního svahu, aby následně mírným zalomením sledovala jeho vrstevnici, směřující k osadě Tejnka při Břevnovském klášteře. S výjimkou první poutní kapličky a přilehlého stavení při rozcestí Bělohorské silnice s poutní cestou (dnešní hostinec U Zelené brány) není až ke Staré Tejnce silnice vůbec obestavěna domy. Příčné plnohodnotné propojení se severní cestou při potoce Brusnici zajišťovala pouze cesta v linii dnešní Skupovy ulice, s osadou u Tejnky byla silnice spojena jen křivolakou cestou vedoucí k usedlosti.

Jestliže Bělohorská silnice byla evidentně pojata jako dopravní spojnice bez vlastní navazující urbanistické struktury, obě zbývající cesty na sebe vázaly různorodé osídlení. Severní cesta podél Brusnice byla na jižním svahu po své severní straně obestavěna pásem usedlostí a zahrad, mezi nimiž vynikaly usedlosti Malovanka (založená ve druhé polovině 17. století, výrazná přestavba v první polovině 19. století, dnes v ruinách), Petynka (založena kolem roku 1650, následné přestavby v 18. a zejména 19. století, dochována torzálně) či Kajetánka (vinice doložena v 16. století, usedlost s kaplí Panny Marie Öttingské postavena Bernardem Ignácem z Martinic po polovině 17. století, následně darována řádu theatinů; barokní budova je dnes ve velmi špatném stavu).[6] Následně se cesta rozděluje. Jedna linie směřuje po jižním zalomení do Bělohorské silnice, druhá pak ústí do jižní části vesnice Velkého Břevnova, která má podobu ulicové vesnice s dlouhou velkorysou návsí, jejíž osa je kolmá na průběžné východozápadní cesty. Třetí, nejjižnější cesta, se průběhem výrazně přizpůsobuje nepravidelné zástavbě v oblasti Závěrky a Tejnky, do které pomyslně vrůstá a vytváří tak základ pro následnou rostlou zástavbu. Lze tak říci, že břevnovská oblast v polovině 19. století představuje zvláštní urbanisticky roztroušenou strukturu, které sice dominují tři základní východozápadní cesty, na které se však váží nezávislé a navzájem jen málo provázané světy. Právě tato strukturální nespojitost, spojená s výraznou místní urbanistickou svébytností, výrazně předurčí další proměny Bělohorské ulice a jejího okolí.

Plán z roku 1889 ukazuje, že tato výchozí situace se mění jen částečně. Na rozdíl od jiných částí města zde nedochází k demolici hradebního pásu, takže urbanisticky zůstává stále klíčové původní vyústění v místě zbořené říšské brány. Dominance trasy Bělohorské silnice je potvrzena částečným obestavěním její jižní strany mezi Starou Tejnkou a Břevnovským klášterem. Zásadní je však v této souvislosti charakter zástavby: cesta je lemována 1-2 patrovými domy na nehlubokých parcelách, které vytvářejí pomyslný „koridor“ podél cesty bez toho, že by na ně navazovala nějaká městská urbanistická struktura. Jediný náznak pokusu o uliční síť lze vystopovat v oblasti Staré Tejnky, kde v návaznosti na síť polních cest vznikají uličky s drobnou předměstskou zástavbou. S drobnou výjimkou tak nová zástavba potvrdila průběžný (či „tranzitní“) charakter Bělohorské cesty, která se ani na sklonku 19. století nestává zárodkem plnohodnotné městské struktury. Tato skutečnost je o to zvláštnější, že ve stejné době navazuje na hlavní cesty z Prahy síť rostlých či založených předměstí, které mají tendenci více či méně navazovat na charakter původního města. Asymetričnost pražského vývoje, naznačená již pro období vrcholného středověku, je tak platná ještě na přelomu 19. a 20., století.

V roce 1907 byly samostatné osady Velký Břevnov, Malý Břevnov a Tejnka sloučeny a povýšeny na město.[7] Až od této doby lze reálně sledovat dílčí snahu o společný urbanistický rozvoj dosud zcela izolovaných historických částí. Plán z let 1909-14 ukazuje sice nesmělé, nicméně úspěšné pokusy o dílčí parcelaci v sousedství silnice. Největší proměnou prošla oblast mezi Bělohorskou silnicí, Závěrkou a Tejnkou, kde byly v návaznosti na strukturu rostlého osídlení vytyčeny nevelké bloky (dnešní oblast ulic Závěrky, Šlikovy, Liborovy a Heleny Malířové). V návaznosti na rozvoj této části Břevnova byla v roce 1910 postavena secesní budova školy, která se nadlouho stala jedinou stavbou, umístěnou při severní straně Bělohorské ulice.[8] Obdobně nesmělou urbanizací prošla východní část severní strany údolí Brusnice, kde byl založen dílčí základ pravidelné blokové struktury. Přes tyto zásahy však stále nedošlo k reálnému provázání zmíněných čtvrtí, které jediné mohlo dodat skutečný význam i městotvornou energii budoucí Bělohorské třídě.

Zásadní změnu v uvažování o celé lokalitě přineslo až zpracování regulačního plánu ve 20. letech. Nejdůležitější změnou byl návrh vytyčení nové dopravní osy, která by vedla údolím Brusnice a přímo by propojila okružní cestu kolem hradeb s předpolím Břevnovského kláštera. Tato třída – dnešní Patočkova – byla během meziválečného období vytyčena jen zčásti, avšak její potenciální vliv byl zásadní. Původní hlavní silnice z Prahy - Bělohorská třída - se v úseku Hradčany – Břevnovský klášter v plánu stala spíše místní komunikací bez převládající tranzitní dopravní funkce. S ohledem na tento účel byly stanoveny i její proporce, které se vyznačují poměrně značnou šířkou ulice, avšak zároveň nízkou hladinou zástavby, kterou se ulice odlišovala od předpokládaných hlavních tříd meziválečné Prahy.

Nová ulice byla navržena v prostoru, kde se nacházely nejen zahrady a pole, ale rovněž četná historická zástavba. V meziválečném období byly vytyčeny pouze ty části dnešní Patočkovy ulice, které nevyžadovaly razantní demoliční zásahy. Budoucí hlavní třída tak byla až do poválečných let na začátku i konci „zaslepena“ historickou zástavbou v oblasti Malovanky a v prostoru Staré Tejnky předpolí Břevnovského kláštera.

Vytyčením nové ulice a jejím propojením se stávající Bělohorskou byly vymezeny pásy území, na němž mohly vzniknout nové městské čtvrtě. První se nacházela nad klášterem při jižní straně původní ulice a byla založena jako pravidelné zahradní město, jehož uliční struktura měla převrstvit i existující bloky v oblasti Tejnky. Vzhledem k existující historické zástavbě podél Bělohorské ulice, která měla být ve stopě potvrzena i novými městskými domy, byla čtvrť komponována jako svébytný svět, jehož urbanismus se mohl v charakteru vlastní Bělohorské třídy odrazit jen ve své nejvýchodnější části.

Velkorysejší a důležitější byl plán městské čtvrti, která měla vyplnit rozsáhlé nezastavěné území mezi Bělohorskou a dnešní Patočkovou. V původní variantě z roku 1925 plán počítal s nízkou blokovou, částečně otevřenou zástavbou, jejíž pravoúhlá síť by navázala jednak na vrstevnice, jednak na příčná severojižní spojení mezi oběma ulicemi. Protiváhou převládajících východozápadních linií by byla monumentální osa (dnešní ulice Pod Drinopolem), vrcholící v prostoru zástavby Tejnky parkovým náměstím s rozlehlou veřejnou budovou v jižním čele. V roce 1927 došlo ke změně plánu, která redukovala zmíněné náměstí na předprostor před mnohem skromnější veřejnou stavbou, situovanou blíže Bělohorské ulici. Výsledkem změny byl návrh kontinuální zahradní čtvrti, která se – stejně jako ve variantě předchozí – v oblasti Tejnky částečně měnila v blokovou zástavu, navazující na bloky u Závěrky.

Definitivní řešení celé čtvrti přinesl až regulační plán, zpracovaný Ladislavem Machoněm v roce 1933.[9] Namísto nízké blokové stavby byla navržena pravidelná sestava vyšších, severojižně komponovaných solitérních deskových domů, které jsou půdorysně sestaveny dle ulic, navazujících na vrstevnice. Pozoruhodný dialog zástavby s krajinou byl jedním z prvních příkladu aplikace volné řádkové zástavby v kontextu meziválečné regulace Prahy. Neméně zásadní byla i náplň domů, které byly z rozhodnutí města koncipovány jako malometrážní byty pro sociálně slabší vrstvy. Z původní blokové regulace byl převzat jen koncept nízkých domů při Bělohorské ulici, které měly – dle představ Státní regulační komise – postupně nahradit i historickou zástavbu při její jižní straně. Finální podobu domů určila soutěž v roce 1936. Jednotlivé stavby realizovali různí architekti (Antonín Černý, Václav Hilský, Rudolf Jasenský ad). Celý soubor se realizoval po roce 1945, aniž by došlo k výraznější změně Machoňovy avantgardní koncepce.[10]

Pro samotnou ulici byl však ještě zásadnější koncept nízké činžovní zástavby, která lemovala Bělohorskou ulici. Realizované domy, které svou výškou do značné míry navazovaly na komorní měřítko historických domů na jižní straně ulice, založily strukturu, na kterou následně navázala poválečná výstavba, během které byla v 50. a 60. letech severní hrana ulice kompletně obestavěna. Lze tak říci, že v meziválečném období byl urbanismus třídy i jejího nejbližšího okolí stabilizován a v jistém smyslu i dokončen, a to přes to, že jeho realizace spadala ve valné většině až do doby o 20-30 let později.

Zásahem, který významně ovlivnil podobu západního konce ulice, bylo založení Strahovského stadionu (1926), jehož přístupové cesty vedly z velké části právě zde strany Bělohorské.[11] Právě v souvislosti se stadionem se do urbanismu Bělohorské ulice poprvé zapsala poválečná doba. V rámci příprav na Všesokolská slet v roce 1948 byla v prostoru pod hradbami vybudována velkorysá tramvajová smyčka s nástupišti, rampami a mosty, jejíž úlohou bylo obsloužit Všesokolský slet v roce 1948.[12] Tento zásah, který byl prvním razantním dopravním vstupem do západní části ulice, v principu předznamenal ještě velkorysejší realizace, kterými se v dalších desetiletích staly dnešní hotel Pyramida a otevřená křižovatka městského okruhu.

Již výše bylo řečeno, že demolice historických částí spojené s realizacemi dopravních staveb byly mezi válkami realizovány jen omezeně. Nejzávažnější vlna demolic tak přišla až období po roce 1945. První etapa se týkala dokončení osy Patočkovy ulice a na ní navazující rozšíření východní části Bělohorské, kterému padla za oběť jak zástavba v okolí malovánky, tak velká část Staré Tejnky. Jediných dochovaným svědkem její historické zástavby je hostinec U Kaštanu, kterému bylo v rámci rozšíření ulice ubouráno jižní křídlo [13]. Na místě čtvrti vznikly obytné domy.

Další vlna demolic přišla v 60. a 70. letech, kdy byl kompletně zbořen Velký Břevnov, na jehož místě vyrostlo panelové sídliště. Zánik vesnice, kterou tvořila malebná struktura barokních a klasicistních stavení, lze považovat za jednu z největších a zcela zbytečných ztrát historického dědictví v poválečné Praze.[14] Významnějším architektonickým počinem byla výstavba Domu rekreace ROH (dnešní hotel Pyramida), který na základě soutěže postavili Neda a Miloslav Cajthamlovi v letech 1979-87.[15] Nejrazantnějším poválečným vstupem do urbanistické struktury okolí Bělohorské ulice bylo bezesporu vyhloubení rozlehlé plochy pro mimoúrovňovou křižovatku vyústění Strahovského tunelu, která ulici radikálně izolovala od zástavby v údolí zatrubněného potoka. Po roce 1990 dochází k nové výstavbě zejména v oblasti osady Tejnky, která byla v 70.-80. letech odsouzena k zániku a která byla pro své historické kvality v roce 2003 prohlášena městskou památkovou zónou. Řada nových domů respektuje měřítko svého okolí. Některé novostavby však bohužel znamenají i poměrně razantní naddimenzované vstupy, které přirozeně vedou ke ztrátě měřítka i urbanistických kvalit celku.

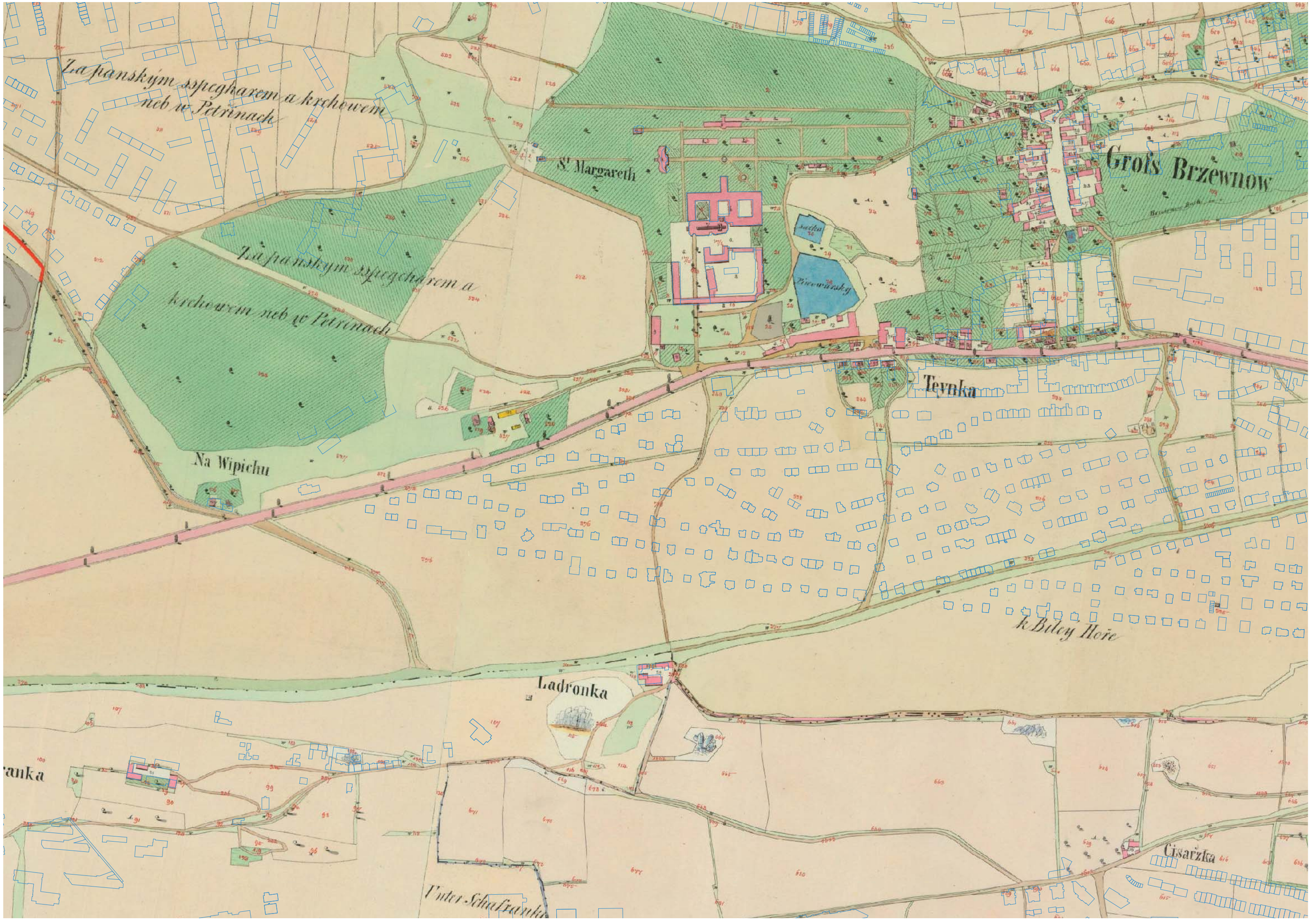
Pokud bychom měli řečený historicko-urbanistický vývoj shrnout a promítnout jej do stavu dnešní Bělohorské ulice, mohla by její charakteristika vypadat následovně:

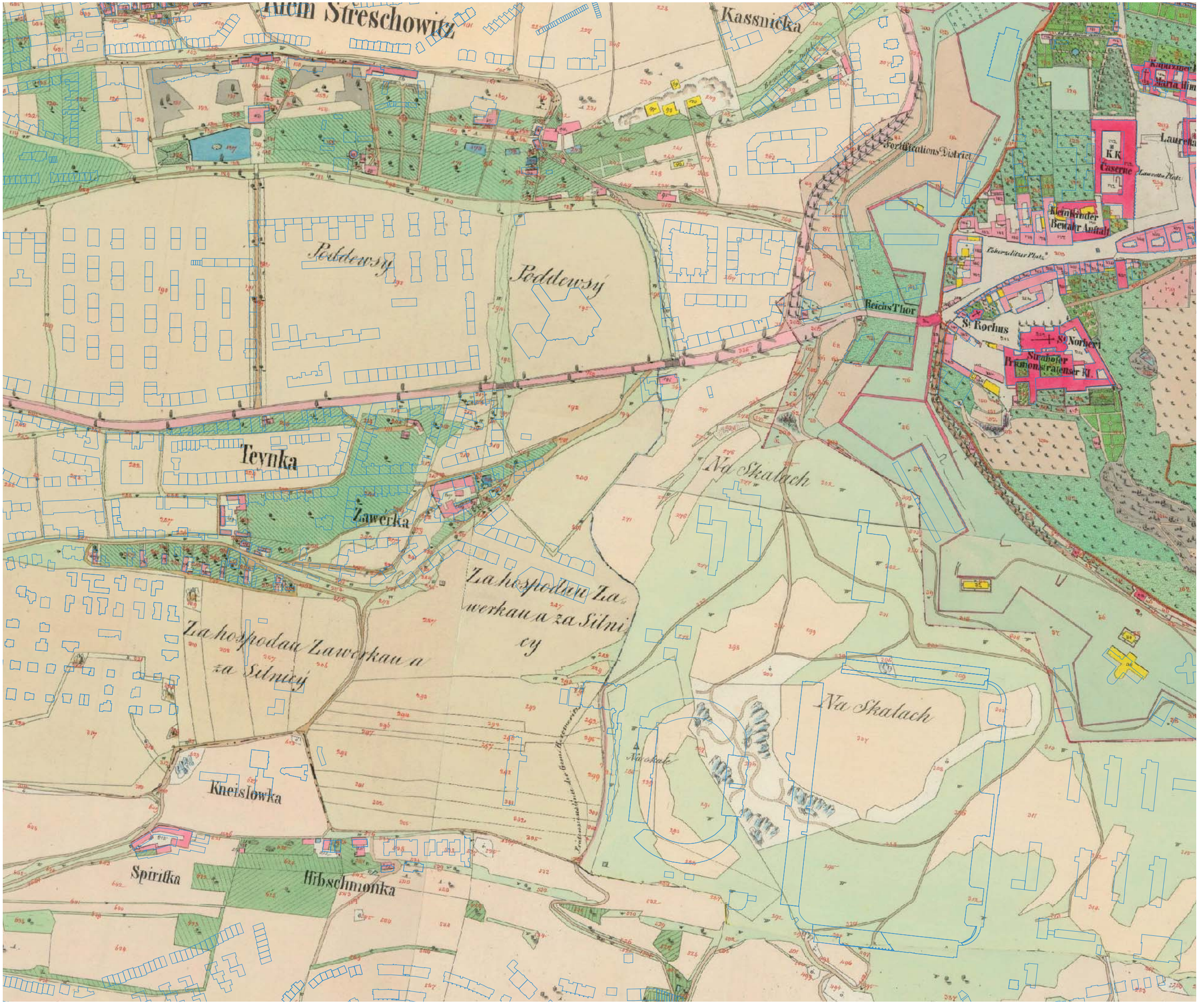
Bělohorská třída patří bezpochyby mezi hlavní a z hlediska urbanismu i poměrně dobře definované pražské ulice. Jejím základem byla cesta, která vycházela z Říšské brány a která směřovala důležitým směrem do západních Čech a na Německo. Přes její nesporný „celostátní“ význam nebyla dlouho reálně obestavěna, což lze přičíst jak menšímu významu předměstí navazujícím na Hradčany, tak skutečnosti, že osady kolem ní byly propojeny s městem jinými paralelními cestami. Izolovanost jednotlivých částí budoucího Břevnova vedla k tomu, že při založení města se jednalo spíše o sloučené svébytných světů, nežli o potvrzení jeho dosavadního významu, o čemž svědčilo i velmi pozvolné obestavování hlavní třídy.

Tento zvláštní stav vedl k tomu, že bylo v meziválečném období možno celé oblasti přistoupit mnohem velkoryseji, než tomu bylo u jiných oblastí, přímo navázaných na historické město. Ani v této době však nedochází k cílenému provázání jednotlivých částí Břevnova, ale naopak k vytváření dalších samostatných světů, jako je zahradní čtvrť za klášterem a zejména čtvrť malometrážních bytů, velkoryse navržená do severního svahu podél bělohorské třídy. Založení paralelní třídy, která měla v budoucnu převzít roli hlavní dopravní tepny vycházející z Prahy na západ (Patočkova), vedlo ve stejné době k pomyslné marginalizaci Bělohorské ulice, u níž převážil spíše místní význam.

Paradoxem je, že ulice na tuto roli v principu nebyla připravena: díky popsanému vývoji byla velkorysou třídou procházející lokalitami, které se k ní spíše mimoděk připojovaly, než aby na ni byly doopravdy urbanisticky vázány. Již první parcelace nad Břevnovským klášterem navíc přinesla princip „obestavěného koridoru“, který se z urbanistického hlediska často nijak systematicky neváže na čtvrti za sebou, avšak zároveň je s nimi přirozeně propojen, což bylo následně převzato i při zástavbě severní strany ulice ve 30-60. letech 20. století. Tento zvláštní stav má dva pozoruhodné důsledky: svébytnost jednotlivých čtvrtí je zachována a v mnoha ohledech dokonce posílena. Na Břevnově tak vedle sebe může existovat malebný svět Tejnky vedle meziválečného sídliště či zahradní čtvrti. Sama ulice má pak díky jednotnému měřítku i konceptu městských domů s obchodním parterem charakter městské třídy, která tyto různé světy provazuje a vytváří zároveň jejich pomyslný průsečík a střed. Její význam je tak zásadní: právě ona je místem, které z hlediska celku čtvrť spojuje, potvrzuje a v jistém smyslu i vytváří.

autor textu: PhDr. Richard Biegel, Ph.D.


Za panskym zpeghárem a krchowem neb w Petrnach
St. Margareth
Za panskym zpeghárem a krchowem neb w Petrnach
Na Wipichu
Gross Brzewnow
Tevnka
k Biley Hoře
Ladronka
Unter Schafranka
Cisařzka



LEGENDA

Současná zástavba

POPIS

Mapa stabilního katastru Prahy 1840

Struktura, zachycená roku 1840 mapou Stabilního katastru, ukazuje situaci, která se zde pozvolna vyvíjela od doby založení kláštera.

Základem Bělohorské ulice je cesta, která navazovala jak na hlavní osu hradčanské aglomerace, tak na cestu stoupající úvozem od řeky a směřovala na západ do Německa – tzv. říšská cesta.

Přes nesporný význam cesty i její přímé nevázání na Pražský hrad nedošlo až do závěru 19. století k jejímu urbanistickému zhodnocení nějakou soustředěnější zástavbou.

září 2015

0 50 100 200m 1:5.000

[IPR Praha 2015]


Břevnov velký
Týnka
Na bílé hoře
Ladronka
Císařka



LEGENDA

Současná zástavba

POPIS

Plán polohy a výšek král. hl. m. Prahy 1889

Během druhé poloviny 19. století se celá oblast takřka nezměnila. Na Bělohorskou silnici se stále ještě vstupuje Říšskou branou a zachovány jsou i všechny bastiony barokního opevnění.

Silnice zůstává téměř neobestavěna. Jedinou výjimkou je drobná zástavba v oblasti východní Tejnky, která poprvé formuje skutečnou uliční hranu silnice.

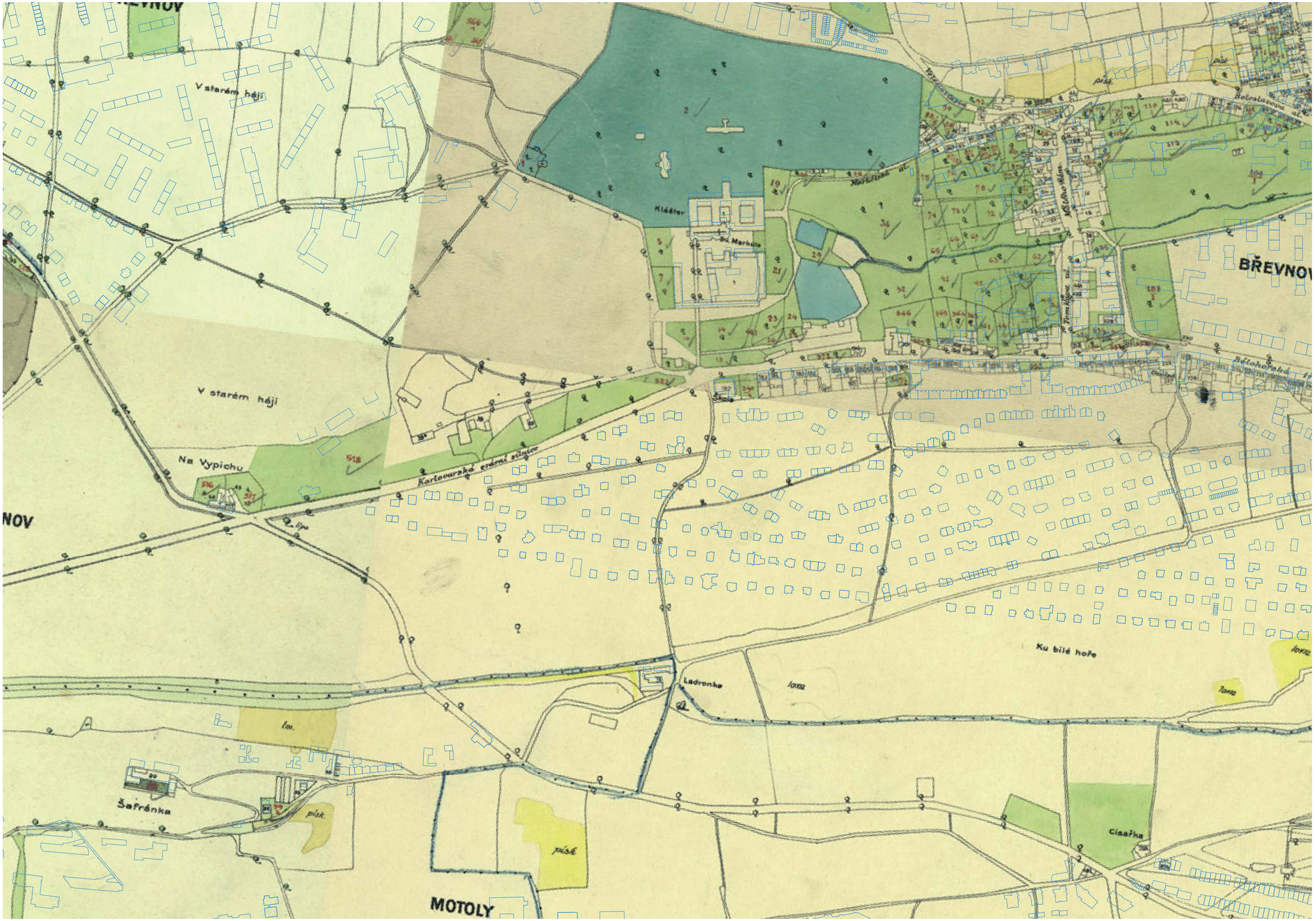
září 2015

0 50 100 200m 1:5.000

BĚLOHORSKÁ . Koncepční studie . Analýzy

Plán polohy a výšek 1889

[IPR Praha 2015]


V starém háji
V starém háji
Na Vypichu
Klášter
Bří Mariánů
Mariánské nám.
Mariánské nám.
Botanická ul.
Botanická ul.
Kartouzská střední silnice
Kartouzská střední silnice
Ladronka
Ku bílé hoře
Šafránka
Cisařka
MOTOLY
BŘEVNOV
NOV



LEGENDA

Současná zástavba

POPIS

Orientační plán král. hl. m. Prahy 1909-1914

Zboření Říšské brány v roce 1898, na nějž navázala i demolice severního sousedního bastionu, poprvé výrazněji propojilo východní předpolí Bělohorské silnice s vlastním městem.

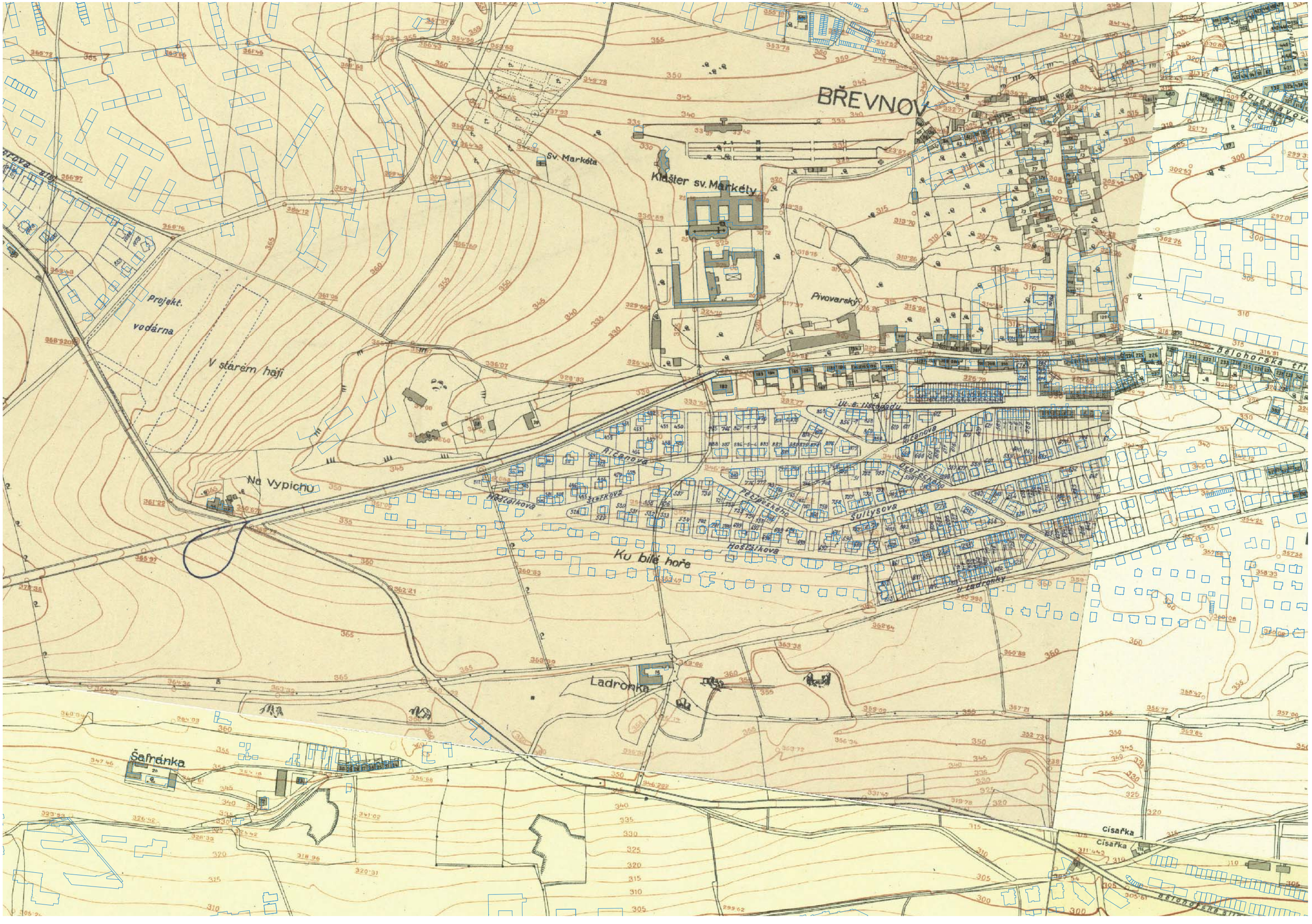
Plán z let 1909-14 ukazuje sice nesmělé, nicméně úspěšné pokusy o dílčí parcelaci v sousedství silnice. Největší proměnou prošla oblast mezi Bělohorskou silnicí, Závěrkou a Tejnkou, kde byly v návaznosti na strukturu rostlého osídlení vytyčeny nevelké bloky.

Vidíme také první náznak úprav na místě bastionu, spočívající ve výstavbě kasáren a vytyčení jednoho bloku.

září 2015

0 50 100 200m 1:5.000

[IPR Praha 2015]


BŘEVNOV
Sv. Markéta
Klášter sv. Markéty
Pivovarský
Projekt. vodárna
V starém háji
Na Vypichu
Ke Statku
Ku bílé hoře
Ladronka
Šafránka
Cisařka
Cisařka
Bělohorská
Ul. 8. listopadu
Ricanova
Hostivítova
Hostivítova
Zlatnická
Pelléova
Pelléova
Šultysova
Hostivítova
U Ladronky
Bělohorská silnice



LEGENDA

Současná zástavba

POPIS

Výškopisný plán Prahy 1920-1924

Stav z roku 1922 dokumentuje pokračování parcelace směrem k Malovance, které mělo částečně zahrnout i jižní stranu Bělohorské ulice.

Nové parcely se objevují také v oblasti Tejnky a Závěrky, které je prvním reálným zárodkem blokového města v okolí Bělohorské silnice. Dílčí návrhy parcelace lze zaznamenat i v údolí potoka Brusnice a zejména na jižním svahu nad ním, kde se vytváří základ souvislého zahradního města.

Klíčové je zakreslení zahradní čtvrti v severní svahu nad klášterem, která byla ve 20. a 30. letech téměř kompletně realizována.

Severní strana Bělohorské zůstává nezastavěna, s jedinou výjimkou secesní školy, situované proti zástavbě v oblasti východní Teynky.

září 2015

0 50 100 200m 1:5.000

BĚLOHORSKÁ . Koncepční studie . Analýzy

Výškopisný plán 1920-24

[IPR Praha 2015]


BŘEVNOV
Sv. Markéta
Klášter sv. Markéty
Pivovarský
V starém háji
Na Vypichu
Ku bílé hoře
Ladronka
Šafránka
Na baterii
Bělohorská
Cisařka

POPIS

Celkový regulační plán Prahy 1924

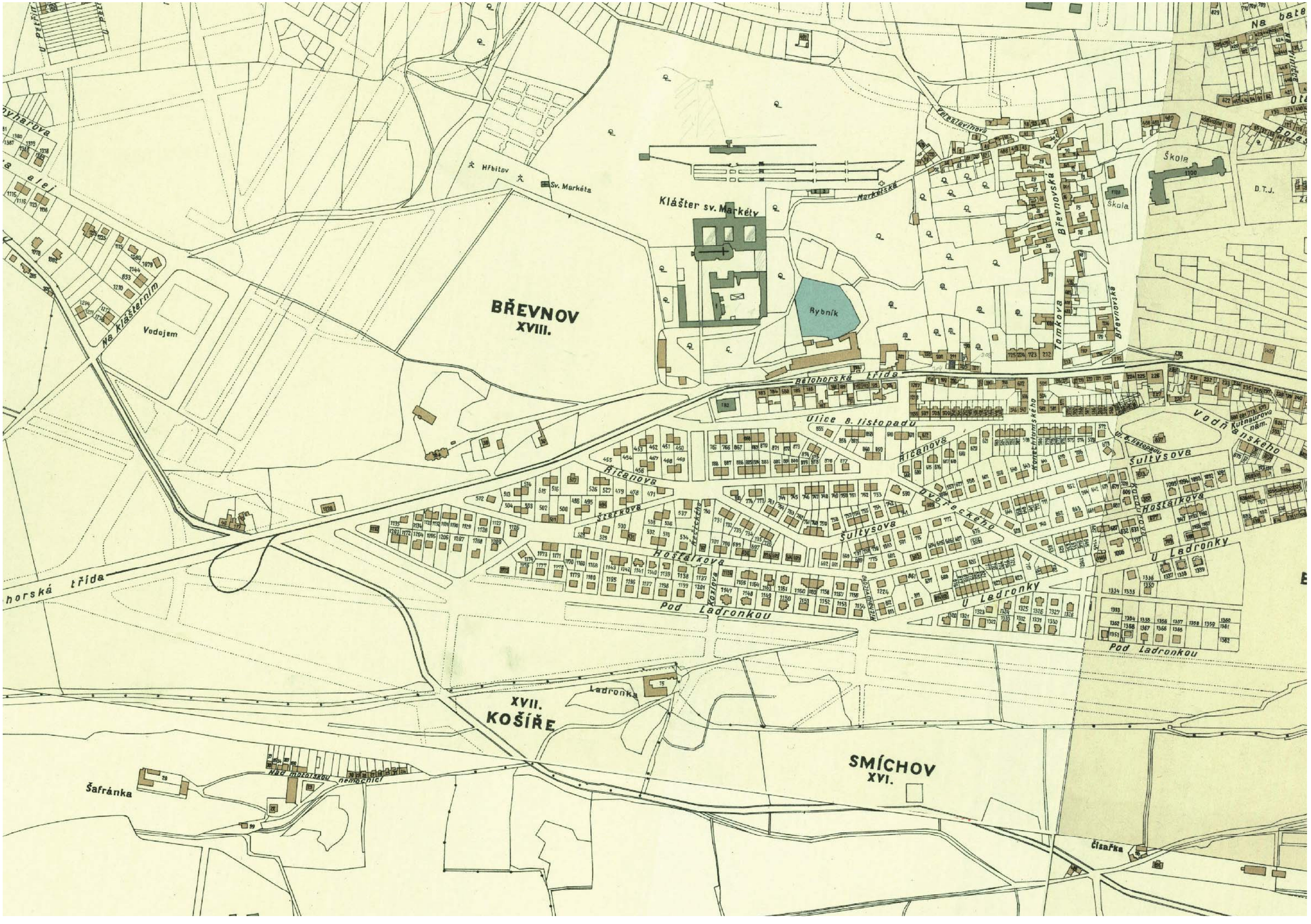
Nejdůležitější změnou v území byl návrh vytyčení nové dopravní osy - dnešní Patočkovy ulice. Založení paralelní třídy, která měla v budoucnu převzít roli hlavní dopravní tepny vycházející z Prahy na západ, vedlo k pomyslné marginalizaci Bělohorské ulice, u níž převážil spíše místní význam. Vytyčením nové ulice a jejím propojením se stávající Bělohorskou byly vymezeny pásy území, na němž mohly vzniknout nové městské čtvrtě.

září 2015

0 50 100 200m 1:5.000

Celkový regulační plán 1924

[IPR Praha 2015]


BŘEVNOV
XVIII.
Klášter sv. Markéty
Hřbitov
Sv. Markéta
Rybník
Vodojem
Na klášterním
Markétská
Břevnovská
Tomkova
Břevnovská
Škola
Škola
D.T.J.
Na bate
Otakarova
Poděbradova
Bělohorská třída
Ulice 8. listopadu
Ricanova
Ricanova
Šultysova
Šultysova
Hoštálkova
Hoštálkova
Pod Ladronkou
Pod Ladronkou
U Ladronky
U Ladronky
Vodňanského
Kutnauerova nám.
Ladronka
XVII.
KOŠÍŘE
SMÍCHOV
XVI.
Šafránka
Císařka
Na motolskou nemocnici
Bělohorská třída

POPIS

Orientační plán Prahy 1938

Plán z roku 1939, zachycuje finální schválenou regulaci území.

Namísto nízké blokové výstavby, která měla vyplnit rozsáhlé nezastavěné území mezi Bělohorskou a dnešní Patočkovou, byla navržena pravidelná sestava vyšších, severojižně komponovaných solitérních deskových domů, které jsou půdorysně sestaveny dle ulic, navazujících na vrstevnice. Jedná se o jeden z prvních příkladu aplikace volné řádkové zástavby v kontextu meziválečné regulace Prahy.

Zásahem, který významně ovlivnil podobu západního konce ulice, bylo založení Strahovského stadionu (1926).

září 2015

0 50 100 200m 1:5.000

[IPR Praha 2015]





POPIS

Ortofotomapa 2015

Po druhé světové válce dochází k několika vlnám demolic.
První vlna se týkala dokončení osy Patočkovy ulice a na ní navazující rozšíření východní části Bělohorské, kterému padla za oběť jak zástavba v okolí malovánky, tak velká část Staré Tejnky.

Další vlna demolic přichází v 60. a 70. letech. Nejrazantnějším zásahem bylo nevynucené zbourání Velkého Břevnova, na jehož místě je panelové sídliště.

Do oblasti také radikálně zasáhla stavba křižovatky městského okruhu - vyhloubením rozlehlé plochy pro mimoúrovňovou křižovatku a vyústění Strahovského tunelu.

září 2015

0 50 100 200m 1:5.000

Ortofotomapa 2015

[IPR Praha 2015]

730/
Fotodokumentace



po 1900 / hlavní vstup do areálu Břevnovského kláštera


1943 / hostinec U Kaštanu, pohled od západu
foto Alexander Paul



1943/ hostinec U Kaštanu, pohled východní, hl. vstup
foto Alexander Paul


1943 / pohled od východu směrem k hostinci U Kaštanu
foto Alexander Paul


1975 / tram. zastávka U Kaštanu


1943 / osa Břevnovského kláštera od jihu
foto Alexander Paul

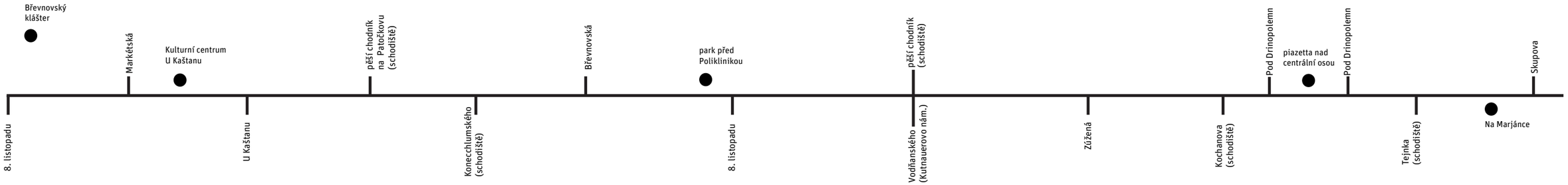

1936 / klášterní mýtní domek
foto Alexander Paul


1943 / hostinec U Kaštanu, uliční průčelí do Bělohorské
foto Alexander Paul


1943 / severní uliční fronta, domy č.p. 203, 204
foto Alexander Paul



1943/ jižní uliční fronta, dům č.p. 249
foto Alexander Paul




1954 / v pozadí napojení Bělohorské a Patočkovy ulice
foto Bohumil Chalupníček


1938/ napojení ulic Bělohorské a 8. listopadu
foto archiv DP


po 1985 / severní uliční fronta proti ul. 8. listopadu
foto Jiří Straka


po 1985 /jižní ul. fronta, základní škola naproti poliklinice
foto Jiří Straka


po 1985 / jižní uliční fronta, Drinopol
foto Jiří Straka


1939 / západní část Bělohorské ulice


po 1985 / osa Břevnovského kláštera
foto Jiří Straka


po 1985 / jižní uliční fronta, ul. Konecchlumského
foto Jiří Straka


1943 / jižní ul. fronta, obecní úřad (dnes základní škola)
foto Alexander Paul


po 1985 / jižní uliční fronta u Drinopolu
foto Jiří Straka



před 1900 / Bělohorská - Tejnka


po 1950 / výstavba sídliště na sever od Bělohorské


po 1910 / pohled od severu na Malovanku


před 1900 / zástavba Malovanky před výstavbou hotelu Pyramida

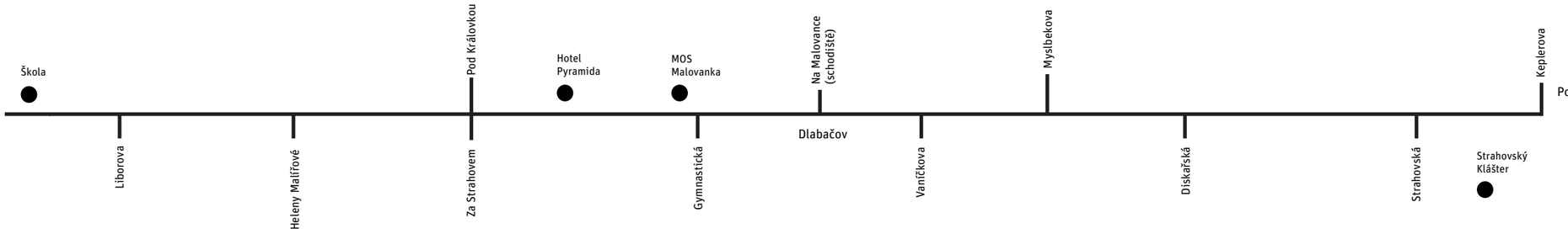

1974 / východní část Bělohorské ulice



1930 / severní uliční fronta, škola Na Marjánce


1975 / tramvaje pro přepravu spartakiádních cvičenců
foto archiv DP


1975 / zastávka Malovanka - spartakiádní tramvaje
foto archiv DP





1943/ jižní uliční fronta, Tejnka
foto Alexander Paul


1943 / jižní uliční fronta, hostinec Na Marjánce
foto Alexander Paul


1925 / Malovanka z hrany strahovských lomů
foto Alexander Paul


1925/ Malovanka z hrany strahovských lomů
foto Alexander Paul



1943 / jižní uliční fronta, č.p. 233
foto Alexander Paul



po 1905/ Tellingerův dům, hostinec Na Maránce


1975/ vyústění Bělohorské do prostoru Malovanky
foto archiv DP


po 1900/ restaurace U Zelené brány, Malovanka



zatravněný tramvajový svršek v západní části Bělohorské ulice



Společenské centrum a restaurace U Kaštanu



napojení Břevnovské ulice, pohled východním směrem



uliční profil nad poliklinikou, pohled východním směrem



schodiště na ulici Pod Marjánkou



park / zatravněná plocha západně od Kaštanu, mezi ulicemi Bělohorská a Patočkova



uliční profil U Kaštanu, pohled východním směrem



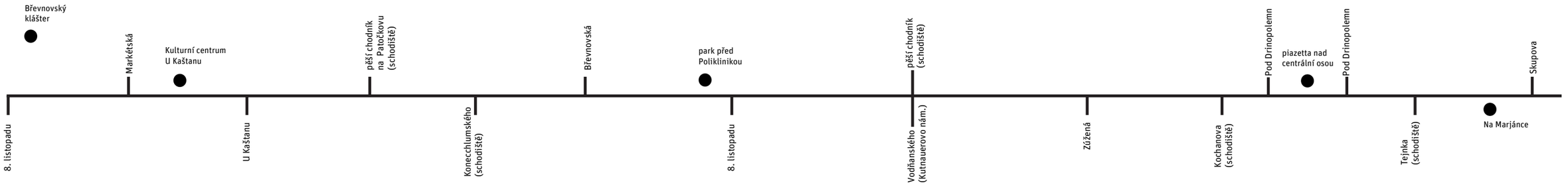
okolí tram. zastávky U Kaštanu, pohled východním směrem



uliční profil u školy naproti poliklinice, pohled západním směrem



svažitý park - prostranství před poliklinikou





tramvajová zastávka Břevnovský klášter



tramvajová zastávka Břevnovský klášter, v pozadí centrum U Kaštanu



zástavba v okoli zastávky Břevnovský klášter, pohled západním směrem



ulice Konecchlumského (slepá ul. pokračující schodištěm na ul. 8. listopadu)



napojení ulice Kochanova, tramvajová zastávka Drinopol



západní vyústění Bělehradské ulice do ulice Patočkovy



kontakt Patočkovy a Bělohorské ulice, západní pohled



napojení ulice U Kaštanu, řešení přechodu pro chodce



uprava přechodu před školou naproti poliklinice



restaurace U Bílého lva mezi ulicemi Vodňanského a Kochanova


Drinopol, centrální osa lokality kolmá na Belohorskou ulici


škola Na Marjánce, rozdíl úrovně ulice a vstupu do objektu


Dlabačov, napojení tramvajové smyčky

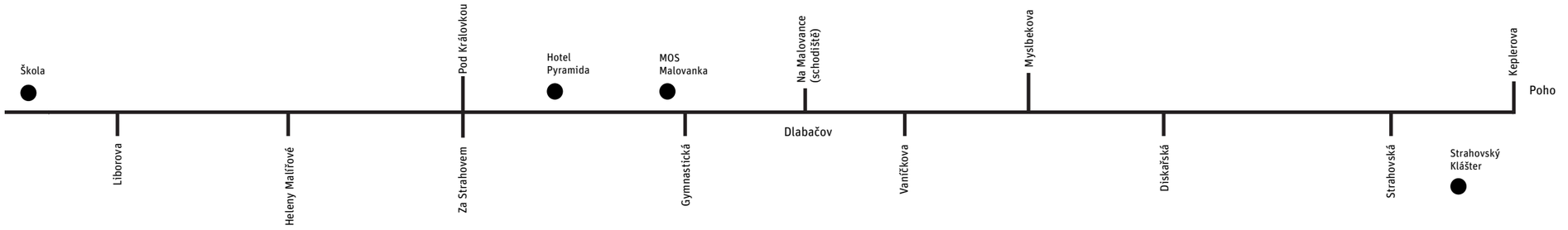

nároží Keplerova / Dlabačov, areál Strahovského kláštera po levé straně


velkorysý nástup na schodiště u Drinopolu


pohled západním směrem, škola Na Marjánce


křižovatka Dlabačov / Myslbekova


Dlabačov, pohled západním směrem




pohled od západu z ul. Bělehradské k Malovance


Hotel Pyramida, křižovatka Pod Královkou / Za Strahovem


Restaurace U Zelené brány, Malovanka


Dlabačov - tramvajová smyčka, mimoúrovňový přechod trati


Restaurace Na Marjánce


křižovatka Pod Královkou / Za Strahovem
v pozadí Dlabačov

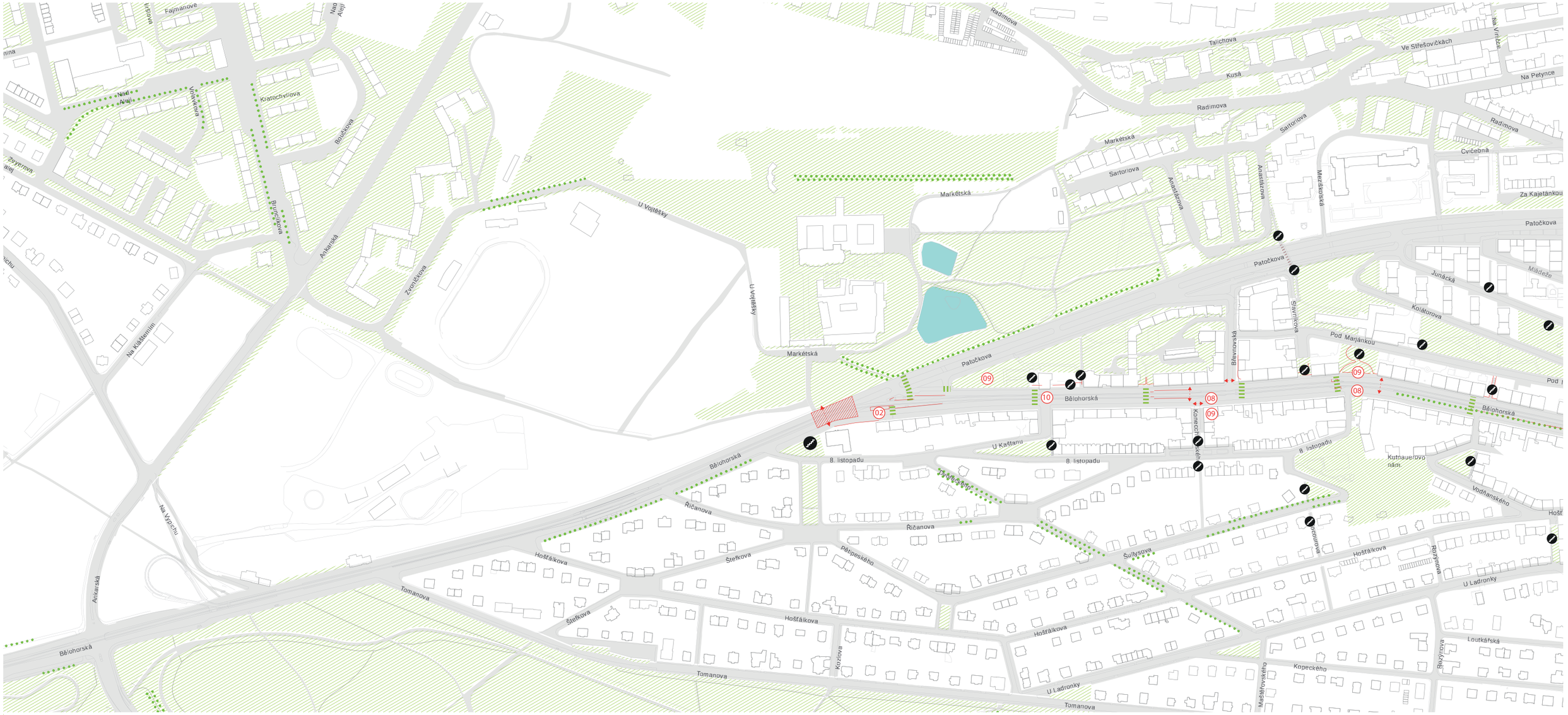

Dlabačov, Gymnastická ulice

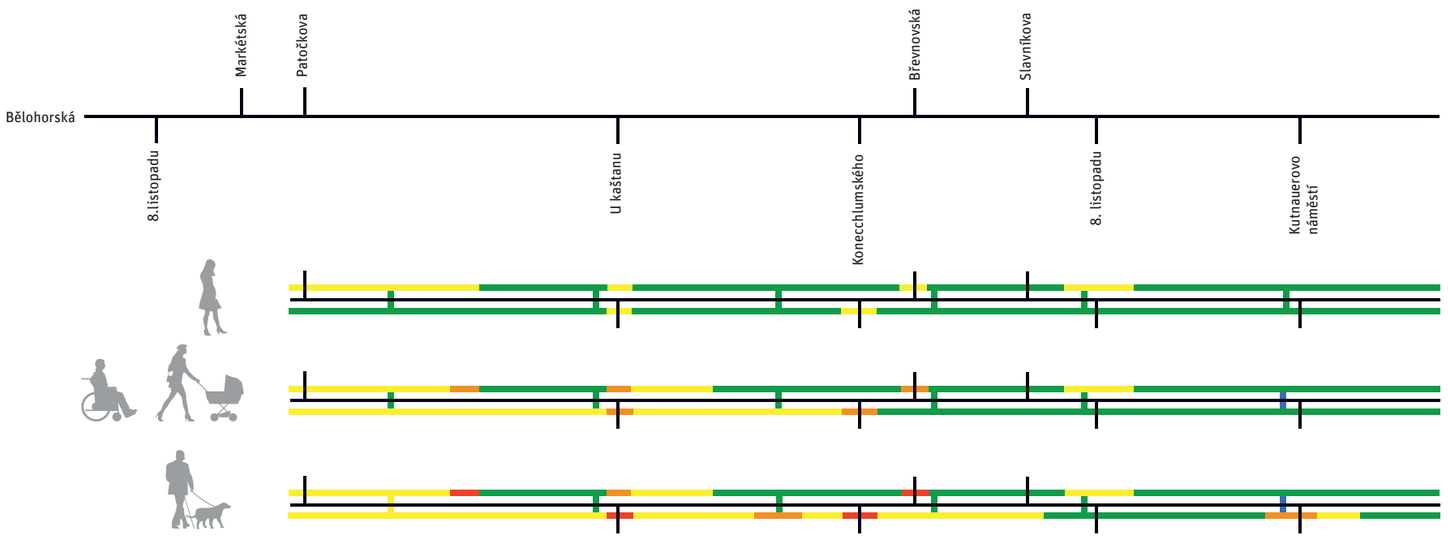

tramvajová smyčka Dlabačov

Fotografie současného stavu

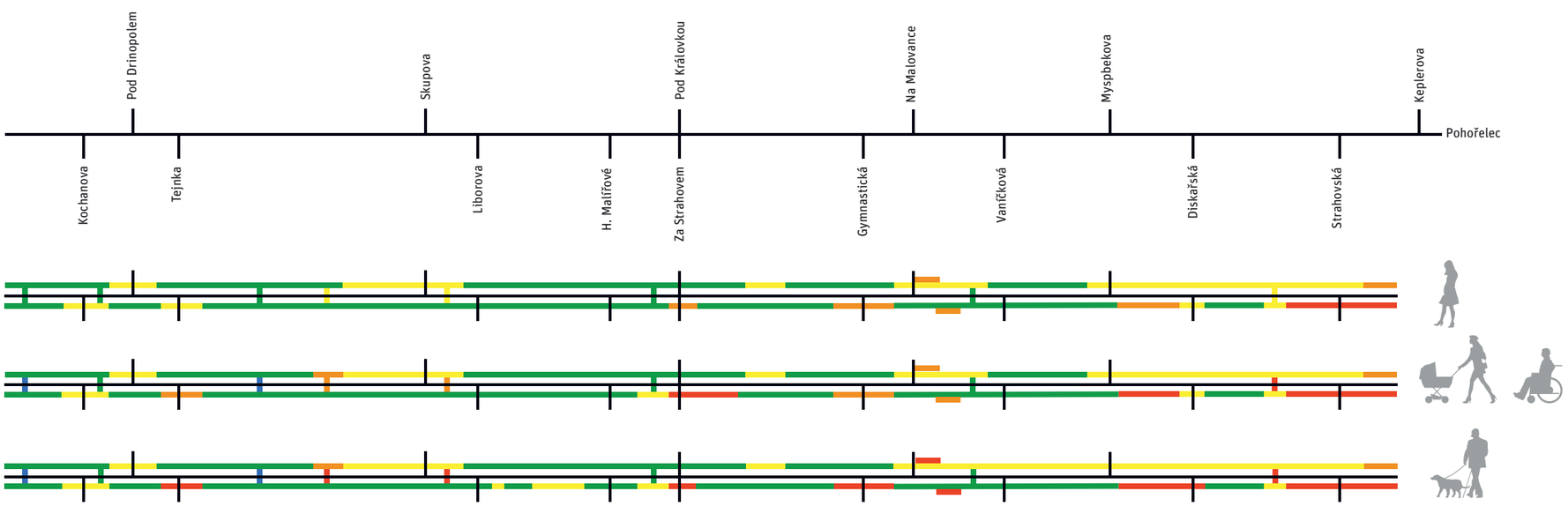
740/

Pohyb a doprava


Fajmanova
Nad Alejí
Vojtěšková
Kratochvílova
Bučkova
Ankarská
Zvonečkova
U Vojtěšky
Markétská
Na Klášterním
Radimova
Talichova
Kusá
Ve Střešovičkách
Na Petynce
Sartorova
Anastázova
Mezibranská
Cvičebná
Za Kajetánkou
Patočkova
Junácká
Mládeže
Kolátorova
Pod Marjánkou
Břevnovská
Slavníkova
Konecchlumského
Bělohorská
U Kaštanu
8. listopadu
Kutnauerovo nám.
Vodňanského
Hošťálkova
Šťáhlavská
Říčanova
Štefkova
Pštrossova
Šullysova
Rozvinova
U Ladronky
Kozlova
Loutkářská
Kopeckého
Maštalířovského
Tomanova
Na Výšinách


Bělohorská
Markétská
Patočkova
Břevnovská
Slavníkova
8.listopadu
U kaštanu
Konecchlumského
8. listopadu
Kutnauerovo náměstí





LEGENDA

Veřejná prostranství

- uliční prostranství a náměstí
- parková náměstí
- parkově upravené plochy

Ploty a bariéry

- zábradlí
- chybějící propojení, přechod, průchod
- ploty
- schodiště

Problémy v území

- 01 velmi úzký chodník
- 02 příležitost odstranit či změnit zábradlí
- 03 zanedbaný podchod
- 04 povrch chodníku ve špatném stavu
- 05 špatně navazující chodník
- 06 zanedbaná zeleň
- 07 neřešený předprostor
- 08 překážející parkující vozidla
- 09 prostranství vhodné k detailnějšímu řešení
- 10 nevhodně řešené dopravní značení

Hodnocení prostupnosti

Pěšky

- komfortně
- nekomfortně, s dílčími problémy: úzký chodník, špatný povrch, umístění sloupů
- nekomfortně, s velkými problémy
- neprůchozí

Pěšky s omezenou schopností pohybu

- komfortně, dobrý povrch, snížené obruby
- s obtížemi: úzký chodník, špatný povrch, nevhodné umístění sloupů
- s obtížemi s kočárkem
- neprostupné pro vozíčkáře
- neprostupné

Pěšky s omezenou schopností orientace

- samostatně komfortně bez problémů: funkční vodicí linie a hmatové úpravy
- samostatně s obtížemi: úzký chodník, špatný povrch, nevhodně umístěné sloupy
- samostatně s velkými obtížemi, pouze s doprovodem
- neprostupné

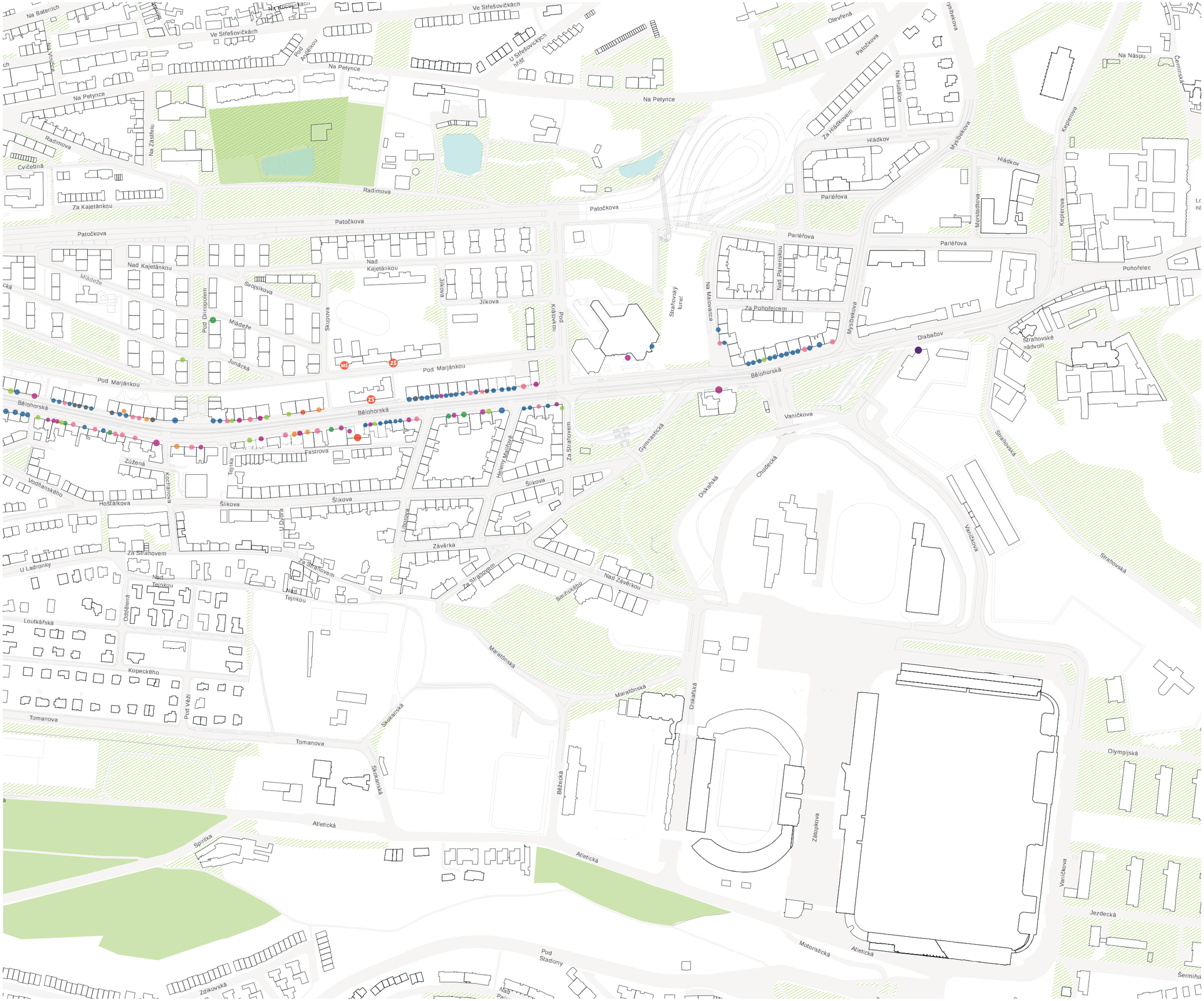
září 2015

0 50 100 200m 1:5.000

Veřejná prostranství a pěší pohyb

[IPR Praha 2015]


U Paťánky
Fajmanové
Nad Aleji
Mahulenina
Radlická
Plojharova
Zeyerova alej
Na Vypichu
Na Klášterním
Arikarská
Bruncvíkova
Kratochvílova
Vojtěšská
Boučkova
Zvonařková
U Vojtěšky
Na Větrníku
Radimova
Na Baterii
Talichova
Kusá
Ve Střešovičkách
Sartorova
Markétská
Anastázova
Mezibranská
Patočkova
Břevnovská
Slavíkova
Pod Marjánkou
Kolářova
Bělohorská
U Kaštanu
8. listopadu
Kapucínského
Kutnauerovo nám.
Dvořeckého
Řičanova
Šultysova
Hoštálkova
Štefkova
Pětipeského
Korunní
Rozmarinová
Kopeckého
U Ladronky
Mastěhovského
Tomanova
Atletická
Podbělohorská
Kukulova
Na Šafránku
Mobilskou nemocnici
Šafránecká
Roentgenova
Spirka
Zdíkovská



LEGENDA

- potraviny (např. žabka, večerka, pekárna, řeznictví, zdravá výživa)
- stravování (např. restaurace, cukrárna, kebab, kavárna, vientamské bistro, bar, vinotéka)
- prodejny (oděvnictví, obuvnictví, krby, dlaždičky, barvy laky)
- osobní služby (kadeřnictví, kosmetika, solárium, psí salón, opravna oděvů)
- finance + technologie (např. banky, telekom. operátoři, realitní kancelář)
- kultura (např. hudební klub)
- zdravotnictví (např. lékárna, praktický lékař, odběry krve)
- vzdělávání (např. MŠ, SŠ, VŠ, knihovna)
- sport (např. tenisová škola)
- prázdné výlohy
- informační centrum, pošta

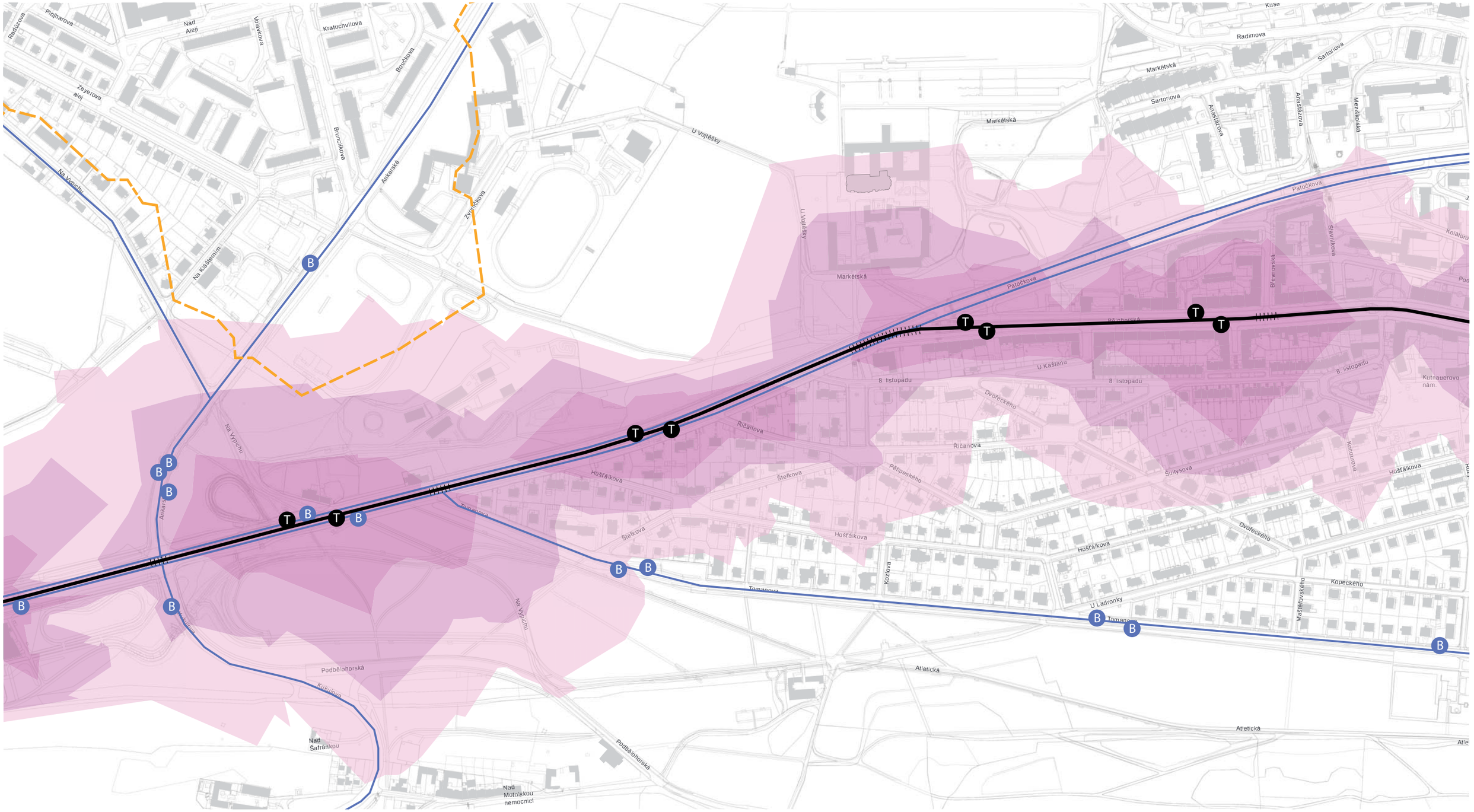
září 2015

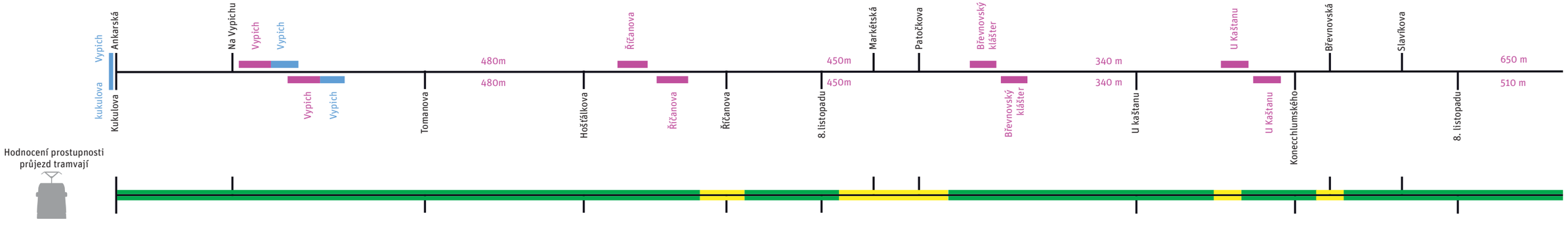
0 50 100 200m 1:5.000

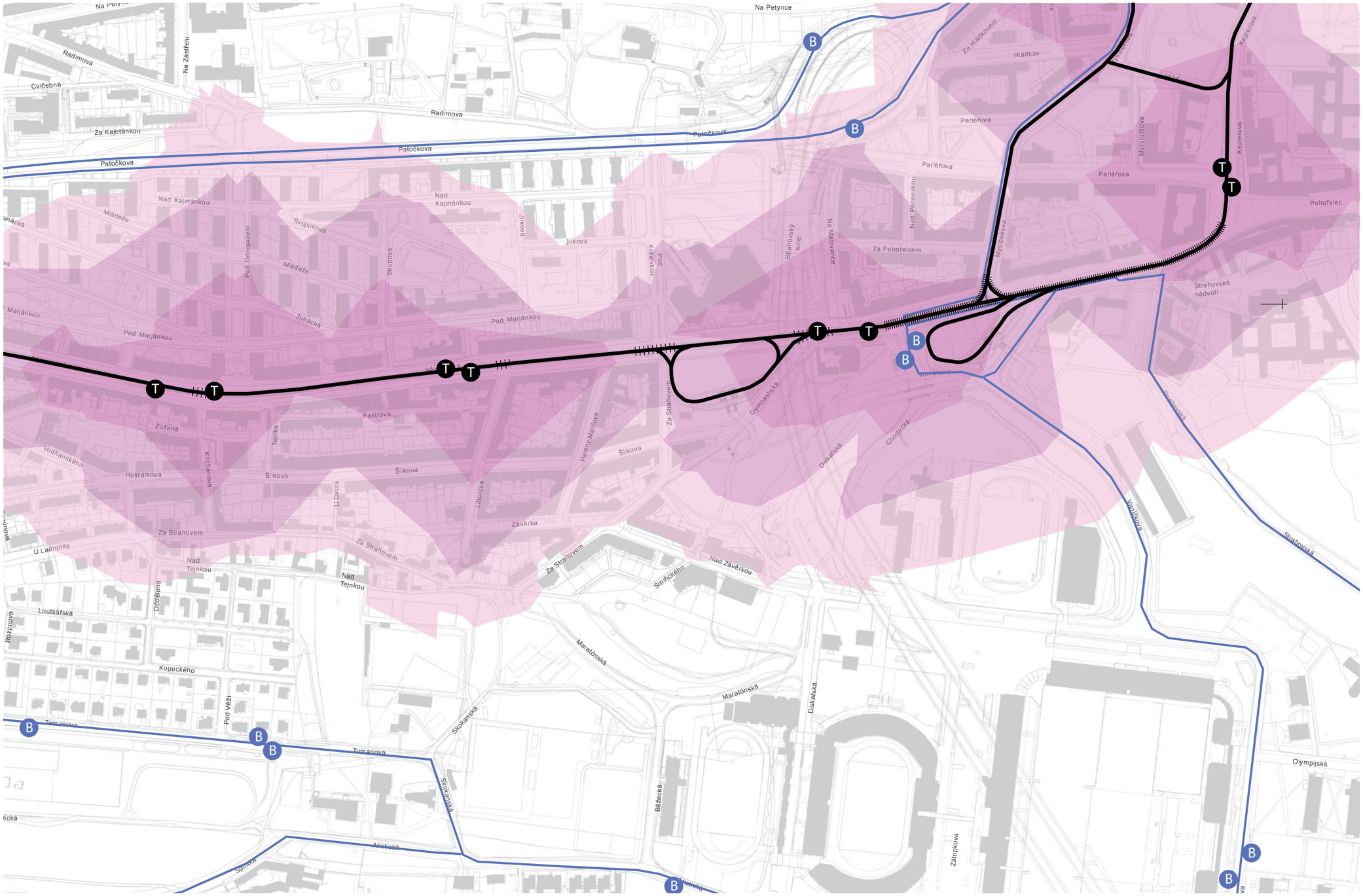
BĚLOHORSKÁ . Koncepční studie . Analýzy

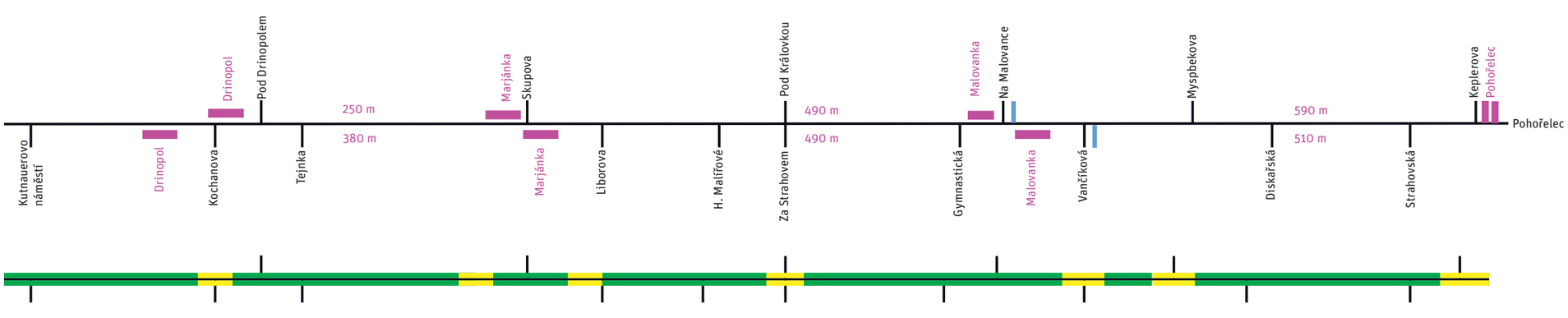
Služby v parteru

[IPR Praha 2015]


Radúzova
Plojharova
Nad Aleji
Volavkova
Kratochvílova
Boučkova
Zeyerova alej
Na Vápence
Na Kaštance
Bruncvíkova
Ankarská
Zvonařková
U Vojtěšky
Markétská
Sartoriova
Radimova
Antošíkova
Mezibranská
Patočkova
Březnovská
Skvrňanská
Kolářova
U Kaštanu
8. listopadu
Dvořeckého
Kutnauerovo nám.
Na Vypichu
Řičanova
Štefkova
Pětipeského
Hošťálkova
Šulcysova
Konecchlumského
Tomanova
Kozlova
U Ladronky
Kopeckého
Mašlínovského
Podbělohorská
Křikavova
Atletická
Nad Šafránkou
Nad Motolskou nemocnicí


Vypich
kukulova
Ankarská
Na Vypichu
Vypich
Vypich
480m
480m
Řičanova
450m
450m
Markétská
Patočkova
Břevnovský klášter
340 m
340 m
U Kaštanu
Břevnovská
Slavíkova
650 m
510 m
Kukulova
Vypich
Vypich
Tomanova
Hošťálkova
Řičanova
Řičanova
8.listopadu
Břevnovský klášter
U kaštanu
U Kaštanu
Konecchlumského
8. listopadu
Hodnocení prostupnosti průjezd tramvají





LEGENDA

Současný stav

- autobusová linka
- tramvajová trať
- tramvajová trať pojížděná
- tramvajová trať částečně pojížděná
- tunely - tramvaj
- vestibul metra
- metro osy kolejí
- zastávka tramvaje
- zástavka autobusu

Dostupnost tramvajová zástávka

- 3 minuty k zastávce
- 5 minut k zastávce
- 7 minut k zastávce

Dostupnost stanice metra

- do 10 minut k zastávce

Hodnocení prostupnosti

Průjezd tramvají

- komfortní bez problému: samostatný tramvajový pás, bez konfliktních křížení
- dobrý: tramvajová trať pojížděná ostatními vozidly s plynulým provozem
- s častými obtížemi, pomalá jízda: blokování během manévru parkování
- s častými vážnými obtížemi: blokování zaparkovanými automobily a dopr. zácpa

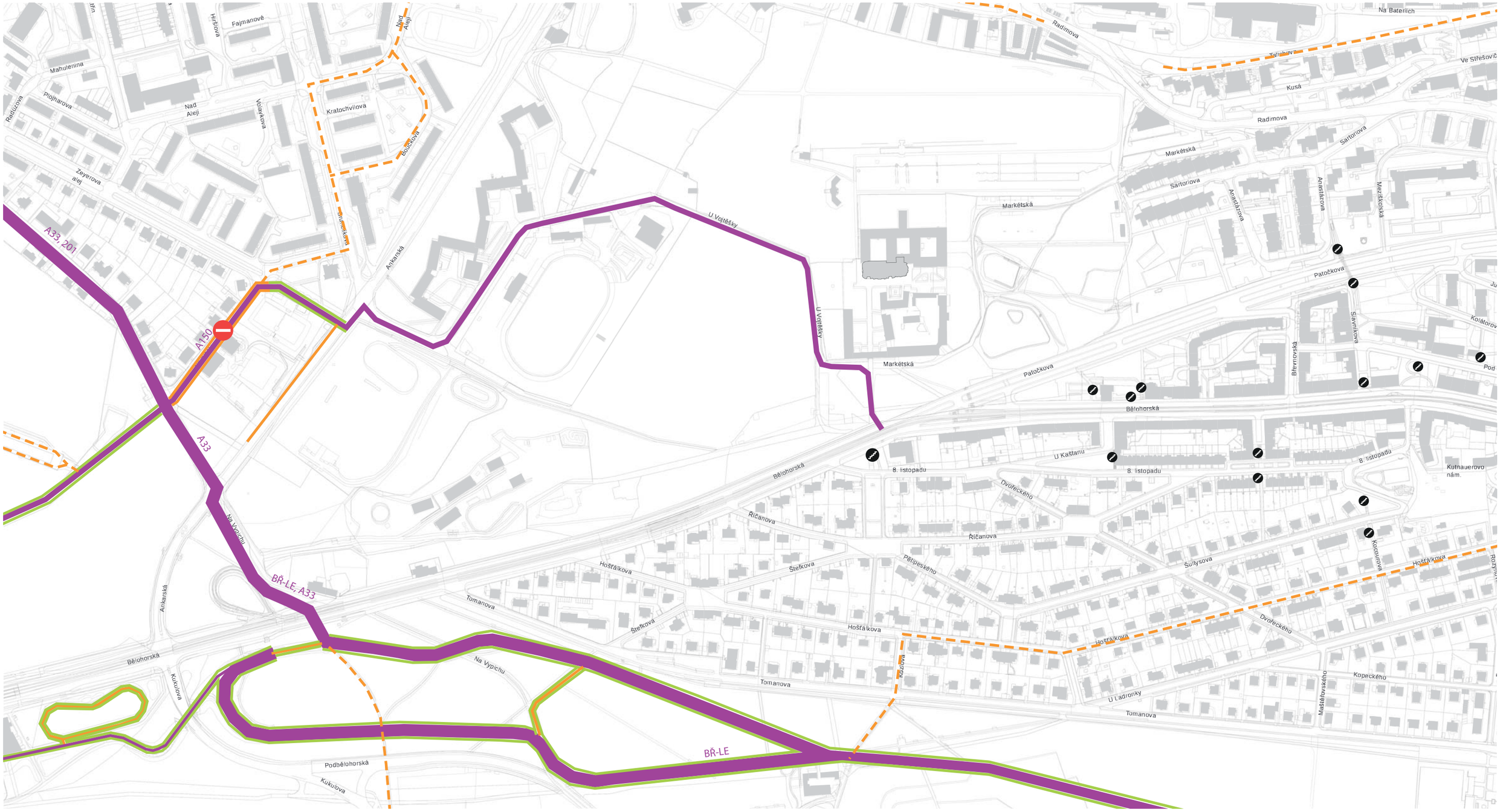
září 2015

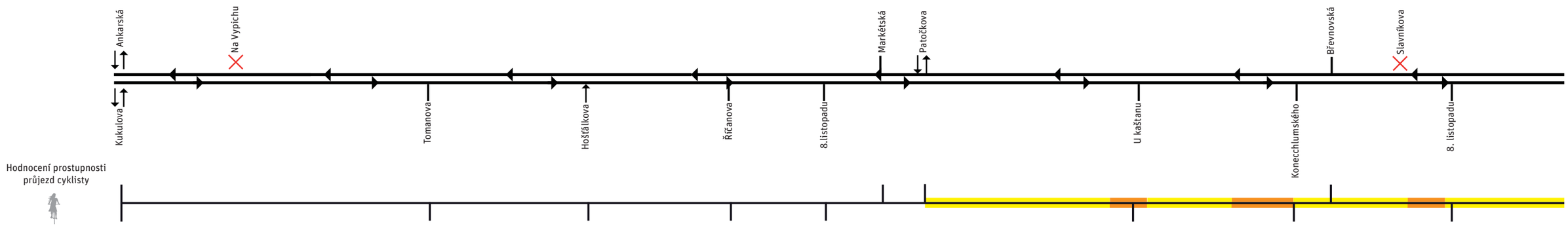
0 50 100 200m 1:5.000

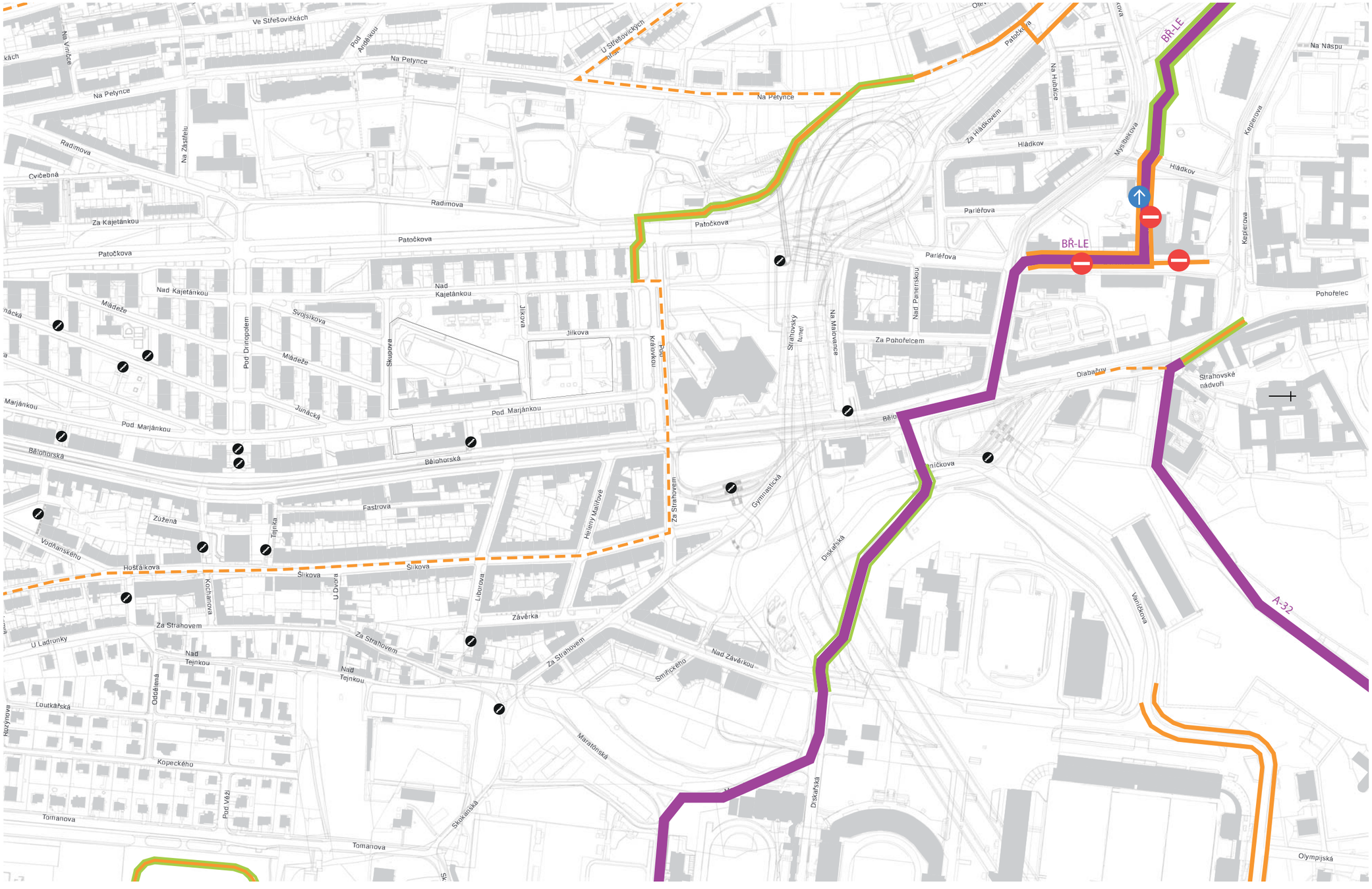
BĚLOHORSKÁ . Koncepční studie . Analýzy

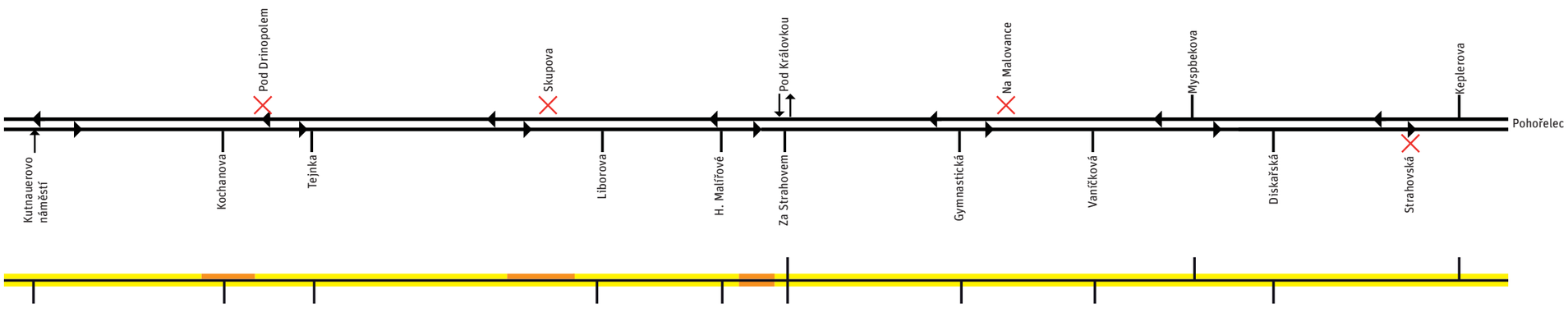
Veřejná doprava

[IPR Praha 2015]


A33, 201
A150
A33
BŘ-LE, A33
BŘ-LE
Na Vypichu
Ankarská
Kukulova
Podbělohorská
Tomanova
Hošťálkova
Štefkova
Řičanova
Dvořeckého
Pětipeského
Šultysova
Kosmonosa
Kopeckého
Mašínovského
U Ladronky
Bělohorská
8. listopadu
U Kaštanu
Markétská
Patočkova
Sartorova
Anastázova
Březnovská
Slavníkova
Mezibranská
Kolátorov
Kutnauerovo nám.
U Vojtěšky
Radimova
Talichova
Na Baterii
Ve Střešovič
Kusá
Mahulenina
Radlická
Plojharova
Zeyerova alej
Nad Alejí
Hlušova
Fajmanově
Vojanova
Kratochvilova
Bořislavka
Strahovská


Ankarská
Na Vypichu
Markétská
Patočkova
Březnovská
Slavníkova
Kukulova
Tomanova
Hošťálkova
Řičanova
8.listopadu
U kaštanu
Konecchlumského
8. listopadu
Hodnocení prostupnosti průjezd cyklisty





LEGENDA

- páteřní trasa
- hlavní trasa
- značená cyklotrasa
- chráněné řešení
- integrační opatření
- doporučená trasa bez značení
- chráněné řešení na doporučené trase
- A32 označení cyklotrasy
- schodiště
- jednosměrka
- trasa v protisměru

Hodnocení prostupnosti

Průjezd na kole

- velmi komfortně, samostatný cyklopruh
- komfortně ve společném provozu s automobily, např. s piktogramy
- dobře ve společném provozu s automobily s možností vzájemného míjení
- nekomfortně bez možnosti vzájemného míjení s automobily
- nekomfortně s velkými problémy
- bez možnosti míjení s auty i tramvajemi

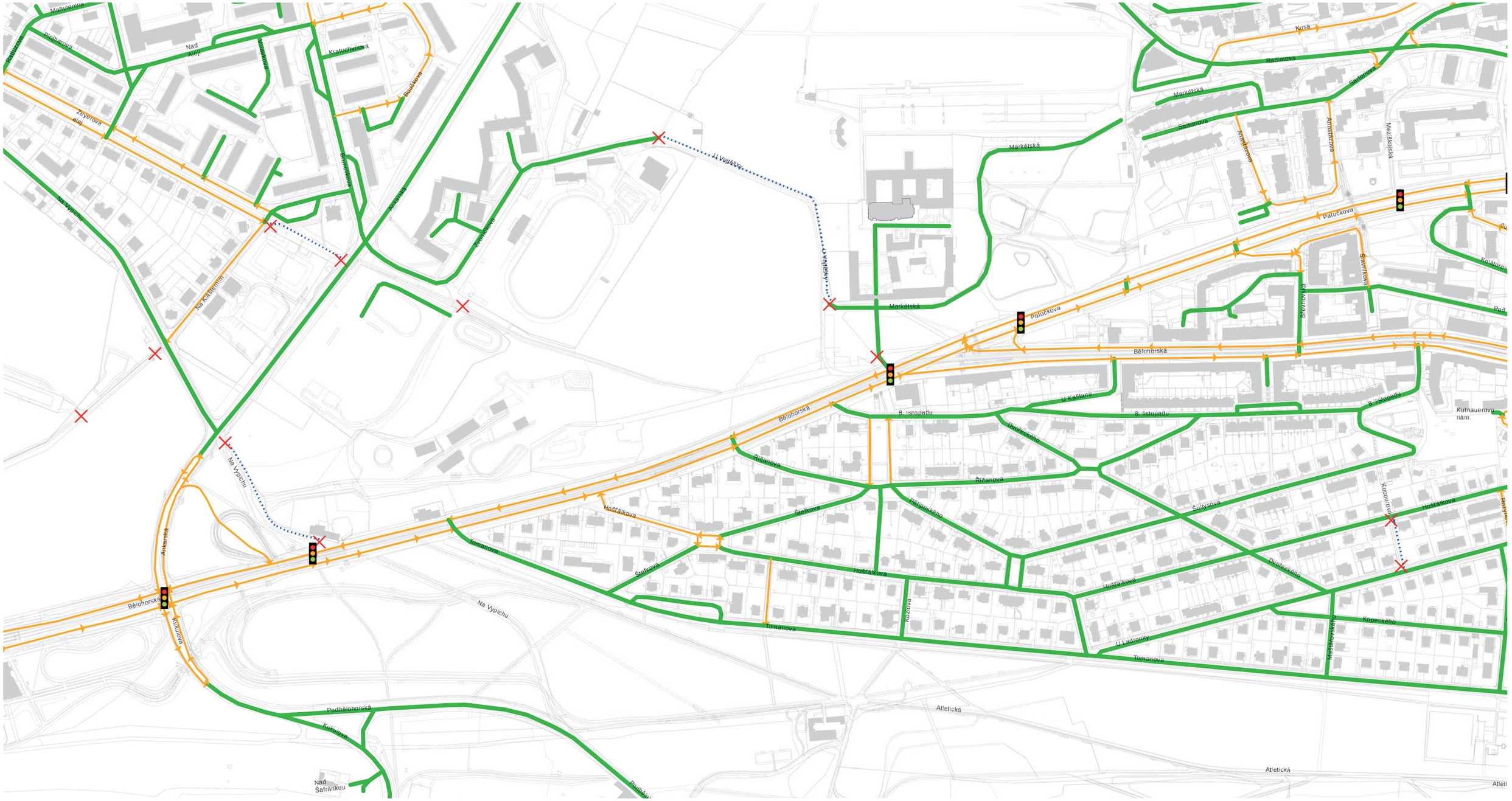
září 2015

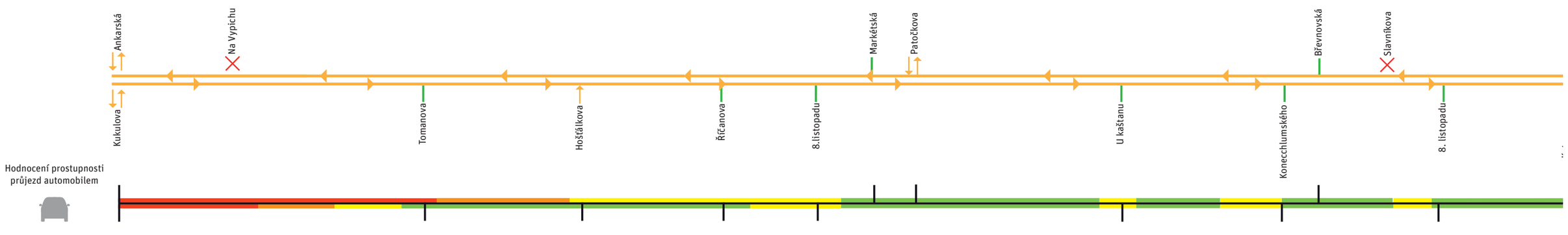
0 50 100 200m 1:5.000

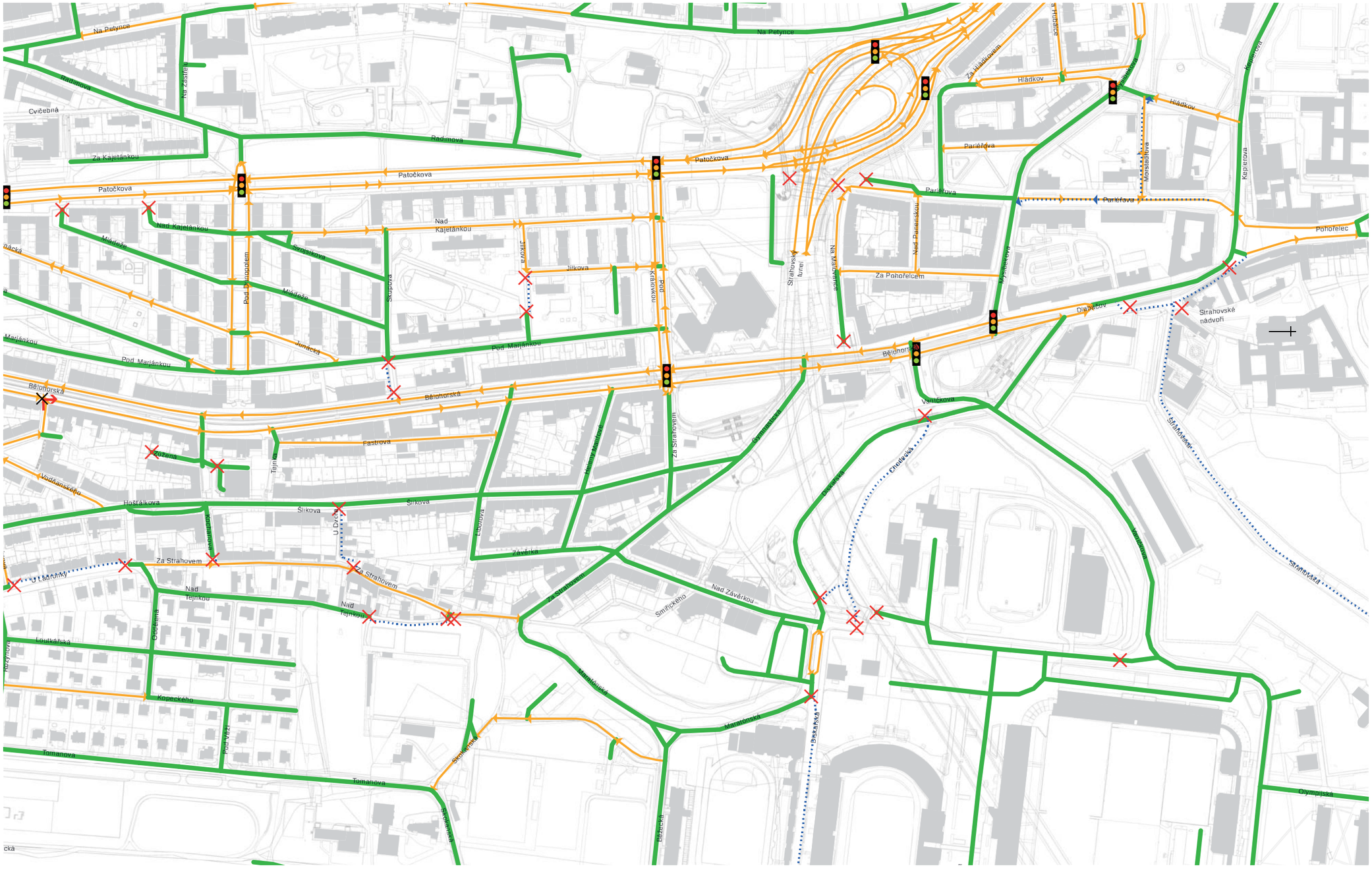
BĚLOHORSKÁ . Koncepční studie . Analýzy

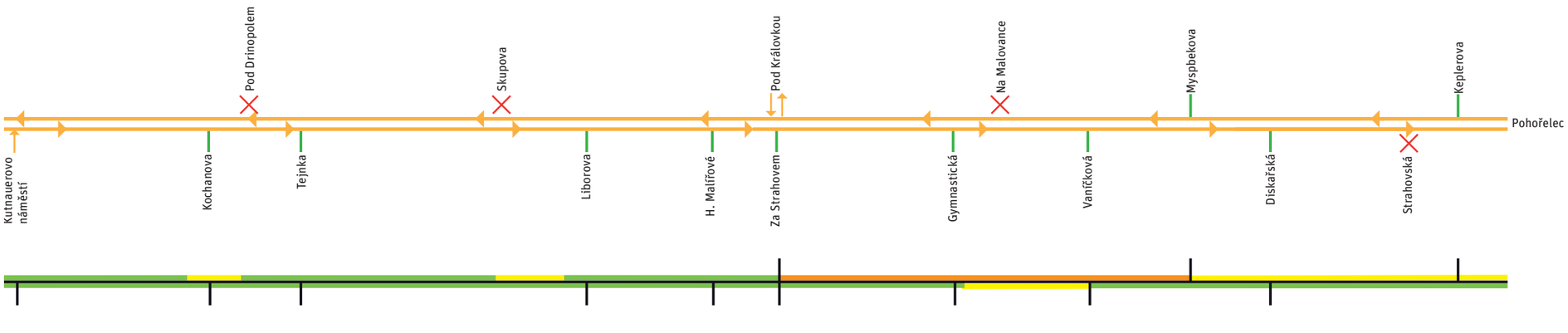
Cyklistická doprava

[IPR Praha 2015]


Mahulenina
Plohalova
Nad Alejí
Kratochvílova
Baudišova
Zbyslavova
Na Třešňovce
Na Klášterním
Arkalycká
Tomanova
U Vojtěšky
Markétská
Santoninova
Arnoštovova
Mezškolská
Palackého
Štursova
Kusá
Radimova
Patočkova
Břevnovská
Strevnerova
Koldínova
Bělohorská
U Kaštanů
8. listopadu
Kutnauerova nám.
Dvořákovo
Řípanova
Štefkova
Hoštálkova
Kozlova
U Ladronky
Vlastislavského
Kopeckého
Tomanova
Ankarská
Kukulova
Na Vypichu
Podbělohorská
Nad Šafránkou
Atletická


Ankarská
Na Vypichu
Markétská
Patočkova
Břevnovská
Slavníkova
Kukulova
Tomanova
Hoštálkova
Řípanova
8.listopadu
U kaštanu
Konecchlumského
8. listopadu
Hodnocení prostupnosti průjezd automobilem





LEGENDA

Současný stav

- Komunikace celoměstského systému
- Komunikace městského výstému
- Komunikace významné
- Tunel - Pražský okruh
- Komunikace obousměrná
- Komunikace jednosměrná
- Cyklistický průjezd
- Cyklistický provoz v protisměru
- Světelně signalizovaná křižovatka
- Neprůjezdná komunikace
- Zákaz odbočení doprava
- Zákaz odbočení doleva

Hodnocení prostupnosti

Průjezd autem

- komfortně, bez problémů
- zpravidla rychlost 50km/h
- bez problémů, rychlost 50km/h či méně
- dobře, plynule 30-50km/h
- zpravidla pomalejší průjezd
- s obtížemi, časté zácpy

září 2015

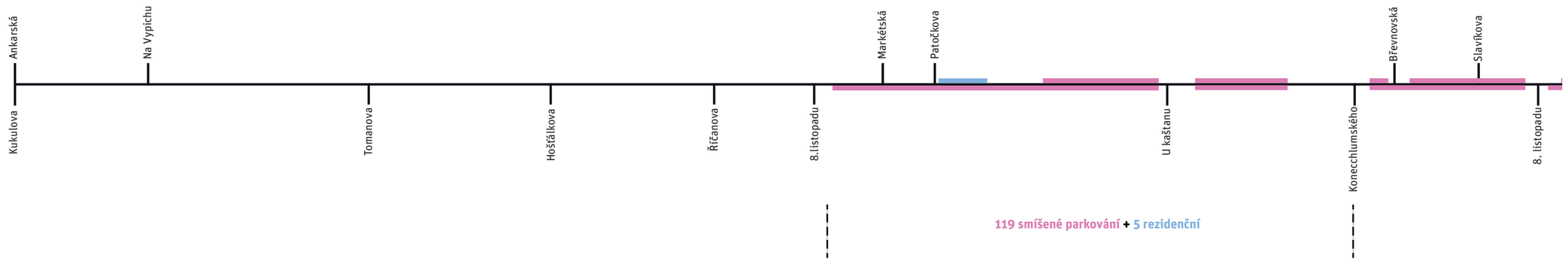
0 50 100 200m 1:5.000

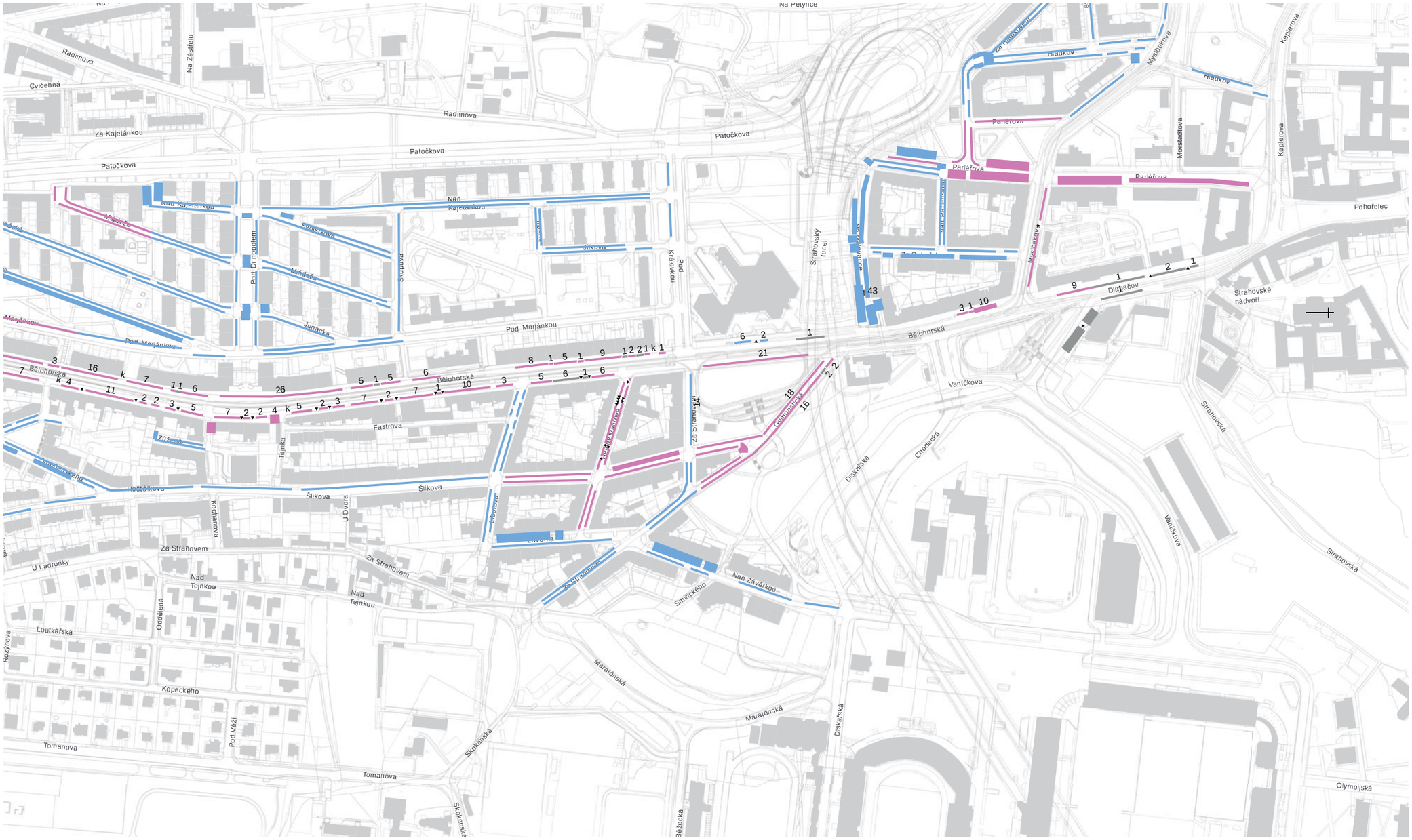
BĚLOHORSKÁ . Koncepční studie . Analýzy

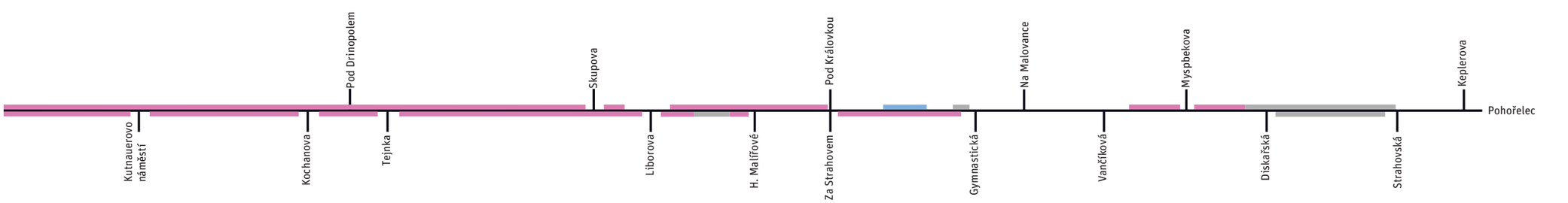
Automobilová doprava

[IPR Praha 2015]


Radlická
Plojharova
Nad Aleji
Vojtěškova
Kratochvilova
Bručkova
Zeyerova alej
Na Vypichu
Bruncvíkova
Ankarská
Na Klášterním
Zvonařkova
U Vojtěšky
Markétská
Radimova
Sartorova
Anastázova
Mezibranská
Patočkova
Slavíkova
Břevnovská
Bělohorská
5
7
k 2
25
8
20
9
3
2
3
2
20
5
15
6
2
5
5
1
5
30
11
3
1
11
5
5
5
5
U Kaštanu
8. listopadu
Dvořeckého
Kutnauerovo nám.
Řípanova
Štefkova
Hošťálkova
Tomanova
Pálpeskeho
Šultysova
Kozlova
U Ladronky
Kopeckého
Mašínovského
Podbělohorská
Kukulova
Atletická


Ankarská
Na Vypichu
Markétská
Patočkova
Břevnovská
Slavíkova
Kukulova
Tomanova
Hošťálkova
Řípanova
8.listopadu
U kaštanu
Konecchlumského
8. listopadu
119 smíšené parkování + 5 rezidenční





164 smíšené parkování

136 smíšené parkování - 11 vyhrazená stání

82 smíšené parkování + 8 vyhrazená stání + **65 rezidenční**

501 smíšené parkování
19 vyhrazená stání
70 rezidenční

590 parkovacích míst

LEGENDA

9 Počet parkovacích míst

▲ vjezdy

smíšené parkování - rezidenti neomezeně, návštěvníci omezeně

modrá zóna - pro rezidenty

jiná vyhrazená stání

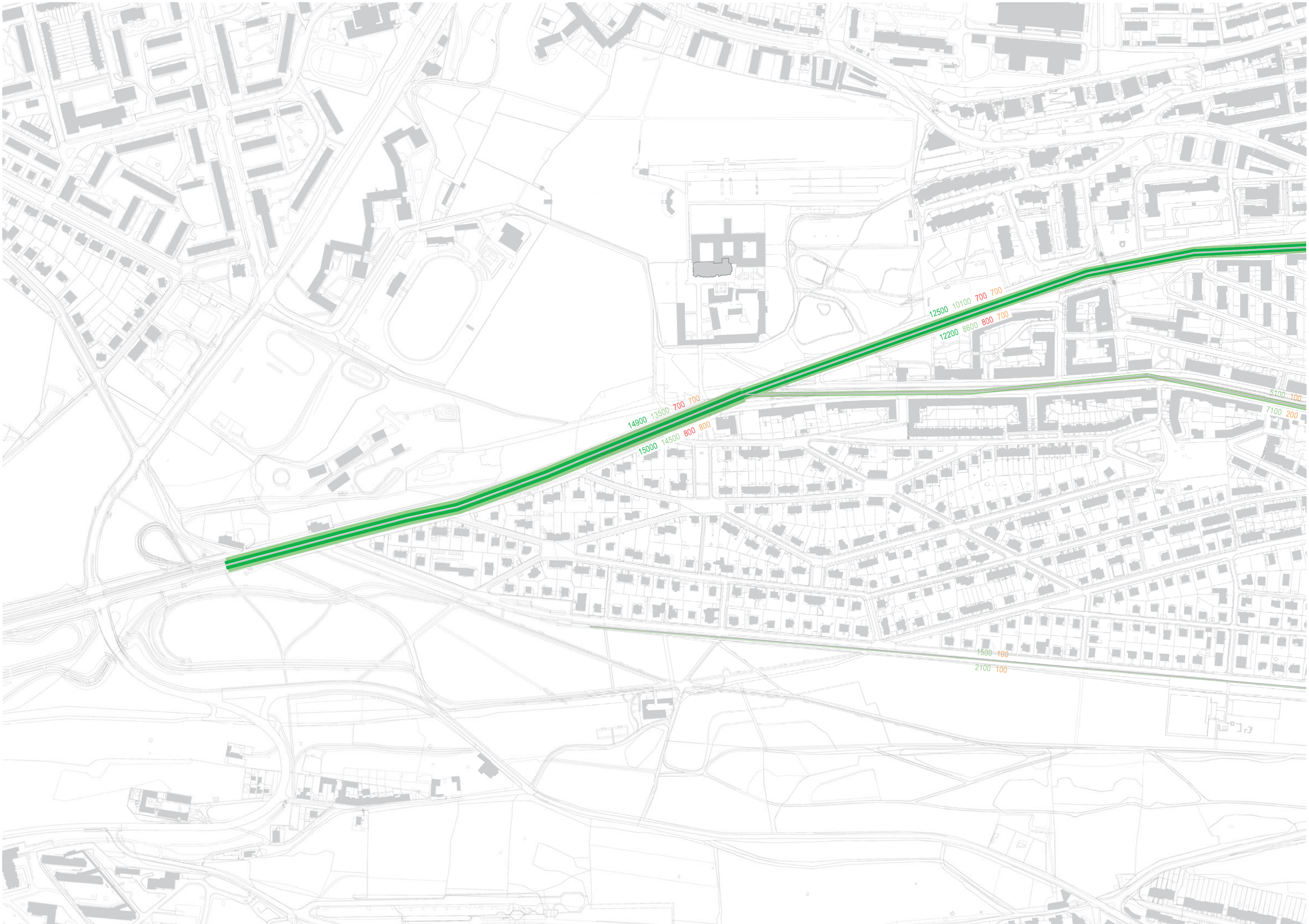
září 2015

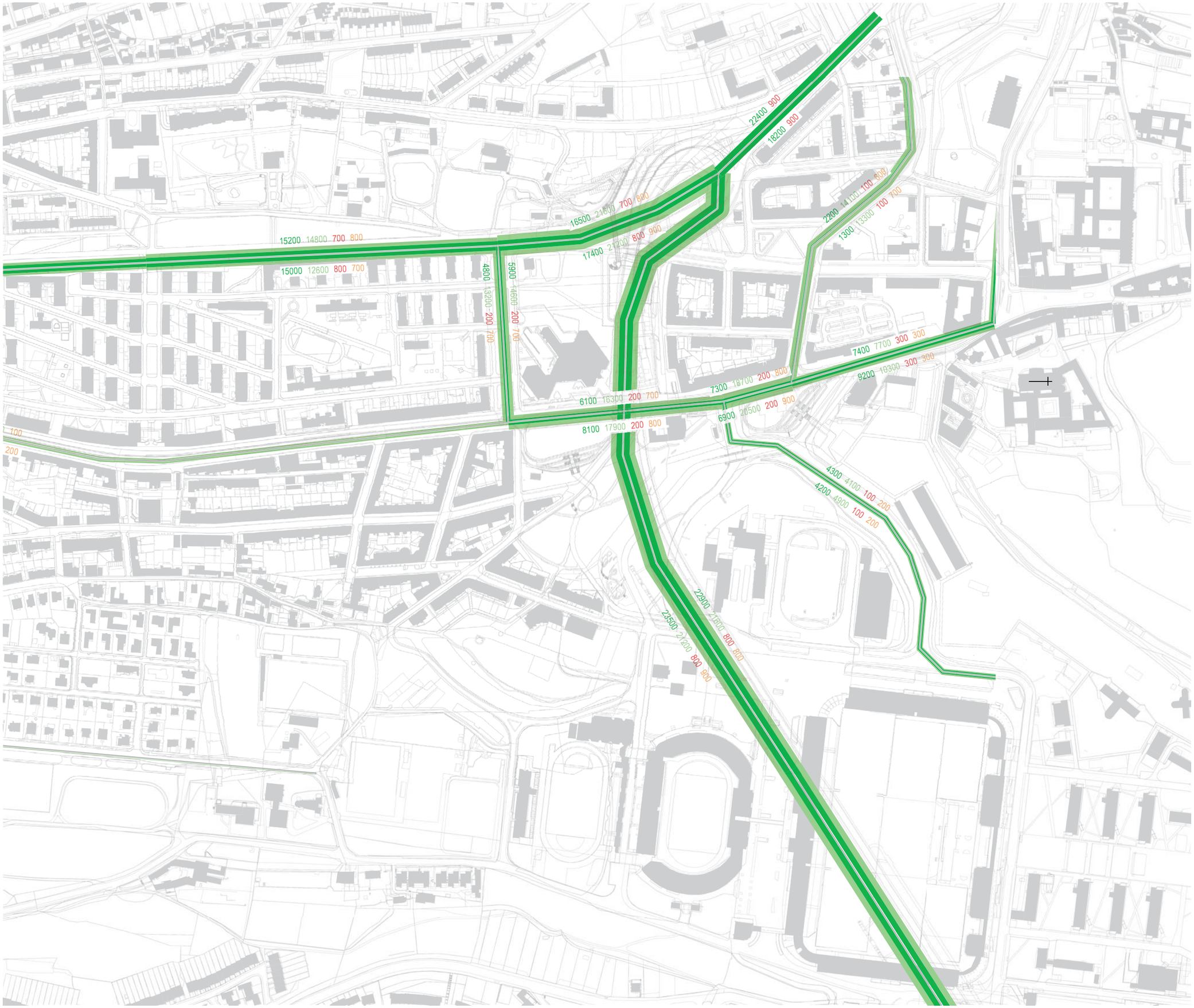
0 50 100 200m 1:5.000

BĚLOHORSKÁ . Koncepční studie . Analýzy

Doprava v klidu

[IPR Praha 2015]


12500 10100 700 700
12200 8600 800 700
14900 13500 700 700
15000 14500 800 800
5100 100
7100 200
1500 100
2100 100



LEGENDA

- vše 2014
- vše 2011
- pomalá 2014
- pomalá 2011

Intenzita dopravy byla v Bělohorské ulici naposledy sčítána v roce 2011. Okolní síť byla v roce 2011 používana z části jako objízdná trasa při hloubení Brusnického tunelu - jezdilo se ze Strahovského tunelu do ulice Pod Královkou, Bělohorské, Myslbekovy, na Patočkovu a opačně.

Data z roku 2011 jsou proto oproti sčítání z roku 2014 značně navýšena.

Vše/pomalá za 0-24 hod. PPD bez vozidel HD

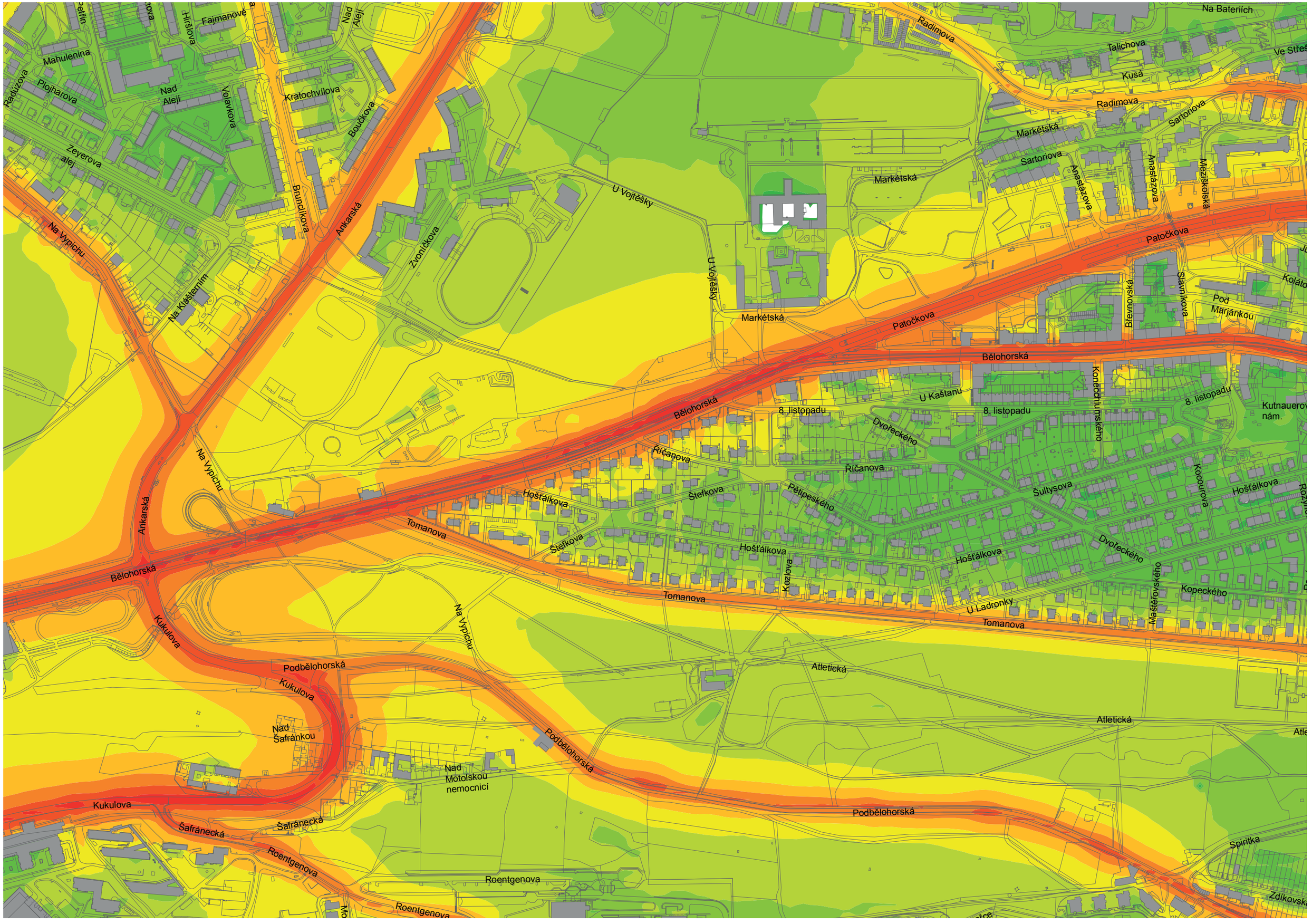
září 2015

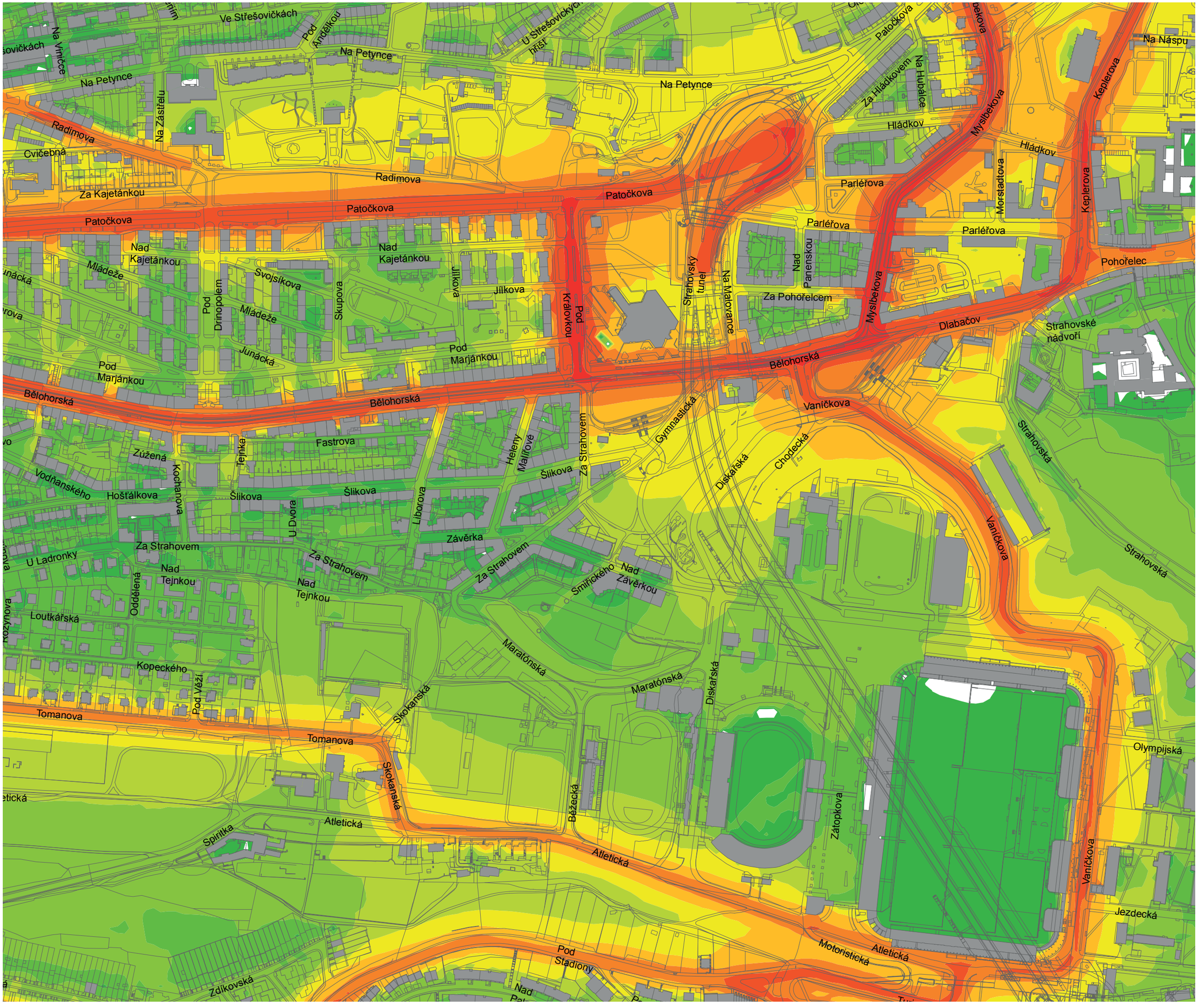
0 50 100 200m 1:5.000

BĚLOHORSKÁ . Koncepční studie . Analýzy

Intenzita dopravy

[IPR Praha 2015]


Na Bateriích
Radimova
Talichova
Kusá
Ve Střeš
Radimova
Sartoriova
Markétská
Sartoriova
Anastázova
Anastázova
Mezibrodská
Markétská
U Vojtěšky
Patočkova
Zvonařská
U Vojtěšky
Markétská
Patočkova
Březnovská
Slavníkova
Pod Marjánkou
Bělohorská
U Kaštanu
8. listopadu
8. listopadu
8. listopadu
Kutnauerov
nám.
Koněchlumského
Dvořeckého
Říčanova
Štefkova
Pětipeského
Šultysova
Kocourova
Hošťálkova
Hošťálkova
Hošťálkova
Hošťálkova
Dvořeckého
Kozlova
Mašťářovského
Kopeckého
U Ladronky
Tomanova
Tomanova
Tomanova
Bělohorská
Ankarská
Na Výpichu
Kukulova
Podbělohorská
Kukulova
Nad Šafránkou
Podbělohorská
Nad Motolskou nemocnicí
Atletická
Atletická
Kukulova
Šafránecká
Šafránecká
Roentgenova
Roentgenova
Roentgenova
Spiritka
Zdíkovsk
Radúzova
Mahulenina
Plojharova
Zeyerova alej
Na Výpichu
Na Křižovatce
Ankarská
Hiršlova
Fajmanové
Nad Alejí
Nad Alejí
Volavkova
Kratochvílova
Bruncvíkova
Boučkova
Zvonařská



LEGENDA

Hladina hluku [dB]

- 35 – 40
- 40 – 45
- 45 – 50
- 50 – 55
- 55 – 60
- 60 – 65
- 65 – 70
- 70 – 75
- > 75

Stav pro rok 2011

Denní doba 6:00 až 22:00

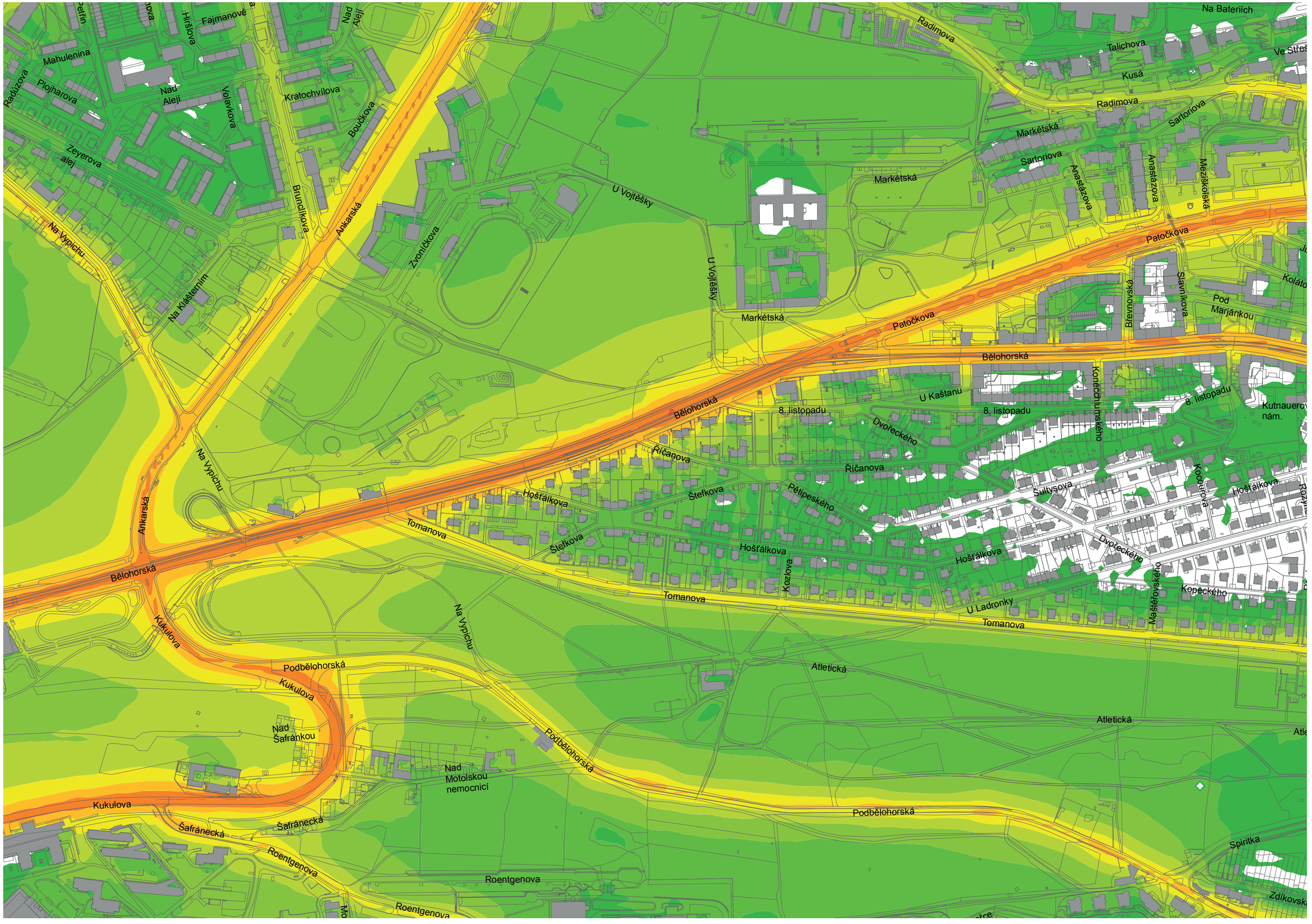
září 2015

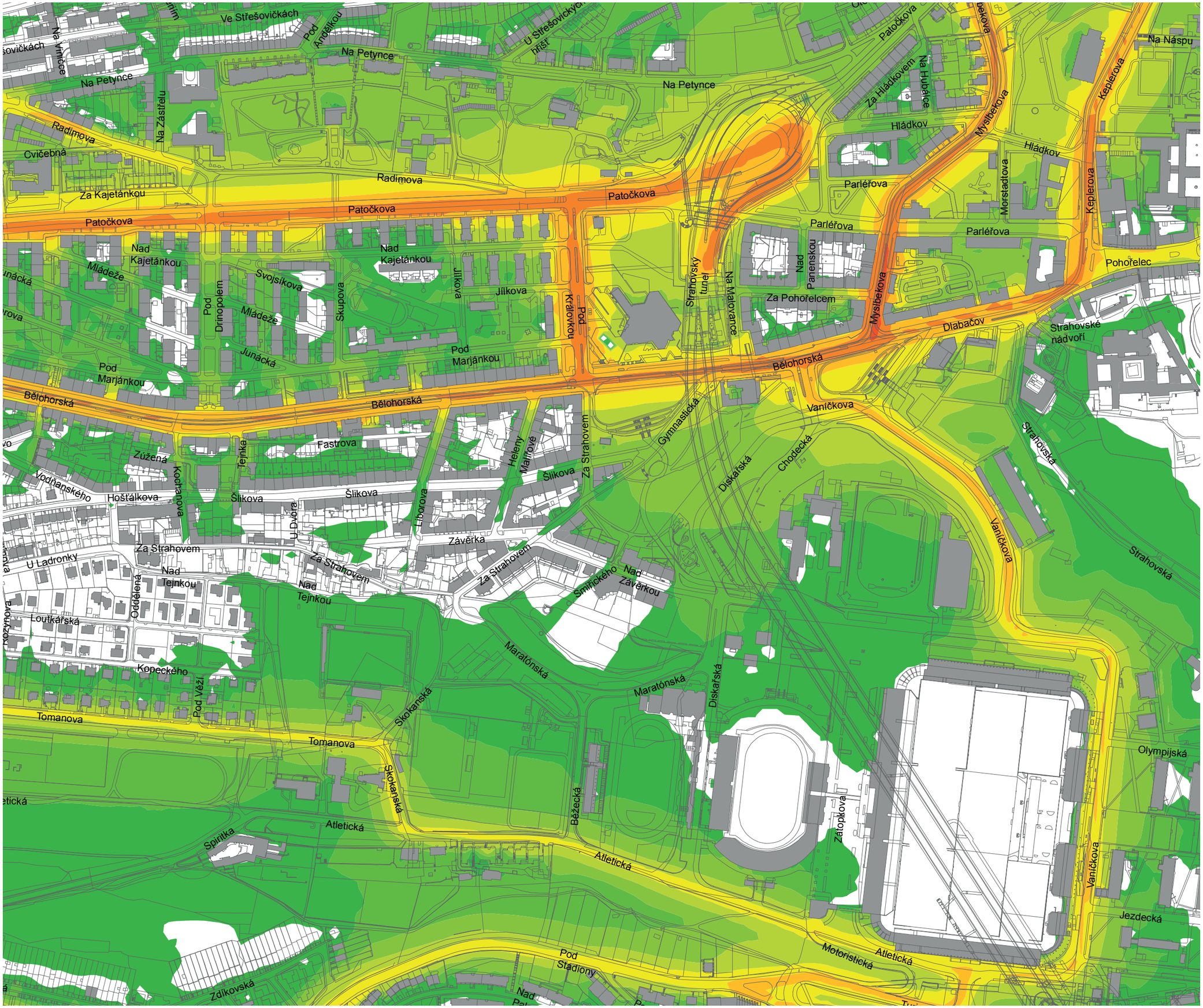
0 50 100 200m 1:5.000

BĚLOHORSKÁ . Koncepční studie . Analýzy

Hladina hluku přes den

[IPR Praha 2015]


Petřín
Hřešlova
Fajmanové
Nad Alejí
Na Bateriích
Radimova
Talichova
Ve Střeš
Kusá
Mahulenina
Radúzova
Plojharova
Nad Alejí
Volavkova
Kratochvílova
Boučkova
Markétská
Sartoriova
Anastázova
Mezibřežská
Zeyerova alej
Brunclíkova
Ankarská
Zvoníčkova
U Vojtěšky
Na Výpichu
Na Klášterním
Patočkova
Břevnovská
Slavníkova
Pod Marjánkou
Bělohorská
U Kaštanu
8. listopadu
Dvořeckého
Řičanova
Štefkova
Pětipeského
Šultysova
Koperníkova
Hošťálkova
Kozlova
Koneschlumského
Kutnauerov nám.
Tomanova
U Ladronky
Maštěřovského
Kopeckého
Kukulova
Podbělohorská
Nad Šafránkou
Nad Motolskou nemocnicí
Atletická
Šafránecká
Roentgenova
Spiritka
Zdíkovsk



LEGENDA

Hladina hluku [dB]

- 35 – 40
- 40 – 45
- 45 – 50
- 50 – 55
- 55 – 60
- 60 – 65
- 65 – 70
- 70 – 75
- > 75

Stav pro rok 2011

Noční doba 22:00 až 6:00

září 2015

0 50 100 200m 1:5.000

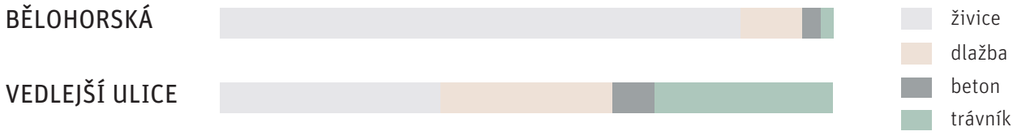
BĚLOHORSKÁ . Koncepční studie . Analýzy

Hladina hluku přes noc

[IPR Praha 2015]

750/
Materiály a povrchy

Typy povrchů chodníku



Použité vzory mozaiky



Dáma
růžový a šedý vápenec
Dlabačov, Strahovský klášter



Kobercová dlažba s rámy
bílý a šedý vápenec
Malovanka, vedlejší ulice (nově vydlážděné)



Kroužková
šedá žula
chodníky v kopcích

Použité povrchy vjezdů



žulová dlažba
10 x 10 cm

Použité betonové dlažby



Betonová dlažba
Bělohorská



Betonová dlažba
ul. Diskařská



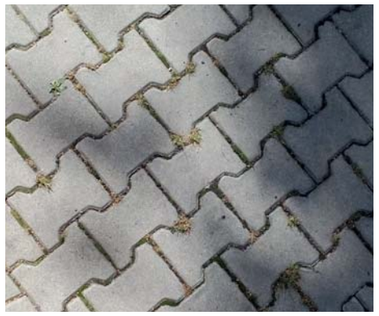
Betonová dlažba
ul. Pod Marjánkou, Břevnovská



Zámková dlažba
Bělohorská



Zámková dlažba
ul. Na Malovance



Zámková dlažba
podesty venkovního schodiště



Betonová dlažba
Bělohorská



Betonová dlažba
ul. Pod Královkou



Velkoformátová betonová dlažba
U Kaštanu

Další použité typy povrchů



Živice



Trávník

Typy povrchů tramvajové trati a vozovky

tramvajová trať:

BĚLOHORSKÁ

VEDLEJŠÍ ULICE

vozovka:

BĚLOHORSKÁ

VEDLEJŠÍ ULICE

živice
dlažba
zatravnění

Použité povrchy tramvajové trati



Živičný povrch

Použité povrchy vozovky



Křemencová dlažba
Tejnka, ul. Fastrova, ul. Strahovská



Živice



Žulová dlažba
10 x 10 cm



Žulová dlažba
v kopcích, 10 x 10 cm



Trávník
dělící pás vozovky



Zatravněný kryt



Žulová dlažba
Dlabačov, 15 x 20 cm

LEGENDA

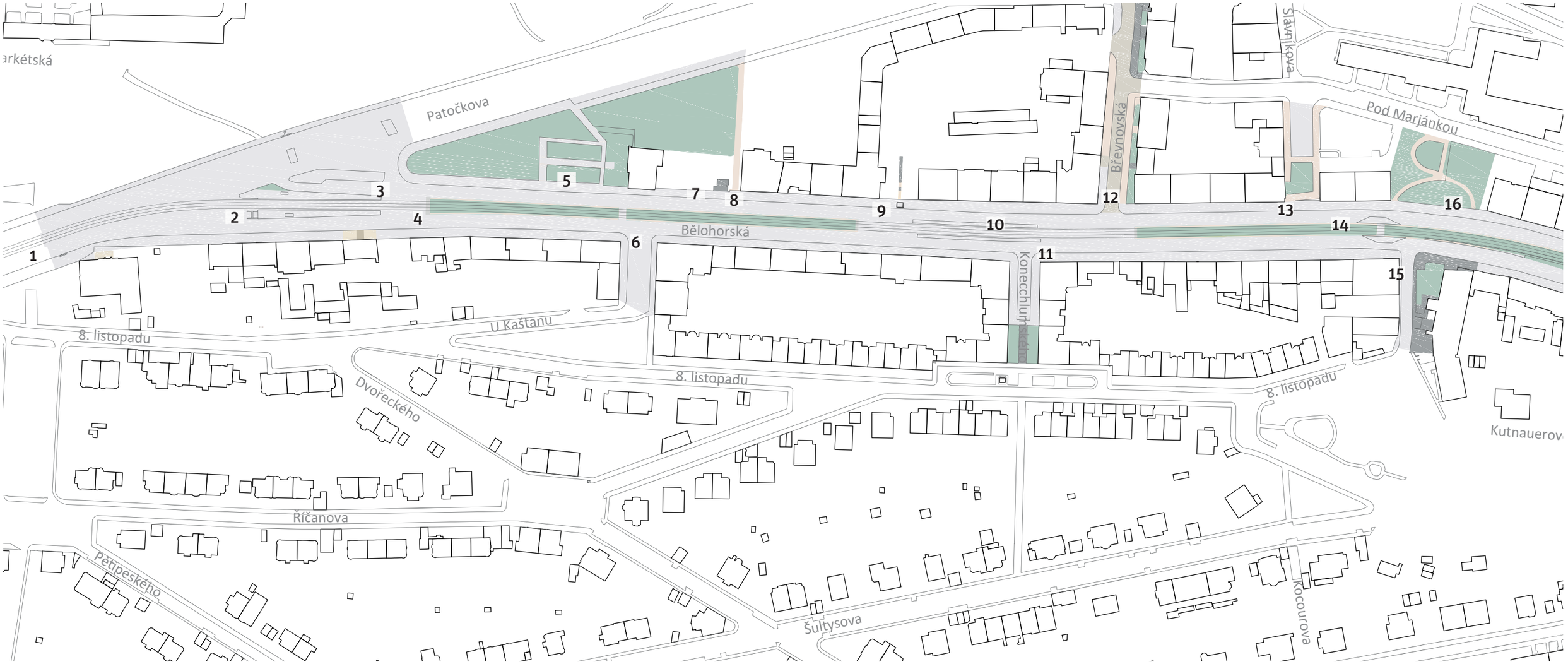
- pražská chodníková mozaika
- kamenná vozovková dlažba
- betonová dlažba
- živice
- trávník

září 2015

BĚLOHORSKÁ . Koncepční studie . Analýzy

Povrchy chodníků

[IPR Praha 2015]





1| **Bělohorská směrem na Vypich**
tramvajová trať s otevřeným svrškem



3| **tram. zastávka Břevnovský klášter**
živičný povrch vozovky, chodníků, nástupního ostrůvku



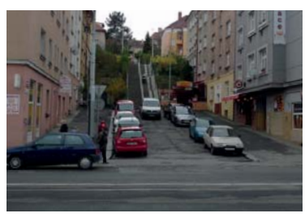
5| **Park u Kaštanu**
trávník, živičný povrch cest



7| **vstup kulturního centra Kaštan**
velkoformátová betonová dlažba



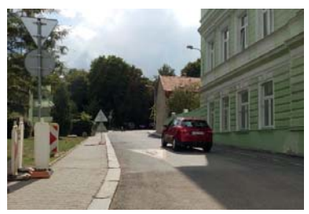
9| **venkovní schodiště do obytného bloku**
betonové stupně, betonová dlažba



11| **ulice Konecchlumského**
živičný povrch vozovky i chodníků, venkovní schodiště s betonovou zámkovou dlažbou



13| **venkovní schodiště**
žulová mozaiková dlažba



15| **ulice 8. listopadu**
vozovka - živičný povrch, chodníky - živičný povrch, betonová dlažba



2| **Křižovatka Bělohorská - Patočkova**
živice



4| **Bělohorská**
začátek zatravněného krytu tramvajové trati



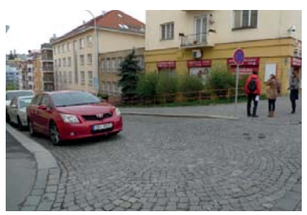
6| **ulice U Kaštanu**
živičný povrch vozovky i chodníků



8| **venkovní schodiště u Kaštanu**
kamenné stupně, mozaiková dlažba



10| **tram. zastávka U Kaštanu**
živičný povrch vozovky, chodníků, nástupního ostrůvku



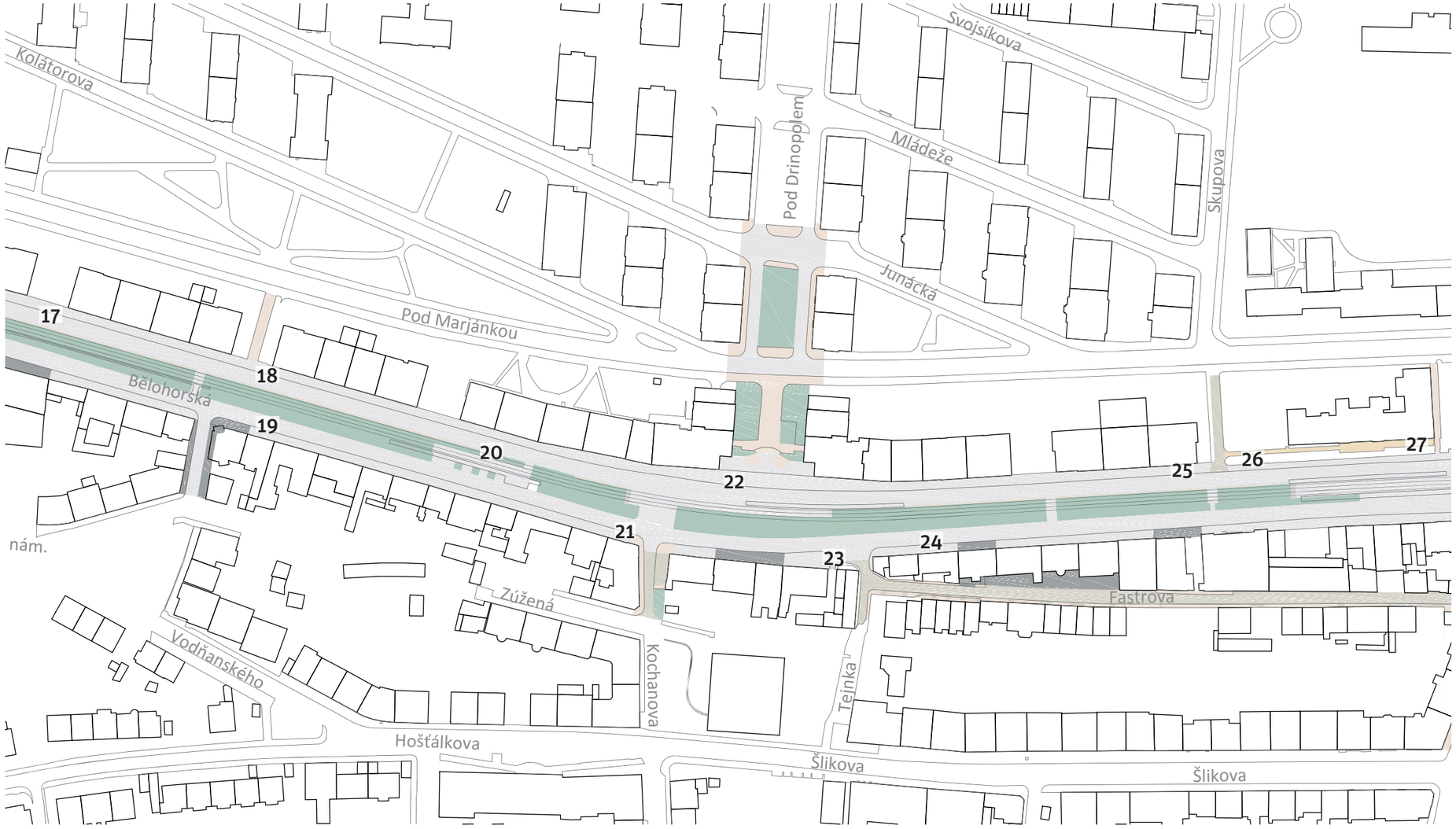
13| **ulice Břevnovská**
vozovka - žulová dlažba, chodníky - kamenná mozaika, živice, betonová dlažba

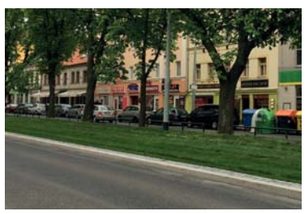


14| **ulice Bělohorská**
přechod před základní školou



16| **park před poliklinikou**
trávník, cesty - žulová mozaiková dlažba





17| **ulice Bělohorská**
vozovka - živičný povrch, tramvajová trať se zatravněným krytem



19| **ulice Kochanova**
vozovka - živičný povrch, chodníky - betonová dlažba



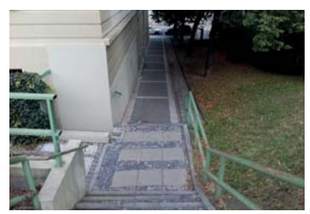
21| **ulice Kochanova**
vozovka - žulová dlažba, chodníky - mozaiková dlažba



23| **Tejnka**
původní křemencová dlažba vozovky, chodníky - mozaiková dlažba



25| **Skupova**
vozovka - žulová dlažba, chodník - živice



27| **schodiště a průchod u školy**
mozaiková dlažba, kamenné stupně



18| **venkovní schodiště**
kamenné stupně, žulová mozaiková dlažba



20| **tramvajová zastávka Drinopol**
živičný povrch vozovky, nástupního ostrůvku



22| **Drinopol**
živičný povrch chodník a mezipodesty, kamenné stupně, podesta- mozaika



24| **Bělohorská**
střídání povrchů chodníku - živice, betonová dlažba, žulová dlažba vjezdu



26| **Bělohorská - předprostor školy**
chodník na ulici - živice, chodník u fasády - mozaiková dlažba



28| **tram. zastávka Marjánka**
živičný povrch vozovky, chodníků, nástupního ostrůvku

LEGENDA

- pražská chodníková mozaika
- kamenná vozovková dlažba
- betonová dlažba
- živice
- trávník

září 2015

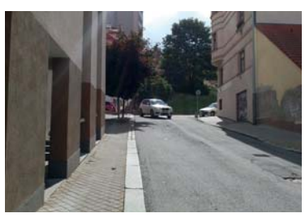
0 50 100 200m 1:2.000

BĚLOHORSKÁ . Koncepční studie . Analýzy

Povrchy chodníků

[IPR Praha 2015]





19| **ulice Kochanova**
vozovka - živičný povrch,
chodníky - betonová dlažba



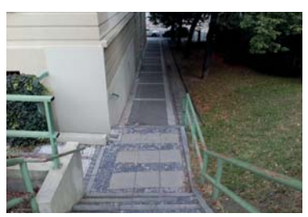
21| **ulice Kochanova**
vozovka - žulová dlažba,
chodníky - mozaiková dlažba



23| **Tejnka**
původní křemencová dlažba vozovky,
chodníky - mozaiková dlažba



25| **Skupova**
vozovka - žulová dlažba, chodník - živice



27| **schodiště a průchod u školy**
mozaiková dlažba, kamenné stupně



29| **křížení ul. Fastrova a Liborova**
vozovka - přechod křemencové dlažby na
žulovou, chodníky - mozaiková dlažba



31| **ul. Pod Královkou**
vozovka - živice, zatravněné ostrůvky,
chodníky - živice, mozaiková dlažba



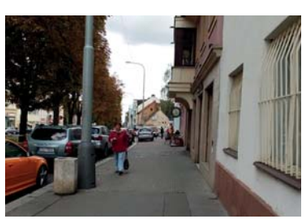
33| **Bělohorská - před hotelem Pyramida**
vozovka - živice,
chodníky - živice, zatravněné ostrůvky



20| **tramvajová zastávka Drinopol**
živičný povrch vozovky, nástupního
ostrůvku



22| **Drinopol**
živičný povrch chodník a mezipodesty,
kamenné stupně, podesta- mozaika



24| **Bělohorská**
střídání povrchů chodníku - živice,
betonová dlažba, žulová dlažba vjezdu



26| **Bělohorská - předprostor školy**
chodník na ulici - živice,
chodník u fasády - mozaiková dlažba



28| **tram. zastávka Marjánka**
živičný povrch vozovky, chodníků, nástup-
ního ostrůvku



30| **ul. Heleny Malířové**
vozovka - žulová dlažba,
chodníky - mozaiková dlažba



32 **křížení ul. Bělohorská a Za Strahovem**
vozovka - živice, žulová dlažba, chodníky -
mozaiková dlažba



34| **tramvajová smyčka Královka**
žulová dlažba, živice, trávníkové plochy





35| **tram. zastávka Malovanka**
vozovka - žulová dlažba,
chodníky - mozaiková dlažba, živice



37| **ul. Na Malovance**
vozovka - živice,
chodníky - betonová zámková dlažba



39| **Bělohorská - Malovanka**
vozovka - živice, chodníky - živice



41| **křiž. ul. Bělohorská - Myslbekova**
vozovka - živice, žulová dlažba,
chodník - živice, mozaiková dlažba



43| **ulice Diskařská**
vozovka - žulová dlažba,
chodník - živice, betonová dlažba



45| **Strahovská - u Strahov. kláštera**
vozovka - žulová dlažba,
chodníky - mozaiková dlažba, živice



36| **tram. zastávka Malovanka**
živičný povrch vozovky, chodníků, nástupního ostrůvku



38| **Bělohorská - Malovanka**
chodníky - mozaiková dlažba,
podchod - živice



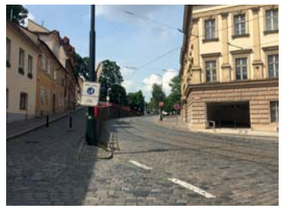
40| **ul. Vaníčkova**
vozovka - živice, chodníky - mozaiková dlažba, živice



42| **tram. smyčka Dlabačov**
žibivr



44| **Bělohorská - před budovu Armády ČR**
vozovka - žulová dlažba, chodníky - živice,
vjezdy - žulová dlažba



46| **Dlabačov**
vozovka - žulová dlažba,
chodníky - mozaiková dlažba

LEGENDA

- pražská chodníková mozaika
- kamenná vozovková dlažba
- betonová dlažba
- živice
- trávník

září 2015

0 50 100 200m 1:2.000

BĚLOHORSKÁ . Koncepční studie . Analýzy

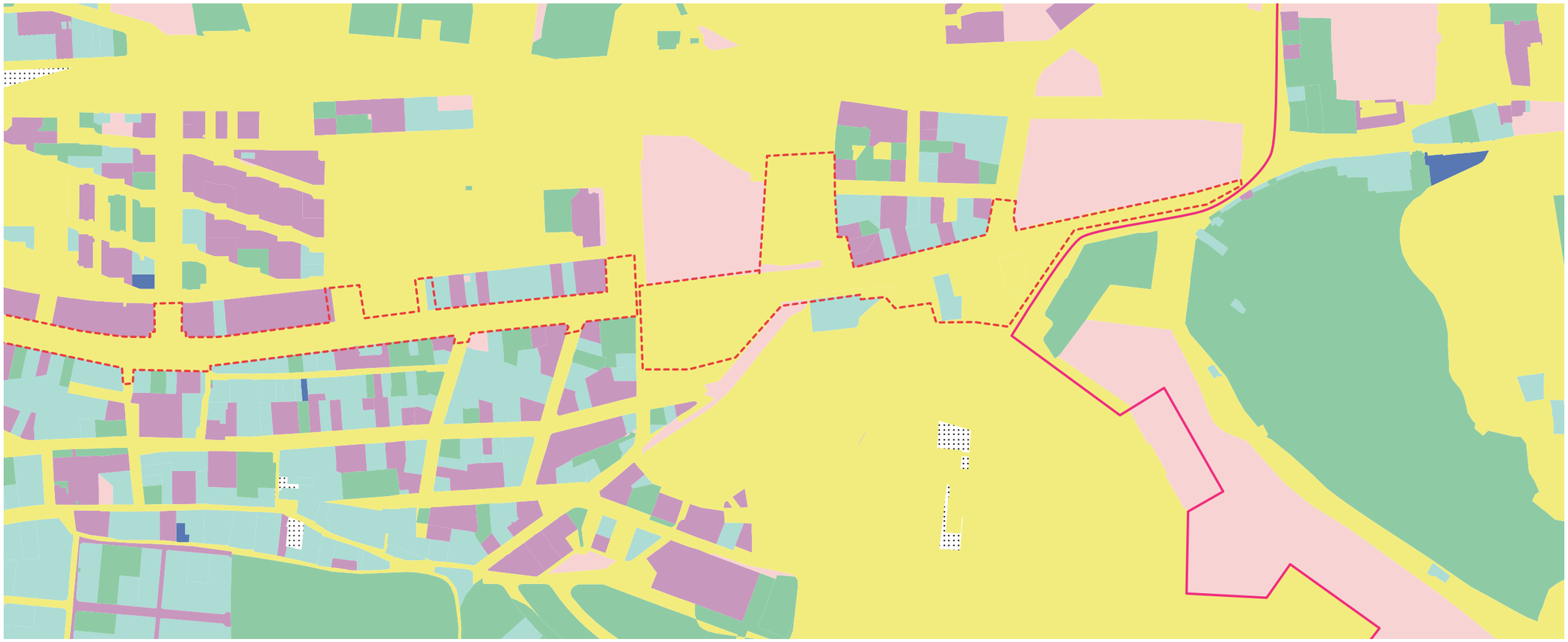
Povrchy chodníků

[IPR Praha 2015]

760/
Majetkoprávní vztahy







LEGENDA

- hranice městských částí
- hranice řešeného území koncepční studie

Vlastníci budov
- Hl. m. Praha
- ČR včetně státem ovládaných subjektů
- zbývající tuzemské právnické osoby
- tuzemské fyzické osoby
- zjištěné zahraniční subjekty (cizího práva)
- spoluvlastněno dvěma a více subjekty
- vlastníci nezařazení

Správci budov
- budovy svěřené do správy MČ
- ČR včetně státem ovládaných subjektů

Vlastníci pozemků
- Hl. m. Praha
- ČR včetně státem ovládaných subjektů
- zbývající tuzemské právnické osoby
- tuzemské fyzické osoby
- zjištěné zahraniční subjekty (cizího práva)
- spoluvlastněno dvěma a více subjekty
- vlastníci nezařazení

Správci pozemků
- pozemky svěřené do správy MČ
- ČR včetně státem ovládaných subjektů

září 2015

0 50 100 200m 1:5.000

BĚLOHORSKÁ . Koncepční studie . Analýzy

Správa a vlastnictví budov
Správa a vlastnictví pozemků

[IPR Praha 2015]

Bělohorská
koncepční studie

800/

ZPRACOVÁNÍ KOMENTÁŘŮ VEŘEJNOSTI

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

IPR PRAHA

8 0 0 Zpracování komentářů veřejnosti

Identifikační údaje

ZADAVATEL
Hlavní město Praha
Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

ZPRACOVATEL
Institut plánování a rozvoje hl. města Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

VEDOUCÍ KONCEPCE
Ing. akad. arch. Jan Šépka

VEDOUCÍ PROJEKTU
Ing. arch. Petra Hrubešová | Sekce detailu města

AUTORSKÝ TÝM
Ing. arch. Petra Hrubešová, Ing. arch. Monika Habrová,
Ing. arch. Jitka Brablecová, Ing. arch. Michaela Kloudová,
MgA. Anna Přibylová | Sekce detailu města

PROJEKTOVÝ TÝM
Bc. Jan Zalabák – konzultace dopravního řešení
| Sekce infrastruktury a krajiny

AUTOŘI PROCESU A VÝSTUPŮ PARTICIPACE VEŘEJNOSTI
Pavla Pelčíková, MSc. – participace s veřejností
| Kancelář sociální inovace a participace

PRODUKCE A GRAFICKÉ ÚPRAVY PROPAGAČNÍCH MATERIÁLŮ A AKCÍ
Bc. Zuzana Rejchová | Sekce komunikace a participace
BcA. Matěj Čech | Sekce komunikace a participace

KONTAKTNÍ OSOBA PROJEKTU
Ing. arch. Petra Hrubešová
m/ +420 601 566 493
e/ hrubesova@ipr.praha.eu

DALŠÍ INFORMACE O PROJEKTU:
http://www.iprpraha.cz/belohorska

8 0 0 Zpracování komentářů veřejnosti

Obsah

Komentáře veřejnosti **810**

Odpovědi na komentáře občanů **820**

8 0 0 Zpracování komentářů veřejnosti

810 / Komentáře veřejnosti

		Automobilová doprava	Parkování	Cyklodoprava	Pěší pohyb	Zastávky MHD	Využití veřejného prostoru - obecně	Vegetace	Mobiliář	Povrchy	Osvětlení	Hluk	Jiné	participace, veřejná prezentace návrhu	Zapojování veřejnosti	Podpora návrhu	Další
Zdeněk Vytlačil	Nový návrh zhoršuje bezpečnost dětí, ruší zeleň v na Bělohorské ulici a neřeší potřebné místo pro výstup a nástup dětí do aut rodičů, kteří je do školy vozí.		x		x			x									x
Lucie Navrátilová	Bělohorská se změní k lepšímu hlavně pro chodce a cyklisty. Pro dočasně parkující to asi nebude moc změna k horšímu, ovšem pro rezidenty s autem (ke kterým bohužel/bohudík taky patříme) to nebude znamenat změnu k lepšímu. Neříkám, že to bude horší, ale prostě klesne počet parkovacích míst. Už v současnosti bývá problém zaparkovat jak na Bělohorské, tak v ulici pod Marjánkou. Jedním z částečných řešení by mohl být systém "parkovacích hodin" za předním sklem auta, jak je to např. v Německu - nastavíte na nich čas, do kdy budete krátkodobě parkovat (max hodinu) a buď do té doby odjedete nebo můžete dostat pokutu. A když si tam nastavíte delší čas, také můžete dostat pokutu.		x														x
Jiří Motýl	Zmiňovaný protisměrný chodníkový přesmyk cyklistů při jízdě od kláštera do Bělohorské zajistit dobře zřetelný, aby byl průjezd intuitivní a kola nezůstávala na chodníku i v dalších úsecích ulice.			x													x
Kryštof Kahaj	Všiml jsem si, že úseky silnice u tramvajových zastávek budou z dlažebních kostek. Schází mi tam pruh pro cyklisty z rovného, hladkého povrchu.			x													x
Adam Kroutil	Foto 2- chodník není bezbariérový a nikam nevede, poničená dlažba, která slouží, jak pro auta tak i pro pěší není bezpečná v případě deště a v zimních obdobích klouže a kolikrát ji ani auta nevyjedou. (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 pítko, které je navrhováno ve vašich konceptech, komunikaci do Tejnky vyhotovit z asfaltu)				x			x									x
Michael Jasanský	Na mnoha místech je nutno domyslet rozumnou komunikaci mezi oběmy stranami ulice, která při poslední rekonstrukci nebyla domyšlena. Správnou komunikaci jasně naznačují v trávě vyšlapané stezky a chodci přebíhající ulici v místech, která k tomu nebyla určena.				x												x
Ondřej Novotný	(Ještě malou poznámku: Pokud by na Drinopolu oblouk tramvajových kolejí kopíroval stromořadí v téže vzdálenosti jako jinde a nevzdaloval se neužitečně od linie kaštanů, bylo možné pro náměstíčko nad schody získat nějaký ten metr šířky navíc.)						x										x
Milan Daniel	Někde navrhujte podzemní kontejnery na tříděný odpad. To je v pořádku, to je mezinárodní trend. Dejte, ale POZOR, aby kontejner na papír měl dostatečně velký vstupní otvor. Případne mi kontraproduktivní, když lidé musí větší kartony házet do popelnic na směsný odpad v blízkosti podzemních kontejnerů s malým vstupním otvorem. V návaznosti na plánovaný cyklopruh, zvažte zda na rekonstruovaná prostranství přiléhající k Bělohorské nenainstalovat stojany na kola. Vítám jakýkoliv stupeň integrace, sloupů trakčního vedení, osvětlení a dopravního značení a signalizace, případně zavěšeného osvětlení. (při rekontrukci tramvajové trati v roce 2014 na toto, bohužel vůbec nebyl bran zřetel a na ulici je teď zbytečné velké množství sloupů, někdy stojících velmi blízko sebe, občas dokonce nevhodně umístěných nikoliv na okraj chodníku).								x		x							x
Ondřej Mrákota	Na zastávce U Kaštanu je zachováno zábradlí. Z druhé strany ulice na chodníku byly vytvořeny sloupky. Je zvláštní mít na jedné straně silnice sloupky, aby lidé mohli procházet a na druhé zábradlí, přes které se nedá projít. ODSTRANTE TO ZÁBRADLÍ!								x								x
Tomáš Kocián	Proč jsou pruhy pro cyklisty dlážděné? Jel někdo z projektantů někdy na kole?									x							x
Martin Poláček	Žula na chodnících - proč červená? (jinak fajn a držím palce)									x							x
Ondřej Novotný	Popisované úpravy navrhují doplnit stromořadí v celé délce ulice. Předpokládají vysazení kaštanů. Jde o stromy v daném prostoru tradiční a proto žádoucí. Rozšíření jejich výsadby bude návratem k předválečnému stavu. Omezí vyprahlost neosázených úseků Bělohorské, sjednotí její charakter po celé délce a vytvoří pás, který pohltí a skryje sdružené sloupy osvětlení a trakčního vedení. Daná volba má však i nezanedbatelné záporné stránky. Především nelze pominout, že porosty jírovce jsou v posledních letech decimovány klíněnkou jírovcovou, kalamitně rozšířenou po celé Evropě. Skutečně efektivní prostředky ochrany nebyly dosud nalezeny. V současnosti testované chemické ošetřování, i kdybychom pominuli jeho negativní dopad na veškerý hmyz, je už z kvantitativních důvodů prakticky vyloučené. Dojde-li k vysazení kaštanů, bude stromořadí polovinu vegetačního období rezavé. Další nevýhodou jírovce je jeho vzrůstnost, v podstatě nepřiměřená šíři ulice. Prostoru ubírá velké množství světla a zvyšuje jeho nepřehlednost. Problém světla se týká jak veřejného prostranství, tak domů lemujících Bělohorskou. Promítá se zejména do života těch, kdo obývají nižší patra a mají okna obrácena k severu. Nepřehlednost pak působí nemalé potíže v dopravě, především tam, kde se kříží podélný a příčný provoz, tramvajový, automobilový i pěší. Otázkou, kterou předkládám, tedy je, zda nemá být situace regulována menší hustotou výsadby nebo tradiční kaštan vůbec nahrazen dřevinou vhodnější – méně vzrůstnou a rezistentní.							x									x
Zdeněk Vytlačil	Z chodníku zmizely sloupy, takže tramvaje jedí na baterie?										x						x
LM	z většiny vašich návrhů vypadlo veřejné osvětlení, respektive design a jak bude vedeno trolejové vedení, respektive na jakých slupech - bude konečně jednotné pro světlo i trolej?!										x						x
Michael Jasanský	4/ Jsme přesvědčeni, že v širším okolí lokality žije řada rodin, které mohou a přejí si podpořit projekt nejen svou radou a zájmem, ale i finančně: zvažte prosím, zda pro nějaký velmi dobře definovaný "sub-projekt" (např. okrasný vodní element, uliční umění, atp.), který třeba město již nechce nebo nemůže financovat, není záhodno uspořádat veřejnou sbírku mezi občany. Byli bychom připraveni podobný projekt podpořit a pokusit se k obdobnému přesvědčit i řadu našich sousedů.												x				x
Milan Daniel	Líbi se mi návrh úpravy zastávek Marjánka a Drinopol kde bude zvýšena vozovka (zpomaleni aut) + nahrazení zábradlí sloupky oddělující nástupní ostrůvek od vozovky. Bylo by hezké, kdyby tak mohly být upraveny v obou směrech všechny zatávky v rekonstruovaném úseku Bělohorské, aby tak ulice sloužila životu a ne jen jako dopravní tepna. Škoda, že zastávka U Kaštanu byla posunuta, původní místo naproti ulici Konecchlumského by nabízelo rešení analogického návrhu upravy zastavky Drinopol.																x
Jakub Karlíček	Specifikem této části Břevnova jsou průchody mezi Bělohorskou a ulicí Pod Marjánkou a dále k Patočkově. Někde jsou jen průchody nebo schody, ale u bloku mezi Patočkovou, Břevnovskou a Bělohorskou (objektu se někdy říká "hokejka") máme vnitroblok, který tvoří komunikační propojení pro pěší. Máme tu "dvůr", kde je posledních několik míst na parkování a garáže, průchod do parku J. Škvoreckého a dále ke Kaštanu. Parčík a okolí Kaštanu je oblíbeným shromaždištěm narkomanů a uživatelů různých forem drog všeho možného věku, kteří se pak povalují například na schodech od zastávky, případně se baví ukopávámím zrcátek a zkoušením, co lidé vracející se pozdě večer z práce vydrží. Plánujete tento prostor nějak více zapojit do zvelebování, a pomůžete nám najít kompromis mezi kvalitou života (zachování parkování pro rezidenty, zeleň) a bezpečností (feťáci), nebo tento prostor již do světa těch barvotiskových obrázků nepatří? Byli bychom rádi za dialog na toto téma.																x
Miroslav Moravec	Začínám být pevně přesvědčen, že lidé kteří rozhodují o všech těchto a podobných akcích,jako je přestavba ulice Bělohorská a pokračování do Karlovarské jsou buď totální ignoranti, nebo absolutní blbci!!!! To nám , obyvatelům Bílé Hory a Malého Břevnova ostatně už dokázali tím, jak polointeligentně zpackali křižovatku Vypich, Jak geniálně zkurvili dopravní situaci tamtéž a teď vymýšlí další totální ptákovinu, která úplně znemožní normální fungování v této oblasti. Místo toho, aby se vyřešilo parkování poblíž Bělohorské,neboť je to ulice plná obchodů a různých služeb, tak zastaví všechna vhodná místa novými baráky,viz ta hrůza pod poliklinikou Marjánka , a teď ještě tohle! Podívejte se je na tu hrůzu, kterou způsobilo vyvedení dvou tunelů do patočkovy ulice. Jen totální debil může vymyslet výstavbu a otevření těchto tunelů plus dopravy ze Střešovic, a zůžit Bělohorskou na jeden pruh. Jen totální debil si nedokáže uvědomit,že se křižovatka Vypich a dále zúžení na konečné tramvaji 22 totálně ucpe, a to po celý den. Jen totální debil si neuvědomí, že řidiči budou na plný plyn objíždět ucpanou ulici přes klidovou oblast Malý Břevnov na plný plyn, a to ulicí Moravanů a Rozdělovskou, a zpátky Thurnovou. Jen totální debil v příslušné funkci se nejde podívat na zoufalství na křižovatce u Kauflandu, a jen totální debil křížené s ignorantem začne místo urychlenýho řešení tohoto průšvihu vymýšlet nové urbanistické řešení Bělohorské. Nemám slov!!!!! Hlavně že budeme mít bulvár plný Vietnamců ! Jděte všichni k lopatě, tam uděláte méně škody. Žádám odpověď na otázku, jak řešíte zoufalou situaci na Bělohorské.	x	x														
Zdeněk Gütter	Prosim o mesto pro lidi, takove jake v soucasne dobe jsou, s jejich potrebami a moznostmi pohybu, to jest ne pouze za bileho slunecneho tepleho dne, ale i za deste, snehu, s 92 letou mamou, miminkem a druhym ditetem, se zranenou rukou, s novym sporakem, ktery je treba dopravit do bytu, s bedynkami ovoce s trhu a dalsim tezkym nakupem, nakladem veci na chalupu, atd. K tomu v modernim meste slouzi kombinace MHD a IAD, kterou muze vyuzivat nejsirsi vekove spektrum obyvatel. Komplikovani zivota obyvatel a navstevniku města a jeho casti je cinnost vskutku nehumanni. Pesi doprava ma se roustoucim vekem obyvatel zkracujici se vzdalenostni limit a cyklisticka je uz jen pro uzky okruh tech, co to zvladnou, zejm. V kopcovitem terenu daneho uzemi.		x	x	x												
Vojtěch Votýpka	Dobrý den, podporuji návrh IPR, kladl bych však důraz na větší množství stromů, trávníku, leštěných pruhů pro kočárky a kola, jako je to na "Náplavkách" a byl bych opatrný s omezováním parkovacích míst, které mohou tento návrh zcela zlikvidovat, protože největší bolístkou místních je parkování a ne nedostatečná šíře chodníku či cyklostezka a to jsem vášnivý cyklista.		x	x			x										
Martina Kovaříková	Dojížděím do zaměstnání 20 let z Prahy 4, tzn. lokalitu znám velmi dobře i skladbu obyvatelů Břevnova i okolí. Kde budou rodiče vysazovat děti z aut u školy Pod Marjánkou a na Bělohorské (dle obrázků plánované patníky)? Kolik lidí bude jezdit na kole po Bělohorské (je to táhlý, dlouhý kopec!!!)? Kde si zaparkuje matka s nemocným dítětem, aby navštívila lékaře, lékárnu, školu? Jak dopravíte imobilního seniora k doktorovi (na Bělohorské cca 7 praktických lékařů, odborných lékařů, zubařů)? Většinu živnostníků na Bělohorské ulici poznamená omezení dopravy a parkování - zhoršení dostupnosti a nemožnosti parkovat.		x	x			x										

		Automobilová doprava	Parkování	Cyklodoprava	Pěší pohyb	Zastávky MHD	Využití veřejného prostoru - obecně	Vegetace	Mobiliář	Povrchy	Osvětlení	Hluk	Jiné	participace, veřejná prezentace návrhu	Zapojování veřejnosti	Podpora návrhu	Další
Tomáš Koptík	Budování pruhu pro cyklisty na úkor parkování považuji také za nesmysl. Stěžují si cyklisté na nedostatek místa pro jízdu na Bělohorské? A stěžují si lidé na nemožnost parkovat u bydliště?		x	x													
Walter Magerl	Dnes když si potřebuji něco rychle nakoupit, lze zastavit v druhé řadě parkování. Nově má být místo toho pás pro cyklisty, takže už se nezaparkuje ani pro nákup.		x	x													
Zuzana Švejcarová	Navrhovane upravy - pruh pro cyklisty, pesi zona v ulici Konecchlumskeho apod. v kombinaci s planovanymi parkovacimi zonami vpodstate znemozni jiz ted obtizne parkovani lidem bydlicim na Belohorske		x	x													
Ondřej Lomecký	Nesouhlasím s dalším zabíráním prostoru pro automobilovou dopravu v klidu i v pohybu zejména ve prospěch cyklistické dopravy. Využití cyklostezek v blízkém a širokém okolí je naprosto marginální a bez ohledu na proklamace cyklistické lobby na kolo už stejně více lidí než nyní nepřesedne. Naopak automobilová doprav plní důležitou funkci jak pro ekonomické subjekty působící v okolí tak pro dopravní obslužnost pro rezidenty.		x	x													
Petr Kletenský	Rozhodně nesouhlasím s úbytkem (už tak nedostatečného) počtu parkovacích míst na úkor cyklopruhů a rozlehlých prostranství, kde si krásně malujete, jak se budou lidé radostně procházet a korzovat..		x	x													
Milan Borovička	Takto nevypadá živá městská ulice. Z takové ulice se budu koukat vystěhovat. Nezaparkuji auto, nepřijede řemeslník, zmizí další obchody. Zato se budu koukat na věčně prázdný cyklopruh.		x	x													
Adriana Benková	Dobrý den, chci vyjádřit svůj jasný nesouhlas s projektem, a to zejména kvůli úbytku parkovacích míst na Bělohorské ulici. Vizualizace nové podoby ulice je krásná, ale to předse nikoho nabude zajímat, když občané nebudou moct zaparkovat před barákem. Ano, mluví se o parkovišti pod hřištěm, ale opravdu si myslíte, že ho využijí i lidi, co bydlí dál od hřiště? To předse není reálne. Víď to skončí stejně tak, že budou všichni parkovat v sousedních ulicích, kde jsou už teď obrovské problémy se zaparkováním. Vlastně po celé Praze je to rostoucí problém, a my se tady budeme bavit o rozšiřování chodníků na úkor parkování?To pak za pár let budete překopávat kousek zeleně na parkoviště, aby jste vyhověli stížnostem občanů? Prosím Vás, zpříjemnit ulici vysázením nových stromů a zeleně to má být samozřejmé, víď to se každému předse líbí. Ty lavičky na nákresech jsou zrovna na místech, kde určitě nikdo posedávat nebude.(u Pyramidy na přechodu, v největší křižovatce???) Žádám Vás o přehodnocení celého projektu, a to i na základě všech negativních komentářů, které občané psali na Vašich facebookových stránkách. Drtivá většina názorů kritizuje úbytek parkovacích míst. A protože tvrdíte, že Vás zajímají naše názory, tak je tady možnost demokraticky zvážit situaci. Chcete udělat z Bělohorské lukrativní ulici. Co je lukrativního na tom, že si občan nemůže ani zastavit před barákem, aby si vyložil nákup z auta? Myslím, že lidi z Bělohorské se budou chtít odstěhovat, a nový zájemci se budou těžko hledat, protože prioritou dnešní generace je PARKOVAT. Vemte si, že je víc a víc rodin, které potřebují 2 auta na jednu domácnost. Ekonomika se rozvíjí, ale podstatné je, že budou široké a kostkované chodníky!	x		x									x				
Petr Dušánek	Můžete nějak objasnit, kam zmizí všechna parkující auta, když rozšíříte chodníky a stávající komunikaci ještě zúžíte tím, že přimalujete navíc cyklopruhy? Ano, ulice je plná obchodů, kolik myslíte, že jich tam vydrží, když jejich zákazníci nebudou moct přijet autem, protože tam nezaparkují?	x		x													
Tibor Dusa	Navrhované řešení napojení ulice 8. listopadu do Bělohorské je v rozporu se zjištěním ve Specifické části Koncepční studie ulice Bělohorská - Zjištění potřeb a hodnocení uživatelů A35 - Uživatelům přijde záliv nevyužitý. Navrhované řešení ještě zvětšuje šířku přilehlého chodníku a ubíra tak cca 2 parkovací místa před Billa.	x		x													
Karolína Buňatová	Nepřipadá nutné výrazně rozšiřovat chodníky na úkor parkovacích míst po celé délce ulice Bělohorská - rezidenti už tak mají omezenou možnost parkování.	x		x													
Vincent Zvěřina	Víte proč je v místě tolik různých obchodů? Protože lidé do nich jezdí nakupovat auty! Když dojíždějícím omezíte možnost zaparkovat před příslušným obchodem či jeho bezprostřední blízkosti, postupem času zde přestanou nakupovat, obchod se zavře a i místní budou nuceni jezdit nakupovat jinam (hypermarkety atd). Vy, pachatelé dobra, vyndejte si jíž laskavě své hlavy ze zadnic a přestaňte omezovat druhým životy. Jaképak opočinkové plácky? Kdo tam asi bude posedávat, když všichni chodí do práce, aby zaplatily vysoké daně, za které jim lidé jako vy opět akorát hází klacky pod nohy. Rozšiřte počet POVRCHOVÝCH parkovacích míst a obchody budou dále prosperovat k užitku místních i přespolních. Přechod nemusím být každých 100 metrů, možná je to nad vaše chápání, ale ulice jde přejít i mimo vyznačený přechod.	x		x													
Petr Kubín	U školy na Marjánce mají být na krajích chodníku sloupky,doted tam mohou rodiče přivážející děti do školy odstavit chvíli auto,poté nebude kam	x				x			x								
Tibor Dusa	Parkování na nádvoří ul. Na Malovance vs. Bělohorská - Ze současného počtu parkovacích míst cca 26 míst je v novém návrhu jen 4 místa a 4 pro invalidy. Studie argumentuje rozvojem veřejného parteru pro pěší. Nicméně dojde k rozšíření veřejného parteru mezi ulicí Na Malovance a hotelem Pyramída a také hned naproti je park Klárovka.	x				x							x				
Jana Húzlová	Vúbec nesouhlasím s vybudováním parku v ulici Konecchlumského. Podnikam na teto adrese,moji rodiče žijí na této adrese a nejsme spokojeni s vyzí parku. V teto ulici parkuje 13. jsou to auta lidi kteří tu žijí a pokud je zde místo parkují mi zde i zákaznici,kteří jsou na tom špatně s pohyb.aparátem. váš argument že v ulici 8 listopadu bude parkovací dům je proto velmi směšný. uvědomte si že ne všichni lidé jsou a to zdravotně tak že si mohou např.nakup,věci z chalupa atd... nosit z parkovacího domu. to stejné platí o mé klientele. Děkuji za přečtení Húzlová.	x				x							x				
Tomáš Kocián	Neřešíte opravdové problémy - třeba zásobování "samoobsluhy" Billa (zjevně samoobsluhou býti neměla...!!!	x				x											
Petr Kubín	U Drinopolu má být to samé,dosud tam stály auta,kam si je mají lidi dát?Na BALKONY,NEBO DO BYTU??	x				x											
Ondřej Novotný	V ulici Konecchlumského je plánováno zrušení parkovacího zálivu a vytvoření klidové zóny s posezením a stromy. Řešení, které má přispět k přívětivější podobě Bělohorské, se nepochybně střetne s nevolí těch rezidentů, kteří přijdou o místa k stání a budou se potýkat s provozem restaurací pod okny svých bytů. Otázkou tedy je, zda nezvolit kompromis spočívající v celkové kultivaci plochy a jejím osazení stromy při zachování možnosti parkování.	x															
Dr. Jan Kočka	• Není vůbec zřejmé, KOMU MÁ parkoviště sloužit. U stánku IPR u Drinopolu mi odpověděli, že blízké poliklinice a Bille. Představa, že obyvatel Břevnova pojede autem na zvažované parkoviště a pak pěšky cca 300 m přes kolejiště do polikliniky mi přijde úsměvná. Samozřejmě obyvatel půjde pěšky a eventuálně využije tramvaj. Ani „projížďku s nákupním vozíkem" od Billy do kopečka na zmíněné parkoviště, s vozíkem zpět a zase do kopečka k autu si rovněž neumím představit. Pokud resident Břevnova potřebuje větší nákup, vezme auto a jede do Kauflandu na Vypich. Takže se mi zdá, že toto zvažované parkoviště by využívali zejména do Prahy dojíždějící. Neznám zvažované podmínky provozu parkoviště, ale nemyslím si, že mezi obyvateli z této oblasti (většinou rodinné nebo malé činžovní domy s možností řešit garáže na vlastních pozemcích) by byl o toto (předpokládám placené) parkoviště zájem. • Výše uvedené parkoviště by vedlo k extrémnímu nárůstu dopravy v úzké ulici 8. listopadu, vedoucí mezi školou a obchodem, tedy přes oblast, velmi vytíženou chodci (chodník u východní zdi školy je velmi úzký). Na začátku ulice 8. listopadu je zatáčka, velmi často blokovaná kamiony, vykládajícími zboží pro Billu. Přivést do této oblasti autoprovoz, odpovídající zvažovaným 120 parkovacím místům, mi přijde velmi nezodpovědné!! • Vlastní výstavba by na několik let zrušila možnost využívat celý sportovní areál, což by pro rodiny s dětmi byla velká rána! Odhaduji, že drahá by byla nejen výstavba, ale i následující provoz. Navíc výsledný autoprovoz by tuto ojedinělou a dnes klidnou lokalitu s dobrým ovzduším, zcela znehodnotil. Chápu, že parkování je třeba nějak řešit, ale jsou i jiné možnosti, jak situaci řešit, ale to přesahuje omezený prostor mého vyjádření. S pozdravem, JK	x											x				
Dr.Jiří Konopásek	Jistě si všichni přejeme, aby okolí našeho bydliště bylo příjemným místem k žití. Proto jsme se před jedenácti lety přestěhovali do ulice Osmého listopadu, pár metrů od Bělohorské. Pochvalovali jsme si klidné místo s výhledem do zeleně obklopující tradiční místo odpočinku zvané "Oul", kde nemalým nákladem několika miliónů Praha 6 před lety vybudovala sportovní a dětské hřiště. A tak si kladu řadu otázek: Kdo má zájem, aby se likvidovala část zeleně a vybudovalo se zde predimenzované parkoviště? Zajímalo někoho, jaká bude frekvence dopravy při ústí ulice 8.listopadu do Bělohorské? Dodnes nebyla Praha 6 schopna usměrnit zásobování obchodu Billa tak, aby denně desítky dodavatelů neblokovali a neomezovali dopravu v této ulici. Komu bude plánované parkoviště sloužit? Jistě ne těm, kteří zde bydlí. V nových domech jsou parkovací garáže a starousedlíkům zatím stávající místa na ulici bohatě dostačují. Domníváte se, že místní občané budou využívat za úplatu parkovací dům, vystavený za drahé peníze, čemuž bude odpovídat i parkovné? To nemá městská část dost zkušeností z parkovištěm pod náměstím u Wuchterlovy ulice? Proč nezřídíte nová parkovací místa namísto zbytečně širokých chodníků přímo na Bělohorské? Proč nesměřujete svoje investorské záměry k záchytným parkovištím na okraji Prahy? Žádáte občany, aby se k Vašemu návrhu vyjádřili. Moje zcela zásadní stanovisko je toto:	x											x				

		Automobilová doprava	Parkování	Cyklodoprava	Pěší pohyb	Zastávky MHD	Využití veřejného prostoru - obecně	Vegetace	Mobiliář	Povrchy	Osvětlení	Hluk	Jiné	participace, veřejná prezentace návrhu	Zapojování veřejnosti	Podpora návrhu	Další
Jakub Karlíček	Chybí mi jakékoliv parkovací kapacity. My, kteří na Břevnově žijeme, dalo by se někdy říci snažíme přežít, už nyní řešíme akutní nedostatek parkovacích kapacit. Místy totální redukce kapacit se nedá racionálně odbýt pouze tím, že existuje záměr v budoucnu vybudovat parkovací objekt pro 70 vozidel pod parkem o dvě ulice dále. Za prvé, záměr neznamená realizaci, všichni víme, že v době všemožného aktivismu se záměr na výstavbu podzemního parkoviště pod parkem nepodaří zrealizovat ani za 50 let. Za druhé, likvidace míst jen znásobuje současný problém. Parkovacích kapacit pro rezidenty je potřeba více, například v okolí pošty v Břevnovské nemáme kde zaparkovat v jakoukoliv denní dobu. Většina lidí by jistě neměla problém si za místo na parkování platit, ale problém je, že není "za co" platit. Realizace návrhů bez promyšlení smysluplné a funkční koncepce parkování přinese pouze nárůst infarktů a postupný úbytek těch obyvatel, kteří budou mít na výběr. A to jistě není cílem vašeho snažení. Aby byla úplně jasno, já nekritizuji návrhy jako celek. Také se mi nelíbí Bělohorská a okolí obložená spoustou automobilů v několika řadách. Ale nekoncepční řešení nikdy ničemu nepomohlo. Zajímají mne záruky, že parkovací kapacity vzniknou, a že jako obyvatelé Břevnova budeme mít zajištěnou poměrně podstatnou součást životního standardu. Nejezdíme autem pro zábavu. Jsme nuceni převážet objemnější náklad, choulostivou techniku, vybavení pro naši obživu. Ne všichni máme život uzpůsobený tak, abychom mohli jen popojíždět na kole nebo jezdit tramvají.		x										x				
Jitka Schwarzová	Jedná se o plánovanou výstavbu podzemního parkoviště v ulici 8. listopadu, předpokládám, že je plánována pod nově postaveným sportovním hřištěm. Jen bodově shrnu důvody, proč si myslím, že toto není vhodné místo. Bydlím naproti hřiště v ulici 8. listopadu, takže mám úzký vztah k místu a hlavně přehled o dané lokalitě. 1/ 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, basket, volejbal, ...a trávit zde volný čas) 2/ Děti ze školy Cesta k úspěchu chodí na hřiště po úzkém chodníku. Dále na hřiště chodí družiny, mateřské školky, odpoledne děti a teenageři z blízkého okolí – a do toho by byl několikanásobně navýšen provoz v místě, kde děti přecházejí silnici. 3/ Křižovatka ulic Bělohorská a 8. listopadu je velice ostrá, nepřehledná, chodník u školy je velice úzký. 4/ Nevím, po koho má být parkoviště určeno. Rezidenti parkují ve svých garážích. Podnikatelé pracující v ulici Bělohorská by mohli parkovat někde na Vipichu a používat tramvaj, která jezdí každých 10 minut. 5/ Prodejna Billa je umístěna vůči plánovanému parkovišti z kopečka dolů a jít s vozíkem cca 200 metrů se mi nezdá lákavé. Domnívám se, že na velké nákupy jezdí všichni do Kauflandu na Vipichu, kde parkoviště je. 6/ 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 kliniku, například ze strany od Patočkovy ulice, kde stávající parkoviště bylo zrušeno z důvodu výstavby developerského projektu bytových domů. 7/ Myslím, že není vhodné pouštět auta do postranních uliček, kde je relativní klid. Zvýšená doprava by zcela jistě ohrozila dosavadní podmínky k bydlení stávajících obyvatel. Není mi známo, jaký provoz by toto parkoviště mělo mít, ale obávám se, že provoz bude i po 22:00 hodině, tudíž v nočních hodinách. Lze předpokládat, že v zimním období bude nutná údržba příjezdu na toto parkoviště, čímž opět bude zvýšen hluk a průjezd. 8/ Snad dopravně největší úskalí vidím v místě, kde pod domem 228/1a je z ulice 8. listopadu zásobována prodejna Billa. Velké zásobovací vozy stojí napříč silnicí, vzniká tak velice malý prostor k projetí byť jednoho osobního auta, mnohdy z části po chodníku. Další zásobovací auta čekají v ulici 8. listopadu a tím zahušťují již tak neprůjezdnou ulici. Nemluvím o kalamitní situaci v zimě. Je tedy zřejmé, že místní komunikace je zcela nevyhovující svojí kapacitou pro příjezd k zamýšlenému parkovišti, je zcela nemožné zde řešit přehledný, plynulý a bezpečný výjezd z garáží. Závěrem, dle mého názoru a z výše uvedených důvodů bych preferovala postavit parkoviště někde v lokalitě na Vipichu 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.		x										x				
Petra Benešová	Podzemní parkoviště - rozhodně nesouhlasíme s vybudováním takovéhoto parkoviště! 1.Po dobu výstavby se nebude moci hřiště používat. 2.Pokud by se parkoviště postavilo, kam půjdou splodiny z parkoviště? Nahoru na hřiště? 3. Bude parkoviště provozovat soukromá firma? Bude pro rezidenty parkování zdarma? Asi těžko, když už i ulice 8.listopadu zahrnuta v plánu modrých placených zón! 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, zdali podzemní parkoviště není stavěno se snahou vyjít vstříc právě soukromému developerovi a vyřešit částečně otázku parkování pro v budoucnu vzniklou rezidenci.		x										x				
Šírlová	Ráda bych viděla vizualizaci garáží pod dětským hřištěm "oul", kolik na stavbu padne zelených stromu a zeleně vůbec ?. Nedovedu si představit při současném zásobování Billy, kdy tu stojí někdy i 3 nákladní auta a čekají (se zapnutým motorem) až se uvolní vjezd. Auto které zásobuje zasahuje do poloviny ulice. Chápu, že auta někde stát musí, bohužel, spíš bych volila šikmé parkování na úkor chodníku v určitých místech Bělohorské by to bylo možné, ale stavět v tak úzké ulici, kde parkují rezidenti a při průjezdu musí jedno auto uhnou a nebo vycouvat.		x										x				
Tomáš Koptík	Vybudování parkoviště v ulici 8. listopadu nenahradí zrušená parkovací místa rezidentům z Malovanky nebo Drinopolu. A navíc, bude toto nové parkovací stání zadarmo? Auta se přesunou jinam.		x										x				
Jakub Karlíček	Návrhy jsou evidentně namalované se záměrem maximálně zvýšit bezpečnost všech uživatelů ulice, což je naprosto v pořádku. Trochu mne mrzí, že před dvěma lety jsme měli rozkopanou celou ulici, budovaly se tady nové zastávky, přechody... a teď se má začínat znovu. Nakonec, proč ne. Ale nejsou jinde v Praze místa, která by dávalo větší smysl teď "překopat", a s Bělohorskou pár let počkat? Například do chvíle, kdy bude připravená náhrada za zrušené parkování? (viz moje předchozí připomínka).		x											x			
Monika Tatyrková	Vizualizace jsou krásné. Zajímalo by mě ale, kde budou parkovat všechna auta, která dnes parkují na Bělohorské, případně jak se může do ulice směstnat jízdní pruh pro auta, pro cyklisty a pro parkování??? Vizualizace tento problém poněkud šidí - tam, kde jsou vidět zaparkovaná auta, tam "mizí" cyklopruh ... Bez zaparkovaných aut by sice byla Bělohorská super, považuji to ale za nereálné ...		x											x			
Martina Kovaříková	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.? Proč mají občané Prahy být omezeni na úkor mimopražských, kteří odstavují v okrajových částí Prahy svá auta? Nebylo by řešením zamezit vjezd mimopražských aut do Prahy např. zpoplatněním, jako je tomu v jiných evropských městech? Proč neplatí rezidentské karty napříč obvody Prahy, např. Praha 4, 5, 6 (vnější okruh), Praha 1, 2, 7 (vnitřní okruh?).		x														
Petra Benešová	Úbytek parkovacích míst na Bělohorské - v ulici je již v této době mnoho živnostníků, kteří se potýkají s existenčními problémy, viz. neustálá změna provozoven. Sama městká část zde není schopna několik let pronajmout nebytové prostory, které zde má! Tím, že se sníží počet parkovacích míst, se situace ještě zhorší. Ulice je dlouhá, nikdo nepojede parkovat do placené podzemní garáže, když si chce zastavit, rychle nakoupit a jet dál. Životaschopnost ulice/obchodníků se zhorší. Snažte se vyjít občanům vstříc a ne jim znesnadňovat život.		x														
Petr Slanina	1) Je zbytečné "zásobovací stání" před bytovým domem č. p. 198. Vedle tohoto domu se pouze minimální počet obchodů. A v současné době tyto obchody (to se může samozřejmě změnit) nevyžadují zásobování. Je lepší toto místo vyhradit pro běžné parkování.		x														
Jan Kolář	2) Nesouhlasím s omezením počtu parkovacích míst v případě, že nebude řešen problém nadměrné hustoty automobilové dopravy v této oblasti! Praha 6 plánuje zavedení parkovacích zón + se otevřela nova část Metra A. To způsobilo výrazné zvýšení počtu automobilů v této oblasti. Jakékoliv další omezení zkomplikuje celou situaci nejen na Bělohorské, ale I v přilehlých ulicích. Řešení vidím pouze ve vybudování odstavného parkoviště u některé z nových stanic metra A!! Pak bude davit smysl a bude reálné, aby se s ulice Bělohorská stala "pěší, odpočinková zóna".		x														
Petr Slanina	2. Druhý nejčastější nedostatek - nevhodně zaparkovaná auta: Položil si někdo zásadní otázku, proč jsou nevhodně zaparkovaná auta? Asi nikoliv - nevhodně zaparkovaná auto jsou z toho důvodu, že není dostatek parkovacích míst a daným návrhem se ještě zmenší! Předložený návrh nedává smysl! Při rekonstrukci tramvajové trati došlo již ke snížení parkovacích míst, a protože lidé nemají, kde parkovat, parkují na chodnících, na ulici ve dvou řadách a na místech vyhrazených pro zásobování. Cituji z Koncepční studie: "Problémy, které parkování vyvolává, jsou tedy respondenty vnímány jako podstatnější nedostatek Bělohorské, než nedostatek parkování", jenže je to přesně obráceně! Problémy, které vyvolává parkování, jsou způsobeny nedostatkem parkovacích míst. 3. Plánované parkovací zóny v ulici Bělohorská postrádají smysl. V místě není metro, není zde žádná významná památka ani velký sportovní areál. V naprosté většině případů zde parkují rezidenti a případně provozovatelé obchodů. Pochopil bych parokovací zóny pouze v případě, že rezidenti by měly parkovací karty za symbolickou částku. To se však nestane, protože MČ P6 potřebuje do rozpočtu maximum financí...		x														
Jiří Buzek	3) Snižovat počet parkovacích míst v Praze? To jako vážně? Nepadli jste na hlavu? To tam ti lidé s auty budou jezdit dokola a kochat se novými stromy?		x														
Petr Kubín	3.Jak bude řešeno zásobování zbylých obchodu?		x														

		Automobilová doprava	Parkování	Cyklodoprava	Pěší pohyb	Zastávky MHD	Využití veřejného prostoru - obecně	Vegetace	Mobiliář	Povrchy	Osvětlení	Hluk	Jiné	participace, veřejná prezentace návrhu	Zapojování veřejnosti	Podpora návrhu	Další
Petr Kubín	4.Jak se dostanou zákazníci třeba do Železářství,nebo do Autodílu U kaštanu,nebo třeba do Elektouniversalu,pokud pojedou autem?Budou mít kde zaparkovat?Už po rekonstrukci tramvajové trati je to VELKÝ PROBLÉM. 5.Dosud podél Bělohorské od ulice Pod Královkou až po Břevnovský klášter stojí auta u chodníku.Kde budou moci lidé parkovat po "rekonstrukci"??Volné prostranství,kde občani Břevnova mohli auta nechat alespon při čistění ulic jste sebrali novostavbou. Prosím pokuste se nad upravami zamyslet,a skloubit,aby ulice vypadala hezky,proti tomu samozřejmě zádná námitka,ale zároveň,aby možnost dopravy autem odpovídala 21.století,a byla možnost,aby se lidé dostali k obchodum autem,a měli kde zaparkovat.		x														
Martin Hobza	Celkový úbytek (v některých úsecích velmi výrazný) parkovacích míst není v rámci návrhu ničím kompenzován (garáže nejsou projektem řešeny a od některých míst, kde dochází k rušení parkovacích míst, jsou vzdáleny).		x														
Lenka Jonášová	Dobrý den, bydlíme v ulici Konecchlumského a nelíbí se nám Váš návrh co plánujete udělat. Máme 2 malé děti a občas využíváme auto. A tímto návrhem by došlo k výraznému ubrání parkovacích míst, kterých je již teď málo. Jak to chcete řešit?		x														
Jiří Šebánek	Dobrý den, prosím o informaci, kde podle vás budou obyvatelé parkovat? Na "srovnávacích" obrázcích záhadně mizí místa na parkování osobních automobilů. Na jedné z vizualizací nahrazují 12 zaparkovaných automobilů 2 jízdní kola. To je nějaký hipsterský vtip?		x														
Štěpánka Tomanová	Dobrý den, zajímalo by mne, jak bude řešeno parkování rezidentů (popř. i návštěvníků). Po zkušenostech s chodníkovým programem Prahy 6 (jsem obyvatelem nedalekè části-Bubenče) vybraná řešení vždy počet parkovacích míst snížila, místo aby se využilo lepšího (a domyšleného) využití prostoru včetně dostatečného místa pro zeleň. Praha 6 obecně trpí značným nedostatkem parkovacích míst i díky chybějícím P+R. Se zavedením placeného parkování se situace příliš nezmění. Není dostatek míst ani pro rezidenty. Děkuji za odpověď.		x														
Petr Nemecek	dost problematicke je parkovani u Billy. Ja to mam pesky, ale ostatni tam stoji ruzne ve dvou radach apod. Mozna by stacilo tam dat casove omezene parkovani, aby mista nejblize Bille neblokovala auta tam stojici spoustu hodin ci dnu.		x														
Zdeněk Vytlačil	Před několika lety byla do prostoru před školou vsazena 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. Nový návrh předpokládá, že děti již budou ukázněné a tak stačí zábradlí, které již nebudou překakovat? To opravdu myslí někdo vážně? Nový návrh zhoršuje bezpečnost dětí, ruší zeleň v na Bělohorské ulici a neřeší potřebné místo pro výstup a nástup dětí do aut rodičů, kteří je do školy vozí.		x														
Marcela Martínková	Je sice hezké , že chcete z Bělohorské udělat klidovou zonu, ale bez aut se zde bydlet nedá.Nebylo by tedy dobré nás odtud odstěhovat a pak bude klidu dost.Můžete tedy taky myslet na nás, co tu bydlíme?		x														
Petr Sládek	Jedním ze smyslů studie je, vytěsňovat auta a hlavně ty parkující z Bělohorské. Člověk by souhlasil, pokud by se nabízela srovnatelná alternativa. Pokud Bělohorskou znáte, víte, že je velký problém zaparkovat už teď a ty auta tam nestojí jen tak...hlavně pro obchodníky bude problém a výsledkem bude ještě přecpanější stání v okolních ulicích, což dopadne na rezidenty a spokojen nebude nikdo.		x														
Michal Červenka	Již bydlím 26 let v ulici Na Malováce, za celou dubu se v okolí snižují parkovací místa, bohužel nemáme pod svými domy podzemní garáže jako novostavby a tak musíme parkovat v okolí domu. za poslední dobu co se začal stavět tunel Blanka tak zmizelo asi 20 parkovacích míst. V naší ulici parkují lidé z Bělohorské kde jste stání zrušili. Do bytů se stěhují mladí lidé a aut přibývá. Momentálně už je situace neúnosná a podle projektu na obrázku stání úplně zmizí, Nevím zda o to někdo stojí, protože Nám to i sníží cenu nemovitostí. Pod novou budovou která se buduje jako řídící středisko asi k pronájmu občanům garáže nebudou. Měl by se někdo nad touto problematikou zamyslet, ale hlavně ten kdo tady bydlí ne ten kdo o tomto místě moc neví.		x														
Tomáš Bulena	Již na první pohled v návrhu dochází k výraznému snížení počtu parkovacích míst, kterých je již nyní v lokalitě Bělohorská velký nedostatek.		x														
Jana Dvořáková	Jsem moc ráda, že přibyla místa pro zásobování obchodů, velká auta nebudou parkovat na chodnících, ale na vyhrazených místech (současně jsem ale zvědavá, jestli to jedno stání na blok bude obchodníkům stačit). Současně doufám, že bude na těchto místech možno zaparkovat i pro vyložení např. člověka se zlomenou nohou nebo pro stěhováky na max. 20 min, aniž by člověk dostal pokutu, protože jinak už se v ulici vlastně nebude dát zaparkovat, volná místa budou kvapem pryč a na chodnících přibydou sloupky mobiliáře. Jsem pro podporu pěší dopravy a MHD, jen mi jde o akutní případy, aby možnost přijet si autem vůbec existovala. Zaručí místa pro zásobování i možnost krátkodobého parkování?		x														
Jiří Marx	jsem zvědav kam zmizí všechna ta auta rezidentů a ostatních, lidí když se počet parkovacích míst a dokonce jízních pruhů dramaticky změní (samozřejmě ubydou)		x														
Jana Jindrová	Komentář se týká ulice KONECCHLUMSKÉHO. Kde budou moci parkovat auta z této ulice? Kde zastaví auta se zásobováním "obchodů" v této ulici? Myslím si, že parkovací zóny nic nevyřeší, protože parkovací místa nepřibydou. Odpadne možná jen pár mimopražských automobilů, to však nebude stačit, protože mezi tím došlo v rámci bezpečnosti chodců k úbytku parkovacích míst na Bělohorské ulici. S bezpečností chodců však souhlasím! V případě budování zeleně se ptám: "Je připraveno i řešení parkování za úbytek v ulici Konecchlumského"???!!! Proč se nevybuduje parkoviště pro mimopražské u Kauflandu? Všichni radní vědí, že je to problém, který však stavbou nového parkoviště neřeší. Místo toho dostaneme šidítko ve formě parkovacích zón.		x														
Alena Ticha	Libi se mi Vas navrh ohledne zkrasleni oblasti kolem zastavek. Moje obava se tyka parkovani. Protoze diky Vasim zmenam zaniknou desitky parkovacich mist, kterych se zda byt cim dal tim mene s rustem poctu parkovanych aut. Jak hodlate tento problem resit?		x														
Robert Vilimovský	Likvidace života v místě díky nemožnosti zaparkovat. Znesnadnění přístupu řemeslníků a dostupnost služeb pro obyvatele. Vyjlidnění ekonomicky aktivních obyvatel z důvodu nemožnosti parkování.		x														
Ivan Roušar	Mám značné obavy z výrazného omezení počtu parkovacích míst, což je vzhledem k plánovanému zavedení zón placeného stání velmi hloupé. Plánujete platit za zhoršenou možnost zaparkovat - to se lidem nebude líbit a budou se bouřit... Co tak začít trochu myslet.		x														
Martin Jonáš	Máme čtyřletá dvojčata a nemožnost zaparkovat poblíž svého bydliště v Konecchlumské ulici nám značně zkomplikuje život.		x														
Zdeněk Vytlačil	Návrh Malovanka: podle vaší studie dojde k rozšíření chodníku a zániku desítky parkovacích míst. Aut je tu spousta ,chodců na chodníku málo. Není to tedy naprosto nepotřebné řešení??		x														
Klára Linartová	Návrh na rekonstrukci celé oblasti je hezký. Líbí se mi, že bude více stromů, laviček a nové chodníky z dlažby. Jen mam jednu dost velkou připomínku. Architekti zapomněli na parkovací místa. I teď je dost těžké najít místo v celé oblasti ulice Bělohorská. A po realizaci tohoto návrhu nastane obrovský problém kam zaparkovat. Jediné řešení je udělat podzemní garáže.		x														
Kristýna Šebestíková	Návrh se mi docela líbí, pouze nevím, kde budou obyvatelé Bělohorské parkovat...? Většina domů nemá parkování ani garáže a již dnes je problém zaparkovat. Očekávala jsem od rekonstrukce, že příbude parkovací stání a bude zde tzv. šikmé parkování, alespoň v místě, kde je Bělohorská širší. Lavičky, stromy a vyhrazené místo pro cyklisty je krásné a určitě bych takovou ulici chtěla, ale prvotní je PARKOVANÍ NA BĚLOHORSKÉ!		x														
Jana Jindrová	Nejdříve by bylo třeba vyřešit parkování aut, aby neubývala místa, ale naopak. Současnou zeleň udržovat a zvážit, kde uvolnit parkoviště pro auta, protože je jich hodně a nemají, kde parkovat. S každým ubráním místa pro zeleň se zároveň snižuje komfort bydlení, protože není kam auto zaparkovat. Je to dvousečné. Nejsem odpůrce zeleně, právě naopak, ale mysílm si, že v rámci vytváření zeleně by měla jít ruka v ruce s vybudováním parkovacích míst.		x														
LM	Nejsem si jistý, zda bude respektováno místo pod schody Konecchlumského pro setkávání...pobytově, nyní je kapacita parkování v dané lokalitě na 100% vytížena a místní to jistě ponesou nelibě.		x														
	Nelibi se mi soucasny trend ruseni parkovacich mist. Nejsme na Starem Meste, tady lide opravdu bydli, potrebuji dovazet nakup, deti, zbozi, nevidim duvod proc neustale komplikovat zivot lidem, ze nebude kde parkovat. Je sice krasne, ze bude podzemni parkoviste, ale vam by se chtelo tahat nakupy. dite ve vajicku, tasky s oblecenim aj. pul kilometru k domovu? Neni mozne donekonecna auta omezovat, lidi to prestane bavit a odejdou jinam, to snad cil neni? Budou krachovat obchody, lide budou nasrani, prosim, promyslete to dobre s tim parkovanim...!		x														
Tibor Dusa	Parkování - Obecná část Koncepční studie ulice Bělohorská - Zjištění potřeb a hodnocení uživatelů říká (str. 22) že "nedostatek parkovacích míst byl 6. nejčastější nedostatek ulice", str. 23 "z pohledu živnostníků je tedy důležité poskytnout více parkovacích míst pro návštěvníky" a statistika na straně 22 jasně dokládá že uživatelé jsou schopni akceptovat žádné, nebo max. 10% redukci parkovacích míst. Podle navrhovaného řešení dojde ale k větší redukci parkování. Konkrétní číslo ale v studii nikde není zmíněné, proto by tato analýza měla být určitě součastí podkladů pro zastupitelství.		x														
Tibor Dusa	Parkování u pekárny Kredenc - U navrhovaného řešení dojde k redukci ze stávajících cca 5 parkovacích míst na cca 3 plus jedno zásobování.		x														
Renata Topinkova	Po rekonstrukci tramvajové tratě na Bělohorské se výrazně zmenší počet parkovacích míst. Podle studie Konecchlumského zanikne dalších 13 parkovacích míst. Bude tento výpadek v parkovacích místech nějak kompenzován?		x														
tomáš kocián	Proč rušíte parkovací místa		x														
Marek Vanura	Rasantní snížen počtu parkovacích míst způsobí odliv zákazníků obchodům v oblasti.		x														
Tibor Dusa	Redukce parkovacích míst při Billa je v rozporu se zjištěním ve Specifické části Koncepční studie ulice Bělohorská - Zjištění potřeb a hodnocení uživatelů A38. Ze současného stavu cca 7 parkovacích míst dojde k redukci jen na 2 místa!		x														

		Automobilová doprava	Parkování	Cyklodoprava	Pěší pohyb	Zastávky MHD	Využití veřejného prostoru - obecně	Vegetace	Mobiliář	Povrchy	Osvětlení	Hluk	Jiné	participace, veřejná prezentace návrhu	Zapojování veřejnosti	Podpora návrhu	Další
Vladimír Myšák	Rušení míst k parkování v době, kdy se mají zavést modré zóny v oblasti Špejcharu a jeho okolí, je těžkopochopitelná zhovadilost a výplod mozků lidí kteří nemají s Břevnovem nic společného. Pokud si toho projektanti nevšimli, tak se píše rok 2016 a ne 1900 kdy tudy projížděl několik desítek povozů denně. Projekt neřeší ani to kde budou parkovat v blízkosti bydliště místní obyvatelé, natož ti občané, kteří chtějí nakoupit v místních obchodech.		x														
Tomáš Koptík	Situace s parkováním je špatná v celé Praze. A to by měla být výzva pro institut plánování a rozvoje. Řešit problém a zkrášlovat najednou.		x														
Adam Kubačák	Snižování kapacity parkovacích míst rozhodně ničemu nepomůže.		x														
Markéta Hauznerová	Vážení, omezením parkovacích míst na Bělohorské, ke kterému již částečně došlo při rekonstrukci tramvajového kolejiště, se jasně ukázalo, že omezování parkovacích míst je problematické. Lidí, kteří potřebují z nějakého důvodu na Bělohorské zaparkovat samozřejmě neubylo, jen je odkládají do bočních ulic a paralelní Šlikovy a Pod Marjánkou. Tyto ulice jsou o mnoho užší a při tom obousměrné. Provoz se tam tímto komplikuje, přibylo aut, které sice na krátko, ale stojí, ve druhé řadě a je těžké se obousměrně vyhnout. Navíc před jedinou větší samoobsluhou Billa, kam se jezdí pro náročnější nákupy často autem, není vůbec žádné parkoviště - jen asi 6 parkovacích míst podél chodníku. Tam se ve dvou řadách stojí pravidelně. Navrhuji Počet míst v žádném případě nezmenšovat, naopak v širších místech, kde to umožňují rozměry vozovky, vyznačením parkovacích míst vodorovným i svislým značením, nechat stát auta kolmo (šikmo) čelem k chodníku. Travnatý prostor, který vedle Billy nepíní žádný rekreační prostor naopak zrušit a vymezit pro parkování. Jinak zeleň samozřejmě podporuji, osazení stromů i v horní části Bělohorské považuji za dobrý nápad. Ale proboha nerušit kvůli tomu další park. místa.		x														
Petr Novák	Vizualizace bez aut vypadají čistě, ale obávám se o počet parkovacích míst. Reálný fakt je že spousta lidí autem jezdí, a pokud nebudou mít na Bělohorské kde zaparkovat, nepřesednou na kolo nebo do tramvaje, ale prostě popojedou na Anděl, zaparkují v Novém Smíchově a utratí svoje peníze tam. Na Bělohorské nejvíc oceňuji pestrou skladbu obchodů a služeb, které ale budou trpět pokud se k nim nedostanou zákazníci. Vsadím se že třeba do Tandooru jezdí i návštěvníci z daleka, a zajímalo by mě kam se vejdou, pokud z jeho okolí zmizí 20 parkovacích míst.		x														
Jan Fojtů	Z návrhu není zřejmé, zdali dojde ke zlepšení parkování rezidentů. Z řešení ulice Konecchlumského to vypadá, že naopak klesne počet parkovacích míst pro automobily. Vzhledem k tomu, že již nyní je pro obyvatele v okolí Bělohorské třídy obtížné nalézt místo k zaparkování (a toto neřeší případné "modré zóny, protože ulice jsou plné zaparkovaných aut rezidentů), se obáváme, že náročná investiční akce povede k výraznému zhoršení kvality bydlení obyvatel vlastnících automobil. Každá seriozní úprava (revitalizace) by měla mimo jiné zajistit i zvýšení počtu parkovacích míst pro rezidenty. Lidé vlastníci automobil mají také právo na důstojné podmínky k bydlení, člověka vlastnícího automobil nelze automaticky považovat za škůdce, na kterého není třeba brát při návrhu architektonického řešení žádný ohled, nebo mu dokonce život ještě zhoršit (z peněz nás, daňových poplatníků). Proto bychom uvítali takové řešení, které přinese jednoznačné zlepšení všem obyvatelům oblasti. Toto řešení je obtížnější, je to jistým způsobem výzva, kvalitní tým architektů by měl umět tuto výzvu přijmout a představit řešení "skutečné revitalizace pro všechny obyvatele" i návštěvníky.		x														
Chromcová	Zcela opomojite soucasnou krizovou situaci v pripade parkovani, coz je pro vetsinu obyvatel nejpalcivejsi problem. Jeden parkovaci dum (navic u nakupniho centra) nemuze byt dostatecny pro parkovani rezidentu po cele ul. Belohorska. Pokud nebude mozne na Belohorske parkovat, auta se presunou do vedlejsich ulic. Nutnym resenim je navrhnout dalsi parkovaci dum napr. na zacatku Belohorske. Nelze napr. rozsirit parkovaci dum v ul. Jilkova, prip. vyresit novy pod hotelem Pyramida ci u obratiste MHD?		x														
Petr Toman	Ve směru do kopce (z centra) bych raději jel po chodníku, protože budu pomalejší než auta a nebudu s nimi chtít sdílet zúžený profil vozovky. Jenže to bude asi nelegální..? Ve směru z kopce (do centra) naopak snadno dosáhnu rychlosti aut (předpokládám správně omezení rychlosti na 30 km/h všude v celé délce ulice?) - bude tam cyklopruh nebo ne? Pokud ano, jak bude řešen odstup cyklistů od dveřní zóny zaparkovaných aut?	x		x													
David Horák	Zásadně nesouhlasím s protěžováním marginální dopravy ma úkor IAD	x		x													
Petra Kolínská	Zavést v celém řešeném území tempo 30 realizovat zastávky videňskeho typu (do doby realizace uplyne ochranná lhůta stanovená pro dotaci EU)	x				x											
Vladimír Myšák	Břevnovem vedou dvě páteřní komunikace -Bělohorská a Patočkova. Tyto jsou již dnes plně vytíženy a pokud dojde k realizaci tohoto projektu, tak dojde ke snížení průjezdnosti ulice Bělohorské a k zablokování ulice Patočkovy. Šířka chpdníků je v současné době dostatečná (někde až předimenzovaná) a přesto má dojít k jejich zbytečnému rozšíření.	x			x												
Radek Pech	Doplněním zastávky tak dojde k rovnoměrnému vybavení dopravní obslužnosti v dané hustě obydlené oblasti a zlepší se dopravní obslužnost u polikliniky. Bylo by také dobré zvážit, že celý prostor, by byl vyvýšen do úrovně nástupního ostrůvku a vozidla by tak byla nucena projíždět danou oblastí nízkou rychlostí. Pokud chceme vybudovat z Bělohorské obchodní a společnskou zónu, tak teď je k tomu ten pravý okamžik.	x			x												
Martin Hobza	Zužování o odebírání řadicích a jízdních pruhů ve prospěch již v současnosti dostatečně širokých chodníků.	x			x												
Alena Ticha	Silnice vedle zastavky Drinopol smerujici na Vypich by podle nakresu mela byt vydlazdena dlazebnimi kostkami. Rozumim Vasemu zameru zpomaleni aut. Auto jedouci po dlazebnich kostkach ale dela daleko vetsi hluk nez auto jedouci po asfaltu. Navic pokud budou auta zpomalovat, budou muset podradit a nasledne opet zaradit, coz zveda hladinu hluku i znecisteni.	x							x		x						
Dana Špácová	Nechci se jen vyjadřovat negativně. Je třeba také pochválit, jak je v poslední době pečováno o zeleň v Břevnově. Parky jsou velmi pěkně rekonstruovány a udržovány, stromy prořezávány a obnovovány. Nicméně se musím zmínit o zelením travnatém pruhu mezi kolejemi. Vizuelně je to moc hezké, míň prašné a tišší. Na druhou stranu ale tento zelený pruh přinesl problém pro záchranáře a hasiče. Na Bělohorské to není tak markantní. Vždycky se dá dojet na přejezd a otočit auto do protisměru. Horší je to ve chvili, kdy jde o život a o vteřiny. Špatná a život ohrožující skutečnost ale je, že se přes nově řešené koleje nemohou záchranářská a hasičská auta dostat v oblasti, která navazuje na setkání Bělohorské a Patočkovy ulice a pokračuje na Vypich. To je místo absolutně neprůjezdné a přitom je to příjezdová komunikace ke 2-3 velkým nemocnicím. Silnice je díky tunelu Blanka neustále ucpaná stojícími auty a sanitky nemají ani šanci najet na koleje a stojící auta objet tak, aby se dostala do nemocnice včas.	x						x									
Ondřej Novotný	V úseku Malovanky plán počítá se zklidněním provozu, zatravněním kolejí a prodloužením stromořadí kaštanů až k vyústění Gymnastické. Před hotelem Pyramida je navrženo vysazení méně vzrůstného stromoví. Vcelku úspěšně je tak vyřešen problém „vyprahlosti" daného prostranství. Těmito úpravami však prostor ztrácí svůj přirozený charakter vstupního předpolí vlastní obchodní třídy a proměňuje se v jakési její ne zcela důsledné pokračování k východu, kde na úrovni zastávky Malovanka náhle končí. K úvaze předkládám variantu, kdy zatravněný středový pás budou lemovat dvě řady vysokých stromů vysazených po stranách vozovky, na okrajích chodníků. Sloupy by byly umístěny mezi nimi. Vzniknul by jasněji definovaný, přehledný a jistým způsobem representativní, širší zelený prostor „zvoucí do Břevnova". Stromoví, v podstatě navazující na linii výstavby po stranách Bělohorské ulice, by omezovalo rozlehlost a beztvaré rozlévání prostranství a zároveň odclánělo rušivé, měřítku a charakteru místní zástavby nepřiměřené budovy hotelu a dispečerského centra. Lokalita by vyznívala klidně, otevřeně a vstřícně.	x						x									
Michael Jasanský	Ačkoli to pravděpodobně sníží náš "automobilový" komfort jakožto obyvatel, kteří lokalitou denně projíždějí, parkují zde, nakupují atp., tak se domníváme, že zklidnění lokality a ztížení/zpomalení provozu aut, je naprosto zásadním předpokladem úspěchu projektu. Zpomalení v celé Bělohorské na 30km/hod, zpomalovací pásy, promíchání chodců s automobily (které znejistí řidiče) - při zachování bezpečnosti a celá škála dalších opatření bude užitečná k tomu, aby zde řidiči neprojížděli, ale velmi opatrně vjížděli jen když musí. Zvažte prosím vytvoření pravidelných zón pro krátkodobé, placenné parkování od 8-18 (30min) pro zaparkování nakupujících, obsluhu obchodů atp. zabrání se tím parkování v druhé řadě atp. Výše uvedené by mělo platit - do rozumné míry - i pro tramvaje, a v ulici by měla být omezena i rychlost tramvají - lavička, vedle které se 10m daleko řítí tramvaj 55km/hod zůstane asi většinu času neobsazena.	x															
Petr Novák	Domnívám se, že absolutní potlačení automobilové dopravy není vůbec vhodné řešení	x															
Tomáš Bulena	Naopak bych očekával a uvítal diskuzi nad možnostmi zlepšení průjezdnosti Bělohorské ulice, zvýšení bezpečnosti jasným oddělením prostoru pro chodce a pro automobily,...	x															
Patrik Pimpara	Nevím zda je součástí návrhu i omezení dopravy, například zónou s omezenou rychlostí (30), která by snížila počet projíždějících aut. To by chtělo asi zvážit.	x															
tomáš kocián	Pod hřištěm "V Úlu" navrhujete podzemní garáže (to zní jako legrace...) z výše uvedeného přidáváte křížení 8. listopadu (bral "projektant" v úvahu výškové poměry v zatáčce kolejiště? - zjevně ne!)	x															
Jan Jasný	snizovani poctu jizdnich pruhu je nesmysl - dovozuji, ze je to dilo Auto*matu. je vhodne, aby ulice mela kapacitni rezervu pro pripad napr. dopravni nehody na Patockove...ale navrh kapacitu jeste omezuje	x															
Josef Filip	Zrušit parkovací stání pro turistické autobusy u Dlabačova. Není důvod, aby turistické autobusy jezdily až do těsné blízkosti Hradu a znehodnocovaly tak parkováním a provozem celý úsek Pod Královkou - Dlabačov.	x															
	Sklidnění Bělohorské mezi křižovatkami Vaníčkova a Pod Královkou podpoří současný negativní stav provozu v ulici za Strahovem. Zájem by měl být opačný sklidnit za Strahovem a motivovat řidiče k jízdě přes Bělohorskou a Vaníčkovou a Diskařskou. Při jízdě z ulice Pod Královkou na Atletickou je ulice Za Strahovem používaná jako hlavní komunikační tepna																

		Automobilová doprava	Parkování	Cyklodoprava	Pěší pohyb	Zastávky MHD	Využití veřejného prostoru - obecně	Vegetace	Mobiliář	Povrchy	Osvětlení	Hluk	Jiné	participace, veřejná prezentace návrhu	Zapojování veřejnosti	Podpora návrhu	Další
Jitka Hloušková	Podle současných plánů úpravy Bělohorské to vypadá, že chodníky budou pomalu širší než už tak dost zúžená silnice.... Nedovedu si proto představit, že v silnici se má ještě vymezovat pruh pro cyklisty. Dle mého názoru bych buď cyklopruh vymezila na chodníku (je to přeci jen bezpečnější jezdit tam než přímo vedle aut), nebo bych chodníky plánovala užší a o to širší silnici s pruhem pro cyklisty.			x	x												
Johana Borovanská	Dobrý den, mám k návrhu několik bodů: 1. Bylo by lepší, kdyby cyklostezka byla samostatná, tj. nikoli pouze pruh na silnici (chodníky se zdají být dostatečně široké na to, aby se tam vešla). 2. Bylo by dobré alespoň v některých místech zachovat/umístit trávu, případně květiny. Proč je například tak velký prostor na Malovance u Pyparmidy 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 slouží psům znamená méně přeskakování výkalů na chodníku, což také není k zahození. 4. V tomto prostoru by bylo vhodné mít také nějaký vodní prvek (brouzdaliště/fontánku a/nebo pítko). 3. V tomto prostoru by také bylo možné umístit mobiliář typu sedátka/lehátka (jako známe z Vídně v Museumquartier), nebo v terénu vybudovat schody, například doplněné dřevem na sezení (jako je to v Klášterních zahradách v Litomyšli). 4. Rozhodně by bylo dobré rozmístit četné stojany na kola a stojany s pytlíky na psí výkaly. 5. Osvětlení - bude-li se řešit osvětlení, prosím neumísťujte hodně bílé světlo. Toto spektrum světla znatelně ovlivňuje spánkový cyklus a může jej narušovat, plnit jím ulice není dobré. 6. Bylo by fajn, kdyby ten velky prostor na Malovance sloužil k posezení - krom vyse uvedeneho by bylo dobre tam mit take wifi.			x					x		x		x				
Jan Kolář	1) Obávám se, že ulice 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. Od tohoto záměru bych buď úplně ustoupil a nebo ho řešil cyklistickým pruhem na kraji pěší zóny/chodníku. Pokud je to tedy vůbec možné po celé délce ulice? V opačném případě se obávám pouze zvýšené nehodovosti.			x													
David Honzátko	Co mi naopkak přijde zbytečné jsou cyklopruhy. Provoz na Bělohorské by němělo být obecně tak rušný aby se nutně museli oddělovat cyklisté od aut. Zpomalovací vyvýšené dlážděné úseky silnice v okolí zastávek tomu zklidnění dozajista pomohou.			x													
Martin Hobza	Umisťování cyklodopravy do zúžených vozovek povede ke zpomalení a snížení efektivity dopravy jako celku a vzniku kolizních situací. Cyklodopravě, která je na místě zcela sporadická až zanedbatelná, je věnována příliš velká část veřejného prostoru.			x													
Petr Dušánek	Z jakého důvodu preferuje marginální menšinu lidí, jezdících (a to pouze za pěkného počasí) po Bělohorské na kole, před většinou lidí, kteří se dopravují autem?			x													
Ondřej Žítek	Ale jako člověk snažící se po městě jezdit na kole nechápu, proč není možné (kde je na to dostatek místa) oddělit od sebe úplně automobilovou a cyklistickou dopravu? Netýká se to jen Bělohorské, ale všech větších rekonstrukcí, které v Praze proběhly, probíhají, nebo jako v tomto případě se plánují. Jet společně s auty mi přijde OK a "nemám strach" v ulicích jako jsou např. Terronská nebo obousměrky v Dr.Z.Wintra (klidné ulice s nízkou intenzitou provozu)... Kde se ale už necítím tak bezpečně, tak jsou třeba cyklopruhy na Milady Horákové okolo Hradčanské, nebo podivnost na novém Trojském mostě, kde si cyklista může vybrat jestli pojede po chodníku, nebo po silnici - a takových míst je mnoho a mnoho. Proč na takových místech nevzniká něco jako tohle - https://goo.gl/maps/mXdCwRc7syp - výškově oddělený pruh pro auta, cyklisty a chodce? Může za to legislativa? Nějaké normy? Nebo to, že prostě jenom nejezdí tolik lidí na kole, tak není potřeba jim ve veřejném prostoru věnovat tolik místa (uvědomuji si, že na některých místech ho není dost - šířka ulice...). Mohli byste mi, prosím, tohle objasnit?			x													
Vladimír Myšák	Cyklisté ulici Bělohorskou téměř nevyužívají (do 5 lidí denně) a protože nejsou hloupí, tak využívají souběžné ulice mezi Bělohorskou a Strahovskou plání . Z toho plyne, že budování cyklostezky na Bělohorské je zbytečné vyhazování peněz daňových poplatníků našich a pravděpodobně i EU.			x													
Petr Slanina	Cyklistický pruh v ulici Bělohorská postrádá smysl. Už si zpravovatelé, architekti a projektanti všimli, že Praha má kopcovitý charakter a že lidi zde na kole jezdit budou zcela minimálně ve srovnání s městy, které jsou vystavěny v rovině např. Pardubice, Hradec Králové, České Budějovice, Lyon, Montreál, atd.? 1) Cyklisti budou moci jezdit v ulici Bělohorská i bez cyklistického pruhu. 2) Cyklistický pruh je možné využít pro šikmé parkování - vešlo by se více parkovacích míst. 3) Nerozumím tomu, proč je snaha směřovat cyklistické trasy do míst, kde je velmi hustý automobilový provoz - proč se neudělají cyklistické stezky v rovnoběžných silnicích - Hošťálova+Šiklova nebo v ulici Pod Mariánkou.			x													
Jana Jindrova	Cyklistika je rekreacni a sezoni aktivita. Naprosto nechapu zavadeni cyklopruhu a cyklostezek pro par jedincu, na ctyri mesice v roce. Za naprostou hloupost pak povazuji poslat cyklisty na chodnik ohrozovat chodce. Jsem uzivatel automobilu a hojne jej vyuzivam i s celou rodinou. V mem okoli neznam nikoho, kdo vyuziva kolo k jinym, nez sportovnim ucelum.			x													
Adam Zábranský	Místo piktokoridorů by podle mě byly vhodnější cyklopruhy, místa je dost.			x													
Michal Červenka	Moc cyklistu nikde nevidím na sinicích po Praze 6, tak nevím zda to pro někoho je, když po nich nikdo nejezdí, kdo si chce zajezdit, tak vezme kolo a jede do přírody a nejezdí po městě. Praha je velmi kopcovitá a myslím si že tady nikdy moc lidí na kolo jezdit nebude.			x													
Benjamin Vojta	Muj prvni komentar se tyka pruhu pro cyklysty. Vitam ze na planu pruhy pro cyklysty jsou, domnivam se vsak ze navrahovany stav neni idealni. Podle meho nazoru by bylo lepsi umistit cyklostezku mezi parkujici auta a chodnik: http://bit.ly/1SebJ6G. Cykliste by tim byli chraneni od projizdejicich aut a zaroven byli vice v kontaktu s ulici (snadjsi zastavit etc.) Cyklopruhy takhle vyborne funguji v Kodani nebo ve Stockholmu. Nejaka fyzicka bariera je klicova k tomu aby kolo zacalo jako dopravni prostredek vyuzivat vice lidi. Namalovat znacku kola na kraj silnice tento efekt podle me bohuzel nema. Napriklad na Novem Zelandu je trend zrejmy a to oddelovat cyklopruhy fyzickymi barierami od vozovek: https://at.govt.nz/cycling-walking/auckland-cycle-run-walkway-maps/beach-road-cycleway/ Ja sam jako cyklista vim, ze jezdeni ve meste na fyziky oddelenych cykloprouzich je mnohem prijemnejsi nez se konstantne stresovat okolo projizdejicimy auty.			x													
LM	musí být cyklistická stezka stále značena na vozovce, škoda barvy, co trasu vést na chodníku a o to zúžit vozovku?			x													
Zuzana Vojtová	Navrhuji umístit pás pro cyklisty tak, aby nebyli přímo ohrožení auty, tedy k chodníku, kde to jde.			x													
Michal Chylík	Nebylo by možné někde realizovat cyklistický pás tak aby byl umístěn až za řadou parkujících aut u chodníku. Někde se to takto dělá a je to pro cyklisty určitě bezpečnější. Nebo ho alespoň udělat vyvýšený.			x													
Walter Magerl	Pás pro cyklisty je v kombinaci s ostatními záměry nesmyslné. Logický směr je přes Šlikovu na Ladronku, případně přes Strahov na Ladronku. Bělohorská, část k Vypichu je pro cyklisty asi stejně dobrá jako magistrála. Navíc kombinace prezentované "obchodní" třídy s páteřní linkou pro cyklisty je unikátní nesmysl.			x													
Jiří Motýl	Pokusit se vybudovat prodloužení Skupovy v takové podobě, aby mohlo být klidově popojížděno i na kole/koloběžkách - jedná se o jednu z mála spojek do ulice Pod Marjánkou bez schodů. Např. zajistit na konci sjezd do ulice Pod Marjánkou, který dnes chybí.			x													
Josef Heřmánek	Snad by bylo vhodnější jízdní pruh pro cyklisty oddělit od silnice, kde, jak se domnívám, nebude řidiči respektován. Vzhledem k velké šíři chodníků by cyklistický pruh mohl být uskutečněn na jejich úkor.			x													
Kristýna Šebestíková	Ulice Bělohorská je v celé své délce v neustálém stoupání a myslím, že obyvatelé nebudou jezdit na kole nakupovat ani cestovat. Věnovala bych pozornost jiné problematice než je vyhrazený pruh pro cyklisty, např. Parkování.			x													
Jiří Motýl	Velmi všeobecně: návrh se mi z hlediska cyklodopravy líbí, mně osobně usnadní pohyb po ulici. Z hlediska jiných uživatelů, kteří mohou preferovat spíše chráněnější infrastrukturu, bych se pokusil více omezit piktokoridorové úseky. I když chápu, že se v ulicích střetává hodně zájmů a prostor je cenný. Domnívám se, že jízdu v cyklopruhu zvládne většina, pokud je to střídáno i kvalitnější infrastrukturou, nikoliv horší. V některých místech by bylo příjemnější vyvést trasu do cyklopásu na úroveň chodníku, pokud tomu nebrání parkování, nebo se alespoň pokusit o zachování cyklopruhu. Například si říkám, zda by to nemělo smysl na jižní straně ulice u Konecchlumského, také podél plácku Drinopol, nebo na jižní straně ulice podél zastávky Malovanka. Samozřejmě se tu střetává více hledisek: zajištění co nejpříměji vedení dopravy, zamezení konfliktů s chodci, požadavek na širší chodníky, někde by možná bylo nutné ubrat ještě jedno parkovací místo u koncú zastávek. Nicméně dávám ke zvážení, zda se v těchto místech nepokusit ještě malinko nějakým způsobem zvýšit komfort cyklojetření.			x													
Zdeněk Vytlačil	Vytvoření cyklostezky na ulici Bělohorské je nesmysl. Není tu na ni bezpečný prostor. Již dnes, když jede cyklista Bělohorskou ulicí, všechna auta jedou za ním, protože ho nemohou bezpečně předjet. A to chcete ještě rozšířit chodníky a středový tramvajový pás pro umístění stromů.			x													
	Zřizování speciálních cyklopruhů je pak trestuhodným plýtváním cenným veřejným prostorem vzhledem k jejich zanedbatelnému využívání (zejména při porovnání s počty procházejících chodců a projíždějících aut). Máte zpracován průzkum/studii kolik cyklistů																

		Automobilová doprava	Parkování	Cyklodoprava	Pěší pohyb	Zastávky MHD	Využití veřejného prostoru - obecně	Vegetace	Mobiliář	Povrchy	Osvětlení	Hluk	Jiné	participace, veřejná prezentace návrhu	Zapojování veřejnosti	Podpora návrhu	Další
Benjamin Vojta	U zastavky U Kastanu vitam navrh noveho namesticka, ktere vypada fantasticky! Rad bych se vsak i ujistil ze pozornost bude dana na spojeni tramvajoveho ostruvku smerem do centra s chodnikem u kebab fast-foodu. Po rekonstrukci trate se toto prechazeni stalo velmi obtiznym diky spatne navrhnute zastavce, ktera jako by ignorovala ze lide na ni prichazeji i ze smeru od ulice Konecchlumskeho.					x	x									x	
Pavel Křeček	Proč nebyla studie za x kč (asi ne malých) připravena před rekonstrukcí tramvaje. Proč není zastávka tram před poliklinikou.					x								x			
Petra Kolínská	Realizovat zastávky videňskeho typu (do doby realizace uplyne ochranná lhůta stanovená pro dotaci EU)					x											
Petr Krejčí	MHD - tramvaj = chybí 1 zastávka/ obousměrná mezi Drinopolem a zastávkou u Kaštanu vzhledem k budoucímu bulváru by zastávka byla potřebná.					x											
Milan Daniel	Při rekonstrukci tramvajové trati v roce 2014, bohužel, došlo ke značnému stížení dostupnosti tramvajových zastávek, často 2 stupně nad úrovní vozovky, nesmyslná zábradlí po celé délce zastávek a vzhledem k travnatému povrchu většiny trati i ke snížení možnosti ulici přecházet. Doporučuji, aby každá zastávka měla krom přechodu na obě strany ulice na jednom konci i místo pro přecházeni na obě strany ulice i na druhém konci. Líbi se mi návrh úpravy zastávek Marjánka a Drinopol kde bude zvýšena vozovka (zpomaleni aut) + nahrazení zábradlí sloupky oddělující nástupní ostrůvek od vozovky. Bylo by hezké, kdyby tak mohly být upraveny v obou směrech všechny zatávky v rekonstruovaném úseku Bělohorské, aby tak ulice sloužila životu a ne jen jako dopravní tepna. Škoda, že zastávka U Kaštanu byla posunuta, původní místo naproti ulici Konecchlumského by nabízelo řešení analogického návrhu upravy zastavky Drinopol. Pokud dojde k navrhovanému posunu a úpravě zastávky Malovanka, proveďte ji, prosím, co nejpřístupnejší chodcům, bez zbytečných zabradlí.					x											
Zdeněk Vytlačil	Z tramvajové zastávky zmizely zábrany proti stříkající vodě. Ano, když bude dlažby, nebude tam téci voda, která by vás na zastávce postříkala, ale to neřeší situaci v zimě, kdy vás auto postříká rozsolenou břečkou.					x											
Jan Jasný	Lide se nechteji schazet na ulicich, ale pripadne v parku...pod stromu, na lavickach...ne v mistech, kde projizdeji tramvaje, auta, cykliste ... nedovedu si predstaviy maminku, ktera by vypustila male dite nekde na Belohorske ulici, byt by byla vydlazdena treba mramorovou dlazbou				x		x										
Markéta Nováková	MARJANKA - jak psano v predeslem dokumentu - moje priorita je mene aut, vice mista pro kola a pesi, venkovni zahradky u restauraci....napr. ted u kavarnicky PANOS bohuzel neni zadne misto a kolik lidi by si tam rado sedlo, myslim, ze obecne u frekventovanych tramvajovych zastavek by melo byt vytvoreno neco jako mensi/vetsi verejny prostor (namesticko), kde lide muzou vyuzit cas cekanim - u Marjanky by vetsina lidi uvitala opet nejake posezeni - napr. Panos, prostor na druhe strane u skoly, kde jdou schody dolu do ulce Pod Marjankou je velice vyuzivany schody rozsirit a udelat par lavicek.				x		x										
Zdeněk Vytlačil	Před několika lety byla do prostoru před školou vsazena 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. Nový návrh předpokládá, že děti již budou ukázněné a tak stačí zábradlí, které již nebudou přeskakovat? To opravdu myslí někdo vážně?				x		x										
Širlová	Dle Vaší vizualizace - počínaje zelení u hotelu Pyramida - tráva zmizí a vše bude vydlaždičkováno, proč ? Chodník je široký dostatečně. U Billy se opět zmenší zatravněná plocha na úkor chodníku, kde bude jenom více místa pro parkování aut.				x								x				
Ondřej Novotný	V prostoru mezi Billou a poliklinikou je plánováno zřízení přejezdu a dvou od sebe nepříliš vzdálených míst k přecházení. Jedno má mít statut „přechodu“, druhé méně bezpečného „místa k přecházení“. Vybudování přejezdu, tolik potřebného již nyní, nelze než uvítat. 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. Realisace 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.				x								x				
Adam Kubačák	Patřičné rozšíření chodníku podél školy a důsledné převedení pěšího provozu na tuto stranu ulice 8. listopadu - logické i vzhledem k navazující situaci výše za rohem – by dovolily vytvořit na místě současného nedostí vzhledného parčíku vedle Billy malou, stromy krytou odstavnou plochu, několik míst časově omezeného stání pro nakupující. Není dobře představitelné, že během krátkého nákupu budou vozidla parkovat v plánovaných podzemních garážích. Dojít by mělo i k rozdělení vozovky plným pruhem vedeným až do nepřehledné zatáčky směrem k Úlu, kde dochází k nepříjemným střetům vozidel.				x												
Petr Dušánek	Bohužel pochybuji, že přidávání přechodů pro chodce něčemu pomůže. Již během rekonstrukce kolejového tělesa byly některé přechody a "přeběhy" přidány, ale lidé (včetně důchodců o dvou berlích !!!) stále přelézají zábradlí a "přebíhají", kde se dá. Rovněž to povede k ještě menšímu respektování bezpečných vzdáleností pro stání ze strany řidičů. Spíše by bylo vhodné omezit celkově tranzitní dopravu Bělohorskou.				x												
Petr Dušánek	Namísto toho, aby jste prostředí udělali přitažlivějším a přívětivějším pro jejich stávající uživatele, včetně lidí, kteří sem dojíždějí autem za prací, na nákupy apod., znásilňujete prostor nesmyslně širokými, vybetovanými chodníky.				x												
Petr Dušánek	Argumentujete tím, že podchod na Malovánce se nepoužívá, protože je ošklivý a navrhujete ho zasypat a chodce poslat na povrch a vystavit je riziku střetu s automobilem. Co je to za nesmysl? Co by lidé například na Vítězném náměstí za podchod na tramvajovou zastávku dali! Kolik nervů a by si všichni uživatelé komunikací ušetřili. Podchod máte zrevitalizovat a udělat ho přívětivějším pro uživatele, ne ho zasypávat.				x												
Milan Daniel	Doporučuji, aby každá zastávka měla krom přechodu na obě strany ulice na jednom konci i místo pro přecházeni na obě strany ulice i na druhém konci.				x												
Jiří Buzek	1) Proboha kdo vymyslel, že se má zasypat podchod na Malovance? Z bezpečného úseku uděláte nebezpečný a vřenete chodce pod kola aut??? => nic nezasypávat				x												
Petr Krejčí	1/ Schodiště z Bělohorské mezi Drinopolem a Poliklinikou na ul. Pod Marjánkou by mělo navazovat na přechod pro chodce! do parčíku. Je to frekventovaný přechod i pro maminky s kočárky a auta zde jezdí rychle a přechody jsou daleko!				x												
Jan Kolář	3) Žádám o přesunutí přechodu u tram stanice U Kaštanu na původní místo (v rámci rekonstrukce ulice Konecchlumského). Toto je názor valné většiny obyvatel Bělohorské ulice a okolí! Aktuální stav je nesmyslný a NEBEZPEČÝ. Všichni přecházejí ulici Bělohorská na původním místě. Po případném vytvoření pěší zóny v ulici Konecchlumského bude tento problém ještě markantnější.				x												
Zdeněk Vytlačil	Bezpečný podchod se zruší. Všude se budují pro vyšší bezpečnost a tady ho zasypeme???? Při užší komunikaci bude snáze docházet ke střetu cyklistů s vozidly a to snad nechceme....nebo ano?				x												
David Honzátko	Bylo by hezké kdyby se zastávka U Kaštanu posunula podle původního projektu rekonstrukce tramvajové trati. Nyní tak odhadem 80% lidí odchází ze zastávky zadem, kde ani není přechod a míří směrem k poště, polilinice, či Bille. Na druhous tranu je pozue KC Kaštan, který je však již dobře obslouženy zastávkou Břevnovský klášter.				x												
Tomáš Kocián	Chodníky proti Bille v 8. listopadu - šířka!!!				x												
Ondřej Lomecký	Dále považuji studiji naprosto špatnou v oblasti zřizování přechodů pro chodce. Například nově uvažovaný přechod od hotelu Pyramida k tramvajové točně je naprosto zbytečný a nikdo po něm chodit nebude jelikož vede od nikud nikam. 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 tram. pás téměř kdekoliv.				x												
Josef Filip	Doplnit přechod Dlabačov x Mysíbekova pro lidi přicházející od Petřína/Strahova a z přilehlých sportovišť.				x												
Robert Vilimovský	Je to na prd, když nebude kde zaparkovat a z ulice uděláte zbytečnou promenádu, po které nebude nikdo promenovat, cyklostezku bez cyklistů (ty dva za den za to nestojí) a pěší zóny s lavičkama pro houmelesáky....				x												
Dana Špácová	Ještě se chci vyjádřit k plánované úpravě v okolí zastávky u Kaštanu. Je třeba zohlednit, kudy lidi opravdu přecházejí a udělat přechody právě tam a ne zcela na druhé straně.				x												
	Zlatou perličkou tohoto návrhu je odstranění zábradlí na tramvajové zastávce, její výškové srovnání do výše vozovky a tím																

		Automobilová doprava	Parkování	Cyklodoprava	Pěší pohyb	Zastávky MHD	Využití veřejného prostoru - obecně	Vegetace	Mobiliář	Povrchy	Osvětlení	Hluk	Jiné	participace, veřejná prezentace návrhu	Zapojování veřejnosti	Podpora návrhu	Další
Zuzana Dvorská	Myslím, že by ještě stálo za to 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…				x												
Robert Vilimovský	příliš široké a "betonové" chodníky po kterých skoro nikdo nechodí. Místo "živé" ulice pár laviček pro pobudy a zmrtvění místa. myslíte si, že do "kaváren" budou lidé chodit s jásotem a nebo na jezdit na kole? proboha, co by tam dělali?				x												
V. Pavlíková	Roh Bělohorská s Heleny Malířová, dtto s Liborovou: povrch kluzký. Ulice jsou svahovité bez zábradlí - neschůdně při náledí, špatný sklon chodníků (a bez zábradlí), kluzké při dešti. nevhodný asfaltový povrch. Návrh: instalace zdrsněných dlaždic a hlavně zábradlí.				x												
Petr Krejčí	Schody vedoucí z Bělohorské k ulici Pod Marjánkou k parku by měly navázat na "přechod pro chodce" v ul. Pod Marjánkou.				x												
Petr Kletenský	Zajímalo by mě, co si myslíte, že se stane, když rozšíříte chodníky na dvojnásobek na úkor silnice. Myslíte, že tam budou lidé chodit sem a tam dvakrát radostněji?				x												
Karolína Buňatová	Zároveň bych doporučila změnu umístění přechodu pro chodce u tramvajové zastávky U Kaštanu směrem ke křižovatce s ulicí Břevnovská - dosavadní přechod je na špatném místě a většina chodců přechází mimo něj.				x												
Tomáš Kocián	Zasypáváte podchod pod ulicí (je využíván!!!)				x												
Ondřej Novotný	V popisu plánovaných změn je poněkud neurčitě zmiňován záměr úprav schodiště na Drinopolu. Řeč je zejména o „odstranění neprůhledné části zábradlí“ či jeho „odlehčenější formě“ a o „podpoření reprezentativnosti“ a „zdůraznění místa uměleckým dílem“. Stávající schodiště je přitom jak funkčně tak esteticky poměrně zdařilým celkem, architektonicky a stylově svázaným s okolní, symetricky řešenou zástavbou. Je jediným svého druhu v celém Břevnově, v současnosti má už i hodnotu památky. Jde o klasické řešení s vcelku kvalitní kamenickou prací a autentickými kovovými prvky, které sice nejsou mimořádné, ale vhodně spoluutvářejí celkové vyznění. Odstranění plných polí v centrální části zábradlí se vzhledem k jejich nezanedbatelnému podílu na celkové estetice schodiště, již vtiskují potřebný, strohý, v podstatě klasicizující rytmus, jeví jako nedosti uvážené. Stejně lze vnímat i zrušení vertikál lamp, zřejmé z přísušné vizualisace, neboť i ony jsou integrální součástí komposice a rozvrhu hmot. Vzhledem k tomu, že potřebného odlehčení prostoru lze dosáhnout už jeho důsledným očištěním od všepokrývající reklamy a přesunem mobiliáře do parteru rohových domů, do architektury schodiště není třeba zasahovat. Postačí je důkladně opravit. Celek může doplnit citlivě navržené dláždění, provedené v mozaice ze slivenecného mramoru, bez užití „zrychlovacích“ průběžných pásů velkoformátových desek. Ke zklidnění a nevtíravému 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 na nemilosrdným provozem obtékané výspě civilisace západně od Kaštanu. (Ještě malou poznámku: Pokud by na Drinopolu oblouk tramvajových kolejí kopíroval stromořadí v téže vzdálenosti jako jinde a nevzdaloval se neužitečně od linie kaštanů, bylo možné pro náměstíčko nad schody získat nějaký ten metr šířky navíc.)																
Tomáš Koptík	Opravdu potřebují lavičky a stromy tolik místa a lidé tolik laviček na ulicích?						x		x								
Milan Daniel	Vítám a podporuji navrhovaná doplnění stromořadí ve středu ulice , tam kde chybí i před hotelem Pyramida. Rovněž i oceňuji doplnění jednotlivých stromů na rekonsturovaná prostranství navazujících na Bělohorskou. Otázkou je uplně odstranění ´nevzhledných´ keřů před skolou Marjánka. Na druhou stranu chápu, ze je vhodné prostor nějak upravit. V rámci této úpravy by však zelen neměla být úplně vynechána. Zvažte, prosim, možnost jak doplnit zrekonsturované prostranstvý nějakým vhodným množstvím v hodne zeleně.							x	x					x			
Petra Kolínská	Doporučuji zachovat keře u školy Marjánka.							x	x								
Slavíková	1. Zásadně nesouhlasím s návrhem na využití prostoru pod schody u stanice Drinopol jako místem k tzv. setkávání. Ano, občas se tam ve dne někdo s někým příjemně setká, ale v noci, zejména v létě, se tam budou "setkávat" i opilci z nedaleké hospody U Drinopolu a pokračovat tam v alkoholové jízdě? Kdo uchrání noční klid před jejich hlučným pokřikováním (v létě lidé spí při otevřených oknech!)? Pokud tam bude jen tzv. místo k setkávání, musím prodat byt, který právě nad tímto prostorem vlastním. Za to bych vám pak opravdu ráda "poděkovala", protože jinak bych o prodeji vůbec neuvažovala. 2. Navrhuji pouze vhodnější zahradnickou úpravu místa, bez možnosti pro posezení většího počtu osob (proč nějaké tzv. podélné schody nebo další plácky, které vlastně jen zničí část už tak skromné zeleně v místě?). Pokud se chtějí občané družit, prodávat své výrobky apod., ať je k tomu uzpůsoben prostor na bývalé tramvajové točně nad Pohořelcem, což je současně velmi vhodné místo pro místní farmářské či jiné trhy a další břevnovské akce.							x						x			
Slavíková	2. Konkrétně mě nejvíce zajímá oblast Drinopolu - nemohlo by pod schody být spíše nějaké miniihřiště pro děti, než prostor, který budou bohužel zejména v létě znevažovat a špinit opilci jdoucí v noci z nedaleké hospody U Drinopolu a pokračovat tam v alkoholové jízdě? Kdo uchrání noční klid před jejich hlučným pokřikováním (v létě lidé spí při otevřených oknech!)? Pokud tam bude jen tzv. místo k setkávání, musím prodat byt, který právě nad tímto prostorem vlastním. Za to bych vám pak opravdu ráda "poděkovala", protože jinak bych o prodeji vůbec neuvažovala							x						x			
Zdeněk Vytlačil	Má být podle projektu místem pro setkávání občanu. Ale nikde nevidím veřejné toalety které jsou nedílnou součástí místa, kde mají lidé trávit společný čas. Vedle tohoto místa je opět místo asfaltu dlažba, která zvýší hlučnost a já opravdu nechci sedět na hlučném místě.							x						x			
Petra Kolínská	Na pobytových místech doplnit wc a veřejné plakatovaci plochy. Přístupnost WC lze domluvit s přilehlými restairacemi/kavárnami/hospodami							x						x			
Barbora Werner	Vhodnym místem pro spolecenska setkavani pro obyvatele Brevnova vidim spis oblast Malovanky u stanice tramvaje v sousedstvi hotelu Pyramida a pres ulici pak parcik Kralovka. Zminovany placek u Drinopolu dle meho nazoru neodpovida tomuto ucelu hlavne svoji malou rozlohou. Myslim, ze i umisteni brevnovskeho vanocniho stromu by zde bylo vhodnejsi a estetictejsi a obyvatele by si jej vice uzili, nez na stavajim miste, na samem konci ulice.							x						x			
Barbora Werner	3. Brevnov je ctvrti , kde vysoky podil rezidentu tvori seniori, proto bych se primluvila k vybudovani parku pro seniory , ktery bude vybaven celorocnim fitness cvicebnim naradim. Tyto Senior Fitness parky existuji jiz v rade praskych obvodu.							x									
Zdenka Bartáková	Chtěla bych, aby lavičky byly pohodlné, např. měly opěradla a aby stromy měly bobule pro ptáky, tzn. třeba hlohy, jeřabiny apod.							x									
Lucie Soukupová	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 lavicí 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 ruchem z ulice. Čekající děti budou postávat na chodníku u silnice. Uvědomte si, prosím, že v současné době školu navštěvuje téměř 600 žáků. Nyní se každé ráno shromažďují v bezpečné zóně pod úrovní chodníku. Co nastane, až tato zóna zmizí? Vyzývám Vás tímto k diskuzi s rodiči, učiteli a především s vedením ZŠ Marjánka. Je nutné, aby autoři studie zahrnuli do svých plánů i potřeby školy, kterou navštěvují děti břevnovských obyvatel. Za rodiče a učitele dětí ZŠ Marjánka Mgr. Lucie Soukupová							x									
Josef Heřmánek	Bylo by dobré nalákat na nově vzniklá náměstíčka lidi – např. lehátka, veřejné wifi apod.							x									
Aleš Pezl	Co je to za vyplod choreho mozku, na vyusteni dopravni tepny(Blanka) postavit cosi jako pesi zonu?							x									
M. Stefflová	Konecchlumského - Ulice je úzká a slunce sem svítí jen velice málo. Obyvatelům, kteří zde bydlí (já to nejsem) 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.							x									
Zdeněk Vytlačil	Konecchlumského - zřízení pěší zóny je k ničemu. Ve vašem textu se píše, že chcete umožnit místním restauracím prostor pro zřízení zahrádek, ale v konečném důsledku se díky umístěným stromům a lavičkám místo naopak zmenší. Pouliční lampy chcete odstranit, jako zbytečnou překážku na chodníku a zde vytváříte labyrint sloupků, který se budou zraňovat pobíhající děti a kličkovat mezi nimi maminky s kočárky. A některé dokonce brání přímému pohybu po chodníku ve směru ulice.							x									
Anna Hradilková	Na Drinopolu si představuji více zeleně, stromy a sdílený prostor.							x									
Vladimír Slavík	Na Malovance - v odpočinkové zóně vedle zastávky tramvaje bych rád viděl zajímavě řešenou fontánu či tekoucí vodu, nebo pískoviště. Oba tyto objekty by myslím nejlépe zpříjemnili obecnou atmosféru místa. Současný návrh se mi zdá příliš sterilní.							x									

		Automobilová doprava	Parkování	Cyklodoprava	Pěší pohyb	Zastávky MHD	Využití veřejného prostoru - obecně	Vegetace	Mobiliář	Povrchy	Osvětlení	Hluk	Jiné	participace, veřejná prezentace návrhu	Zapojování veřejnosti	Podpora návrhu	Další
Ondřej Lomecký	Záliv konec Chlumské sice na první pohled působí vkusně nicméně stejnou urbanistickou funkci plní i velmi blízký prostor pod Kaštanem, tudíž jde o poměrně zbytečnou záležitost.						x										
Michael Jasanský	1/ Plány týkající se zeleně (stromy, existující travní pruh v tramvajové trase, atp.) jsou zcela jistě naprosto správným krokem a významně zlepší život v této lokalitě v mnoha ohledech (vizuálně, snížená prašnost, hlučnost, atp.). Je však nutné, aby se Praha 6, Dopravní podnik a ostatní relevantní strany zavázaly k soustavné údržbě zeleně, mobiláře, atp. Příkladem, kdy toto do značné míry nefunguje je právě stávající travní pruh, který je třeba v letních měsících není zavlažován, není vertikutován ani hnojen a na mnoha místech působí spíše velmi zuboženě.							x	x								
Zdeněk Vytlačil	A nyní již těch pár velkých oblých sloupů na kraji chodníků nepřekáží a jsou nahrazeny desítkami malých s ostrými hranami a rohy.								x								
Barbora Werner	Posledním typem ,ktery bych Vam chtela pro zvelebeni Brevnova dat, je napriklad vyuziti jednoto z rady zajimavych prvku iniciativy Ondreje Kobzy , vice na jeho webu http://www.pianaulici.cz/piana-na-ulici, domnivam se , ze takova instalace versomatu v okoli nasich dvou skol na Marjance, ci sachu na ulici by nebylo k zahozeni. Rozhodne si myslim , ze by toto byla vhodnejsi investice , nez kazdorocni nevzhledne svetelne vanocni girlandy na kazde poulicni lampe v ulici Belohorska , nasledne pak v lete sloupy s osvetlenim "hyzdi" nevkusne kose s letnickami. V jednoduchosti je sila a je na case, zacit se ucit co je vkusne.								x								
Jiří Buzek	2) Kdo by chtěl sedět na lavičce u frekventované silnice? Co to je za blbost? Nevyhazujte peníze daňových poplatníků za lavičky v místech, kde nikdo nikdy neseděl a ani sedět nebude apod!								x								
Barbora Werner	2. Esteticke ladeni reklamniho oznaceni prodejen a dalsich nebytovych prostor na fasadach domu na ulici Belohorska Toto souvisi bohuzel i s urovni kvality techto obchodu.								x								
Barbora Werner	6. Dalsim chybejicim prvkem, ktery tu postradam je napriklad pojmenovani plastik v exterieru ci oznaceni vyznamnych arch. budov, ktere se na Brevnove nachazi, s uvedenim jmen jejich autoru/architektu (arch. pan Zdenek Lukes porada velmi zajimave prednasky na toto tema). Konkretne napr. plastiky v parciku u polikliniky - kde je plastika nevhodne zarostla kerem,ci dve plastiky/sochy jako soucast samotne budoby polikliniky. Dalsim moznym zajimavym kulturnim prvkem , ktery by pomohl zkulturnit nasi ctvrt , ale i jeji obyvatele je napr. forma uverejneni vyzvamnych osobnosti rodaku , kteri se narodili, ci na Brevnove zili								x								
M. Stefflová	Ale výhrady mám k pěší zóně "Konecchlumského". Schody do ulice 8. listopadu přišly o zábradlí uprostřed, které je pro staré lidi a v zimě pro všechny velice důležité.								x								
Petr Novák	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.								x								
Karolína Buňatová	Dle mého není nutné příliš investovat do dalších laviček a stromků. V této době jsou již umístěné lavičky využívány spíše bezdomovci. Sama Bělohorskou ulici navštěvuji denně, ale pro odpočinek a klidné posezení využívám přilehlé parky, kterých je v okolí dostatek a jsou příjemnější než na slunci exponované lavičky přímo na hlavní třídě.								x								
LM	Hlavně nenechejte zasvinit Bělohoroskou a její zastávky těmi betonovými lavičkami s reklamními (modrými) zádovými opěrkami,								x								
Patrik Pimpara	Místo zábradlí, které jen omezuje pohyb, sloupky jsou dobré řešení. Jen je potřeba věnovat větší pozornost, případným opravám. Často jsou sloupky vyvrácené či poškozené. Navrhoval bych nižší provedení, které lze zasadit do chodníku, než přišroubovaná varianta. Vhodným příkladem řešení, které bych navrhoval, je provedení v Národní ulici před budovou Nové scény.								x								
Kateřina Slavíková	Na Malovance mi současný návrh přijde málo lákavý pro posezení. Raději bych zde našla fontánu, podobnou třeba "jezírku se sochami koní" na náměstíčku mezi Kafkovou a Wuchterlovou ulicí v Dejvicích. Dalším poutavým prvkem by bylo pískoviště pro děti. Myslím si, že pěkná atmosféra je tam, kde jsou děti nebo zmiňovaná voda, oblíbená například nějak nápaditě řešeným a hravým "sezením".								x								
Zuzana Vojtová	Navrhuji umístit na Drinopolu kašnu nebo pítko, 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).								x								
LM	nejsem si jistý, jak dlouho vydrží sloupky oddělující pěší od dopravní komunikace, stačí se podívat na zábradlíčka podél ulice se kaštany, jak jsou poškozené auty - vyvrácené, pomačkané.								x								
Walter Magerl	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 zabradlí je nesmyslný. Na obou stranách je přerostlý živý plot a opírat se o zábradlí tam nejde. Navíc po jedné straně jsou sjezdy pro kočárky.								x								
Ondřej Novotný	Vizualisace znázorňují nezanedbatelné množství sloupků umístěných porůzu v celé délce ulice. Jejich praktický význam v souvislosti s navrhovanými úpravami je zřejmý a nezpochybnitelný. Snad by ale nebylo od věci umístění sloupků znovu pečlivě uvážit a počet redukovat na nezbytné minimum. Úplně šťastným se nezdá ani zvolený, poněkud tvrdě vyznívající hranatý tvar. Přívětivěji by působily jednoduché sloupky oblé, pokud možno nižší. Mohly by v sobě mít něco z hravosti kuželek.								x								
Milan Daniel	Vzhledem k plánu doplnit na ulici cyklopruh, by bylo dobré zvážit instalaci cyklostojanů na několika rekonstruovaných prostranstvích přiléhajících k ulici.								x								
Ondřej Novotný	Z komentářů a vizualisací rovněž není zřejmé, zda je dostatečně pamatováno na zdejší schodiště. Přesněji, nelze se vyhnout dojmu, že zůstalo poněkud stranou zájmu, jeho naprosto zásadní význam pro místní komunikaci nebyl doceněn a navrhované zásahy jsou - s výjimkou vylepšeného osvětlení - toliko rázu estetického. Rekonstrukce Bělohorské je přitom vítanou příležitostí k podstatnějšímu zásahu a úpravě od počátku nevyhovujících parametrů. Je-li vzhledem ke své délce a příkrosti schodiště stěží zvladatelné pro pěší, pohyb s kočárky je na něm i přes přítomnost rampy prakticky vyloučen. Žádná z bezpočtu oprav se s těmito nedostatky nikdy nevypořádala. Nabízí se protáhnout blok schodiště směrem k Bělohorské a zmírnit tak úhel stoupání. Podle možností nižší stupně a větší rozměry odpočívadel by rovněž přispěly k vyššímu komfortu. Přiměřená pozornost není zřejmě věnována ani otázce opor. Z vizualisace patrné zrušení zábradlí vedeného středem, přínosné z hlediska estetického, ponechává k užití pěších - vzhledem k umístění rampy pro kočárky – oporu jedinou. Budou-li se zde míjet na opoře závislá osoba sestupující a vystupující, nezbyde jim, než se zábradlí pustit a vzájemně se obejít. Možné důsledky jsou nasnadě. Za úvahu by také stálo, zda navržená asymetrická výsadba stromů pod schody nemůže u sestupujících navozovat pocit nevyváženosti a nedostatečné stability.								x								
Zdeněk Vytlačil	Dále náhrada asfaltu dlažbou znamená zvýšený hluk projíždějících aut. Podle mě hlučné prostředí nepřispívá k lepšímu soustředění dětí ,									x		x					
Štěpán Matoušek	Je možné zbavit křižovatku Pod Královkou / Bělohorská dláždění kolem kolejí vedoucích na otočku Královka? Každé auto, které tudy v noci projede vzbudí celé okolí :) Nedá se to prostě projet asfaltem? To samé u výjezdu z otočky na Malovance. Díkes! Good luck!!									x							
Tomáš Kocián	Měníte povrchy - asfalt je tišší, výrobci betonových dlažeb sice dávají velké provize, ale jejich výrobky neodolají Vašemu solení komunikací									x							
Barbora Werner	Priklanim se k realizaci mozaikove dlazby a maximalizovat sdileny bezbarierovy prostor v ulici, za realizaci zapustenych kontejneru pro recyklaci.									x							
M. Stefflová	Břevnov jezelená a "zahradní" čtvrť a řešení oblíbenou zámkovou dlažbou a novou zelení je vyhazování peněz!									x							
Patrik Pimpara	Celkově se mi návrh líbí, jen si myslím, že by bylo vhodnější zvolit na povrch chodníků pouze jeden druh dlažby, než míchat dohromady velké formáty s mozaikou. Z dotazníků vyplynulo, že cca 37% lidí si přeje mozaikovou dlažbu a stejný počet i velkoformátovou dlažbu, ale řešení spojit oba formáty, hlavně aby byli všichni spokojení není asi příliš šťastné. Vzor, opakující se čtverce, který vizuálně spojuje celou ulici, se mi líbí, ten bych zachoval, jen ze stejného materiálu. Například u velkoformátových desek zvolit jen jinou barvu stejného formátu a tím zvýraznit opakující se vzor.									x							
Petr Dušánek	Komu vadí asfalt na chodnících? Opravdu jste přesvědčení, že se, zvláště v zimě, bude lidem po namrzlé zámkové dlažbě chodit lépe?									x							
Petra Benešová	Povrchy - Bělohorská ulice je ulicí kde se pohybuje hodně mladých rodin s dětmi - dětmi, které používají různá odrážedla, koloběžky a dlažba tento pohyb hodně znesnadní.									x							
Petra Kolínská	Povrhy - doporučuji méně pražské kostky, více jiných povrchů									x							
Michael Jasanský	S ohledem na povrch chodníků si opravdu velmi přejeme, aby byl zhotoven jako klasická pražská, kostkovaná dlažba. Nejenže byla v této loklalitě 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.									x							
Ivan Roušar	Z vizualizací to místy vypadá, že plánujete nahradit některé travnaté plochy dlažbou (možná, že se mýlím)									x							
LM	Zadláždění většiny ulic je pěkné, ale jak je to s historickou dlažbou a prokládání betonovými(?) dlaždicemi? co trvanlivost, historická tradice?									x							
Petra Benešová	Nově vybudovaná tramvajová trať - vaše návrhy znamenají, že se tato trať, která byla vloni dokončena, se bude znovu předělávat! Týká se částí naproti Billa a části za Kaštanem. Tramvajový pruh je zde úzký na vysazení stromů.							x			x						
LM	V prostoru Královky by bylo mnohem pěknější, pokud by byl vydlážděný chodník doplněn ze strany ulice u hotelu o řadu stromů, chodník je zbytečně široký, svádí k parkování.							x					x				

		Automobilová doprava	Parkování	Cyklodoprava	Pěší pohyb	Zastávky MHD	Využití veřejného prostoru - obecně	Vegetace	Mobiliář	Povrchy	Osvětlení	Hluk	Jiné	participace, veřejná prezentace návrhu	Zapojování veřejnosti	Podpora návrhu	Další
Petra Benešová	Křižovatka Dlabačov - s vaším návrhem ubyl travnatý pás a vznikl chodník cca 5m široký?! Váš FB argument u fotografie, o předzahrádce nelze snad brát vážně? Není zde jediná provozovna, která by zahrádku provozovala. Ty které tu jsou, jsou mimoúroveň křižovatky. Vysázení stromů s lavičkou je mnohem praktičtější.							x									
Lucie Haschková	Nelíbilo by se mi, kdyby se rušily jakékoli travnaté plochy a existující zeleň.							x									
Irena Poláková	Nesouhlasím s aktivitami ve veřejném prostoru před domy na Bělohorské č. 68 a č. 70. Myslím, že veřejné aktivity u Drinopolu stačí jednou za rok.							x									
Irena Poláková	Nesouhlasím s vysazením stromů před domy na Bělohorský 68 a 70. Budou stínit lidem, kteří zde žijí.							x									
David Honzátko	Okolí schodů na Drinopolu je pěkně zpravované. Byl bych rád, kdyby zmyzelo to křoví postranních schodiště ve kterém se dnes pouze válí odpadky a vznikla tam travnatá udržovaná plocha. Jak je to však se vším, pokud i takto navržný prostor nebude řádně udržován a čištěn, tak hezký nebude.							x									
Prokop Matoušek	Podle mého by se měla zachovat tráva co je podél stromů kolem Bělohorské před kinem Dlabačov a taky pod stromy a keře v ulici Pod Královkou.							x									
Vladimír Myšák	Rozšíření zatravněných ploch bude sloužit, tak jako dnes, pouze k pobíhánía kálení psů. Myslím, že zeleně je v současné době v oblasti Břevnova dostatek, na rozdíl třeba od jiných částí Prahy např. Dejvic a Bubenče. Již dnes je problém se sekáním trávníků a s úklidem listí na podzim, které pak poletuje několik měsíců a ucpává kanalizaci.							x									
Petr Dušánek	Sice chcete přidat více stromů, ale zároveň rušíte všechny trávníky a nahrazujete je betonem.							x									
Ondřej Mrákota	Velice vítám prodloužení kaštanové aleje, ale byl bych opravdu rád, kdyby byla alej i v úseku zastávky U Kaštanu. O kus dál na zastávkách Drinopol a Břevnovský klášter alej je plánována, proč není také v úseku zastávky U Kaštanu? Mezera v aleji u této zastávky mi přijde zbytečná.							x									
Josef Heřmánek	Bylo by dobré myslet na to, že veřejné osvětlení by nemělo v noci svítit bílým (denním) světlem, negativně to ovlivňuje denní rytmus obyvatel.										x						
Johana Borovanská	Dobrý den, mám k návrhu několik bodů: 5. Osvětlení - bude-li se řešit osvětlení, prosím neumísťujte hodně bílé světlo. Toto spektrum světla znatelně ovlivňuje spánkový cyklus a může jej narušovat, plnit jím ulice není dobré.										x						
Martin Poláček	Koncepce osvětlení - skvělé, že jdou pryč velké sloupy, které překáží na chodnících. Vše je nově osvětlené jen z centrálního tramvajového pruhu? Nestálo by za to doplnit nějaké intimnější nižší sloupy VO na chodníky..										x						
Kryštof Kahaj	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 přidala nějaká lampa na zastávky. Tramvajový pás by nebyl možná osvětlený tak silně jako dosud, ale myslím, že dostatečné světlo by k němu i tak proudilo. Byl by nejlepší úplně jiný vzhled lamp. Nynější jsou totiž opravdu ošklivé a dovolil bych si tvrdit, že to je nejohavnější věc celé současné Bělohorské třídy.										x						
Tibor Dusa	Navrhované sdružení trakčních sloupů tramvje se stožáry veřejného osvětlení a jejích umístění do středního pásu stromořadí není vhodné - 1) Dojde zejména k osvětlení tramvajové tratě, části jízdnych pruhů ale minimálnímu osvětlení chodníků 2) Toto je rovněž v rozporu ze zjištěním ve Specifické části Koncepční studie ulice Bělohorská - Zjištění potřeb a hodnocení uživatelů, kde je napsáno: "V celém úseku chodcům nevyhovuje, že lampy nesvítí na chodník, ale na vozovku" a zjištěním A16 "V úseku podél KC Kaštan je nedostatečné osvětlení" 3) již teď vzrostlé kaštany stíní osvětlení které je umístěno na stranách chodníků. Při navrhovaném umístění bude stínění ještě větší. 3) stávající stožáry veřejného osvětlení slouží jako stožáry pro sezónní výzdobu, která je zejména počas Vánočních svátků velice bohatá a hezká										x						
Ondřej Novotný	Navrhovanou redukci sloupů a jejich přesun z chodníků do středového pásu nelze než uvítat. V dané souvislosti však vystává otázka, kam bude zavěšována světelná vánoční výzdoba, která rok co rok oboustranně lemuje třídu a nevšedním bohatstvím působivě spoluutváří atmosféru Adventu a Vánoc na Bělohorské. Jde o tradiční trvající bezmála dvacet let .										x						
Benjamin Vojta	Velmi vitam navrh odstraneni sloupu osvetleni ktere hyzdi ulici a jsou prekazkou v pohybu pro chodce. Umisteni osvetleni na fasady domu nebo na lana zavesena nad ulici je podle me vyborne reseni.										x						
Alena Ticha	Bydlim na Drinopolu primo nad schody. Podle nakresu by komercni prostor pod nami mohl byt eventualne pronajaty za ucelem zrizeni kavarny. Nepreji si, aby pod mojim oknem, ktere vede do loznice, byly stolecky patrici ke kavarne, na kterych by sedeli zakaznici - potencionalni zdroj hluku.											x					
Michal Drda	hluk z ulice a ted jeste chcete udelat lavicky obyvatelum pod okny v ulici Konecchlumskeho (uplne staci lide cekajici na nastupisti v nocnich hodinach pod vlivem alkoholu a ted se presunou jeste blize)											x					
Vladimír Slavík	Na Drinopolu vedle schodů mám byt. Již nyní v noci často nemohu spát kvůli ruchu způsobeném opilci, kteří se usazují na schodech a vykřikují. Proto jsem proti úpravám místa, přidávání laviček apod. Jinak budu nucen byt prodat. Děkuji, Slavík											x					
Kateřina Slavíková	Ráda bych se vyjádřila k přestavbě Drinopolu. Mám byt hned u schodů. Proto mi již teď vadí noční hulákání opilců posedávajících na schodech, zejména v létě. Pokud se schody ještě více uzpůsobí k pobývání a budou lákat ke shromažďování, budu nucena byt prodat. Jsem tedy z pochopitelných osobních důvodů proti jakékoli přestavbě tohoto prostoru. Zároveň si myslím, že schody pod Drinopolem nemají šanci stát se zmiňovaným "centrem" Bělohorské. Je to dáno polohou - pod úrovní ulice, tedy mimo hlavní komunikaci, v zákrytu... Pokud se však místo stejně upraví, uvítala bych zde především zajímavě řešenou fontánu či zkrátka tekoucí vodu, která myslím přitahuje lidi obecně, ne zmiňované umělecké dílo. Lepší je praktické využití již tak malého prostoru.											x					
Barbora Werner	1. Silne znecisteni chodniku od psich extrementu vcetne znecistenych fasad domu od psi moci.- Bylo by dobre zahrnout do projektu revitalizace ulice Belohorska i tuto problematiku a vyhradit majitelum psu urcena mista - psi parky, kde mohou jejich mazlicci vykonavat potrebu.												x				
Michael Jasansky	3/ Na Bělohorské ulici je řada obchodů (včetně některých mezinárodních řetězců jako je např Billa). Považovali bychom za velmi užitečné, vstoupit do dílaogu s vedením větších obchodů, resturací 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 nad dodržováním pravidel parkování před obchodem, organizováním ad hoc akcí, která v lokalitě posílí pocit sounáležitosti, ze kterého oni sami budou benefitovat.												x				
Pavel Křeček	Co je to místo pro přecházení před Billou! Proč tam není přechod pro chodce!!												x				
Petra Kolínská	Etapizace - doporučuji rozdělit revitalizaci do min. 3 etap (ulice je hodně dlouhá)												x				
Martin Skoupý	Na Malovance jsou kousek od sebe hned dvě běžně nevyužívané točny tramvají. Jsou opravdu obě nutné? Osobně mám pocit, že je toto jeden z hlavních problémů Malovanky.												x				
Josef Filip	Plocha před hotelem Pyramida a vznikající stavbou 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 možností jejich využití například jako přirozených prolézaček pro děti - toto je dnes nejčastější využití stávajích květinačů. 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, tak 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.												x				

		Automobilová doprava	Parkování	Cyklodoprava	Pěší pohyb	Zastávky MHD	Využití veřejného prostoru - obecně	Vegetace	Mobiliář	Povrchy	Osvětlení	Hluk	Jiné	participace, veřejná prezentace návrhu	Zapojování veřejnosti	Podpora návrhu	Další
Milan Daniel	Po Bělohorské o kousek dál: (pokud můžete předeje, prosím, následující komentář nekomu relevantnímu) Při rekonstukci tramvajové trati došlo i ke ztížení přístupu na zastávky Říčanova a Vypich a přecházení ulice, na Vypiochu 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 + přejezdu pro cyklisty zbytčně sdržuje jak auta tak chodce. Bylo by dobré "zrušit" přechod, tak,že by se odstranila zebra, a chodci i auta by měli standarndně oranžové blikající světlo (tj. vlastně jen místo pro přecházení), to by bohatě stačilo fyzicky zdravým jednotlivým 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 bojácne 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 směrek k domům). Zábradlí na Vypichu by podle mne stačilo jen v části zastávky, ale už tam je a nevadí. Vhodná by bykla 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.												x				
Markéta Nováková	TOCNA DLABACOV (Gymnastika Hradcany) - nedalo by se prosim udelat neco s timto prostorem? Pokud ho DPP pouziva, tak samozrejme, ale zvlaste prostor pred tou gymnastikou je hrozny, alespon treba vysadit par stromu, ktere by zakryly nedostatky.....take prostor od Strahovskeho klastera smer k Malovance - rozsirit chodnik, na kterem by mohl byt pruh pro chodce a kola, pokud by se mohl nejak vyuit prostor tocny Dlabacov, tak uzasne.....smer odtud na MALOVANKU - opet pruhy pro kola, vice zkulturnit tento prostor kolem zastavky Malovanka - pro pesi, kolare, vice zelene, kvetiny, prijemnejsi nastup do parku Kralovka (chybi osvetleni od zastavky do poloviny parku), udelat prechod od zastavek smerem k parku Kralovka, chodi tam nejvice lidi, prostor POD zastavkou Malovanka - jak jsem si vsimla, tak Malovanka je jednou z nejvytiznejsich zastavek vubec, ale nelibi se mi, ze neni hezky udelana - na jedne strane Zelena Brana, ktera by take mohla vypadat lepe, na druhe prostor niceho, vim, ze se tam ted buduje neco a snad by kolem toho park dle cedule, tak by to chtelo navazat a udelat z celeho prostoru pekne male namesticko (ted je tam vchod pro pesi do tunelu pod cestou), takove mini centrum Malovanky, namesticko - hodiny, fontanka/kasna, lavicky (lide casto cekaji na tramvaj anebo na nekoho), stromy, kvetiny, kavarnicka s venkovnim posezenim.....												x				
Slavíková	1. Jak jsem se měla dozvěděto anketě, která proběhla? Kdy probíhala? Nemám jistěš povinnost chodit na všechna veřejná zasedání a číst vše na vašem portálu, o němž mnoho občanů ani neví... Ani většina našich sousedů v blízkosti Bolívarovy ulice, kdše bydlím, o něm také neví... Mohlo přece jezdit nějaké auto s tlampačem a informaci o chystané akci (pokud už nebylo finančně možné poslat info do každého domu v Praze 6), nebo jste mohli dát vědět pomocí jednoduchých letáčků, které by roznesli brigádníci. Akce se přece netýká zdaleka jen lidiží jících na Bělohorské, ale všech, kteří tam běžně jezdí za na nákupy apod.														x		
Petr Slanina	2a) Anketa - chybí ucelené statistické vyhodnocení ankety. V Koncepční studii jsou pouze uvedeny dílší výsledky ankety, nebochybně takovým způsobem, který někomu vyhovuje... To není férové jednání.														x		
Tibor Dusa	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 "Uživatele ulice nevyžadují výrazné omezení dopravy", "Hlučnost a prašnost není zásadní nedostatek", "z dotazníku vyplynulo že bělohorská je víceméně klidná - 8. nejčastější hodnota",														x		
Petr Slanina	2b) V situační mapě chybí jakokoliv legenda povrchů materiálů! Jak se v tom má běžný občan vyznat!!!!!													x			
Petr Slanina	2c) Proč je možné dát pouze tři komentáře???? To trochu nedává smysl... Celé mně to přijde pouze jako zástěrka k tomu, aby si někodo provedl záměr zcela podle svého uvážení a oslovení občanují slouží pouze jako alibi.													x			
Slavíková	3. Současně vyjadřuji podiv nad tím, že navržené úpravy mají následovat po mnohamilionové úpravě tram. tratě z přemínulého roku. Vidím to jako obrovskou chybu v současnosti odpovědných lidí a institucí - a jako plýtvání penězi nás všech, nejen financemi z EU či odkudkoli. Dokonce bych řekla, že jde o záležitost velmi alarmující, která by si zasloužila pozornost kontrolních orgánů.													x			
Lucie Navrátilová	4. Není také přece možné, aby úpravy byly kýmsi odsouhlaseny, aniž by všichni, opakuji všichni dotčení občané měli možnost se k nim vyjádřit. Především starší lidé nemají ani internet, nevěděli dokonce, že se mají někde dotazovat na bližší informace atd. Tato fáze zatím proběhla skrytěji, než je záhodno. To je také obrovská chyba!!! A prosím, aby byla napravena rozšířením diskuse!!!													x			
Pavel Pipek	Dobrý den, díval jsem se na návrh změny Bělohorské ulice a velmi se mi nelíbí, že studie vytvářejí falešný dojem, že se změnami bude ulice výrazně zelenější. Současný stav je focený v době, kdy jsou koruny holé, návrhy jsou pak se stromy obsypanými jasně zelenými listy. Považuju to za zcela zbytečný trik - v ulici i tak přibudou stromy, ale člověk musí mít hodně kritické oko, aby viděl kde. Nebylo by možné do studií umístit fota, která si roční dobou odpovídají? S pozdravem Pavel Pipek													x			
Petr Sládek	Je zveřejněna někde odhadovaná částka, kolik na toto bude potřeba?													x			
Zdeněk Vytlačil	Uvedené změny jsou kosmetické a vůbec nic neřeší. Utratí se několik milionů za křižovatku, která bude mít naprosto stejnou funkci jako před úpravou. Podle nakreslené studie tu opět jezdí tramvaje bez troleje, chodci chodí po přechodu na světelné křižovatce bez semaforů a z chodníku zmizel trávník. Rád bych dostal realistickou studii a ne tento blábol. Ale nejlepším řešením určitě bude nechat křižovatku tak jak je a ušetřené miliony použít třeba na opravu povrchu komunikací v přilehlých ulicích,													x			
Zuzana Vojtová	Oceňuji návrh náměstíčka v ulici Konecchlumského, bydlím těsně nad schody a myslím, že toto velmi frekventované místo pro pěší, si zaslouží nebýt parkovištěm. A to i v případě, že se část aut přesune do ulic nad schody. Myslím, že pro veřejný prostor by motoristé měli obětovat část svého pohodlí.															x	
Michal Chylík	Podporuji Vaši myšlenku realizace lehké stavby určené pro Komunitní centrum v v rohu ulic Bělohorská - Za Strahovem. Existují záměry zde na tomto místě budovat celý nový blok domů. Místní občané a spolky (Zelený Břevnov, Tejnka, Pro Břevnov) podporují zachování zeleně. Rovněž je zde velká poptávka po komunitním centru, místu pro realizaci nejrůznějších společenských a sousedských akcí. Rád tomuto záměru poskytnu podporu našeho spolku Zelený Břevnov a dohodnout podporu dalších místních spolků.Pokud by bylo možno tomuto záměru nějak pomoci, pak mne prosím kontaktujte. Děkuji. M.Chylík															x	
Michal Chylík	Podporuji Vaši myšlenku vytvoření parteru 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 spolku Zelený Břevnov a dohodnout podporu dalších místních spolků.															x	
Zdeněk Vytlačil	Nový návrh zhoršuje bezpečnost dětí, ruší zeleň v na Bělohorské ulici a neřeší potřebné místo pro výstup a nástup dětí do aut rodičů, kteří je do školy vozí.		x		x				x								x
Lucie Navrátilová	Bělohorská se změní k lepšímu hlavně pro chodce a cyklisty. Pro dočasně parkující to asi nebude moc změna k horšímu, ovšem pro rezidenty s autem (ke kterým bohužel/bohudík taky patříme) to nebude znamenat změnu k lepšímu. Neříkám, že to bude horší, ale prostě klesne počet parkovacích míst. Už v současnosti bývá problém zaparkovat jak na Bělohorské, tak v ulici pod Marjánkou. Jedním z částečných řešení by mohl být systém "parkovacích hodin" za předním sklem auta, jak je to např. v Německu - nastavíte na nich čas, do kdy budete krátkodobě parkovat (max hodinu) a buď do té doby odjedete nebo můžete dostat pokutu. A když si tam nastavíte delší čas, také můžete dostat pokutu.		x														x
Jiří Motýl	Zmiňovaný protisměrný chodníkový přesmyk cyklistů při jízdě od kláštera do Bělohorské zajistit dobře zřetelný, aby byl průjezd intuitivní a kola nezůstávala na chodníku i v dalších úsecích ulice.			x													x
Kryštof Kahaj	Všiml jsem si, že úseky silnice u tramvajových zastávek budou z dlažebních kostek. Schází mi tam pruh pro cyklisty z rovného, hladkého povrchu.			x													x
Adam Kroutil	Foto 2- chodník není bezbariérový a nikam nevede, poničená dlažba, která slouží, jak pro auta tak i pro pěší není bezpečná v případě deště a v zimních obdobích klouže a kolikrát ji ani auta nevyjedou. (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 pítko, které je navrhováno ve vašich konceptech, komunikaci do Tejnky vyhotovit z asfaltu)				x				x								x
Michael Jasanský	Na mnoha místech je nutno domyslet rozumnou komunikaci mezi oběmy stranami ulice, která při poslední rekonstrukci nebyla domyšlena. Správnou komunikaci jasně naznačují v trávě vyšlapané stezky a chodci přebíhající ulici v místech, která k tomu nebyla určena.				x												x
	(Ještě malou poznámku: Pokud by na Drinopolu oblouk tramvajových kolejí kopíroval stromořadí v téže vzdálenosti jako jinde a																

		Automobilová doprava	Parkování	Cyklodoprava	Pěší pohyb	Zastávky MHD	Využití veřejného prostoru - obecně	Vegetace	Mobiliář	Povrchy	Osvětlení	Hluk	Jiné	participace, veřejná prezentace návrhu	Zapojování veřejnosti	Podpora návrhu	Další
Milan Daniel	Někde navrhujte podzemní kontejnery na tříděný odpad. To je v pořádku, to je mezinárodní trend. Dejte, ale POZOR, aby kontejner na papír měl dostatečné velký vstupní otvor. Případne mi kontraproduktivní, když lidé musi větší kartony házet do popelnic na směsný odpad v blízkosti podzemnich kontejnerů s malým vstupním otvorem. V návaznosti na plánovaný cyklopruh, zvažte zda na rekonstruovaná prostranství přiléhající k Bělohorské nenainstalovat stojany na kola. Vítám jakýkoliv stupeň integrace, sloupů trakčního vedeni, osvětlení a dopravního značení a signalizace, případně zavěšeného osvětlení. (při rekontrukci tramvajové trati v roce 2014 na toto, bohužel vůbec nebyl bran zřetel a na ulici je teď zbytečně velké množství sloupů, někdy stojících velmi blizko sebe, občas dokonce nevhodně umístěných nikoliv na okraj chodniku).								x		x						x
Ondřej Mrákota	Na zastávce U Kaštanu je zachováno zábradlí. Z druhé strany ulice na chodníku byly vytvořeny sloupky. Je zvláštní mít na jedné straně silnice sloupky, aby lidé mohli procházet a na druhé zábradlí, přes které se nedá projít. ODSTRANTE TO ZÁBRADLÍ!								x								x
Tomáš Kocián	Proč jsou pruhy pro cyklisty dlážděné? Jel někdo z projektantů někdy na kole?									x							x
Martin Poláček	Žula na chodnících - proč červená? (jinak fajn a držim palce)									x							x
Ondřej Novotný	Popisované úpravy navrhují doplnit stromořadí v celé délce ulice. Předpokládají vysazení kaštanů. Jde o stromy v daném prostoru tradiční a proto žádoucí. Rozšíření jejich výsadby bude návratem k předválečnému stavu. Omezí vyprahlost neosázených úseků Bělohorské, sjednotí její charakter po celé délce a vytvoří pás, který pohltí a skryje sdružené sloupy osvětlení a trakčního vedení. Daná volba má však i nezanedbatelné záporné stránky. Především nelze pominout, že porosty jírovce jsou v posledních letech decimovány klíněnkou jírovcovou, kalamitně rozšířenou po celé Evropě. Skutečně efektivní prostředky ochrany nebyly dosud nalezeny. V současnosti testované chemické ošetřování, i kdybychom pominuli jeho negativní dopad na veškerý hmyz, je už z kvantitativních důvodů prakticky vyloučené. Dojde-li k vysazení kaštanů, bude stromořadí polovinu vegetačního období rezavé. Další nevýhodou jírovce je jeho vzrůstnost, v podstatě nepřiměřená šíři ulice. Prostoru ubírá velké množství světla a zvyšuje jeho nepřehlednost. Problém světla se týká jak veřejného prostranství, tak domů lemujících Bělohorskou. Promítá se zejména do života těch, kdo obývají nižší patra a mají okna obrácena k severu. Nepřehlednost pak působí nemalé potíže v dopravě, především tam, kde se křiží podélný a příčný provoz, tramvajový, automobilový i pěší. Otázkou, kterou předkládám, tedy je, zda nemá být situace regulována menší hustotou výsadby nebo tradiční kaštan vůbec nahrazen dřevinou vhodnější – méně vzrůstnou a rezistentní.							x									x
Zdeněk Vytlačil	Z chodníku zmizely sloupy, takže tramvaje jedí na baterie?										x						x
LM	Z většiny vašich návrhů vypadlo veřejné osvětlení, respektive design a jak bude vedeno trolejové vedení, respektive na jakých slupech - bude konečné jednotné pro světlo i trolej?!										x						x
Michael Jasanský	4/ Jsme přesvědčeni, že v širším okolí lokality žije řada rodin, které mohou a přejí si podpořit projekt nejen svou radou a zájmem, ale i finančně: zvažte prosím, zda pro nějaký velmi dobře definovaný "sub-projekt" (např. okrasný vodní element, uliční umění, atp.), který třeba město již nechce nebo nemůže financovat, není záhodno uspořádat veřejnou sbírku mezi občany. Byli bychom připraveni podobný projekt podpořit a pokusit se k obdobnému přesvědčit i řadu našich sousedů.														x		x
Milan Daniel	Líbí se mi návrh úpravy zastávek Marjánka a Drinopol kde bude zvýšena vozovka (zpomalení aut) + nahrazení zábradlí sloupky oddělující nástupní ostrůvek od vozovky. Bylo by hezké, kdyby tak mohly být upraveny v obou směrech všechny zatávky v rekonstruovaném úseku Bělohorské, aby tak ulice sloužila životu a ne jen jako dopravní tepna. Škoda, že zastávka U Kaštanu byla posunuta, původní místo naproti ulici Konecchlumského by nabízelo rešení analogického návrhu upravy zastavky Drinopol.																x
Jakub Karlíček	Specifikem této části Břevnova jsou průchody mezi Bělohorskou a ulicí Pod Marjánkou a dále k Patočkově. Někde jsou jen průchody nebo schody, ale u bloku mezi Patočkovou, Břevnovskou a Bělohorskou (objektu se někdy říká "hokejka") máme vnitroblok, který tvoří komunikační propojení pro pěší. Máme tu "dvůr", kde je posledních několik míst na parkování a garáže, průchod do parku J. Škvoreckého a dále ke Kaštanu. Parčík a okolí Kaštanu je oblíbeným shromaždištěm narkomanů a uživatelů různých forem drog všeho možného věku, kteří se pak povalují například na schodech od zastávky, případně se baví ukopáváním zrcátek a zkoušením, co lidé vracející se pozdě večer z práce vydrží. Plánujete tento prostor nějak více zapojit do zvelebování, a pomůžete nám najít kompromis mezi kvalitou života (zachování parkování pro rezidenty, zeleň) a bezpečností (feťáci), nebo tento prostor již do světa těch barvotiskových obrázků nepatří? Byli bychom rádi za dialog na toto téma.																x
Miroslav Moravec	Začínám být pevně přesvědčen, že lidé kteří rozhodují o všech těchto a podobných akcích,jako je přestavba ulice Bělohorská a pokračování do Karlovarské jsou buď totální ignoranti, nebo absolutní blbci!!!! To nám , obyvatelům Bílé Hory a Malého Břevnova ostatně už dokázali tím, jak polointeligentně zpackali křižovatku Vypich, Jak geniálně zkurvili dopravní situaci tamtéž a teď vymýšlí další totální ptákovinu, která úplně znemožní normální fungování v této oblasti. Místo toho, aby se vyřešilo parkování poblíž Bělohorské,neboť je to ulice plná obchodů a různých služeb, tak zastaví všechna vhodná místa novými baráky,viz ta hrůza pod poliklinikou Marjánka , a teď ještě tohle! Podívejte se je na tu hrůzu, kterou způsobilo vyvedení dvou tunelů do patočkovy ulice. Jen totální debil může vymyslet výstavbu a otevření těchto tunelů plus dopravy ze Střešovic, a zúžit Bělohorskou na jeden pruh. Jen totální debil si nedokáže uvědomit,že se křižovatka Vypich a dále zúžení na konečné tramvaji 22 totálně ucpe, a to po celý den. Jen totální debil si neuvědomí, že řidiči budou na plný plyn objíždět ucpanou ulici přes klidovou oblast Malý Břevnov na plný plyn, a to ulicí Moravanů a Rozdělovskou, a zpátky Thurnovou. Jen totální debil v příslušné funkci se nejde podívat na zoufalství na křižovatce u Kauflandu, a jen totální debil křičenej s ignorantem začne místo urychleného řešení tohoto průšvihu vymýšlet nové urbanistické řešení Bělohorské. Nemám slov!!!!! Hlavně že budeme mít bulvár plný Vietnamců ! Jděte všichni k lopatě, tam uděláte méně škody. Žádám odpověď na otázku, jak řešíte zoufalou situaci na Bělohorské.	x	x														

820 / Odpovědi na komentáře občanů

8 Zpracování komentářů veřejnosti

2 Odpovědi na komentáře občanů

0

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 Kopeć | 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 - specialistka participace, IPR Praha
Moderátorka pracovní skupiny:
Monika McGarrell Klimentová | specialistka 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. 11–13
   - **3.1** Zbytečná podpora cyklistické dopravy
   - **3.2** Řešení infrastruktury pro cyklisty
4. **Zastávky MHD** str. 13–14
5. **Pěší pohyb** str. 14–17
   - **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. 25-26
12. **Jiné** str. 25–30
    - **12.1** Parkoviště 8. listopadu
13. **Zapojování veřejnosti** str. 30

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 výšení 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 navrací 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 bariéra 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 možnosti 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 pakovacích 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, přibydou 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 parkovaní výrazně zlepší 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 garáže 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 parkovaní u supermarketu Billa. Auta zde stojí různě ve dvou řadách apod. Možná by stačilo časově omezené parkování, aby místa nejblíže 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 parkovného, 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 blokovaná, 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 zpřehlednění 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 rozestavění 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 navrací 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 pojíždět 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 Vaníčkovou) 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 navrací 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 ***Umisťování 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 Dlabačov 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 pojíždění 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 Petřinách, 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 zdrsněných 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 zapracován 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 zapracován.

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 Dlabačov, 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 přejití 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 pítko, 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 kdekoliv 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 ***Zasypání 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 úrovňové 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 spatně 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 samoúčelnému 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 setrvání 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 setrvání 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 "jezírku 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 nářadím.***
V severozápadní části nároží Na Malovance jsou navrženy speciální sedací prvky, které je možné doplnit např. o šachový stolek. 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 využívané, protože zde není slunce.***

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

6.1d ***V ulici Konecchlumskeho 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 všepokrývající reklamy a přesunem mobiliáře do parteru rohových domů, do architektury schodiště není třeba zasahovat. Postačí je důkladně opravit.***
Podnět bude do dopracování koncepční studie zapracován.

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 plácky, 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 zkrátka 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 využit 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 lavicí 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, páteřní ulicí 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 ***Sloupy 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, nekoncepčně umístěné sloupy trakčního vedení jsou jednou ze zásadních bariér, které v ulici překážejí. Jedním z cílů koncepční studie je maximální uvolnění prostoru chodníku, tj. umístit sloupy 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 pítko, 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: pojmenovaní 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 Marjánce 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 můžou 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 využívaný, 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 zahrnující 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 nevtíravému 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 využívaná 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 nekoncepčně 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.***
Sezonní 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 znečistění.***
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 takovéhoto 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 vytíženou 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 možností 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 zahození.
V tomto prostoru by bylo vhodné mít také nějaký vodní prvek (brouzdaliště/fontánku /pítko).
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 Dlabačov (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 (teď 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 Dlabačov 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 úrovňově 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 Dlabačov. Vypich ani ulice Říčanova do řešeného území v koncepční studii nespadají. 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.

8 Zpracování komentářů veřejnosti

8.2 Odpovědi na komentáře občanů

Bělohorská
koncepční studie

900/
PŘÍLOHY

PRAHA
PRAGUE
PRAGA
PRAG

IPR
PRAHA

Identifikační údaje

Zadavatel
Hlavní město Praha
Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

Zpracovatel
Institut plánování a rozvoje hl. města Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

Vedoucí koncepce
Ing. akad. arch. Jan Šépka

Vedoucí projektu
Ing. arch. Petra Hrubešová | Sekce detailu města

Autorský tým
Ing. arch. Petra Hrubešová, Ing. arch. Monika Habrová,
Ing. arch. Jitka Brablecová, Ing. arch. Michaela Kloudová,
MgA. Anna Přibylová | Sekce detailu města

Projektový tým
Bc. Jan Zalabák – konzultace dopravního řešení
| Sekce infrastruktury a krajiny

Autoři procesu a výstupů participace veřejnosti
Pavla Pelčíková, MSc. – participace s veřejností
| Kancelář sociální inovace a participace

Produkce a grafické úpravy propagačních materiálů a akcí
Bc. Zuzana Rejchová | Sekce komunikace a participace
BcA. Matěj Čech | Sekce komunikace a participace

Kontaktní osoba projektu
Ing. arch. Petra Hrubešová
m/ +420 601 566 493
e/ hrubesova@ipr.praha.eu

Další informace o projektu:
http://www.iprpraha.cz/belohorska

Obsah

Posouzení křižovatek 910
Dendrologický průzkum 920
Návrh jednosměrnosti m.č. Praha 6 930
Zápisy z jednání 940
950
Usnesení Rady MČ Prahy 6 960

910 / Posouzení křižovatek

Technická správa komunikací hlavního města Prahy

Řásnovka 770/8, 110 15 Praha 1

TSK

IPR Praha
Doručeno: 22.03.2016
IPR 02956/2016
listy:3 přílohy:4
arch: li/sv:

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Došlo 22. 03. 2016
Č.j. 2956/16 Příl. 3/4

KPS

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Ing. arch. Petra Hrubešová
Kancelář projektů a soutěží
Vyšehradská 57
128 00 Praha 2

Váš e-mail	Naše č.j.	Vyřizuje/ telefon	V Praze dne
ze dne 20. 1. 2016	TSK/04201/16 42/16/7400	Ing. Hošek / 257 015 176	17. 3. 2016

Věc: Kapacitní posouzení křižovatek jako podklad pro koncepční studii Bělohorské ulice zpracovávanou IPR Praha

Vážená paní architektko,

na základě obdrženého zadání pro analýzy TSK-ÚDI od IPR Praha ke koncepční studii Bělohorské ulice (IPR, 19. 1. 2016) zpracovala TSK hl.m.Prahy kapacitní posouzení účelnosti světelné signalizace dle kritéria intenzity provozu z hlediska vozidel na níže uvedených třech (nyní světelně řízených) křižovatkách v Bělohorské ulici pro stav se zachováním stávající organizace dopravy a současného stavebního uspořádání křižovatek včetně řazení a na stávající intenzity dopravy z podzimu 2015.

Dále byla na těchto křižovatkách zpracována kapacitní posouzení křižovatek jako neřízených na úpravy dle koncepční studie IPR - varianta 1. Stávající intenzity dopravy byly upraveny s využitím dopravního modelu TSK na navrhované změny organizace dopravy dle koncepční studie IPR.

Posouzení účelnosti SSZ byla zpracována dle ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích a Technických podmínek TP81 – Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení provozu na pozemních komunikacích, a to dle kritéria 3 - intenzity provozu z hlediska vozidel na následujících křižovatkách:

- Bělohorská – Myslbekova (SSZ 6.831)
- Bělohorská – Vaníčkova (SSZ 6.832)
- Bělohorská – Pod Královkou (SSZ 6.834)

Kapacitní posouzení byla provedena pomocí výpočetního programu KAPNEKR, který vychází z geometrického uspořádání křižovatky, rychlosti jízdy na hlavní komunikaci, úpravy přednosti v jízdě, intenzit dopravy a ze vzorců pro výpočet kapacity dle technických podmínek 188 – Posuzování kapacity neřízených křižovatek, schválených Ministerstvem dopravy ČR pod čj. 1085/07-910-IPK/1 s účinností od 1. ledna 2008. Jako vstupní hodnoty pro kapacitní výpočet neřízených křižovatek byly použity intenzity průměrné osmé hodiny průměrného pracovního dne.

Protože koncepční studie IPR ve variantě 1 počítá v ulici Dlabačov s pojížděním tramvajové trati motorovými vozidly, byly intenzity vozidel na tomto vjezdu zvýšeny o počet přijíždějících tramvají. Tramvajová souprava byla uvažována jako tři osobní vozidla.

Upozorňujeme, že výpočet kapacity dle TP 188 – Posuzování kapacity neřízených křižovatek neumožňuje do výpočtu zahrnout tramvaje jedoucí po samostatném tramvajovém pásu a zohlednit vliv přecházení chodců.

1. Křižovatka Bělohorská – Myslbekova

Výpočty kapacity neřízené křižovatky prokázaly, že křižovatka pro oba posuzované stavy vyhoví pro vozidla jako neřízená s rezervou kapacity a s úrovní kvality dopravy A – doba zdržení velmi malá (viz přílohy č. 1.1, 1.2). Ve stavu dle studie IPR však dojde k nárůstu celkového zdržení na dvojnásobek oproti stávajícímu stavu a ke zvýšení počtu zastavených vozidel.

2. Křižovatka Bělohorská – Vaníčkova

Výpočty kapacity neřízené křižovatky prokázaly, že křižovatka pro oba posuzované stavy vyhoví pro vozidla jako neřízená s rezervou kapacity a s úrovní kvality dopravy B – zdržení ještě bez front (viz přílohy č. 2.1, 2.2).

3. Křižovatka Bělohorská – Pod Královkou

Výpočet kapacity neřízené křižovatky při zachování současného stavu prokazuje, že křižovatka vyhoví jako neřízená s minimální rezervou kapacity a s úrovní kvality dopravy E – nestabilní stav (viz příloha č. 3.1). Po úpravách dle koncepční studie IPR - varianty 1 křižovatka již jako neřízená kapacitně nevyhoví (úroveň kvality dopravy F – překročená kapacita, viz příloha č. 3.2).

ZÁVĚR

Křižovatky **Bělohorská – Myslbekova a Bělohorská – Vaníčkova** vyhoví jako neřízené s kladnou rezervou kapacity na současné intenzity z podzimu 2015 pro oba posuzované stavy. Ve stavu dle studie IPR dojde na křižovatce **Bělohorská – Myslbekova** k nárůstu celkového zdržení na dvojnásobek oproti stávajícímu stavu a ke zvýšení počtu zastavených vozidel. K tomuto zhoršení plynulosti dopravy dochází především z důvodu zrušení samostatného řadicího pruhu pro vozidla odbočující vlevo z ulice Bělohorská. Pojíždění tramvajového pásu motorovými vozidly považujeme v ulici Dlabačov, kde je dostatečný prostor pro samostatný jízdní pruh pro vozidla IAD vedle tramvajové trati, za nevhodné řešení, které bude zbytečně narušovat jinak plynulý průjezd tramvají.

Křižovatka **Bělohorská – Pod Královkou** by byla při zachování současného stavu na stávající intenzity dopravy v neřízeném provozu na hranici kapacity a po úpravách dle koncepční studie IPR by již kapacitně nevyhověla. Neřízený provoz by byl problematický pro vozidla a BUS MHD odbočující vlevo z ulice Pod

Královkou vzhledem k vysokým intenzitám tohoto pohybu a odbočování přes tramvajovou trať. Nepřijatelné je zjednosměrnění ulice Za Strahovem vzhledem k tomu, že ulice Za Strahovem získala na významu právě se zprovozněním TKB, kdy umožňuje prostřednictvím ulice Pod Královkou propojení TKB a celé oblasti jižně od Bělohorské, Závěrky, Strahova a rozvíjející se bytové výstavby v oblasti Spiritky.

Nedoporučujeme snižování počtu jízdních pruhů na Bělohorské ulici před křižovatkami, obzvláště pak v místech, kde je vyšší podíl vozidel odbočujících doleva, které při dávání přednosti protijedoucím vozidlům a tramvajím blokují vozidla jedoucí přímo či vpravo. V křižovatce **Bělohorská - Patočkova** je třeba věnovat pozornost optimalizaci počtu přechodů pro chodce a umístění přejezdů pro cyklisty ve smyslu konzultace, která proběhla 9.2.2016 na TSK hl.m.Prahy.

K požadavku na posouzení křižovatky **Bělohorská – Myslbekova** jako řízené sdělujeme, že navržené úpravy dle studie IPR na této křižovatce jsou zcela neakceptovatelné při zachování řízeného provozu. Snížení počtu jízdních pruhů, doplnění přechodu přes Bělohorskou ulici, umožnění levého odbočení z Myslbekovy ulice a pojíždění tramvajové trati vozidly by mělo na řízení zásadní negativní dopad a vyvolalo by snížení propustnosti a plynulosti provozu veškeré dopravy včetně MHD. V současném stavu jsou zde realizovány dvě hlavní fáze řízení. V první fázi mají volno tramvaje a vozidla jedoucí přímo z Bělohorské ulice (na doplňkovou šipku přímo), vozidla a tramvaje na vjezdu z Dlabačova a přechod přes Myslbekovu ulici. V druhé fázi tramvaje odbočující vlevo a vozidla jedoucí přímo a vlevo z Bělohorské ulice a vozidla a tramvaje jedoucí vpravo z Myslbekovy ulice. V případě návrhu dle IPR by došlo k rozfázování vozidel jedoucích přímo po hlavní komunikaci, neboť doplňková šipka přímo na vjezdu z Bělohorské by byla téměř nevyužita a ani plný signál v případě jeho ne zcela vhodného použití v této fázi, kdy vozidla odbočující vlevo musí dávat přednost tramvajím a vozidlům v protisměru, by rovněž nemohl být plně využit. Dále by musela být doplněna navíc další fáze řízení, ve které by měla volno vozidla z Myslbekovy ulice a dělený přechod přes Bělohorskou ulici. Tato fáze by musela být vzhledem ke značné délce přechodu nadbytečně dlouhá. Dlouhé mezičasy tohoto doplňovaného přechodu by znamenaly další kapacitní ztráty. Značně nevhodné z hlediska bezpečnosti je nasměrování vozidel jedoucích po tramvajové trati v ulici Dlabačov přímo do dělicího ostrůvku. Za problematické považujeme i zřízení VJP pro BUS na tramvajovém tělese, a to nejen při řízeném provozu, ale i neřízeném, neboť na výjezdu z křižovatky není vedle kolejí jízdní pruh.

Z výše uvedených důvodů nemůžeme doporučit realizaci úprav dle koncepční studie IPR, neboť rušení pruhů snižuje propustnost a plynulost dopravy a nepřispívá ke zvýšení bezpečnosti, snížení plynulosti dopravy s sebou nese rovněž negativní dopady na životní prostředí (emise, hluk).

v.z. Bláha

Ing. Václav Bláha
pověřený řízením úseku dopravního inženýrství

Příloha č. 1.1

Křižovatka: BĚLOHORSKÁ - MYSLBEKOVA (SSZ 6.831)

Varianta výpočtu: Současný stav řazení, intenzity průměrné osmé hodiny, rok 2015

Vjezd	Směr	Intenzita OA	N+B	celk.	skladba	Kapacita C_n	Rezerva	Fronta $N_{95\%}$	Zdržení t_w	Počet zast.	ÚKD
		voz/h	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	m	s	voz/h	
Přednost: Hlavní											
BĚLOHORSKÁ od Vypichu	Vlevo	81	12	93	99	1001	902	5	4	44	A
	Přímo	304	11	315	320	1800	1480				
Přednost: Vedlejší											
MYSLBEKOVA	Vpravo	151	12	163	169	852	683	5	5	92	A
Přednost: Hlavní											
DLABAČOV	Přímo	325	11	336	341	Spol. pruh					
	Vpravo	31	4	35	37	Spol. pruh					
	PŘ+VP	356	15	371	378	1800	1422				

Zdržení celkem 0,34 h; 1,3 s/voz ***Počet zastavení celkem 136 voz/h; 14 % voz***

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci A

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci A

Příloha č. 1.2

Křižovatka: BĚLOHORSKÁ - MYSLBEKOVA (SSZ 6.831)

Varianta výpočtu: IPR Varianta 1, intenzity průměrné osmé hodiny, rok 2016

Vjezd	Směr	Intenzita OA	N+B	celk.	skladba	Kapacita C_n	Rezerva	Fronta $N_{95\%}$	Zdržení t_w	Počet zast.	ÚKD
		voz/h	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	m	s	voz/h	
Přednost: Hlavní											
BĚLOHORSKÁ od Vypichu	Vlevo	81	12	93	99	Spol. pruh					
	Přímo	304	11	315	320	Spol. pruh					
	VL+PŘ	385	23	408	419	1494	1075	7	3	56	A
Přednost: Vedlejší											
MYSLBEKOVA	Vlevo	20	1	21	21	Spol. pruh					
	Vpravo	151	12	163	169	Spol. pruh					
	VL+VP	171	13	184	190	669	479	7	8	120	A
Přednost: Hlavní											
DLABAČOV	Přímo	367	11	378	383	Spol. pruh					
	Vpravo	31	4	35	37	Spol. pruh					
	PŘ+VP	398	15	413	420	1800	1380				

Zdržení celkem 0,76 h; 2,7 s/voz ***Počet zastavení celkem 176 voz/h; 18 % voz***

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci A

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci A

Příloha č. 2.1

Křižovatka: BĚLOHORSKÁ - VANÍČKOVA (SSZ 6.832)

Varianta výpočtu: Současný stav řazení, intenzity průměrné osmé hodiny, rok 2015

Vjezd	Směr	Intenzita OA	N+B	celk.	skladba	Kapacita C_n	Rezerva	Fronta $N_{95\%}$	Zdržení t_w	Počet zast.	ÚKD
		voz/h	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	m	s	voz/h	
Přednost: Hlavní											
BĚLOHORSKÁ od Myslbekovy	Vlevo	123	12	135	141	967	826	5	4	72	A
	Přímo	353	11	364	369	1800	1431				
Přednost: Vedlejší											
VANÍČKOVA	Vlevo	88	7	95	99	301	202	9	18	82	B
	Vpravo	109	12	121	127	971	844	5	4	49	A
Přednost: Hlavní											
BĚLOHORSKÁ od Vypichu	Přímo	276	11	287	292	Spol. pruh					
	Vpravo	116	7	123	127	Spol. pruh					
	2PŘ+VP	392	18	410	419	3600	3181				

Zdržení celkem 0,78 h; 2,5 s/voz ***Počet zastavení celkem 203 voz/h; 18 % voz***

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci A

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci B

Příloha č. 2.2

Křižovatka: BĚLOHORSKÁ - VANÍČKOVA (SSZ 6.832)

Varianta výpočtu: IPR Varianta 1, intenzity průměrné osmé hodiny, rok 2016

Vjezd	Směr	Intenzita OA	N+B	celk.	skladba	Kapacita C_n	Rezerva	Fronta $N_{95\%}$	Zdržení t_w	Počet zast.	ÚKD
		voz/h	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	m	s	voz/h	
Přednost: Hlavní											
BĚLOHORSKÁ od Myslbekovy	Vlevo	123	12	135	141	967	826	5	4	72	A
	Přímo	353	11	364	369	1800	1431				
Přednost: Vedlejší											
VANÍČKOVA	Vlevo	88	7	95	99	301	202	9	18	82	B
	Vpravo	109	12	121	127	856	729	5	5	62	A
Přednost: Hlavní											
BĚLOHORSKÁ od Vypichu	Přímo	276	11	287	292	Spol. pruh					
	Vpravo	116	7	123	127	Spol. pruh					
	PŘ+VP	392	18	410	419	1800	1381				

Zdržení celkem 0,8 h; 2,6 s/voz ***Počet zastavení celkem 216 voz/h; 19 % voz***

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci A

Příloha č. 3.1

Křižovatka: BĚLOHORSKÁ - POD KRÁLOVKOU (SSZ 6.834)

Varianta výpočtu: Současný stav řazení, intenzity průměrné osmé hodiny, rok 2015

Vjezd	Směr	Intenzita OA	N+B	celk.	skladba	Kapacita C_n	Rezerva	Fronta $N_{95\%}$	Zdržení t_w	Počet zast.	ÚKD
		voz/h	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	m	s	voz/h	
Přednost: Vedlejší											
POD KRÁLOVKOU	Vlevo	256	14	270	277	325	48	70	65	258	E
	Přímo	87	4	91	93	540	447	5	8	57	A
	Vpravo	140	7	147	151	1046	895	5	4	52	A
Přednost: Hlavní											
BĚLOHORSKÁ od Myslbekovy	Vlevo	7	0	7	7	Spol. pruh					
	Přímo	115	4	119	121	Spol. pruh					
	Vpravo	319	14	333	340	1800	1460				
	VL+PŘ	122	4	126	128	1753	1625	5	2	2	A
Přednost: Stop na vjezdu											
ZA STRAHOVEM	Vlevo	7	0	7	7	Spol. pruh					
	Přímo	94	4	98	100	Spol. pruh					
	Vpravo	7	0	7	7	Spol. pruh					
	VL+PŘ+VP	108	4	112	114	338	224	9	16	112	B
Přednost: Hlavní											
BĚLOHORSKÁ od Vypichu	Vlevo	133	7	140	144	932	788	5	5	79	A
	Přímo	129	4	133	135	Spol. pruh					
	Vpravo	21	0	21	21	Spol. pruh					
	PŘ+VP	150	4	154	156	1800	1644				

Zdržení celkem 5,98 h; 15,7 s/voz ***Počet zastavení celkem 560 voz/h; 41 % voz***

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci A

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci E

Příloha č.

Křižovatka: BĚLOHORSKÁ - POD KRÁLOVKOU (SSZ 6.834)

Varianta výpočtu: IPR Varianta 1, intenzity průměrné osmé hodiny, rok 2016

Vjezd	Směr	Intenzita OA	N+B	celk.	skladba	Kapacita C_n	Rezerva	Fronta $N_{95\%}$	Zdržení t_w	Počet zast.	ÚKD
		voz/h	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	m	s	voz/h	
Přednost: Vedlejší											
POD KRÁLOVKOU	Vlevo	302	16	318	326	298	-28	181	>120	318	F
	Vpravo	174	8	182	186	1046	860	5	4	73	A
Přednost: Hlavní											
BĚLOHORSKÁ od Myslbekovy	Přímo	115	4	119	121	1800	1679				
	Vpravo	319	14	333	340	1800	1460				
Přednost: Stop na vjezdu											
ZA STRAHOVEM	Vlevo	7	0	7	7	Spol. pruh					
	Přímo	94	4	98	100	Spol. pruh					
	Vpravo	7	0	7	7	Spol. pruh					
	VL+PŘ+VP	108	4	112	114	309	195	10	18	112	B
Přednost: Hlavní											
BĚLOHORSKÁ od Vypichu	Vlevo	133	7	140	144	Spol. pruh					
	Přímo	136	4	140	142	Spol. pruh					
	VL+PŘ	269	11	280	286	1225	939	5	4	85	A

Zdržení celkem 11,68 h; 31,3 s/voz ***Počet zastavení celkem 588 voz/h; 44 % voz***

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci **A**

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci **F**

920 / Dendrologický průzkum

Treewalker
profesionální arboristika

Odborný posudek č. 30-11-15

dendrologický průzkum ul. Bělohorská, Praha

30. listopadu 2015

Objednatel: **Institut plánování a rozvoje hl. města Prahy**

Účel průzkumu: **Dendrologický průzkum a posouzení provozní bezpečnosti a pěstebních nároků stromů**

Zhotovitel: **Treewalker, s. r. o.**
Bystrá nad Jizerou 1
513 01 Semily
IČ: 274 99 511
DIČ: CZ274 99 511
www.treewalker.cz

Zpracoval: **David Hora, DiS.**
Certifikovaný konzultant v oboru arboristika (CČA 0011)
tel.: +420 775 224 770
e-mail: david.hora@treewalker.cz

Lokalizace plochy:



1 Důvod zpracování průzkumu

Dendrologický průzkum ul. Bělohorská byl zpracován na základě objednávky Institutu plánování a rozvoje hl. města Prahy (IPR). Průzkum byl realizován z důvodu zjištění aktuálního stavu jednotlivých stromů rostoucích na dotčené ploše jako podkladu pro další projekční práce. Průzkum se zaměřuje zejména na vizuální hodnocení stromů, stanovení perspektivy a návrh opatření vedoucí k jejich rozvoji či zajištění provozní bezpečnosti. Hodnocení stromů a sběr dendrometrických parametrů je realizován na základě metodiky v části 4. Celkem bylo v rámci průzkumu inventarizováno 121 kusů stromů. Keřové patro není na dané ploše zastoupeno.

2 Podklady

- sběr dat ze dne 28.10. a 20.11.2015
- letecký snímek z www.seznam.cz
- lokalizace stromů z pasportu zeleně IPR, 2015

3 Posouzení stanovištních podmínek

Nadmořská výška:
287 - 321 m n. m.

Půdní podmínky:
Hodnocené jírovce rostou v prostoru zatravněného pásu mezi tramvajovým pásem a komunikací. Půdní podmínky jsou výrazně antropogenně ovlivněné, v minulosti opakovaně narušené rekonstrukcí komunikace a tramvajového pásu. Stromy s inv. č. 87 – 121 jsou převážně ve zpevněných plochách s výrazně zhoršenými stanovištními podmínkami, stromy s inv. č. 91, 94 a 95 jsou v nádobách. Půdní sondy nebyly odebírány.

Hodnota cíle pádu:
Dopadová plocha se z hlediska provozní bezpečnosti nachází v místě vysokého provozu osob a přítomnosti cenného majetku, tj. vysoká hodnota cíle pádu.

4 Metodika vizuální hodnocení stromů

Zjištění dendrometrických údajů

Obvod kmene
Udáván v centimetrech, měřen obvodovým pásmem ve výšce 1,3 m; větví-li se dřevina níže, je měřen pod rozvětvením. Má-li strom více kmenů pak je hodnota udávána pro každý kmen.

Průměr koruny
Udáván v metrech jako průměrná hodnota dvou na sebe kolmých průmětů koruny - nejmenšího a největšího průměru- na zem. Údaj zjišťován krokováním.

Výška nasazení koruny
Udávána v metrech odhadem s přesností +/- 0,5 m.

Výška dřeviny
Udávána v metrech, měřena u každého stromu laserovým výškoměrem s přesností +/- 1 m

Hodnocení stavu stromů

Fyziologické stáří
Jedná se o vývojové stádium stromu ve kterém se daný jedinec nachází v době hodnocení. Nemá nutně souvztažnost se skutečným věkem dřeviny.
Stupeň a - dřevina po výsadbě popř. dřevina dosud neaklimatizovaná
Stupeň b - mladý aklimatizovaný strom ve fázi dynamického růstu
Stupeň c - dospívající jedinec, dorůstající do velikosti dospělého stromu
Stupeň d - dospělý jedinec, začíná se projevovat stagnace růstu
Stupeň e - starý jedinec, projevuje se ústup primární koruny
Stupeň f - senescentní jedinec – strom s postupně odumírající primární korunou

Fyziologická vitalita
Odráží životaschopnost stromu – jeho fyziologickou aktivitu se zohledněním genetické predispozice daného taxonu. Na základě vizuálně patrných znaků jako jsou stav olistění koruny, změny ve formě větvení na periferii koruny, dynamika vývoje sekundárních výhonů apod. se snažíme vyhodnotit dlouhodobý průběh vitality.
Hodnota 0 - výborná
Hodnota 1 - mírně narušená – krátkodobé vlivy bez dlouhodobého efektu
Hodnota 2 - zřetelně narušená – stagnace růstu, prosychání koruny na periferních oblastech
Hodnota 3 - výrazně snížená – začínající ústup koruny s předpokladem dalšího dynamického zhoršování stavu
Hodnota 4 - zbytková vitalita – větší část koruny odumřelá
Hodnota 5 - odumřelý strom

Zdravotní stav
Hodnotí stav stromu z hlediska narušení (poškození) jeho orgánů, ať působením abiotickými či biotickými činiteli.
Hodnota 0 - bez narušení
Hodnota 1 - dobrý – narušení malého rozsahu bez vlivu na perspektivu daného jedince
Hodnota 2 - zhoršený – narušení zásadnějšího charakteru, často vyžadující realizaci pěstebního opatření
Hodnota 3 - výrazně zhoršený – často souběh několika typů poškození; často snižuje perspektivu hodnoceného stromu
Hodnota 4 - silně narušený – narušení významně ovlivňující perspektivu dřeviny
Hodnota 5 – fatálně zhoršený– poškození vedoucí k odumření nebo selhání jedince

Stabilita
hodnotí stav stromu z hlediska narušení stability jeho strukturálně významných orgánů (kořenového systému, kmene a větví. Sleduje přítomnost růstových defektů (např. tlakových vidlic), zjištěná mechanická poškození a jiné defekty a vyhodnocuje jejich vliv na celkový stav stromu.
Hodnota 0 - bez defektů
Hodnota 1 - dobrý – defekty malého rozsahu bez vlivu na stabilitu nosných prvků a s minimální pravděpodobností dalšího šíření
Hodnota 2 - zhoršený – narušení zásadnějšího charakteru, často vyžadující stabilizační zásah
Hodnota 3 - výrazně zhoršený – často souběh několika typů defektů vyžadující stabilizační zásah
Hodnota 4 - silně narušený – bez možnosti stabilizace, výrazně zkrácená perspektiva stromu
Hodnota 5 - havarijní – akutní riziko rozpadu stromu

Provozní bezpečnost
Biomechanická složka vitality dřeviny udávající její odolnost vůči pádu její části, rozlomení, vyvrácení či jiné destrukci ve vztahu ke konkrétním stanovištním podmínkám z hlediska ohrožení majetku a zdravý osob ve svém okolí (tj. přítomnosti a hodnoty cíle pádu).
Stupeň 0 – optimální - stromy zcela bezpečné, bez zjevných defektů a nevyžadující žádné zásahy k jejich stabilizaci.
Stupeň 1 – snížená - stromy s mírnými, příp. teprve se rozvíjejícími defekty.
Stupeň 2 – silně snížená - stromy s výraznými defekty, náchylné k selhání, zlomu či vývratu vyžadující rychlý zásah.
Stupeň 3 – havarijní stav -stromy v havarijním stavu vyžadující okamžitý zásah k jejich stabilizaci, příp. kácení.

Perspektiva dřeviny
Je souhrnná hodnota vycházející ze stavu stromu, stavu lokality a predikce jeho vývoje či vývoje okolních podmínek které na strom působí.
Kategorie A -stromy dlouhodobě perspektivní po řadu desetiletí, stromy dospělé a dospívající, bez zásadních problémů
Kategorie B - stromy střednědobě perspektivní, průměrné kvality a hodnoty, zejména jedinci dospívající a dospělí; stromy se zhoršenými parametry, jejichž vliv se dá běžnou péčí zmírnit.
Kategorie C - stromy neperspektivní, popř. krátkodobě perspektivní k odstranění v řádu několika let, na lokalitě nevhodné; ve výrazně zhoršeném stavu z hlediska vitality a mechanických vlastností; stromy rizikové; stromy druhově nežádoucí.

Technologie ošetření

Technologie ošetření vychází ze standardu řezu stromů AOPK SPPK A02 002. Technologie ošetření hlavní definuje rozsah zásahu z hlediska náročnosti operace a používá se při kalkulaci ceny ošetření. Technologie doplňková upřesňuje provedení zásahu či rozšiřuje technologii hlavní. Při kalkulaci ceny zásahu je možné zvýšení ceny formou příplatku k technologii hlavní.

Zkratky použité v inventarizačních tabulkách:

RV	výchovný řez	**RL-LR**	lokální redukce - stabilizace
RZ	zdravotní řez	**RL-PV**	lokální redukce - podchod, podjezd
RB	bezpečnostní řez	**RL-SP**	lokální redukce směrem k překážce
RO	obvodová redukce koruny	**OKT**	odstranění kotvení a bandáže stromu
K	kácení stromu	**OVB**	odstranění výmladků na bázi kmene
VD	vazba dynamická		

Priorita ošetření
Priorita ošetření udává naléhavost provedení zásahu nebo doporučenou dobu k provedení zásahu od okamžiku hodnocení. U priorit vztažených k provozní bezpečnosti lze opatření realizovat i v jednorázovém kroku, u opatření vedoucích k rozvoji koruny mže být odložení zásahu do nižší priority součástí strategie péče o daného jedince.
Priorita 0 - zákrok je nutné realizovat ihned
Priorita 1 - opatření by mělo být realizováno do 1 vegetačního období od hodnocení
Priorita 2 - opatření by mělo být realizováno do 2 až 3 let od hodnocení, je doporučena zběžná kontrola stavu stromů k ošetření před realizací zásahu
Priorita 3 - opatření by mělo být realizováno do 5 let od realizovaného hodnocení, před jeho provedením je doporučena aktualizace stavu stromů

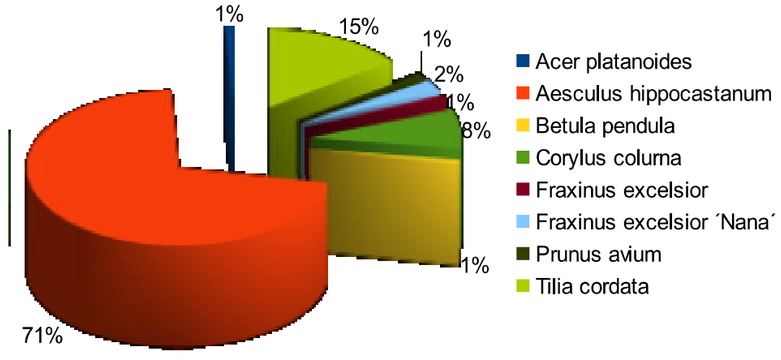
5 Vlastní dendrologický průzkum

5.1 Souhrnná charakteristika plochy

Na ploše bylo inventarizováno celkem 121 ks stromů, v 8 taxonech. Hodnocení bylo realizováno v bezlistém stavu a taxon mladých výsadeb jírovců nebyl zcela patrný, z tohoto důvodu jsou všechny jírovce zahrnuty pod souhrnné označení *Aesculus hippocastnum*.

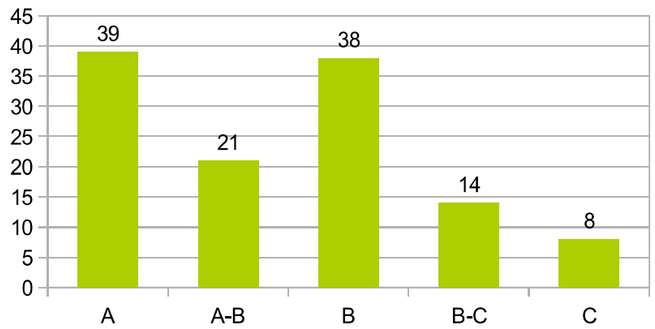
Z druhového spektra převládají jírovce, lípy a lísky turecké. Zastoupení jednotlivých taxonů je patrné z připojeného grafu

Graf1 – Analýza druhového spektra na lokalitě



Z celkové analýzy hodnocené plochy je ještě zajímavý údaj porovnávající perspektivu stromů, která ukazuje, že jde o relativně stabilní porost (s výjimkami popisovanými v následující části). Rizikovým faktorem při hodnocení perspektivy porostu může být přítomnost velkého množství výsadeb, kde se ve fyziologickém stadiu vývoje A a B nachází 40% celkového počtu hodnocených stromů. Tyto stromy ač vykazují v době hodnocení dobré parametry mohou být v budoucnu snadněji ovlivněny nedostatečným prokořenitelným prostorem, případně snadněji podlehnou infekci např. slizotokové nekrózy jírovců.

Graf 2 – Analýza perspektivy hodnocených stromů



V hodnoceném území se dají pro účely detailnějších popisů hodnocených stromů inventarizované dřeviny rozdělit do dvou dílčích celků.

a) Stromořadí jírovců podél tramvajového pásu

b) Smíšené stromořadí u křižovatek Dlabačov - Pohořelec

Lokalizace stromů a detailní tabulková část jsou součástí přílohy A a B.

5.2 Charakteristika dílčích celků

a) Stromořadí jírovců podél tramvajového pásu

Stromořadí jírovců tvoří částečně původní dřeviny s doplněnou výsadbou jírovců nových. Dřeviny jsou doplňovány kontinuálně v období několika let tj. nejedná se o výsadbu stejného data založení. Původní dřeviny mají široký rozptyl zdravotního stavu a až na výjimky mají znaky snížené vitality. U některých dřevin je stav stromů, ať už z hlediska fyziologické vitality nebo narušení stability natolik závažný, že jsou navrženy k odstranění. U stromů je patrná pravidelná péče v minulosti zaměřená zejména na realizaci odstranění suchých větví, výjimečně jsou viditelné snahy o odlehčení nestabilních částí nebo zásahy vedoucí k zapěstování korun daných jedinců.

Mladé výsadby jírovců jsou převážně v dobrém stavu, starší výsadby jsou ve fázi kdy překonaly překonávající povýsadbový stres. U řady jedinců bylo zjištěno poškození báze kmene neodbornou údržbu (poškození strunovou sekačkou), které může mít výrazně negativní dopad na zdravotní stav jedinců v budoucnosti. Dalším možným rizikem jehož znaky byly identifikovány, doposud na několika málo jedincích, je možnost výskytu slizotokové nekrózy jírovců (*Pseudomonas syringae pv. aesculi)* u inv. č. 45 a 66, výskyt by musel být potvrzen rostlinolékařem.

Výsadby silně napadené, málo vitální nebo s poškozením, které by mohlo mít výrazný vliv na jejich stabilitu v budoucnu doporučuji nahradit novou výsadbou.

U některých stromů byly na bázi kmínků mladých stromů patrné plodnice dřevokazných hub -*Polyporus, Pleurotus* - pocházející z odfrézvaných pařezů. Jejich negativní vliv na výsadby nebyl sledován.

b) Smíšené stromořadí u křižovatek Dlabačov - Pohořelec

Stromořadí na této ploše tvoří zejména líska turecká a lípa srdčitá. Několik jedinců kulovitého kultivaru jasanu v nádobách a skupina dřevin rostoucích při vjezdu do podzemních prostor u ul. Na Malovance.

Lísky turecké vykazují dobré kvalitativní znaky, většinou jsou v dobrém zdravotním stavu a jen s mírně narušenou vitalitou. Výrazně zhoršený stav byl naopak sledován u lipového stromořadí inv. č. 103 -120. Lípy mají výrazně narušenou vitalitu a většinou zhoršený zdravotní stav. Díky narušené vitalitě nedochází k tvorbě symptomatických růstových reakcí a vizuální hodnocení rozsahu hnilob kmene je silně omezeno. Předpokládaný je výskyt hniloby kmene u většiny jedinců, u některých i v takovém rozsahu že se jedná o stromy havarijní. U inv. č. 106 je provozní bezpečnost natolik snížena, že byl o tomto stavu bezprostředně po zjištění počátkem listopadu informován příslušný správce (TSK).

6 Doporučení péče o stromy

Technologie péče o jednotlivé stromy je specifikována v tabulkové části v příloze A. Celkové strategie doporučené péče jsou v následujících částí. Posudek z hlediska realizace doporučených opatření – výsadeb – nenahrazuje projektovou dokumentaci, ale slouží jako podklad k jejímu vytvoření kvalifikovanou osobou.

6.1 Stromořadí jírovců podél tramvajového pásu

U stromořadí doporučuji odstranit stromy ve zhoršeném stavu (inv. č. 19, 23, 33, 51 a 78) neperspektivní mladé výsadby (inv. č. 45, 57 a 84) a pokračovat s postupnou dosadbou nových jedinců. Zvolený spon a umístění je z hlediska taxonu vyhovující. Pouze strom č. 1 (v současné době navržen k zachování) doporučuji v budoucnu nenahrazovat. Výsadbové místo je výrazně prostorově omezené a již dochází k deformaci silničního obrubníku.

Druhová vhodnost jírovců v této lokalitě tradičních je vyhovující a to i přes zvýšené nároky na péči z hlediska výskytu klíněnky jírovcové. Potenciální riziko představuje rozvoj slizotokové nekrózy jírovců, jejíž příznaky byly na lokalitě sledovány a v budoucnu by mohla výrazně negativně ovlivnit existenci celého stromořadí. Vzhledem k nemožnosti jakékoliv kontroly této choroby (šíří se větrem), nenavrhuji žádná preventivní opatření spojená s tímto rizikem, s výjimkou kontroly kvality vysazovaného materiálu z hlediska možného výskytu této choroby.

U vzrostlých stromů doporučuji realizovat řez zaměřený na zajištění provozní bezpečnosti zejména ve formě lokálního odlehčení větví s defekty nebo mírných redukcí obvodových s cílem stabilizovat stromy s defektem báze a kmene. U stromů s dostatečnou perspektivou jsou navrženy řezy vedoucí k požadovanému rozvoji koruny.

U mladých výsadeb je patrná potřeba realizace řezů výchovných, avšak vzhledem ke stupni aklimatizace jejich realizaci doporučuji až v druhé prioritě, kdy bude efektivnější (tj. do 2- 3 let) pouze u stromů kde hrozí střet s blízkou dopravou (tramvaje, vozidla) je priorita zásahu vyšší.

6.2 Smíšené stromořadí u křižovatek Dlabačov – Pohořelec

Z hlediska návrhů opatření je v tomto průzkumu z hlediska návrhů opatření primárním cílem zajištění provozní bezpečnosti. U lipového stromořadí, bych však před realizací zásahů zvážil možnost celkové rekonstrukce tohoto prvku. Většina stromů má natolik omezenou perspektivu, že náklady na jejich udržení nejsou efektivní investicí.

Obdobně hodnotím výsadby jasanů v nádobách. Mají velice omezenou perspektivu a doporučuji hledat jiné systémové řešení udržení veřejné zeleně v této lokalitě.

7 Doporučení přístrojového hodnocení

U stromů č. 14, 46, 52, 85 a 109 doporučuji realizovat detekci rozsahu předpokládané infekce kmene akustickým tomografem. Na základě výsledků tohoto měření doporučuji revidovat doporučené opatření.

Potřeba realizace tahových zkoušek nebyla u žádného stromu na dané ploše stanovena.

8 Závěrečná ustanovení

Posouzení stavu stromů bylo provedeno na základě dendrometrických údajů zjištěných při místním šetření. Posudek se zabývá vyhodnocením nadzemních částí stromu z hlediska provozní bezpečnosti, vitality stromu a jeho perspektivy k jejich aktuálnímu stavu. Průzkum je platný jeden rok, avšak neručí za změny skutečností, které nastanou vlivem extrémních klimatických podmínek nebo zásahem měnícím stanovištní podmínky stromu. Průzkum pro vyhodnocení stavu využívá technik vizuálního hodnocení a stav kořenové soustavy vyhodnocuje pouze na základě vizuálně patrných znaků, tam kde byly zjištěny takové skutečnosti, aby zpracovatel posudku doporučil použití dalších, přístrojových metod hodnocení bylo toto učiněno v části 7.

David Hora, DiS.
V Bystré nad Jizerou, 30.11. 2015



Treewalker
profesionální arboristika

Odborný posudek č. 30-11-15

dendrologický průzkum ul. Bělohorská, Praha

30. listopadu 2015

Příloha A.- Grafická část

Objednatel: **Institut plánování a rozvoje hl. města Prahy**

Zhotovitel: **Treewalker, s. r. o.**
Bystrá nad Jizerou 1
513 01 Semily
IČ: 274 99 511
DIČ: CZ274 99 511
www.treewalker.cz

Zpracoval: **David Hora, DiS.**
Certifikovaný konzultant v oboru arboristika (CČA 0011)
tel.: +420 775 224 770
e-mail: david.hora@treewalker.cz

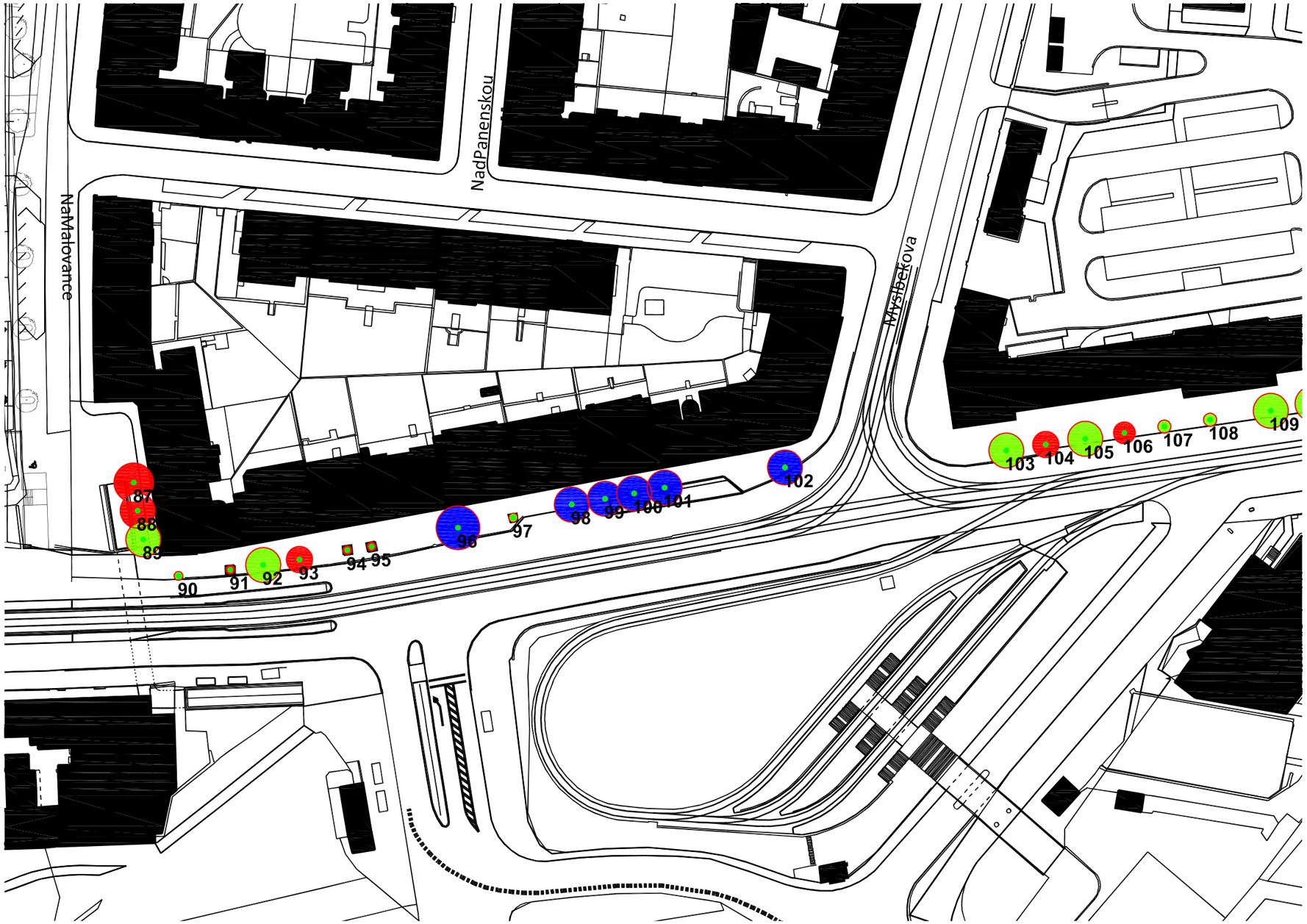
Seznam příloh:

A – Grafická část
B – Tabulková část
C – Fotodokumentace


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
LEGENDA:
1
Stromy s perspektivou A
1
Stromy s perspektivou A-B a B
1
Stromy s perspektivou B-C a C
M 1:1000


PodDrinc
Skupova
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
Kochano
Jánka


Skupova
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86


NadPanenskou
NaMalovance
Myslbekova
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100
101
102
103
104
105
106
107
108
109


07
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120
121

Treewalker
profesionální arboristika

Odborný posudek č. 30-11-15

dendrologický průzkum ul. Bělohorská, Praha

30. listopadu 2015

Příloha B.- Tabulková část

Objednatel: **Institut plánování a rozvoje hl. města Prahy**

Zhotovitel: **Treewalker, s. r. o.**
Bystrá nad Jizerou 1
513 01 Semily
IČ: 274 99 511
DIČ: CZ274 99 511
www.treewalker.cz

Zpracoval: **David Hora, DiS.**
Certifikovaný konzultant v oboru arboristika (CČA 0011)
tel.: +420 775 224 770
e-mail: david.hora@treewalker.cz

Dendrologický průzkum Bělohorská, Treewalker 2015

Inventarizační číslo dřeviny	Taxon latinsky	Obvod kmene v 1;3 m (Cm)	Výška dřeviny (m)	Průmět koruny (m)	Výška nasazení koruny	Fyziologické stáří (A-F)	Fyziologická vitalita (0-5)	Zdravotní stav (0-5)	Stabilita (0-5)	Provozní bezpečnost (0-3)	Perspektiva (A;B;C)	Specifikace defektů a problémů stromu	Technologie ošetření - hlavní	Technologie ošetření – doplňková	Instalace vazby typ / počet	Technologie poznámka	Priorita ošetření
1	*Aesculus hippocastanum*	132	11	8	5	D	1	2	1	0	B	infekce báze kmene; omezený prostor pro růst; deformace obrubníku	RZ	RL-PV		RZ – symetrizovat; v budoucnu odstranit bez náhrady	3
2	*Aesculus hippocastanum*	31	6	2	2	B	1	0	0	0	A		RV				2
3	*Aesculus hippocastanum*	167	14	10	3	D	1	1	1	0	A	infekce kosterní větve	RZ	RL-LR		LR- větev nad silnici o 10%	2
4	*Aesculus hippocastanum*	36	6	3	2	B	1	0	0	0	A		RV			potlačit kodominant	2
5	*Aesculus hippocastanum*	36	6	4	2	B	1	0	0	0	A		RV	RL-PV		PV- tramvaje	1
6	*Aesculus hippocastanum*	40	7	4	2	B	1	1	0	0	A	poškození báze kmene	RV				2
7	*Aesculus hippocastanum*	202	14	12	3	D	1	0	1	0-1	A		RZ	RL-LR		LR- větev nad silnici o 10% a část stromu nad tramvaj o 10%	1
8	*Aesculus hippocastanum*	162	14	10	3	D	1-2	2	1	1	B	infekce kmene; velké rány po řezu	RZ	RL-LR		LR- větev k č. 9 o 15%	1
9	*Aesculus hippocastanum*	35	7	3	2,5	B	1	1	0	0	A	poškození báze kmene	RV				2
10	*Aesculus hippocastanum*	38	7	3	2	B	1	0	0	0	A		RV				2
11	*Aesculus hippocastanum*	30	6	3	2	B	1	0	0	0	A		RV				2
12	*Aesculus hippocastanum*	217	16	10	2,5	E	1	2	1	1	B	infekce kmene; velké rány po řezu	RB	RL-LR		LR- 2x větev nad tramvaj o 10%	1
13	*Aesculus hippocastanum*	171	15	12	2,5	D	1	1	1-2	1	B	infekce kosterní větve	RZ	RL-LR		LR – větev k silnici s defektem o 15%	1
14	*Aesculus hippocastanum*	174	15	8	3	D	1	2	1-2	1	B	předpoklad infekce kmene	RZ				3
15	*Aesculus hippocastanum*	37	6	4	2	B	1	0	0	0	A		RV				1
16	*Aesculus hippocastanum*	214	16	14	3	D	1	1	1	1	A-B	infekce kosterní větve; velké rány po řezu	RZ	RL-LR		LR – část k tramvaji o 10% a vyšší větev nad silnicí o 10%	1
17	*Aesculus hippocastanum*	103	12	8	3	D	1-2	0-1	0	0	B	poškození báze kmene	RZ			potlačit kodominant	1

Dendrologický průzkum Bělohorská, Treewalker 2015

18	*Aesculus hippocastanum*	201	16	10	4	D	1	0-1	1-2	1	B	tlakové větvení	RZ			potlačit kodominant	1
19	*Aesculus hippocastanum*	147	14	8	4,5	D	2-3	1	0-1	0	B-C	nízká vitalita	K				2
20	*Aesculus hippocastanum*	27	5	2	2	B	1	0	0	0	A		RV				2
21	*Aesculus hippocastanum*	236	16	16	2	D	1	1	1-2	1-2	B	tlakové větvení; infekce kosterního větvení	RB	RL-LR	VD	LR- část nad silnici a část k tramvaji o 15%; VD – větev nad silnici 1x dynamická 2t	1
22	*Aesculus hippocastanum*	138	13	8	2	D	1	1-2	1	1	B		RB	RL-LR		LR – větev k č. 23 o 15%	1
23	*Aesculus hippocastanum*	235	16	10	2	E	1-2	3	1-2	1-2	C	Infekce kmene; praskliny; korní spála	K				1
24	*Aesculus hippocastanum*	115	12	6	4,5	D	1-2	1	0-1	0	B	korní spála					
25	*Aesculus hippocastanum*	143	13	8	4,5	D	1	1	0-1	0	B	poškození kmene	RB				2
26	*Aesculus hippocastanum*	157	13	10	2	D	1-2	1	1	1	B	infekce kmene a kosterních větví	RZ	RL-LR		LR – větev nad silnici o 10%	2
27	*Aesculus hippocastanum*	33	5	2	2	B	1	0	0	0	A		RV				2
28	*Aesculus hippocastanum*	21	5	1,5	2	A	1	0	0	0	A-B		RV	OTK			3
29	*Aesculus hippocastanum*	19	4	1	2	A	1	1	0	0	B	poškození kmene – prasklina	RV	OTK			3
30	*Aesculus hippocastanum*	18	4	1	2	A	1	0	0	0	A-B		RV	OTK			3
31	*Aesculus hippocastanum*	215	16	14	2	D	2	2	2	2	B	infekce kmene a hlavního větvení; vylomené tlakové větvení	RO			RO – o 15%	1
32	*Aesculus hippocastanum*	180	14	10	2,5	D	1-2	1	1	0-1	B	tlakové větvení; infekce kmene	RZ	RL-LR		RL- odlehčení větví nad tramvají; potlačit kodominant	2
33	*Aesculus hippocastanum*	135	13	8	4	D	1-2	3	1	0-1	C	infekce kmene	K				2
34	*Aesculus hippocastanum*	136	10	8	2,5	D	1	1	0-1	0	B	nevhodný tvar koruny	RL-LR	RL-PV		PV- tramvaje i silnice, RL – větev k č. 35	1
35	*Aesculus hippocastanum*	32	5	2	2	B	1	0-1	0	0	A		RV				3
36	*Aesculus hippocastanum*	36	5	2	2	B	1	0	0	0	A		RV				3
37	*Aesculus hippocastanum*	161	12	10	5	D	1	0-1	0	0	A		RZ				3
38	*Aesculus hippocastanum*	161	13	12	2,5	D	2	2	0-1	0	B-C		RB	RL-LR		RL – 3x kodominanty o 10%	2
39	*Aesculus hippocastanum*	161	13	10	4	D	1	1	0	0	A		RZ				3

Dendrologický průzkum Bělohorská, Treewalker 2015

40	*Aesculus hippocastanum*	178	14	12	3,5	D	1	0-1	1	0-1	A-B		RZ	RL-LR		LR – větve nad silnici 2x o 15% a 1x k č. 39 o 10%	1
41	*Aesculus hippocastanum*	159	14	8	2	D	1	1	0	0	A-B		RZ				2
42	*Aesculus hippocastanum*	195	13	10	4,5	D	1	0-1	1	0	A-B	tlakové větvení	RZ	RL-LR		LR- část k silnici o 10%; potlačit kodominant	2
43	*Aesculus hippocastanum*	137	13	8	2	D	1	0-1	0	0	A		RZ				2
44	*Aesculus hippocastanum*	189	14	8	2,5	D	1	0	0-1	0	A-B	tlakové větvení	RZ	RL-LR		LR – 2x větev s tlakovým větvením	2
45	*Aesculus hippocastanum*	26	5	1,5	2	B	2	2	0	0	B-C	poškození báze kmene; infekce slizotokové nekrózy	K				1
46	*Aesculus hippocastanum*	196	14	12	3	E	2-3	3	1	1	B-C	korní spála; infekce kmene	RB	RL-LR		LR – část nad silnici	1
47	*Aesculus hippocastanum*	28	5	4	2,5	B	1	1	0	0	A	poškození báze kmene	RV				2
48	*Aesculus hippocastanum*	139	13	10	4	D	2	1-2	1	0-1	B	infekce kosterní větve	RB	RL-LR			1
49	*Aesculus hippocastanum*	28	6	2	2	B	1	1	0	0	A	poškození báze kmene	RV				3
50	*Aesculus hippocastanum*	21	5	2	2	A	1	1	0	0	A-B	poškození kmene	RV	OTK			2
51	*Aesculus hippocastanum*	183	13	10	2	E	3	3-4	3	2-3	C	infekce kmene; infekce kosterních větví	K				1
52	*Aesculus hippocastanum*	212	15	12	2	E	1-2	2	1	1-2	B	infekce kmene	RB	RL-LR		LR – část nad silnici o 15%	1
53	*Aesculus hippocastanum*	37	7	4	2	B	1	0	0	0	A		RV				2
54	*Aesculus hippocastanum*	38	7	4	2	B	1	0	0	0	A		RV				2
55	*Aesculus hippocastanum*	179	13	12	2	E	2	2	1	1	B	infekce kmene; infekce kosterních větví	RB	RL-LR		LR – část nad silnici o 15%	1
56	*Aesculus hippocastanum*	48	7	4	2	B	1	0	0	0	A		RV				1
57	*Aesculus hippocastanum*	21	4	2	2	B	1	2	0	0	B-C	poškození báze kmene; poškození kmene a kosterních větví	K			nízká perspektiva	2
58	*Aesculus hippocastanum*	222	18	10	4	D	1	1	0-1	0	A-B	infekce kmene	RZ				2
59	*Aesculus hippocastanum*	232	17	13	5	D	1	2	1	0-1	A-B	infekce kmene	RZ				1
60	*Aesculus hippocastanum*	21	5	2	2	B	1	0	0	0	A		RV	OTK			1
61	*Aesculus hippocastanum*	21	5	2	2	B	1	0	0	0	A		RV	OTK			1
62	*Aesculus hippocastanum*	95	9	8	2	D	1	1	0	0	B		RZ	RL-PV		zapěstovat korunu	2
63	*Aesculus hippocastanum*	29	5	2	2	B	1	0	0	0	A		RV				2
64	*Aesculus hippocastanum*	27	6	2	2	B	1	2	0	0	A-B	poškození kmene	RV				2

Dendrologický průzkum Bělohorská, Treewalker 2015

65	*Aesculus hippocastanum*	32	6	2	2	B	1	0	0	0	A	poškození kmene	RV				2
66	*Aesculus hippocastanum*	33	6	2	2	B	1	1	0	0	A-B	poškození báze kmene; infekce slizotokové nekrózy	RV				2
67	*Aesculus hippocastanum*	202	14	10	2	D	1	2	1-2	1	B	infekce kmene a kosterní větve	RO			RO – o 10%	1
68	*Aesculus hippocastanum*	21	5	2	2	A	1	0	0	0	A-B		RV	OTK			2
69	*Aesculus hippocastanum*	207	15	12	2,5	D	1	2	1	0-1	B	infekce kmene a kosterní větve	RZ	RL-LR		LR – části k č.68, symetrizovat	1
70	*Aesculus hippocastanum*	34	6	2	2	B	1	0	0	0	A		RV				1
71	*Aesculus hippocastanum*	102	9	7	4	C	1	1	0	0	B	infekce kmene	RZ				2
72	*Aesculus hippocastanum*	30	6	2	2	B	1	0	0	0	A		RV				2
73	*Aesculus hippocastanum*	126	10	8	2,5	D	1	1-2	0-1	0	B		RZ				2
74	*Aesculus hippocastanum*	37	6	3	2	B	1	0	0	0	A		RV				1
75	*Aesculus hippocastanum*	40	7	4	2	B	1	0	0	0	A		RV				1
76	*Aesculus hippocastanum*	48	7	4	2	D	1	1-2	0	0	A-B	poškození báze kmene	RV				1
77	*Aesculus hippocastanum*	40	7	3	2	B	1	0	0	0	A		RV				2
78	*Aesculus hippocastanum*	107	11	9	4	D	3	2	1	1	C	infekce kmene; korní spála; tlakové větvení	K				1
79	*Aesculus hippocastanum*	133	12	10	4	D	1-2	1	0	0-1	B	zavěšené suché větve; nevhodné větvení	RB	RL-LR		LR – část k č. 80 o10%	1
80	*Aesculus hippocastanum*	38	6	2	2	B	1	0	0	0	A		RV				1
81	*Aesculus hippocastanum*	36	6	2	2	B	1	0	0	0	A		RV				1
82	*Aesculus hippocastanum*	109	12	8	2	D	1	1-2	0-1	0	B	infekce kmene	RZ				3
83	*Aesculus hippocastanum*	142	13	12	4	D	1	1-2	0	0	B	SLIZ	RZ			potlačit kodominant	2
84	*Aesculus hippocastanum*	20	5	1	2	A	2	3	1	0	C	zaškrcení báze kmene (drát)	K				1
85	*Aesculus hippocastanum*	170	12	12	2	D	1	2	1-2	1	B	infekce kmene a kosterní větve	RZ	RL-LR		LR – čáet nad silnici o 15%	1
86	*Aesculus hippocastanum*	205	14	10	2	E	1-2	3	1-2	1	B	infekce kmene; otevřená dutina	RB	RL-LR		LR – části nad cestu o 20%	1
87	*Fraxinus excelsior*	111	9	9	2	C	1	2	0	0	B-C	omezený kořenový prostor	K				3
88	*Prunus avium*	67	10	8	4	D	1	1	0	0	B-C	nevhodné umístění	K				3
89	*Acer platanoides*	99	11	8	1	D	1-2	0	0	0	B						
90	*Corylus colurna*	26	5	2	2	A	1	0	0	0	B		RV	OTK			2
91	*Fraxinus excelsior ´Nana´*	22	5	2	2	A	1	1	0	0	B-C	strom v nádobě	OTK				1
92	*Corylus colurna*	76	10	8	2	C	1	0	0	0	A-B		RZ	RL-PV			2

Dendrologický průzkum Bělohorská, Treewalker 2015

93	*Corylus colurna*	84	7	6	2	D	1-2	2-3	0-1	0	B-C	infekce báze kmene	RB	RL-PV			2
94	*Fraxinus excelsior ´Nana´*	22	5	2	2	A	1	0	0	0	B-C	strom v nádobě	OTK				1
95	*Fraxinus excelsior ´Nana´*	24	5	2	2	A	1	0	0	0	B-C	strom v nádobě	OTK				1
96	*Corylus colurna*	108	13	10	2	C	1	0	0	0	A		RZ	RL-SP		SP – semafor	2
97	*Corylus colurna*	19	5	2	2	A	1	0	0	0	A-B		RV	OTK			2
98	*Corylus colurna*	80	10	8	2	C	1	0	0	0	A		RL-PV				2
99	*Corylus colurna*	85	10	8	2	C	1	1	0	0	A						
100	*Corylus colurna*	85	10	8	2	C	1	0	0	0	A						
101	*Corylus colurna*	85	11	8	2	C	1	0	0	0	A		RL-PV	RL-SP		SP – fasáda	2
102	*Corylus colurna*	98	9	8	3	C	1	1	0	0	A		RL-PV				2
103	*Tilia cordata*	135	11	8	2,5	D	1-2	2	0	0	B	možná infekce kmene; infekce kosterních větví	RZ	RL-PV		PV – chodník	1
104	*Tilia cordata*	114	7	6	2	D	1-2	2-3	1-2	1	B-C	infekce kmene a kosterní větve	RB	RL-PV		PV – chodník	1
105	*Tilia cordata*	115	10	8	3	D	1-2	2	1	0	B		RB	RL-PV		PV – silnice	3
106	*Tilia cordata*	93	8	5	3	E	4	4	4	3	C	infekce kmene; prasklina kmene	K			hrozí pád	0
107	*Tilia cordata*	34	5	3	2	B	1-2	0-1	0	0	A-B		RV				1
108	*Tilia cordata*	34	5	3	2	B	1-2	0	0	0	A-B		RV				1
109	*Tilia cordata*	127	11	8	2,5	D	3	3	1-2	1	B	infekce kmene	RB	RL-SP		SP – lampa VO; fasáda	1
110	*Tilia cordata*	113	12	8	2,5	D	1-2	1-2	0	0	B		RB	RL-PV		PV – silnice	2
111	*Tilia cordata*	109	8	5	4	D	2	3-4	1	1	C		K				2
112	*Tilia cordata*	101	8	5	2,5	D	3	3	1-2	1	B-C	infekce kmene	RB	RL-PV		PV – silnice	1
113	*Tilia cordata*	143	16	8	4	D	2	2	1-2	1	B	infekce kmene	RB				2
114	*Tilia cordata*	102	12	4	2	D	3	3	1-2	1	B-C	infekce kmene	RB				2
115	*Tilia cordata*	145	13	10	3	D	1	2	1	0	B	tlakové větvení	RB	RL-PV		PV – silnice	2
116	*Tilia cordata*	97	7	4	3	D	1-2	3	0-1	0	C	infekce kmene	K				3
117	*Tilia cordata*	121	12	8	3	D	2	2	0-1	0	B	infekce kmene	RB				2
118	*Tilia cordata*	35	4	3	2	B	1-2	0	0	0	A-B		RV				1
119	*Tilia cordata*	34	6	3	2	B	1-2	0	0	0	A-B		RV				1
120	*Tilia cordata*	32	5	2	2	B	1-2	0	0	0	A-B		RV				1
121	*Betula pendula*	74	10	7	2	C	1	2	0-1	0	B	možná infekce kmene	RL-PV			PV – silnice	1

Treewalker
profesionální arboristika

Odborný posudek č. 30-11-15

dendrologický průzkum ul. Bělohorská, Praha

30. listopadu 2015

Příloha C.- Fotodokumentace

Objednatel: **Institut plánování a rozvoje hl. města Prahy**

Zhotovitel: **Treewalker, s. r. o.**
Bystrá nad Jizerou 1
513 01 Semily
IČ: 274 99 511
DIČ: CZ274 99 511
www.treewalker.cz

Zpracoval: **David Hora, DiS.**
Certifikovaný konzultant v oboru arboristika (CČA 0011)
tel.: +420 775 224 770
e-mail: david.hora@treewalker.cz


Belohorska_inv_c (14)


Belohorska_inv_c (15)


Belohorska_inv_c (16)


Belohorska_inv_c (17)


Belohorska_inv_c (18)


Belohorska_inv_c (19)


Belohorska_inv_c (20)

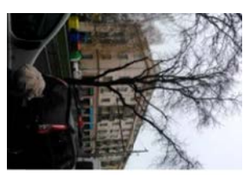

Belohorska_inv_c (21)

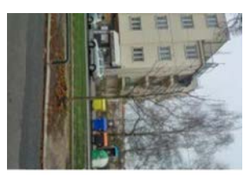

Belohorska_inv_c (22)

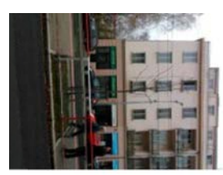

Belohorska_inv_c (23)


Belohorska_inv_c (24)


Belohorska_inv_c (25)


Belohorska_inv_c (26)


Belohorska_inv_c (27)


Belohorska_inv_c (28)

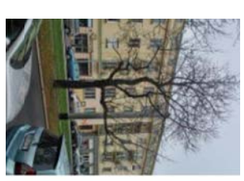

Belohorska_inv_c (29)


Belohorska_inv_c (30)


Belohorska_inv_c (31)


Belohorska_inv_c (32)


Belohorska_inv_c (33)


Belohorska_inv_c (34)


Belohorska_inv_c (35)


Belohorska_inv_c (36)


Belohorska_inv_c (37)


Belohorska_inv_c (38)


Belohorska_inv_c (39)


Belohorska_inv_c (40)


Belohorska_inv_c (41)


Belohorska_inv_c (42)


Belohorska_inv_c (43)


Belohorska_inv_c (44)


Belohorska_inv_c (45)


Belohorska_inv_c (46)


Belohorska_inv_c (47)


Belohorska_inv_c (48)


Belohorska_inv_c (69)


Belohorska_inv_c (70)


Belohorska_inv_c (71)


Belohorska_inv_c (72)


Belohorska_inv_c (73)

Belohorska_inv_c (74)

Belohorska_inv_c (75)

Belohorska_inv_c (76)

Belohorska_inv_c (77)

Belohorska_inv_c (78)

Belohorska_inv_c (79)

Belohorska_inv_c (80)

Belohorska_inv_c (81)

Belohorska_inv_c (82)

Belohorska_inv_c (83)

Belohorska_inv_c (49)

Belohorska_inv_c (50)

Belohorska_inv_c (51)

Belohorska_inv_c (52)

Belohorska_inv_c (53)

Belohorska_inv_c (54)

Belohorska_inv_c (55)

Belohorska_inv_c (56)

Belohorska_inv_c (57)

Belohorska_inv_c (58)

Belohorska_inv_c (59)

Belohorska_inv_c (60)

Belohorska_inv_c (61)

Belohorska_inv_c (62)

Belohorska_inv_c (63)

Belohorska_inv_c (64)

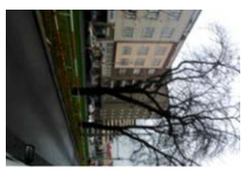
Belohorska_inv_c (65)

Belohorska_inv_c (66)

Belohorska_inv_c (67)

Belohorska_inv_c (68)


Belohorska_inv_c (84)


Belohorska_inv_c (85)


Belohorska_inv_c (86)


Belohorska_inv_c (87)


Belohorska_inv_c (88)


Belohorska_inv_c (89)

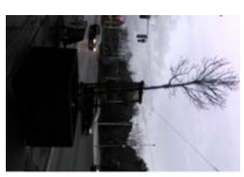

Belohorska_inv_c (90)


Belohorska_inv_c (91)

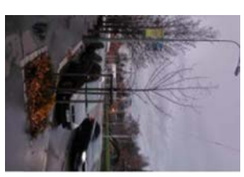

Belohorska_inv_c (92)

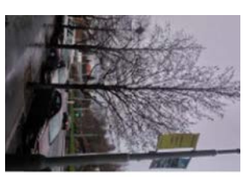

Belohorska_inv_c (93)


Belohorska_inv_c (94)


Belohorska_inv_c (95)


Belohorska_inv_c (96)


Belohorska_inv_c (97)


Belohorska_inv_c (98)


Belohorska_inv_c (99)


Belohorska_inv_c (100)


Belohorska_inv_c (101)

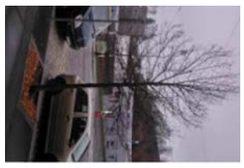

Belohorska_inv_c (102)


Belohorska_inv_c (103)


Belohorska_inv_c (104)


Belohorska_inv_c (105)


Belohorska_inv_c (106)


Belohorska_inv_c (107)


Belohorska_inv_c (108)


Belohorska_inv_c (109)


Belohorska_inv_c (110)


Belohorska_inv_c (111)


Belohorska_inv_c (112)


Belohorska_inv_c (113)


Belohorska_inv_c (114)


Belohorska_inv_c (115)

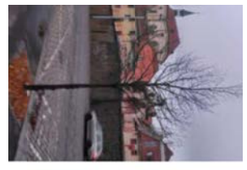

Belohorska_inv_c (116)


Belohorska_inv_c (117)

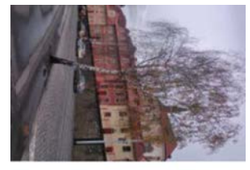

Belohorska_inv_c (118)



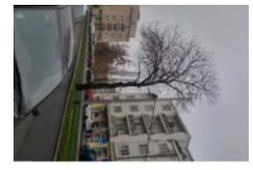
Belohorska_inv_c (119)



Belohorska_inv_c (120)



Belohorska_inv_c (121)



Belohorska_inv_c (1)



Belohorska_inv_c (2)



Belohorska_inv_c (3)



Belohorska_inv_c (4)



Belohorska_inv_c (5)



Belohorska_inv_c (6)



Belohorska_inv_c (7)



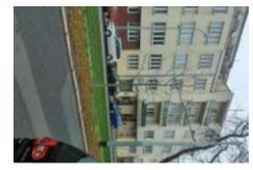
Belohorska_inv_c (8)



Belohorska_inv_c (9)



Belohorska_inv_c (10)



Belohorska_inv_c (11)

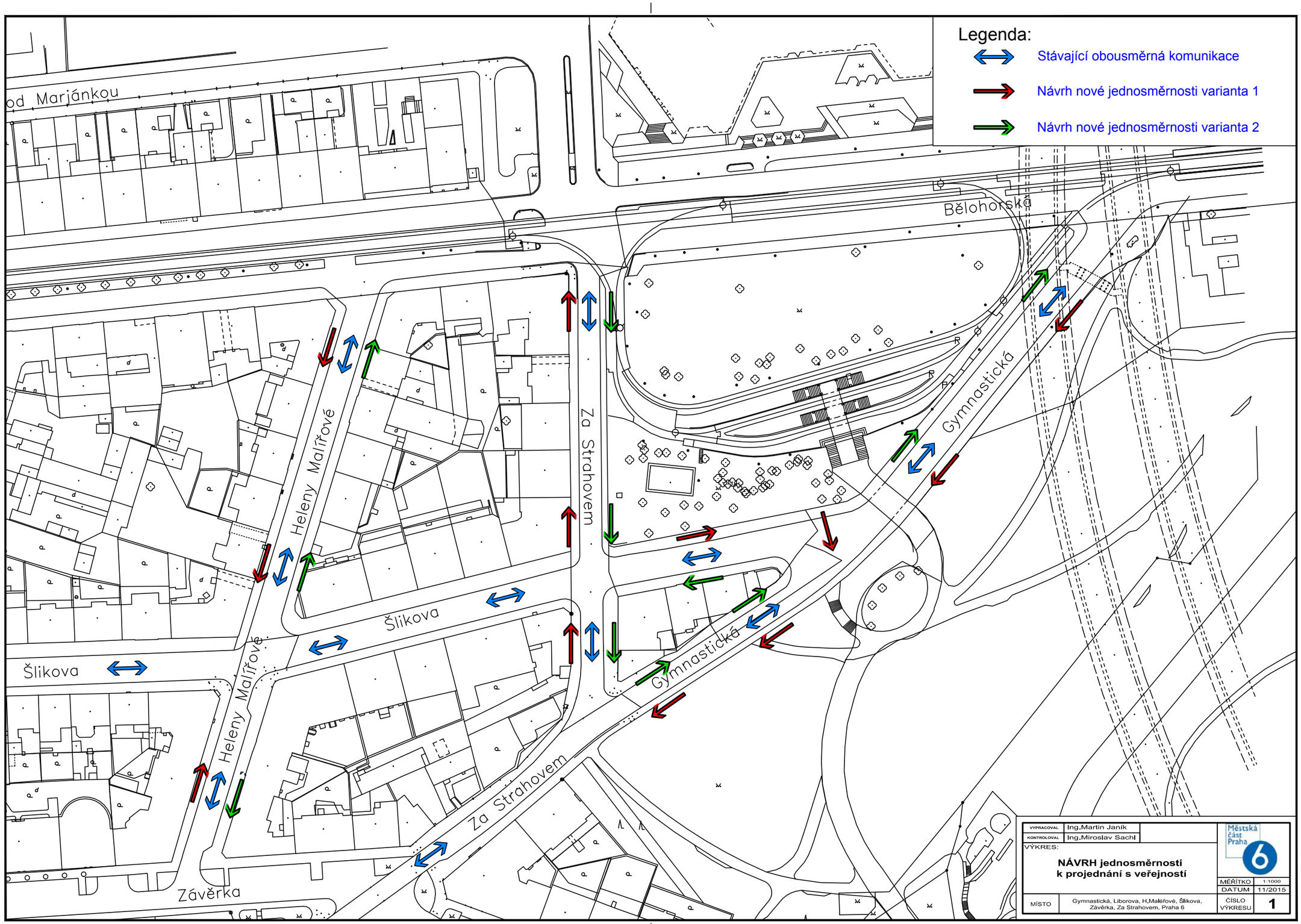


Belohorska_inv_c (12)



Belohorska_inv_c (13)

930 / Návrh jednosměrnosti m.č. Praha 6


Legenda:
Stávající obousměrná komunikace
Návrh nové jednosměrnosti varianta 1
Návrh nové jednosměrnosti varianta 2
od Marjánkou
Bělohorská
Gymnastická
Za Strahovem
Heleny Malířové
Šlikova
Závěrka
VYPRACOVAL Ing.Martin Janík
KONTROLOVAL Ing.Miroslav Sachl
VÝKRES:
NÁVRH jednosměrnosti
k projednání s veřejností
Městská část Praha 6
MĚŘÍTKO 1:1000
DATUM 11/2015
MÍSTO Gymnastická, Liborova, H,Maléřové, Šlikova, Závěrka, Za Strahovem, Praha 6
ČÍSLO VÝKRESU 1

940 / Zápisy z jednání

941 Jednání s Dopravním podnikem

Jednání č.1

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

IPR Praha, C411		Datum	16. 03. 2016
Věc	**Koncepční studie ulice Bělohorská – DPP – konzultace projektu**		
Přítomni	Petra Hrubešová (KPS), Monika Habrová (KPS), Jan Šurovský (DPP), Miroslav Penc (DPP)		
Zpracoval	Petra Hrubešová	Počet stran	02

Příprava koncepční studie ulice Bělohorská – konzultace projektu s DPP

Téma: Rozvoj projektu RTT z roku 2014

- Úpravy týkající se rozvoje tohoto projektu se mohou uskutečnit po roce 2019, ve vazbě na udržitelnost projektu OPPK
- Úpravy je třeba financovat z rozpočtu MHMP - DPP nemá potřebu provádět rekonstrukce nového díla
- Odstranění, úprava nebo výměna zábradlí je také možná, ale opět ne za finance DPP
- Úpravy povrchu trati, výměna za dlažbu, trávník, vložení přechodů a ostrůvků není problém – tyto úpravy by z většiny probíhaly za provozu trati
- Zastávka Břevnovský klášter – Zasadit na zastávce stromy, rozšířit ji a přidat přístřešek je za DPP v pořádku
- Nový přejezd u Polikliniky
    - MČ plánuje vystavět v ul. 8. Listopadu podzemní parkoviště, kvůli tomu je vhodné zde vytvořit nový přejezd přes TT
    - DPP nový přejezd (navíc v oblouku) nepodpoří, obává se nebezpečného levého odbočení přes TT, v krajním případě navrhuje zrušit jiný přejezd tak, aby počet přejezdů nevrostl. DPP upozorňuje na možnou výškovou kolizi
- Zastávka Drinopol
    - Pro navrhované řešení je nejvhodnější vytvořit zastávku na 2 vlaky směrem z centra

Téma: Úpravy týkající se RTT mimo projekt z r.2014

- Trakce a sdružení stožárů
    - Současné stožáry vrchního vedení DPP plně vyhovují, není problém na ně umístit osvětlení. Pokud je nutno z urbanistických důvodů stožáry vyměnit (např. po vzoru Vršovické), tak to je technicky možné u DPP objednat
    - Výměnu nebo úpravu by bylo třeba financovat z jiného rozpočtu než z rozpočtu DPP
    - Ekonomická životnost trakce je 30 let (dnešní stožáry jsou z konce z 90.let), fyzická životnost je řádově vyšší
- Zastávka U Kaštanu
    - Tato byla realizována za finance z MČ P6

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

- Křižovatka Pod Královkou
    - DPP podporuje zrušení SSZ
    - Vložení ostrůvků a stromořadí není vážný problém

- Zastávka Malovanka
    - DPP je proti nové RTT (současná trať je z roku 2010) jen z důvodu rozšíření osové vzdálenosti kolejí na 3,5m, pro DPP je přijatelnější, aby autobusy linky 149 ve směru Dejvická stanicovaly v dnešní zastávka Malovanka ZC s osovou vzd. kolejí 3m
    - Úpravy zastávky pro zlepšení komfortu cestujících DPP podporuje
    - DPP nerozporuje přiblížení zastávky ke křižovatce s ulicí Vaníčkovou, tím dojde ke zrušení zábradlí a přiblížení vazby i na autobus 143
    - celkové řešení lokality pak DPP očekává ve vazbě na prověření nové TT na Strahov, v jehož důsledku by patrně zanikla smyčka Dlabačov

Z jednání vyplynulo

- DPP zjistí přesné oficiální datum udržitelnosti projektu RTT 2014
- DPP předal IPRu výkresy nezrealizované zastávky Poliklinika Břevnov za současného zrušení zastávky U Kaštanu
- IPR nyní připravuje výstavu pro veřejnost, která proběhne v dubnu, poté proběhne další koordinační schůzka s DPP
- IPR bude informovat o procesu pořízení studie TT Malovanka - Strahov

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

Jednání č.2

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

IPR Praha, B313		Datum	31. 08. 2016
Věc	**Koncepční studie ulice Bělohorská – DPP – finální konzultace studie**		
Přítomni	Petra Hrubešová (KPS), Monika Habrová (KPS), Jan Šurovský (DPP), Miroslav Penc (DPP)		
Zpracoval	Petra Hrubešová	Počet stran	01

Příprava koncepční studie ulice Bělohorská – finální konzultace studie – zásahy týkající se TT

Bod 1. Koncepční studie ulice Bělohorská

- Plánované termíny:
  - září 2016 – dopracování koncepční studie a odevzdání do rady MČ P6
  - říjen 2016 – odevzdání do Rady HMP
  - konec 2017 – dokončené DUR, zpracování DSP
  - začátek 2018 – zpracovaná dokumentace, vybrán dodavatel
  - konec 2018 – předpokládaná realizace dílčích úprav
  - konec 2019 – předpokládaná realizace celého uličního prostoru ve fázích navržených během projektu

Bod 2. Výkres úprav týkajících se trati – zejména povrchů

- DPP souhlasí s navrhovanými úpravami povrchů TT, které byly konzultovány na výkrese, kromě úprav povrchu na zatravňovací dlažbu
- Úpravy se týkají dílčích úprav povrchů, přidružení středního zeleného pásu se stromořadím, úpravy ostrůvků, a realizace nových nebo úprava stávajících přechodů a míst pro přecházení
- Výraznější úpravy jsou navrženy u zastávky Břevnovský klášter a Malovanka, Strany se shodly, že je vhodné toto řešení realizovat
- DPP nepreferuje povrch zatravňovacích betonových dlaždic – horší údržba a vzhled, použití tohoto povrchu je nyní odstraněno z hlavního výkresu. K použití tohoto povrchu se před hotelem Pyramida přiklání TSK
- V roce 2018 je možné realizovat dílčí úpravy a sdružení sloupů trakčního vedení a veř. osvětlení

Bod 3. Prověřovací studie – vedení tramvaje na Strahov

- DPP velmi podporuje vyvedení tramvaje na Strahov, preferuje variantu vedení ve stávající trase ul. Vaníčkova

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

- DPP podporuje tu variantu, jejíž podmínkou nebude změna UP, hlavním kritériem je zde čas, podrobněji je toto řešení projednáváno s IPR/INFR, tato varianta má zásadní nevýhodu – zdvojení zastávky Malovanka při křižovatce Myslbekova/Bělohorská
- V rámci studie bude zachováno nynější řešení zastávky Malovanka. Navazující dokumentace musí být koordinována s případným projektem TT nebo dokumentací pro změnou UP

Závěr

- V roce 2018 je možné realizovat dílčí úpravy a sdružení sloupů trakčního vedení a veř. osvětlení
- Zástupci Dopravního podniku souhlasí s úpravami, které navrhuje koncepční studie ul. Bělohorská. V navazující fázi projednávání další fáze dokumentace, bude prostor pro dojednání detailů a dílčích úprav, které budou do studie zapracovány
- V rámci studie bude zachováno nynější řešení zastávky Malovanka. Navazující dokumentace musí být koordinována s případným projektem TT nebo dokumentací pro změnou UP

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

942 Koordinační jednání s Dopravním podnikem a Technickou správou komunikací

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Místo konání	**IPR Praha / KVP**	Datum	**20. 01. 2016**
Věc	**Koordinační jednání IPR Praha + TSK, a. s. + DP Praha, a. s.**		
Přítomni	Viz prezenční listina		
Zpracoval	**Ing. arch. Jakub Hendrych, Ing. arch. Irena Mádlová**	Počet stran 3 +1	

<u>Bělohorská</u>

- DPP připouští zastavění smyčky Královka, pokud bude integrována do budov, smyčku je třeba zachovat
- DPP podporuje vedení tramvaje na Strahov, dovede si představit rozvoj území kolem smyčky Dlabačov a zrušení této smyčky – na prověření dopravního řešení území, včetně vedení tramvajové trati na Strahov, zadalo IPR prověřovací studii
- Rekonstrukce TT z r. 2014 – DPP souhlasí s mírnými zásahy do projektu formou <u>rozvoje projektu</u>, např. vložení přechodu nebo přidání ostrůvku na základě vyhodnocení dnešního stavu
- DPP nesouhlasí se změnami projektu Rekonstrukce TT z r. 2014, což by byly výrazné změny jako je posun nebo přidání zastávky, posun kolejí
- DPP nesouhlasí s vložením nové zastávky k břevnovské poliklinice. Důvodem je malá vzdálenost mezi zastávkami a prodloužení času průjezdu tramvaje
- DPP: délka zastávky Malovanka musí být na dva vlaky
- Je potřeba prověřit zrušení SSZ na křižovatkách - podklady předány TSK ÚDI – IPR zašle PDF

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

942 Jednání s Odborem dopravních agend

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

KONCEPČNÍ STUDIE ULICE BĚLOHORSKÁ – konzultace ODA

29. února 2016, Magistrát hl. města Prahy, Jungmannova 35

přítomni: viz podpisový arch

Téma: Křižovatka Za Strahovem, Bělohorská, Pod Královkou

Odstranění signalizace – ODA s tím koncepčně nemá problém, ale je nutné ověřit průjezdnost pro větší vozidla (autobus jedoucí z ulice Pod Královkou do Bělohorské – vlečné křivky) a hledisko bezpečnosti provozu.

Zjednosměrnění ulice Za Strahovem, umožňuje zlepšení podmínek pro přecházení, pokud to Praha 6 odsouhlasí, ODA se zjednosměrněním souhlasí

Je vhodné, aby autobus jedoucí z Bělohorské do ulice Pod Královkou (varianta s i bez signalizace) – nejezdil po kolejích ale v jízdním pruhu.

Téma: Úsek Pod Královkou, Vaníčkova

Přechody – ODA nesouhlasí s množstvím přechodů (3) před MOS Malovanka a Vaníčkova – je reálné z jednoho přechodu udělat místo pro přecházení, a ponechat dva přechody, nekumulovat hodně přechodů u sebe

ODA je skeptická vůči přeložení oblouku u tramvajové zastávky Malovanka – obava z nedostatku financí. V případě že úprava proběhne, bylo by vhodné navrhnout sdruženou zastávku BUS a TRAM.

ODA preferuje parkování s náběhy či obloučky.

Téma: úsek Vaníčkova - Dlabačov

Křižovatka Myslbekova Bělohorská – ODA navrhuje neobnovení levého odbočení – IPR tuto možnost prověří.

Cyklostezka vedená v chodníku je vhodnější než vedení cyklistů ve vozovce.

ODA – upozorňuje na záměr v úseku Dlabačov – úpravy chodníků, mys k přechodu, vysazení obrub.

944 Jednání s Eltodo

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

IPR Praha, C411		Datum	15. 12. 2015
Věc	**Koncepční studie ulice Bělohorská – PRE – koordinační schůzka**		
Přítomni	Petra Hrubešová (KPS), Monika Habrová (KPS), Ivo Šefrna (Eltodo), Zdeněk Bína (Eltodo)		
Zpracoval	Monika Habrová, Petra Hrubešová	Počet stran	02

Příprava koncepční studie ulice Bělohorská – koordinace s ELTODO

Téma: koncepční studie ulice Bělohorská

- Cílem studie je zajistit vytvoření uživatelsky příjemných veřejných prostranství, podpoření života a konkurenceschopnosti této významné obchodní třídy a poskytnutí a prověření možností pro rozvoj území. Důraz má být kladen na zlepšení pěších vazeb, prostupnost území, bezbariérovost, zlepšení podmínek pro cyklisty a prověření organizace dopravy a uličního profilu.
- K dosáhnutí tohoto cíle je nezbytná koordinace a spolupráce se všemi záměry a projekty přiléhajícími k ulici Bělohorská
- **Plánované termíny:**
  - **15.3.2015** – hotový a projednaný návrh na komisích MČ
  - **Duben 2016** – dopracování návrhu financování a podkladů pro výběrové řízení pro zadání DUR, zpracováno na OTV za konzultací s IPR
  - **6.6.2016** – odevzdání do RHMP
  - **Konec 2017 –** dokončené DUR, zpracování DSP
  - **Začátek 2018 –** zpracovaná dokumentace, vybrán dodavatel
  - **konec 2018 –** předpokládaný počátek realizace, první se bude realizovat úsek Patočkova – Pod Královkou

Téma: Obecně

- Eltodo je pouze správce veřejného osvětlení, financování záměrů komunikuje s magistrátem (SVM) paní Procházková
- Problematická komunikace s dopravním podnikem (vlastník trakčního vedení) při sdružování trakčního vedení a veřejného osvětlení.
- Eltodo nemá se sdružením sloupů problém, pokud bude zajištěna bezpečná a dobrý přístupnost prvků, které je třeba udržovat a opravovat
- Tyto sloupy byly dříve sdruženy, nyní ale sloupy veřejného osvětlení nejsou pro umístění trakce vyhovující z hlediska zátěže. U osvětlení je potřebný základ 0,5x0,5m a u trakce 1x1m

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

- Vedení, která jsou dnes vedena nad povrchem, bude při rekonstrukci třeba umístit pod zem
- Pokud se provádí rekonstrukce určitých světel, je třeba vždy vyměnit vedení v celém úseku, tedy až k dalšímu sloupu
- Napájecí stožáry musí být řešeny separátně
- Při umístění sloupů do zeleného pásu se stromy, je třeba, aby vzdálenost sloupu od kmene stromu byla 5m

Téma: Speciální osvětlení

- Pokud by v rámci studie vznikl na některém místě nějaký speciální - odlišný druh osvětlení, který by si např. zafinancovala městská část, pak je podstatné, aby toto osvětlení splňovalo normy. Pokud budou normy splněny, Eltodo toto osvětlení převezme bez do správy

Téma: Záměry a možné úpravy vedení

- Záměr vyměnit stožáry veřejného osvětlení z 60.let při rekonstrukci tramvajového pásu – nerealizovalo se, vyměněno pouze několik stožárů v rámci RTT. Navržená jsou výbojková světla svítící studeně bíle.
- Na severní straně Bělohorské u Polikliniky od stožáru 601/148 (viz.výkres) a na severní straně Bělohorské u Pyramidy jsou kabely vedeny nad zemí – ideálně je třeba je vložit do země

Téma: Převěsy a sdružení trakční vedení s veřejným osvětlením

- Eltodo není proti umístění osvětlení na převěsy, konstatuje však, že hlavním požadavkem společnosti Eltodo je, aby byla jednotlivá světla přístupná a snadno opravitelná.
  Chybí zde právní úprava, která by ošetřila vztah s majiteli domů, na stávajících převěsech - věcná břemena nejsou často evidována a nová je těžké uvalit. Společnosti Eltodo se pak komplikovaně komunikuje s majiteli. Pokud by bylo vše s majiteli dohodnuto, pak společnost s touto variantou nemá problém
- IPR nabízí variantu, kdy by byly sdruženy sloupy veřejného osvětlení a trakčního vedení umístěny v zeleném pásu, který vede středem ulice. U těchto sloupů by také byly umístěny potřebné skříně nebo zařízení, ke kterým potřebuje mít Eltodo přístup. Na fasádě domu by pak byl zavěšen pouze konec kabelu.

Z jednání vyplynulo

- IPR zašle společně se zápisem z jednání vymezené území koncepční studie v .dwg a .shp.
- Eltodo zašle kontakt na paní Kamilu Procházkovou - tel. a email.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

945 Jednání s Pražskou vodohospodářskou společností a spol. Pražské vodovody a kanalizace

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

PVS, Žatecká 2, č. 209		Datum	08. 12. 2015
Věc	**Koncepční studie ulice Bělohorská – PVS, PVK – koordinační schůzka**		
Přítomni	Petra Hrubešová (KPS), Monika Habrová (KPS), Radomír Tůma (PVS), Irma Veselá (PVS), Josef Bílek (PVS), Lukáš Horel (PVK)		
Zpracoval	Petra Hrubešová	Počet stran	02

Příprava koncepční studie ulice Bělohorská – koordinace s PVS a PVK

Téma: koncepční studie ulice Bělohorská

- Cílem studie je zajistit vytvoření uživatelsky příjemných veřejných prostranství, podpoření života a konkurenceschopnosti této významné obchodní třídy a poskytnutí a prověření možností pro rozvoj území. Důraz má být kladen na zlepšení pěších vazeb, prostupnost území, bezbariérovost, zlepšení podmínek pro cyklisty a prověření organizace dopravy a uličního profilu.
- K dosáhnutí tohoto cíle je nezbytná koordinace a spolupráce se všemi záměry a projekty přiléhajícími k ulici Bělohorská

Téma: koordinace obecně

- Při umisťování nebo přemísťování mobiliáře, či posunu hrany chodníku, je třeba dbát na umístění vpustí a vodovodu či kanalizace včetně jejich ochranných pásem dle zák. 274/2001 Sb. v platném znění. Tyto sítě nemohou vést přímo pod obrubníkem a potřebují kolem sebe určitý manipulační prostor
- V přípravě jsou aktuálně jen projekty Hládkov a Parléřova, tedy vše mimo vymezené území, tuto skutečnost PVS ještě prověří
- IPR zašle PVS a PVK vymezené území v .dwg a .shp

Téma: kanalizace

- Úsek Patočkova - Pod Královkou je již zrekonstruován
- Dále je v úseku Pod Královkou – Dlabačov stoka z roku cca 1920, v tomto úseku PVS provede průzkum stoky v roce 2016 a dle jeho výsledků bude navržena případná rekonstrukce kanalizace
- K rekonstrukci je vždy třeba souhlas provozovatele a majitele sítě
- Pokud budou v rámci studie v ulici umísťovány nové stromy, je třeba dbát na dostatečnou vzdálenost od sítí. Pro výsadbu stromů a dřevin upozorňujeme na závaznost ČSN 73 6005 a „Dohody o technických zásadách spolupráce při ochraně, obnově a tvorbě stromořadí včetně ukládání IS ve vztahu k zeleni v hl. m. Praze“, uzavřenou mezi PVS, PVK, a.s. a Magistrátem hl. m. Prahy

Téma: vodovod

- V rámci rekonstrukce RTT byl zrekonstruován vodovod v úseku Patočkova-Heleny Malířové při jižní hraně ulice

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

- Při severní hraně ulice je stále vodovod DN 150 L z roku 1937, 1938 , PVS u PVK zjistí stav vodovodního řadu a dle výsledků případný Návrh k rekonstrukci
- U Dlabačova je starý vodovod cca z roku 1920, je také potřeba prověřit jeho stav

Téma: MOS Malovanka ulice Na Malovance

- Připojení objektu je z ulice Na Malovance, souhlas je platný od r. 2010
- V ulici Na Malovance, Nad Panenskou a Za Pohořelcem je plánovaná rekonstrukce vodovodních řadů, která dosud není zařazena do přípravy. V roce 2016 bude proveden průzkum kanalizace a v případě potřeby bude navržena její rekonstrukce tak, aby obě akce byly časově zkoordinovány.

Téma: SIP

- PVS prověří projekty v SIP, zda se nedají také koordinovat s rekonstrukcí ulice Bělohorská

Z jednání vyplynulo

- PVS provede průzkum kanalizace v úseku Pod Královkou – Dlabačov a zjistí stav vodovodu u Dlabačova
- PVS ještě prověří záměry v SIP
- PVS prověří stav kanalizace v ulici Na Malovance
- PVK zjistí stav vodovodu při severní straně ulice Bělohorská (úsek Patočkova – Pod Královkou)
- IPR zašle PVS a PVK vymezené území v .dwg a .shp
- Po Vánocích se uskuteční další koordinační jednání

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6

946 Jednání se společností Pražská plynárenská

Jednání č.1

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

IPR Praha, C411		Datum	14. 12. 2015
Věc	**Koncepční studie ulice Bělohorská – PPD – koordinační schůzka**		
Přítomni	Petra Hrubešová (KPS), Monika Habrová (KPS), Michal Nebeský (PPD), Blanka Kozlová (PPD)		
Zpracoval	Petra Hrubešová	Počet stran	02

Příprava koncepční studie ulice Bělohorská – koordinace s PPD

Téma: koncepční studie ulice Bělohorská

- Cílem studie je zajistit vytvoření uživatelsky příjemných veřejných prostranství, podpoření života a konkurenceschopnosti této významné obchodní třídy a poskytnutí a prověření možností pro rozvoj území. Důraz má být kladen na zlepšení pěších vazeb, prostupnost území, bezbariérovost, zlepšení podmínek pro cyklisty a prověření organizace dopravy a uličního profilu.
- K dosáhnutí tohoto cíle je nezbytná koordinace a spolupráce se všemi záměry a projekty přiléhajícími k ulici Bělohorská
- **Plánované termíny:**
  - **15.3.2015** – hotový a projednaný návrh na komisích MČ
  - **Duben 2016** – dopracování návrhu financování a podkladů pro výběrové řízení pro zadání DUR, zpracováno na OTV za konzultací s IPR
  - **6.6.2016** – odevzdání do RHMP
  - **Konec 2017 –** dokončené DUR, zpracování DSP
  - **Začátek 2018 –** zpracovaná dokumentace, vybrán dodavatel
  - **½ 2018 –** předpokládaný počátek realizace, první se bude realizovat úsek Patočkova – Pod Královkou

Téma: NTL a STL

- Z NTL jsou všechna vedení nová, poslední rekonstrukce proběhla 2015, v dolní části u Malovanky byla provedena rekonstrukce v r. 2008
- STL v úseku Patočkova – Kutnauerovo náměstí je třeba prověřit, je veden v krajnici vozovky PPD prověří stav
- Možná bude třeba vyměnit regulátor v úseku Liborova – Heleny Malířové, to je také třeba ze strany PPD prověřit
- **Jakékoliv nepřipravené realizace by bylo možné provést až 2018**
- **Vyhodnocení průzkumů je možné ze strany PPD sdělit až v dubnu 2016**

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Téma: VTL + MOS Malovanka

- PPD prověří, co stojí ve vyjádření k projektu dispečerského střediska, zda je nutná přeložka
- IPR Praha se zajímá zejména o nároky na přeložení VTL a jakým způsobem lze ve vztahu k vedení VTL upravovat povrchovou část – co se týče stromů a umístění malých objektů. Je nutné zachovat ochranné pásmo 4m.
- Zástupci PPD předají informaci panu Hölgye, IPR jej kontaktuje

Z jednání vyplynulo

- PPD prověří stav sítí a informuje IPR v dubnu 2016
- Rekonstrukce ze strany PPD jsou možná až v 2018
- PPD informuje zástupce PPD za VTL

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

Jednání č.2

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Pražská plynárenská Distribuce, a.s., U Plynárny 500		Datum 06. 01. 2016
Věc	**Koncepční studie ulice Bělohorská – PPD VTL– koordinační schůzka**	
Přítomni	Petra Hrubešová (KPS), Monika Habrová (KPS), Petr Hölgye (PPD)	
Zpracoval	Monika Habrová	Počet stran 02

Příprava koncepční studie ulice Bělohorská – koordinace s PPD

Téma: koncepční studie ulice Bělohorská

- Cílem studie je zajistit vytvoření uživatelsky příjemných veřejných prostranství, podpoření života a konkurenceschopnosti této významné obchodní třídy a poskytnutí a prověření možností pro rozvoj území. Důraz má být kladen na zlepšení pěších vazeb, prostupnost území, bezbariérovost, zlepšení podmínek pro cyklisty a prověření organizace dopravy a uličního profilu.
- K dosáhnutí tohoto cíle je nezbytná koordinace a spolupráce se všemi záměry a projekty přiléhajícími k ulici Bělohorská
- **Plánované termíny:**
  - **15.3.2015** – hotový a projednaný návrh na komisích MČ
  - **Duben 2016** – dopracování návrhu financování a podkladů pro výběrové řízení pro zadání DUR, zpracováno na OTV za konzultací s IPR
  - **6.6.2016** – odevzdání do RHMP
  - **Konec 2017 –** dokončené DUR, zpracování DSP
  - **Začátek 2018 –** zpracovaná dokumentace, vybrán dodavatel
  - **½ 2018 –** předpokládaný počátek realizace, první se bude realizovat úsek Patočkova – Pod Královkou

Téma: VTL

- Ve vymezeném území koncepční studie se nachází VTL plynovod DN 350 (veden v ulici Na Malovance, Bělohorská, smyčka pod Královkou)
- Dispečerské středisko Malovanka bude provádět přeložení VTL plynovodu do stejného místa, musí předložit PPD projekt přeložení VTL plynovodu ke schválení, do doby uvedení objektu do provozu by mělo být zrealizováno. Naplánováno na červen/červenec 2016

Téma: Požadavky na vedení VTL plynovodu a možnost přeložení VTL

- Velikost ochranného a bezpečnostního pásma VTL plynovodu je dána Energetickým zákonem. Podle současných předpisů je možné v bezpečnostním pásmu provést stavbu od 10 metrů za předpokladu stavební úpravy nebo přeložky plynovodu.
- V rámci koncepční studie prověřujeme variantu přeložení VTL mimo stávající trasu

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

- Dle norem je nutno dodržet bezpečností a ochranné pásmo, OP je od objektů stanoveno na 10m, objekty musí být uzavřené, druh objektu se nerozlišuje. Vzdálenost lze snížit v případě provedení individuálního technického posouzení. Déle je nutno dodržen odstup od ostatních IS
- Hloubka uložení minimálně 1 - 1,5m, v odůvodněných případech i více

Z jednání vyplynulo

- Pokud jsou všechny požadavky pro vedení VTL splněny, přeložení plynovodu mimo stávající trasu je možné.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858
2

947 Jednání se společností Pražská energetika

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

IPR Praha, C411		Datum 15. 12. 2015
Věc	**Koncepční studie ulice Bělohorská – PRE – koordinační schůzka**	
Přítomni	Petra Hrubešová (KPS), Monika Habrová (KPS), Hana Komínová (PRE-VN), Ondřej Šikl (PRE-distribuce)	
Zpracoval	Monika Habrová	Počet stran 02

Příprava koncepční studie ulice Bělohorská – koordinace s PRE
Téma: koncepční studie ulice Bělohorská

- Cílem studie je zajistit vytvoření uživatelsky příjemných veřejných prostranství, podpoření života a konkurenceschopnosti této významné obchodní třídy a poskytnutí a prověření možností pro rozvoj území. Důraz má být kladen na zlepšení pěších vazeb, prostupnost území, bezbariérovost, zlepšení podmínek pro cyklisty a prověření organizace dopravy a uličního profilu.
- K dosáhnutí tohoto cíle je nezbytná koordinace a spolupráce se všemi záměry a projekty přiléhajícími k ulici Bělohorská
- **Plánované termíny:**
  - **15.3.2015** – hotový a projednaný návrh na komisích MČ
  - **Duben 2016** – dopracování návrhu financování a podkladů pro výběrové řízení pro zadání DUR, zpracováno na OTV za konzultací s IPR
  - **6.6.2016** – odevzdání do RHMP
  - **Konec 2017 –** dokončené DUR, zpracování DSP
  - **Začátek 2018 –** zpracovaná dokumentace, vybrán dodavatel
  - **½ 2018 –** předpokládaný počátek realizace, první se bude realizovat úsek Patočkova – Pod Královkou
  -

Téma: sítě a koordinace PRE obecně

- **Pro PRE je zejména důležitá informace, kde se dle studie bude měnit terén, umisťovat nové stromy, kontejnery a zda se bude měnit pojízditelnost ploch, umístění těžšího mobiliáře, nutné respektování ochranných pásem** – to by mohlo sítě ovlivnit (6tun znamená položení chrániček dle normy §46, zákona 458/2000 Sb.)
  - Sítě by měly být 0,6m od objektů – místy jsou blíž
  - Hloubka sítí pro VN je 1m, NN 0,5-0,75m, ve vozovce 1m
  - Pokud se někde nachází kabel ANKTOYPV je třeba jej vyměnit

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Téma: Záměry PRE

- Během realizace tramvajové trati došlo k uložení chrániček pod tramvajovým pásem, **další rozvoj sítí se neplánuje**, pouze lokální výměny olejových kabelů
- PRE prověří, co vše se měnilo v rámci RTT Vypich – Pod Královkou
- PRE prověří oblast Drinopolu a MOS Malovanka
- PRE má v plánu vyměnit olejové kabely v okolí křižovatky Bělohorská-Pod Královkou
- PRE má v plánu vyměnit olejové kabely v okolí křižovatky Bělohorská-Patočkova
- V úseku na Na Malovance - Dlabačov lze navrhnout výměnu sítě, pokud by bylo nutné realizovat i přeložky doplní se do záměru dodatkem
  - PRE prověří celý tento úsek a navrhne prozatím jako „prostou výměnu“ s poznámkou, že se záměr bude aktualizovat dle projektu Koncepční studie ulice Bělohorská

Z jednání vyplynulo

- IPR zašle společně se zápisem z jednání vymezené území koncepční studie v .dwg a shp.
- V prvním čtvrtletí 2016 proběhne další koordinační schůzka za účelem upřesnění rozsahu nutných výměn kabelů 22 kV a 1 kV, PREdistribuce v dotčeném úseku Bělohorské.
- PRE prověří stav sítě v území před hotelem Pyramida a v okolí Drinopolu
- PRE zašle kontakt na pana Petra Vinopala (PRE-NN)– e-mail a tel.
- **PRE zašle podklady a přehled plánovaných záměrů do 15. ledna 2016**

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

948 Jednání se spol. Technická správa komunikací

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

IPR Praha, B324		Datum 01. 09. 2016
Věc	**Koncepční studie ulice Bělohorská – koordinační a konzultační jednání TSK + IPR**	
Přítomni	Monika Habrová (IPR KPS), Petra Hrubešová (IPR KPS), Tomáš Brázda (IPR KKP), Jitka Pohludková (TSK), Michal Nekolný (TSK)	
Zpracovala	Petra Hrubešová	Počet stran 03

Cíl jednání: Seznámit zástupce TSK se studií a zodpovědět otázky před odevzdáním studie do RHMP.
Pozn.: jedná se o koncepční studii, nikoliv o projektovou dokumentaci, připomínky by tedy měly odpovídat podrobnosti této fáze zpracování.

Bod 1. Koncepční studie ulice Bělohorská

- Cílem koncepční studie je zajistit vytvoření uživatelsky příjemných veřejných prostranství, podpoření života a konkurenceschopnosti této významné obchodní třídy a prověření možností pro rozvoj území. Důraz je kladen především na zlepšení pěších vazeb a prostupnosti území, bezbariérovost, zlepšení podmínek pro cyklisty, prověření organizace dopravy a uspořádání uličního profilu a vytvoření pobytových veřejných prostranství.
- Plánované termíny:
  - září 2016 – dopracování koncepční studie a odevzdání do rady MČ P6
  - říjen 2016 – odevzdání do Rady HMP
  - konec 2017 – dokončené DUR, zpracování DSP
  - začátek 2018 – zpracovaná dokumentace, vybrán dodavatel
  - konec 2018 – předpokládaná realizace dílčích úprav
  - konec 2019 – předpokládaná realizace celého uličního prostoru ve fázích navržených během projektu

Bod 2. Obecná témata studie

- **výsadba stromořadí**
  TSK připomínkuje realizaci středního pásu stromořadí z hlediska údržby – je nutné stromy udržovat kolejových vozidlem, stejně jako jsou udržovány stávající stromy. TSK požaduje v případě vysázení stromů, realizovat pojízditelný tramvajový pás, aby nedocházelo k zpomalování tramvajové dopravy
    - To je v rozporu s koncepcí povrchů tram. tratí, která byla schválena RHMP.
      Připomínka TSK: *„TSK požadovalo zapracovat do studie – pojízditelný tram. pás.“*
    - DPP s umístěním stromořadí souhlasí, pokud bude souhlasit také RHMP, není důvod jej nerealizovat.
    - IPR si uvědomuje, že toto řešení s sebou nese komplikovanější realizaci údržby než nekolejových vozidlem.

  TSK připomínkuje umístění zamřížovaných rabátek, požaduje mlatový povrch bez mříže
    - Připomínka TSK: *„TSK trvá na mlatových rabátkách, chodníky mají dostatečnou šíři (mříže pojezdu nepotřebují), prostor pod mřížemi je špatně čistitelný a mříže jsou zajímavé“*

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

  - Mřížové rabátko je běžnou součástí městského uličního prostoru. V místech s vytíženým parterem je žádoucí, aby byla plocha chodníku maximálně rozšířena a ochráněna pata kmene a kořeny stromu. Zástupci IPR jsou přesvědčeni, že v odůvodněných místech např. kolem ústí ul. Na Malovance, je to zcela relevantní.

- typický profil
  - TSK požaduje minimální vzdálenost obruby zatravněného tram. pásu a chodníku 6m, důvodem je realizovatelnost oprav, možné objetí vozidla a případy havárie.
    Připomínka TSK: *„V současné době jsou na ul Bělohorské pouze zúžená místa u přechodů, TSK trvá na dodržení minimální šířky vozovky 6 m, tzn. nerozšiřovat chodníky na úkor vozovky. – zapracovat“*
  - V rámci studie je navržena šířka pruhu s pojízditelným pruhem pro cyklisty 4,25m + 2m parkovací pruh v zálivu. V místě zúžení – např. tramvajové zastávky je v projektu zachováno realizované řešení z projektu rekonstrukce TT 2014. V těchto místech je povrch tramvaje živičný.
  - Toto opatření dělí ulici na menší úseky v rámci, kterých dochází pouze k lokálnímu zúžení sklopenou vysazenou obrubou. Takováto místa již dnes na Bělohorské existují – např. u polikliniky nebo u Drinopolu. Podél Bělohorské jsou paralelní ulice, většina domů při severní hraně jsou přístupné také z ul. Pod Marjánkou.
  - IPR je přesvědčen, že tato opatření lze v rámci projektu realizovat a v případě havárie je situace řešitelná, konkrétní úpravy budou navrženy v rámci projektu. Na konkrétním řešení jednotlivých míst – např. řešení pojízditelnou dlažbou nebo vhodné sklopení obrub je třeba nalézt konsenzus v rámci dalších jednání. Přínos řešení a zvýšení bezpečnosti rozhledu chodců a vozidel jsou prioritou.

- povrchy na chodnících
  - TSK preferuje nerealizovat velkoformátovou dlažbu v kombinaci s mozaikou, mozaiku chce ideálně ukládat do MVC lože, které je propustné.
  - Připomínka TSK: *„TSK nedoporučuje použití betonových velkoformátových desek z následujících důvodů – atypický prvek s nejasným termínem dodání v případě poškození této desky, nutnost dočasně nahradit jiným materiálem a s tím spojené vyšší náklady, pojezd vozidel údržby a zásobování (tak jak se to děje v současnosti), při opravách IS opětovná manipulace zvyšuje degradaci těchto velkoformátových prvků.“*
  - IPR uvede ve studii 2 varianty – s pásem a bez pásu.
  - Připomínka TSK: *„TSK sděluje, že nelze použít zbytky původní štípané mozaiky a zároveň s novou řezanou mozaikou. Barevnost nové řezané váp.mozaiky je na uvážení projektanta. Řezaná váp.mozaika je na objednání (v případě takto pojaté rekonstrukce – jedná se o tisíce tun materiálu), jinak v případě opravy v řádu metrů čtverečních je k dostání ihned u dodavatelů.“*
  - Mozaiková dlažba má být o rozměrech 6x6x6cm. Pojízditelná dlažba 10x10x10cm

- povrchy ve vozovce
  - Připomínka TSK: *„TSK preferuje asfaltový povrch z důvodu nezvyšování hlukové zátěže (V současné době probíhá akce „HLUK“, tzn. u původně dlážděných vozovek se mění povrch za asfaltový nebo spec. asfaltový s ještě nižší hlučností)“*

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

- IPR navrhuje realizovat zvýšený dlážděný pás u Drinopolu a u odbočení do vedlejších ulic. Ostatní přejezdy jsou navrženy z asfaltu

- autobusy na Dlabačově
  - U severní hrany, navrhuje IPR zrušit parkovací stání pro autobusy a nahradit jej parkovacími zálivy pro obyvatele. TSK tuto plochu pronajalo soukromým subjektům- smlouvy nebudou prodlouženy, případně budou vypovězeny.

Závěr: Připomínky TSK budou zohledněny a vypořádány v dokumentaci. O konkrétním řešení jednotlivých míst bude v rámci přípravy navazující projektové dokumentace vedena diskuse. Cílem je nalézt konsensus všech stran a získat co nejkvalitnější uliční prostor.

949 Jednání s Odborem strategických investic - MOS Malovanka

JEDNÁNÍ Č.1

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

IPR Praha,C421		Datum	02. 12. 2015
Věc	**Koncepční studie ulice Bělohorská – MOS Malovanka – koordinační schůzka**		
Přítomni	Jan Šépka (KPS), Petra Hrubešová (KPS), Monika Habrová (KPS), Tomáš Brázda (KPP), Jan Flegl (KPP), Zdeněk Brich (OSI), Miroslav Kopáček (OSI), Vladimír Petržílka (Satra), Petr Páv (A32)		
Zpracoval	Petra Hrubešová	Počet stran	02

Příprava koncepční studie ulice Bělohorská – koordinace s projektem MOS Malovaka

1) **V úvodu zástupci IPR krátce vysvětlili základní obecné principy a cíle koncepční studie a potřebu koordinovat se projektem MOS Malovanka, stavba č. 40759**

Téma: koncepční studie ulice Bělohorská

- Cílem studie je zajistit vytvoření uživatelsky příjemných veřejných prostranství, podpoření života a konkurenceschopnosti této významné obchodní třídy a poskytnutí a prověření možností pro rozvoj území. Důraz má být kladen na zlepšení pěších vazeb, prostupnost území, bezbariérovost, zlepšení podmínek pro cyklisty a prověření organizace dopravy a uličního profilu.
- K dosáhnutí tohoto cíle je nezbytná koordinace a spolupráce se všemi záměry a projekty přiléhajícími k ulici Bělohorská
- Cílem koncepční studie není hodnocení nebo zasahování do architektury navrhovaného objektu MOS

2) **Dále se diskutovala jednotlivá témata:**

Téma: koordinace

- Koordinace je nezbytná zejména na pozemních:
  660/1 – návaznost na hotel Pyramida a ulici Bělohorská směrem na jih
  660/2 a 3682/6 – kolmá stání parkoviště, návaznost ulice Na Malovance na Bělohorskou třídu, je potřeba upřednostnit bezbariérové řešení a odstranit schod, který se na konci ulice aktuálně nachází
  2220 – řešení bezbariérové návaznosti ulic, odstranění podchodu, řešení návaznosti chodníku

Téma: pozemek 660/1 (pozemek kolem hotelu Pyramida)

- Dnes je pozemek v majetku státu
- OSI jedná o převodu tohoto pozemku na HMP
- Po převodu, který by mohl být proveden cca během 6 měsíců, je v plánu upravit také plochu, která bezprostředně přiléhá ze západu k projektu MOS

Téma: stavba samotná

- Na místě stavby je stávající skelet, se kterým projekt pracuje
- Aktuálně je zpracován demoliční výměr
- Zpracování RDS stavby bude ve dvou fázích: první 2 patra se již připravují, v 06/2015 by se mělo začít zpracovávat 3.NP

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

- Plánovaný konec výstavby je jaro 2017, včetně sadových úprav; Podklady pro změny projektu, které vyplynou z koordinace projektu MOS a Koncepční studie ulice Bělohorská by měly být předány cca do 6 měsíců, tedy do 06/2015
- Úpravy bezprostředního okolí (např. na pozemku 660/1) jsou možné v roce 2019, po úplném dokončení stavby
- Počítá se s nástavbou o další 2 patra
- Před objektem vede plynovod VTL, s tímto je třeba počítat
- Objekt MOS bude provozován v bezpečnostním režimu
- Architektonická studie – počítala s úpravou předprostoru MOS, to je možné řešit až po převodu pozemku, dále se zvažují úpravy na pozemku 660/1 ze západní strany objektu
- Harmonogram stavby – pro vzájemnou koordinaci je třeba, aby si obě strany předaly harmonogram postupu obou projektů/stavby

Téma: doprava v klidu

- Parkovací stání – v suterénu je cca 40 rezervních parkovacích míst, ty by měla ale stavba po dostavění dalších dvou pater využít, nejedná se tedy o veřejná stání
- Parkování v ulici Na Malovance – jedná se o vyhrazená stání pro MOS

Téma: zahrada a prostupnost

- Jedná se o soukromou podnikovou zahradu, která bude přístupná přes den a nepřístupná po 22:00, zpřístupnění bylo požadavkem MČ Praha 6 a radního Dolínka, IPR je téhož názoru
- Exteriérové schodiště na západní straně objektu vede vnitřním prostorem zahrady kvůli složitým terénním poměrům, s úpravou v budoucnu ale lze uvažovat

3) **Z jednání vyplynulo:**

- Zástupci OSI spolu se zástupci Satra poskytnou IPR rámcový harmonogram stavby
- IPR zašle OSI a Satra rovněž rámcový harmonogram projektu koncepční studie
- Atelier A32 zašle IPR situaci architektonické studie v PDF a DWG – již se stalo
- **Proběhnou další společná koordinační jednání, zástupci projektů se budou vzájemně informovat o nových skutečnostech**

JEDNÁNÍ Č.2

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

IPR Praha, C411		Datum	15. 12. 2015
Věc	**Koncepční studie ulice Bělohorská – PRE – koordinační schůzka**		
Přítomni	Petra Hrubešová (KPS), Monika Habrová (KPS), Hana Komínová (PRE-VN), Ondřej Šikl (PRE-distribuce)		
Zpracoval	Monika Habrová	Počet stran	02

Příprava koncepční studie ulice Bělohorská – koordinace s PRE
Téma: koncepční studie ulice Bělohorská

- Cílem studie je zajistit vytvoření uživatelsky příjemných veřejných prostranství, podpoření života a konkurenceschopnosti této významné obchodní třídy a poskytnutí a prověření možností pro rozvoj území. Důraz má být kladen na zlepšení pěších vazeb, prostupnost území, bezbariérovost, zlepšení podmínek pro cyklisty a prověření organizace dopravy a uličního profilu.
- K dosáhnutí tohoto cíle je nezbytná koordinace a spolupráce se všemi záměry a projekty přiléhajícími k ulici Bělohorská
- **Plánované termíny:**
  - **15.3.2015** – hotový a projednaný návrh na komisích MČ
  - **Duben 2016** – dopracování návrhu financování a podkladů pro výběrové řízení pro zadání DUR, zpracováno na OTV za konzultací s IPR
  - **6.6.2016** – odevzdání do RHMP
  - **Konec 2017 –** dokončené DUR, zpracování DSP
  - **Začátek 2018 –** zpracovaná dokumentace, vybrán dodavatel
  - **½ 2018 –** předpokládaný počátek realizace, první se bude realizovat úsek Patočkova – Pod Královkou
  -

Téma: sítě a koordinace PRE obecně

- **Pro PRE je zejména důležitá informace, kde se dle studie bude měnit terén, umisťovat nové stromy, kontejnery a zda se bude měnit pojížditelnost ploch, umístění těžšího mobiliáře, nutné respektování ochranných pásem** – to by mohlo sítě ovlivnit (6tun znamená položení chrániček dle normy §46, zákona 458/2000 Sb.)
  - Sítě by měly být 0,6m od objektů – místy jsou blíž
  - Hloubka sítí pro VN je 1m, NN 0,5-0,75m, ve vozovce 1m
  - Pokud se někde nachází kabel ANKTOYPV je třeba jej vyměnit

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

dokumentace. Tedy se zrušením části vstupní terasy (výstupek směrem k ulici Na Malovance), přístup do hlavního vchodu objektu bude z Bělohorské.

- V případě, že se převod pozemku neuskuteční ve stanoveném termínu, bude realizováno dočasné řešení přístupu do objektu MOS, které bude po převedení pozemku odstraněno. Toto řešení bude konzultováno s IPR. Mělo by se jednat o lehkou demontovatelnou konstrukci.
- OSI a Satra zajistí nakreslení 2 variant vstupu – boční dočasný vstup a současné řešení

Téma: Veřejná prostranství v ulice Na Malovance

- Koncepční studie počítá s posunutím komunikace Na Malovance, s úpravou dnešního profilu ulice a úpravou výškových poměrů.
- MOS nesouhlasí se zrušením travnaté plochy při východní hraně objektu. Výsledným řešením bude nalezení vhodného kompromisu mezi oběma projekty.

Z jednání vyplynulo:

- IPR prověří, v jakém stavu je převod státního pozemku 660/1.
- Zástupci OSI spolu se zástupci Satra poskytnou IPR rámcový harmonogram stavby – **termín do středy 17. 8. 2016.**
- **OSI nebo Satra neprodleně sdělí jakékoliv nové skutečnosti v projektu zástupcům IPR**
- IPR zašle společně s tímto zápisem podklady ke koncepční studii Bělohorská obsahující detail řešení veřejných prostranství kolem MOS Malovanka v podrobnosti studie
- OSI a Satra zajistí nakreslení 2 variant vstupu – boční dočasný vstup a současné řešení
- Satra zajistí cca do dvou týdnů od obdržení podkladů od IPR ověření hloubky přípojek, které vedou pod terasou

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6

950 Jednání se ZŠ Marjánka

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Škola Marjánka		Datum	05. 09. 2016
Věc	**Koncepční studie ulice Bělohorská a ZŠ Marjánka – koordinační schůzka**		
Přítomni	Monika Habrová (IPR KPS), Martin Polách (MČ P6), Anna Niklová (škola Marjánka), Jan Sechovec (SNEO)		
Zpracovala	Monika Habrová	Počet stran	02

Cílem koordinační schůzky je seznámit představitele školy s koncepční studií Bělohorské třídy, která povede k celkové rekonstrukci ulice, a najít společný konsenzus všech zúčastněných stran s navrženým řešením úprav předprostoru školy Marjánky.

Bod 1. Koncepční studie ulice Bělohorská

- Cílem koncepční studie je zajistit vytvoření uživatelsky příjemných veřejných prostranství, podpoření života a konkurenceschopnosti této významné obchodní třídy a prověření možností pro rozvoj území. Důraz je kladen především na zlepšení pěších vazeb a prostupnosti území, bezbariérovost, zlepšení podmínek pro cyklisty, prověření organizace dopravy a uspořádání uličního profilu a vytvoření pobytových veřejných prostranství.
- Plánované termíny:
  - září 2016 – dopracování koncepční studie a odevzdání do rady MČ P6
  - říjen 2016 – odevzdání do Rady HMP
  - konec 2017 – dokončené DUR, zpracování DSP
  - začátek 2018 – zpracovaná dokumentace, vybrán dodavatel
  - konec 2018 – předpokládaná realizace

Bod 2. Předprostor školy – navržené úpravy

- V současnosti je budova školy od ulice odcloněna fyzickými i vizuálními bariérami, které ji odsunují do druhého plánu ulice.
- Reagujeme na potřeby školy, prioritou je bezpečnost dětí a možnost jejich shromažďování se a zdržování v blízkosti vstupu. Zároveň chápeme a respektujeme tuto stavbu jako jednu z nejstarších budov, která formovala Bělohorskou do dnešní podoby. Záměrem je budovu školy důstojněji propojena s ulicí. (I na základě podnětů od veřejnosti).
- Navrhujeme předprostor výškově upravit, doplnit o rampy a odstranit keře, které školu od ulice vizuálně oddělují. Před školou vznikne výrazně větší prostor než nyní, který bude doplněn o sezení a další prvky.
- Přístup ke hlavního vstupu školy bude bezbariérový.
- Plácek pod stromy vedle školy upravujeme mlatovým povrchem a přeměňujeme na hřiště.
- Pro zvýšení bezpečnosti doplňujeme přístup z tramvajové zastávky o zvýšený přejezd a pro rodiče zřizujeme časově omezená stání pro vysazování dětí.

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

bod 3. Reakce ZŠ Marjánka

- Hlavním požadavkem školy je, aby byla maximálně zajištěna bezpečnost dětí. Současné přístupy z boku ke hlavnímu vstupu škole maximálně vyhovují. Musí být zajištěna dostatečná bariéra mezi chodníkem a předprostorem školy.
- V rámci navržených úprav je nezbytné prověřit umístění vegetace v předprostoru školy (např. zelená stěna, umístění květináčů), včetně řešení koncepce nasvětlení budovy. Stávající mozaikovou dlažbu je možné a preferované nahradit dlažbou většího formátu.
- Předprostor školy by měl být nově vyspádován a mělo by být řešeno odvodnění.
- Je nezbytné respektovat okna v suterénu budovy a při změně výškových poměrů navrhnout vhodné stavebně technické řešení.
- Problémem školy je nedostatečná hydroizolace a vlhkost. Stávající přípojky bude také nutno rekonstruovat – škola by ráda realizovala ve stejnou dobu jako úpravu předprostoru.
- Východní prostor z boku školy, kde je navržen mlatový povrch a hřiště je v současné době ve správě městské části. Škola Marjánka má zájem tento prostor spravovat – podnět pro Městskou část P6. Představitelé školy upozorňují na špatný technický stav tří lipových stromů v tomto prostoru.

Závěr: Škola Marjánka souhlasí s navrženým řešením za předpokladu respektování připomínek z bodu 3. Zároveň vznikl požadavek na zpracování navazujícího prověření formou studie včetně zpracování architektonických vizualizací (zadání prověří MČ P6). Pro případnou navazující studii je závazným podkladem řešení navržené v rámci koncepční studie Bělohorská.

951 Jednání se zástupci hotelu Pyramida

Jednání

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

IPR Praha,C421		Datum	2. 12. 2015
Věc	**Příprava Koncepční studie ulice Bělohorská**		
Přítomni	Jan Šépka (KPS), Petra Hrubešová (KPS), Monika Habrová (KPS), Zdeněk Petrovic (CIMEX INVEST), Michal Šlégr (CIMEX INVEST)		
Zpracoval	Monika Habrová	Počet stran	01

Příprava koncepční studie ulice Bělohorská

1) Vlastnické poměry

- CIMEX INVEST je vlastníkem pozemku 660/3 a na něm stojícím hotelu Pyramida.
- Přiléhající pozemek 660/1 vlastní stát, dlouhodobě probíhá soudní spor o vlastnictví pozemku s úřadem pro zastupování státu ve věcech majetkových.

2) Fungování hotelu Pyramida

- Hotel Pyramida má dva vstupy, z předprostoru z Bělohorské a zezadu hotelu. Každý je přizpůsoben pro odbavení autobusu. Taxi najíždí do předprostoru z Bělohorské.
- V objektu se nachází veřejně přístupné kino Dlabačov (vlastní vchod), wellness centrum (vchod přes hotel), restaurace s předzahrádkou a kongresové centrum (kapacita 400 míst).

3) Záměry v území

- Zástupci CIMEX INVEST se dlouhodobě snaží a jsou otevřeni zpřístupnění hotelu veřejnosti a úpravu hotelového předprostoru – to je díky nevyřešeným vlastnickým poměrům komplikované.
- Je možné uvažovat o zřízení odděleného vstupu do wellness centra a úpravě stávajícího vstupu do kina Dlabačov.
- Zástupci CIMEX INVEST představily IPR studii na předprostor hotelu Pyramida – řešeny jsou především sadové úpravy.

4) Další schůzky a koordinace s ostatními subjekty

- Neproběhla žádná koordinace CIMEX INVEST a MOS (OSI+Satra). IPR Praha sjedná koordinační jednání s CIMEX INVEST a OSI+Satra.
- CIMEX INVEST přislíbil zaslat půdorysy parteru hotelu Pyramida.

Vyjádření

CIMEX

PHL - Pyramida s.r.o.
Na Pankráci 1062/58, 140 00 Praha 4

Ing. arch. Petra Hrubešová

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Kancelář projektů a soutěží
Vyšehradská 57
128 00 Praha 2

Vyřizuje	Naše značka	V Praze
Šlégr Michal	CIV/OPS1/3300	30.3.2016

Věc: Koncepční studie Bělohorská

Vážená paní Hrubešová,

navazuji tímto na jednání proběhlá ve věci koncepční studie Bělohorské ulice.
Dovolte, abych za společnost PHL-Pyramida s.r.o., jež je vlastníkem hotelu Pyramida, vyjádřil náš zájem na aktivní účasti na řešení nové koncepce Bělohorské ulice, a to především v prostoru před hotelem Pyramida.
Vámi zamýšlené oživení dolní části Bělohorské ulice velice vítáme a jako vlastník přilehlého hotelu bychom se rádi na tomto oživení aktivně podíleli tak, aby výsledný stav byl přínosný pro okolní obyvatele ale zároveň byl v souladu s naší obchodní strategií.

Již v minulém roce jsme podnikli několik významných kroků k tomu, abychom hotel Pyramida více zapojili do okolního dění a více propojili s okolím. Po dlouhé době se nám podařilo efektivně zprovoznit Multifunkční centrum Dlabačův a dále aktivně pracujme s retailovými jednotkami v přízemí hotelu.

Nyní blíže k Vámi prezentované studii. Nesouhlasíme s tím, aby mezi ulicí a hotelem vyrostl jakýkoliv objekt, který jak opticky, tak funkčně odsune hotel z parteru ulice do druhého plánu, a to z následujících důvodů:

1) směrem k ulici Bělohorská se nachází hlavní vchod do hotelu, který by byl touto úpravou znehodnocen a odsunut do pozadí, a to jak pro pěší, tak i pro klienty přijíždějící automobilem;
2) umístění objektu třetí osoby (v jakémkoliv rozsahu), bez naší možnosti ovlivnění skladby uvažovaných nájemních jednotek, vidíme jako závažné potenciální ohrožení reputace hotelu. Za takového stavu nelze vyloučit situaci, kdy před hotelem budou provozovat svou činnost nájemci, jejichž fungování nebude korelovat s reprezentativní funkcí hotelu a naopak negativně ovlivní hotel samotný, což nelze připustit;
3) umístěním objektu mezi hotel a příjezdovou komunikaci jde absolutně proti našemu záměru, na kterém aktivně pracujeme, a sice přiblížení hotelu k ulici a rozšíření nabízených služeb nejenom pro hotelové hosty akce i pro širokou veřejnost z místa ale i širšího okolí.

Pokud mohu shrnout výše uvedené, deklarujme náš vážný zájem o aktivní účast na projektu revitalizace Bělohorské ulice v prostoru před hotelem Pyramida, a to jak v přípravné fázi, tak i ve fázi realizaci, a to při těchto východiscích:

1) jakýkoliv nový objekt vzniklý v prostoru mezi komunikací a hotelem bude v majetku společnosti PHL-Pyramida s.r.o. tak, aby hotel mohl aktivně ovlivňovat skladbu nabízených služeb a ideálně sám využít nově vzniklých prostor;
2) město bude aktivně nápomocno v řešení majetkoprávních otázek spojených s pozemky v daném místě.

S úctou

Mgr. Jiří Adamčík
jednatel
PHL – Pyramida s.r.o.

PHL - Pyramida s.r.o.
Společnost je registrována Obchodním rejstříkem vedeným Městským soudem v Praze, oddíl C, vložka 129762.

IČ: 28162820
DIČ: CZ28162820

952 Vyjádření spol. Pe3nyNET

Hrubešová Petra Ing. arch. (IPR/SDM)

Od: Martin Kriha <kriha@pe3ny.net>
Odesláno: 7. prosince 2015 16:31
Komu: Hrubešová Petra Ing. arch. (IPR/SDM)
Předmět: Re: Koordinace - Koncepční studie ulice Bělohorská

Dobry den,

v dane lokalite mame stale zajem o pokladu optickych kabelu, mame i platne UR.
Nektere opticke trasy jiz mame polozene, nektere se budou realizovat v roce 2016. Finalni rozsah pokladky bude primarne zalezet na koordinaci s ostatnimi dotcenymi subjekty.
Jelikoz opticke kabely jsou obvykle lozeny v chodniku, zejmena nas zajima moznost pokladky kabelu v zavislosti na vymene povrchu (navrhovana dlazba).

Dalsi moznost spoluprace me napada v oblasti wifi-hostspotu na MHD zastavkach, v parcich a jinych verejnych prostranstvi, kde muzeme nabidnout opticke propojeni techto mist a jejich lokalni pokryti wifi. To vse zdarma pro obyvatele Brevnova.

--
S pozdravem Martin Kříha
Pe3ny Net s.r.o.
Křenova 438/11, 162 00 Praha 6
Tel: +420777207684
Email: kriha@pe3ny.net
Web: www.pe3ny.net

953 Vyjádření správců sítí

Koncepční studie Bělohorská *21. 05. 2015*

Jedná se pouze o úpravy vozovek a chodníků, tramvajová trať byla rekonstruována v minulém roce, proto se jí úpravy týkat nebudou. Prověřují se možnosti stromořadí.

Jedná se o časové období následujících tří let (do konce roku 2018).

Předmět materiálu je zjistit u správců sítí jejich event. plánované rekonstrukce sítí či jiné akce ve vymezeném zájmové území a dále vytipovat sítě a objekty, které jsou nepřeložitelné či obtížně přeložitelné (např. kanalizační stoky, kabelovody) a jiná problematická místa.

Pro informaci:
*Odkaz na normu **ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení***
Ochranná pásma jednotlivých sítí jsou stanovena zákony:
Zásobování vodou a kanalizace - zákon 274/2001 Sb.
Zásobování teplem, plynem a elektrickou energií - zákon 458/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů zejm. zákona 158/2009 Sb.
Telekomunikační zařízení - zákon č. 127/2005 Sb.

Technická infrastruktura

Zásobování vodou - PVK , PVS *Ing. Jitka Majerová/l.4585*

V ul. Bělohorská byla již obnova vodovodní sítě uskutečněna. V ulicích Na Malovance a Za Pohořelcem dojde k obnově vodovodních sítí DN 100 podle Střednědobého investičního plánu Pražské vodohospodářské společnosti a.s. v roce 2020 - 2021. Ulice Myslbekova s vodovodní sítí DN 100 bude zařazena do SIPu a počítá se s její obnovou do roku 2018.

Odkanalizování - PVK, PVS *Ing. Jaroslav Rychtecký/l.4742*

V ul. Bělohorská bude v roce 2015 zahájena a také ukončena investiční akce, která spočívá v rekonstrukci stoky profilu 800/1430 mm, vyzdívané z cihel, opravu několika vstupních šachet a vybudování bočních vstupů do šachet, které jsou umístěny v tramvajovém tělese. Rekonstrukce stoky a oprava šachet bude prováděna bez zásahu do okolního terénu. Vybudování 3 ks bočních vstupů bude prováděno v zeleném pásu proměnlivé šířky, který je založen podél kolejí, vedených směrem do centra. Za tím účelem musí být v zeleni a částečně ve vozovce vyhloubena dočasná těžní jáma, která se po provedení vstupu opět zasype a vozovka uvede do původního stavu. Chodníky po obou stranách ulice zůstanou investiční akcí nedotčeny. Investorem akce je správce pražské stokové sítě PVS, a.s. a projektantem akce spol. d-Plus. Situační zákres předmětné rekonstrukce na stupni DSP je k dispozici v OTI.

Centrální zásobování teplem – nemám kontakt *Ing. Hana Losová/l.4597*

Objekty po severní straně ul. Bělohorská (od ul. Slavníkova až po ul. Pod Královkou) jsou napojeny na soustavu CZT z Teplárny Veleslavín ze severní strany z ul. Pod Marjánkou.
Do ul. Bělohorská tepelné rozvody soustavy CZT nezasahují.

Zásobování plynem - PPD *Ing. Ivan Auerbach/l.4595*

Ulicí Bělohorská jsou vedeny distribuční STL a NTL plynovody. Dožité NTL plynovody v této ulici jsou postupně nahrazovány novým potrubím HDPE. Na letošní rok je plánována obnova NTL plynovodu vedeného po jižní straně ulice Bělohorská od křižovatky s ul. Patočkova západním směrem cca 70 m za Kutnauerovo nám.

Zásobování elektrickou energií - PRE *Ing. Jan Bayerle/l.4591*

V zájmovém jsou oboustranně uloženy kabely VN (22 kV) a NN (1 kV) v souladu s ČSN 73 6005 v přidruženém prostoru komunikace nejblíže k zástavbě (vzdálenost cca 0,6 - 1,2 m od zástavby). Při přechodech komunikací jsou kabely uloženy v chráničkách.

Ve vyznačené oblasti v ulici Bělohorská a blízkém okolí plánuje PREdistribuce, a.s. (PREdi) tyto akce:

1) Příprava připojení Městského operačního střediska MOS na portálu Strahovského tunelu ((položení napájecích kabelů), část je položena, část zbývá položit, pokládka pozastavena z důvodů pozastavení prací na MOS;
2) obnova stávající sítě PREdi v případě rekonstrukce komunikace a chodníků – nutno potvrdit ze strany IPR do konce roku 2015 s tím, že PREdi nebude dělat povrchy a realizace 2016-2018:
   napájecí síť 22 kV: v ulicích Librova-Myslbekova; Pod Královkou – Novákové; Myslbekova – Gymnastická a Myslbekova – Diskařská;
   distribuční síť 22 kV: ul. Pod Královkou, úsek kabelu od cca Kutnauerova nám. k ul. 8.listopadu a odtud dál kabel směr k ul. Patočkova. Dále úsek kabelu v oblasti křižovatky s ul. Patočkova.
3) Pokud by se upravovaly i boční ulice (dle mapky), PREdi upřesní rozsah obnovy (i do těchto bočních ulic).
4) Nová stromořadí nelze umisťovat na stávající kabelové trasy - koruna vzrostlého stromu (stejného rozsahu bývá i kořenový systém) nesmí zasahovat do ochranného pásma PREdi; v případě výsadby nových stromů ve stávajících stromořadích (náhrada za dožilé stromy) – nutno vybudovat ochránění stávajících kabelů, položit ve stejném počtu rezervní chráničky a použít protikořenové zábrany, situaci vždy nechat schválit pracovníky PREdi.

Podrobnější popis obnovy sítí dle sdělení PREdi (e-mail z 21.5.2015 od pana Jana Hejhala):

napájecí síť: TR 9917 – RS 4000 + SDK, RS 7910-TR 9917 + SDK (Librova-Myslbekova); RS 8980-TR9917 (Pod Královkou – Novákové); TR 9917 – RS 7770 + TR 9917 – RS 8800 + SDK (Myslbekova – Gymnastická) a TR 9917 – RS 8700 + SDK (Myslbekova – Diskařská);
distribuční síť: TS 3863 – TS 4397 a TS 5652 – TS 3863 od. ul. Pod Královkou, potom úsek kabelu TS 4202 – TS 4496 od cca Kutnauerova nám. k ul. 8.listopadu a odtud dál kabel TS 4496 – TS 4717 směr k ul. Patočkově. Pak je tam ještě TS 8769 – TS 5808 v oblasti křižovatky s ul. Patočkova.

Elektronické komunikace - CETIN *Ing. Anna Tollarová/l.4526*

V ul. Bělohorská ve vozovce v jižní části je uložena trasa hloubkového kabelovodu společnosti O2 Czech Republic, a.s..
V ulici Bělohorská jsou v severním chodníku uloženy optické a metalické kabely více provozovatelů (O2 Czech Republic, a.s., T-Mobile Czech Republic a.s., Dial Telecom a.s.)
V jižním chodníku vedou metalické kabely společnosti O2 Czech Republic a.s.

Záměry provozovatelů budou doplněny později. (požadavek byl vznesen, ale zatím bez reakce)

954 Pracovní skupina s MČ Praha 6

Jednání č.1

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Škola Marjánka		Datum 05. 09. 2016
Věc	**Koncepční studie ulice Bělohorská a ZŠ Marjánka – koordinační schůzka**	
Přítomni	Monika Habrová (IPR KPS), Martin Polách (MČ P6), Anna Niklová (škola Marjánka), Jan Sechovec (SNEO)	
Zpracovala	Monika Habrová	Počet stran 02

Cílem koordinační schůzky je seznámit představitele školy s koncepční studií Bělohorské třídy, která povede k celkové rekonstrukci ulice, a najít společný konsenzus všech zúčastněných stran s navrženým řešením úprav předprostoru školy Marjánky.

Bod 1. Koncepční studie ulice Bělohorská

- Cílem koncepční studie je zajistit vytvoření uživatelsky příjemných veřejných prostranství, podpoření života a konkurenceschopnosti této významné obchodní třídy a prověření možností pro rozvoj území. Důraz je kladen především na zlepšení pěších vazeb a prostupnosti území, bezbariérovost, zlepšení podmínek pro cyklisty, prověření organizace dopravy a uspořádání uličního profilu a vytvoření pobytových veřejných prostranství.
- Plánované termíny:
  - září 2016 – dopracování koncepční studie a odevzdání do rady MČ P6
  - říjen 2016 – odevzdání do Rady HMP
  - konec 2017 – dokončené DUR, zpracování DSP
  - začátek 2018 – zpracovaná dokumentace, vybrán dodavatel
  - konec 2018 – předpokládaná realizace

Bod 2. Předprostor školy – navržené úpravy

- V současnosti je budova školy od ulice odcloněna fyzickými i vizuálními bariérami, které ji odsunují do druhého plánu ulice.
- Reagujeme na potřeby školy, prioritou je bezpečnost dětí a možnost jejich shromažďování se a zdržování v blízkosti vstupu. Zároveň chápeme a respektujeme tuto stavbu jako jednu z nejstarších budov, která formovala Bělohorskou do dnešní podoby. Záměrem je budovu školy důstojněji propojena s ulicí. (I na základě podnětů od veřejnosti).
- Navrhujeme předprostor výškově upravit, doplnit o rampy a odstranit keře, které školu od ulice vizuálně oddělují. Před školou vznikne výrazně větší prostor než nyní, který bude doplněn o sezení a další prvky.
- Přístup ke hlavního vstupu školy bude bezbariérový.
- Plácek pod stromy vedle školy upravujeme mlatovým povrchem a přeměňujeme na hřiště.
- Pro zvýšení bezpečnosti doplňujeme přístup z tramvajové zastávky o zvýšený přejezd a pro rodiče zřizujeme časově omezená stání pro vysazování dětí.

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

bod 3. Reakce ZŠ Marjánka

- Hlavním požadavkem školy je, aby byla maximálně zajištěna bezpečnost dětí. Současné přístupy z boku ke hlavnímu vstupu škole maximálně vyhovují. Musí být zajištěna dostatečná bariéra mezi chodníkem a předprostorem školy.
- V rámci navržených úprav je nezbytné prověřit umístění vegetace v předprostoru školy (např. zelená stěna, umístění květináčů), včetně řešení koncepce nasvětlení budovy. Stávající mozaikovou dlažbu je možné a preferované nahradit dlažbou většího formátu.
- Předprostor školy by měl být nově vyspádován a mělo by být řešeno odvodnění.
- Je nezbytné respektovat okna v suterénu budovy a při změně výškových poměrů navrhnout vhodné stavebně technické řešení.
- Problémem školy je nedostatečná hydroizolace a vlhkost. Stávající přípojky bude také nutno rekonstruovat – škola by ráda realizovala ve stejnou dobu jako úpravu předprostoru.
- Východní prostor z boku školy, kde je navržen mlatový povrch a hřiště je v současné době ve správě městské části. Škola Marjánka má zájem tento prostor spravovat – podnět pro Městskou část P6. Představitelé školy upozorňují na špatný technický stav tří lipových stromů v tomto prostoru.

Závěr: Škola Marjánka souhlasí s navrženým řešením za předpokladu respektování připomínek z bodu 3. Zároveň vznikl požadavek na zpracování navazujícího prověření formou studie včetně zpracování architektonických vizualizací (zadání prověří MČ P6). Pro případnou navazující studii je závazným podkladem řešení navržené v rámci koncepční studie Bělohorská.

Jednání č.2

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

MČ Praha 6		Datum	26. 08. 2015
Věc	**Příprava koordinační studie ulice Bělohorská, participace**		
Přítomni	Petra Hrubešová (KPS), Pavla Pelčíková (SKP), Monika Klimentová (SKP), Zuzana Krmelová (MČ P6)		
Zpracoval	Petra Hrubešová	Počet stran	01

Příprava koordinační studie ulice Bělohorská, participace

Obě strany se dohodli a potvrdili si tyto skutečnosti:

8.10.2015 ve večerních hodinách se uskuteční veřejné setkání nad mapou
9.-11.10.2015 se uskuteční vycházka s občany
a nejspíš 12.10.2015 se uskuteční setkání s živnostníky

IPR: zajistí dotazníky a jejich distribuci
organizuje veřejné setkání
moderuje
zajistí podkladu typu mapy a další potřeby

MČ: dá informaci o veřejném setkání do radničních novin
lze využít i časopis Vaše6
zajistí místo a prohlídku prostor
techniku – zvuk + mikrofon
projektor + plátno
občerstvení typu káva, čaj, sušenky

Společně se strany dohodnou na další schůzce pracovní skupiny. Předběžný termín se stanovuje na pátek 4.9.2015 14:00. Potvrzen bude ještě e-mailem nebo přes doodle.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

Jednání č.3

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

MČ Praha 6		Datum	04. 09. 2015
Věc	**Příprava Koncepční studie ulice Bělohorská**		
Přítomni	Jan Šépka (KPS), Petra Hrubešová (KPS), Pavla Pelčíková (SKP), Monika Klimentová (SKP), Zuzana Krmelová (MČ P6), Martin Polách (MČ P6), Petra Kolínská (MČ P6), Bohumil Beránek (MČ P6), Radim Gabor (MČ P6), Eva Smutná (MČ P6), Petr Volf (Pro Břevnov)		
Zpracoval	Petra Hrubešová	Počet stran	03

Příprava koordinační studie ulice Bělohorská

1) Na úvod všichni společně prošli body diskutované na minulém setkání a v e-mailové komunikaci

1.1 Pravidelné schůzky pracovní skupiny
- Byly stanoveny na každý první čtvrtek v měsíci, vždy v 16:00,
- příští schůzka je tedy 1.10.2015 na IPR Praha

1.2 Podklady na google disk
- Studie od MČ obdržel IPR Praha ve fyzické podobě
- Pokud chce někdo ze zástupců pracovní skupiny lépe editovat dokumenty na google disk zašle na e-mail hrubes.petra@gmail.com žádanku ze svého gmail účtu
- Memorandum HMP+MČ+IPR je vloženo ve složce memorandum

1.3 Harmonogram průběhu projektu
- Je navržen z hlediska projednávání reálně. Na jaro 2016 se již začne ve spolupráci s OTV spolupracovat na plánu zadání další projektové dokumentace. OTV má finance na projektovou dokumentaci v rozpočtu na rok 2016, zpracování této dokumentace není v gesci IPR, bude v procesu však figurovat jako autorský dozor a bude mít dohled nad výběrem projektantů

1.4 www.iprpraha.cz/bělohorská
- Bude založen do pondělka 14.9.2015

1.5 Usnesení RHMP č.1864 ke zpracování Koncepční studie ulice Bělohorská je vloženo na google ve složce usnesení

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

1.6 Drinopol
- Všechny strany se opět shodly, že plácek je prioritní. S realizací by se mělo začít zde.
- Bylo by nekoncepční plácek rozkopat předčasně. Nicméně je možné provést dílčí úpravy, které nijak neovlivní naplnění Koncepční studie jako např:
  Prořezání keřů, odstranění zábradlí
- Tento rok 19.9.2015 bude na setkání Zažít Břevnov umístěn informační panel, který zajistí IPR Praha + letáčky = pozvánky na veřejná setkání, IPR Praha a Pro Břevnov se dohodnou, kde bude panel umístěn. Pro Břevnov pomůže s umístěním letáčků na více míst.
- Na příští rok 2016 je pak cílem prezentovat výsledky studie zaměřené více na plácek Drinopol. Pokud dojde pracovní skupina k závěru, že je třeba uspořádat výtvarně-designérskou soutěž na nějakou část plácku – na co přesně soutěž pořádat vyplyne z prvního návrhu studie po Vánocích, pak budou tyto výsledky prezentovány rovněž. Tuto soutěž by pořádala MČ P6 za konzultací s IPR Praha

1.7 Kaštan
- Existuje podklad Studie atelieru M1 (na google 05_studie M1)
- Strany se dohodli, že tento prostor je v zájmu MČ kultivovat a projekt koordinovat s koncepční studií. Předběžně se strany dohodly, že MČ bude ve studii pokračovat a tento projekt pojme jako jeden z dalších impulsů k ulici Bělohorská.

1.8 Logo
- Strany se shodly, že bude použito původně navržené logo „příjemná Bělohorská“
- Logo je interaktivní – může se pracovat s úvodním slovem
- např. „vaše Bělohorská“

vaše Bělohorská příjemná Bělohorská příjemná Bělohorská

1.9 Participace
- Přesné místo a čas všech setkání je třeba vědět do 14.9.2015, aby IPR mohl zadat pozvánky do tisku
- Termíny, které jsou zatím stanoveny a budou ještě potvrzeny:
- 8.10.2015 asi v 18:00 veřejné setkání nad mapou
- 10.10.2015 asi v 14:00 se uskuteční vycházka s občany
- a nejspíš 12.10.2015 večer se uskuteční setkání s živnostníky
- Dotazníky:
  IPR– zajistí distribuci dotazníků (roznos do schránek)
  IPR – zajistí infoletáčky do sběrných míst
  MČ zajistí sběrná místa v úseku Pohořelec – Patočkova (cca 5 míst)
  MČ zajistí sdružení letáčků na jednom místě, kde si je IPR bude moci převzít nebo budou na IPR zaslány v 1 balíku

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

1.10 MOS
- IPR dodal MČ připomínky, které se týkají prostupnosti a veřejných prostranství tohoto projektu, jsou rovněž na google složka MOS
- MČ si vyžádá povolení o nahlédnutí do dokumentace od OSI MHMP¨

Další schůzka pracovní skupiny je stanovena na
1.10.2015 v 16:00 v prostorách IPR Praha, budova C, C421

JEDNÁNÍ Č.4

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

IPR Praha, C421		Datum	30. 09. 2015
Věc	**Příprava Koncepční studie ulice Bělohorská**		
Přítomni	Jan Šépka (KPS), Petra Hrubešová (KPS), Pavla Pelčíková (SKP), Zuzana Krmelová (MČ P6), Martin Polách (MČ P6), Petra Kolínská (MČ P6), Petr Volf (Pro Břevnov)		
Zpracoval	Petra Hrubešová	Počet stran 02	

Příprava koordinační studie ulice Bělohorská

1) **Na úvod byla projednána některá témata k participaci**
   - Účast cyklokoordinátora (pana Beneše) Prahy6 – zástupci P6 se pokusí zajistit jeho účast na cyklovyjížďce 10.10.2015 v 10:00
   - Setkání s živnostníky – živnostníci se velmi pravděpodobně budou ptát na tématiku prázdných prostor – na to nedokáže IPR odpovědět; je třeba, aby se zástupci MČ na otázky týkající se tohoto tématu připravili
     - např. možná kompenzace po dobu úprav ulice
   - parkování a zásobování – MČ informuje IPR, že debata o upřesnění regulace parkování teprve nastane nejspíš na jaro
     - MČ na setkání krátce představí výkresy parkovacích zón (cca 10min+dotazy)
     - MČ zjistí, jaký typ zón se v území plánuje (na jak dlouhou dobu bude moci návštěvník zastavit během dne)
   - Dále byla projednána účast členů pracovní skupiny setkáních participace – viz. tabulka:

		P.Kolínská	M.Polách	Z.Krmelová	M.Volf	P.Hrubešová	P.Pelčíková
10.10.2015	10:00 cyklovyjížďka	X	X	ANO	X	ANO	X
	14:00 vycházka	X	X	X	MOŽNÁ	ANO	ANO
12.10.2015	18:00 setkání živnostníků	ANO	ANO	ANO	ANO	X	ANO
13.10.2015	18:00 sousedské setkání	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

2) **Další téma: Komunikace mezi IPR a MČ a informování rady MČ o procesu participace**
   - Veškerá komunikace s MČ nebo radničními listy bude probíhat přes Zuzanu Krmelovou a Martina Polácha; případně je vždy uvádět do kopie
   - Rada MČ je o procesu informována

3) **Další téma: Lávky přes křižovatku Malovanka**
   - MČ zvažuje jak k projektu přistoupit – zda požadovat lávku

4) **Další schůzky pracovní skupiny**
   - Předběžně stanoveny na každý první čtvrtek v měsíci – každou schůzku bude ale přesné datum upřesněno.

Další schůzka pracovní skupiny je:
12.11.2015 v 15:00 v prostorách IPR Praha, budova C, C421

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

Jednání č.5

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

IPR Praha,C421		Datum	13. 11. 2015
Věc	**Příprava Koncepční studie ulice Bělohorská**		
Přítomni	Petra Hrubešová (KPS), Pavla Pelčíková (SKP), Zuzana Krmelová (MČ P6), Martin Polách (MČ P6), Petra Kolínská (MČ P6), Petr Volf (Pro Břevnov)		
Zpracoval	Petra Hrubešová	Počet stran 01	

Příprava koncepční studie ulice Bělohorská

1) Téma MOS Malovanka

- Praha 6 má zájem oficiálně oslovit IPR Praha. V tomto oslovení vyjádří oficiálně svůj zájem na ztvárnění veřejných prostranství, návazností na ulici Bělohorská a koncepční studii a podá připomínky své připomínky k projektu.
- IPR Praha sjedná koordinační jednání OSI+Satra, kde budou připomínky IPR a MČ projednávat

2) Výstupy participace

- Během příštího týdne oddělení participace vloží na google drive a web IPR specifickou část výstupů participace, výstupy jsou ve zpracování, jakmile budou k dispozici, budou rovněž vystaveny
- MČ chce informovat o průběhu přípravy studie a výsledcích participace v lednovém čísle radničních novin, **Participační oddělení (SKP) + oddělení komunikace (KKP) se spojí se zástupci MČ, předají si podklady a dohodnou se na obsahu**

3) Cesta do Vídně

- Město Vídeň potvrdilo termín 9.-11.12.2015, zajistí ubytování
- Společnost Compress, Wien poskytne průvodce
- **Zástupci pracovní skupiny se dohodli, že do 17.11.2015 (16.11.2015) večer dodají své otázky, které by chtěli městu Vídeň položit. Zároveň také seznam konkrétních osob**, které by chtěli oslovit. IPR Praha předá informace kanceláři Compress.
- Jakmile Compress zašle přeložené dokumenty s otázkami do NJ, IPR Praha je poskytne MČ, která se pokusí předjednat schůzku s radní strany zelených Vassilakou
- Do 27.11.2015 by mělo město Vídeň dodat kompletní program schůzek
- Zatím se pracovní skupina dohodla **na spoji do Vídně: RJ371 16:42 PHA – 20:52 WIE**
  - Jakmile někdo bude kupovat lístky, informuje druhou stranu o čísle sedadla

4) Další schůzky pracovní skupiny

- Předběžně stanoveny na každý první čtvrtek v měsíci – každou schůzku bude ale přesné datum upřesněno.

Další schůzka pracovní skupiny je předběžně stanovena na:
17.12.2015 v 16:00 v prostorách IPR Praha, budova C, C421

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město

Jednání č.6

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

IPR Praha, C421		Datum	17. 12. 2015
Věc	**Koncepční studie ulice Bělohorská – pracovní skupina**		
Přítomni	Petra Hrubešová (KPS), Monika Habrová (KPS), Monika McGarrell Klimentová (SKP), Zuzana Krmelová (MČ P6), Michal Volf (Pro Břevnov)		
Zpracoval	Petra Hrubešová	Počet stran 03	

Téma: Zpráva do radničních novin o výsledcích participace

- MČ zjistí, kdy je uzávěrka do lednového čísla, pokud by byla do půlky ledna, vydáme zprávu v lednovém čísle, pokud hned po Vánocích, pak půjde zpráva do únorových novin.
- Zpráva bude mít 2 témata – proběhla participace, informace o počtech účastníků a odkaz na výstupy na stránkách IPR Praha, další téma bude informace o tom, že pracovní skupina navštívila město Vídeň a sešla se s jeho zástupci, aby se inspirovala pro projekt Bělohorská

Téma: Zavěšení veřejného osvětlení na fasády domů

- Na participaci padla informace, že část domů na Bělohorské je obecních nebo je obec spravuje – MČ prověří tuto skutečnost a zašle IPR informaci do 11.1.2016
- IPR Praha připraví postup, kterým by se mohla zahájit diskuse s majiteli – participační oddělení prověří postup a projektanti odhadnou domy, kterých by se mohla záležitost týkat. V projektu musí být obě varianty – ideální se zavěšenými světly a kompromisní se světly v chodníku
- IPR Praha prověří, co by obnášelo prosadit vyhlášku, která by majitele k souhlasu s umístěním světla na fasádu zavazovala
- Je nezbytné, aby MČ, spolky a obč. sdružení i IPR stáli pevně za tímto názorem, že tato koncepce rozvoje VP je ta, která je pro město nejlepší
- Spolek Pro Břevnov bude neprodleně informovat další spolky a občany a pokusí se zahájit jednání nad tímto tématem

Téma: Principy reklamy, markýzy

- Zpracovatelé z IPR by chtěli stanovit pro Bělohorskou principy reklamy a nápisů na obchodech a umístění markýz, nejlépe samotný druh a barvu markýzy – toto by muselo být finančně podpořeno nebo zcela uhrazeno v rámci projektu
- Markýzy nad výlohami obchodů jsou pro ulici typické a podporují obchodní charakter a ochranu před sluncem a deštěm
- MČ sdělí IPR názor na toto téma, které bude více diskutováno na příštím setkání
- Co se týče principů předzahrádek a reklam, musela by MČ schválit, toto jako pilotní projekt, který se opírá o Manuál tvorby VP a pokusit se spolu s pracovní skupinou tyto principy prosazovat – nejsou závazné

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Téma: Klubovna

- Z jednání s veřejností vyplynulo, že je zájem využívat točnu Královka, propojit ji s parkem a najít pro ni využití. Občané by stáli o klubovnu/komunitní centrum, na které by se mohly vázat další aktivity – letní kino, venkovní kavárna a posezení, vazba s kinem Dlabačov atd.
- Objekt by měl být levný a účelný, otázka je, zda by byla MČ ochotná jej investovat. Bylo by vhodné také zapojit občany a uspořádat např. veřejnou sbírku – naplnění přání občanů a jejich zapojení

Téma: Park U Kaštanu – studie atelieru M1

- MČ má zájem tento park rekultivovat a navázat na stávající studii atelieru M1, IPR je toho názoru, že pokud již atelier zpracoval jednu fázi studie, kde jsou určeny smysluplné principy pro rozvoj území, pak stojí za to, aby práci dopracoval atelier M1
- IPR si znovu projde studii a sepíše k ní připomínky a poznatky
- MČ chce ve spolupráci s IPR během ledna vytvořit zadání pro zpracovatele

Téma: MOS Malovanka

- IPR Praha obdržel dopis od MČ, kde MČ žádá IPR o prověření možností vytvoření kvalitnějších a prostupnějších veřejných prostranství, která budou tímto projektem ovlivněna
- IPR svolá po Vánocích další jednání se společností Satra a OSI nad tímto tématem

Téma: Návrh samotný

- IPR zašle PDF výkres pracovní neprověřené verze studie a MČ se neprodleně vyjádří k hlavním principům studie a to zejména:
- Rozšíření zastávky Malovanka, zrušení světel na této křižovatce (mají být v rámci úpravy objízdné trasy opět odstraněny)
- Zúžení profilu ulice před Pyramidou
- Umístění jednosměrky směrem z kopce do ulice Za Strahovem (větší množství aut ráno a večer jezdí poměrně rychle z ulice Pod Královkou směrem do kopce, což je ve dlážděné ulici obytného charakteru hlučné a nebezpečné
- Odstranění světel z křižovatky Pod Královkou – Bělohorská (Také v rámci redukce objízdné trasy)
- Doplnění stromořadí do celé délky ulice
- Parkovací zálivy – Krmelová a Volf namítají, že kolmé zakončení parkovacích zálivů je nevhodné a nepraktické pro parkující, zástupci IPR jsou přesvědčeni (také po konzultacích s odborníky na dopravu), že navržené řešení je vhodnější – není to však klíčová otázka projektu
- Drinopol – největší smysl by mělo zpomalit auta vyvýšeným prahem (podobně jako na Andělu) a odstranit zábradlí, IPR se obává, že takové úpravy bude možné realizovat až 2019 (po opadnutí ochrany RTT)
- **Zastávka u Polikliniky** – MČ požaduje uvést do studie ideální variantu rozmístění zastávek s umístěním zastávky u polikliniky, IPR souhlasí, že pokud by bylo možné zasahovat více do TT toto řešení je na místě a ve studii ideální řešení bude popsáno. Posun zastávek nebo vytvoření nové zastávky nebude předmětem jednání s DP v rámci tohoto projektu rekonstrukce pro rok 2018, tak se strany dohodli již při prvním jednání v květnu 2015.
- IPR ještě prověří, co by znamenalo přidání zastávky – zatím je toho názoru, že by se do budoucna zastávky měly přeuspořádat, ne se navyšovat jejich počet

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Z jednání vyplynulo

- MČ zjistí, kdy je uzávěrka do lednového čísla
- MČ prověří, které objekty jsou ve vlastnictví nebo správě MČ Prahy 6 a zašle IPR informaci do 11.1.2016
- IPR zašle PDF výkres pracovní neprověřené verze studie – v příloze
- IPR si znovu projde studii a sepíše k ní připomínky a poznatky
- IPR považuje za účelné se scházet od ledna 1x za 2 týdny – projekt již rychleji pokračuje a je třeba řešit jednotlivé projekty (studie Kaštan, MOS, Klubovna)
- IPR svolá po Vánocích další jednání se společností Satra a OSI nad tématem VP MOS Malovanka
- MČ se vyjádří k pracovní verzi návrhu, ideálně do 7.1.2016
- MČ potvrdí další termín setkání

Další jednání – nad studií M1 a MOS Malovanka – navrhujeme termín 7.1.2016 v 16:00 na IPR, C421

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

Poznámky člena prac. skupiny Michala Volfa k návrhu

BLH
Poznámky Volf
160104

- **Obecné**
  - Kapsy na parkování – chtělo by to vidět reference a zjistit, jak to funguje, především ze strany řidičů – pokud auto zaparkuje těsně do rohu pravoúhlé kapsy, tak nemůže odjet
  - Stromořadí – doplnění od Billy ke klášteru je zřejmě na úkor šířky chodníku, ale to je v pořádku, chodník je v těch místech až příliš široký
  - Sloupy – ty musí zmizet – pokud se to povede, hodně to pomůže ulici zpřehlednit
  - Vjezdy do domů – to máte nějak podložené? Co se stane, když se nějaký dům zboural a bude chtít mít průjezd do zahrady, který předtím neměl – jak se to pak bude řešit, až budou hotové nové parkovací zálivy?
  - Parkování u Billy – to bude zřejmě to kolmé v ulici 8. Listopadu
  - Zásobování na úrovni chodníku – prosím stejně jako u kapes na parkování o nějaké reference

- **Podrobné**
- Zastávka Břevnovský klášter
  - Přechod pro chodce z obou čel ostrůvku z centra – nyní pouze na jedné straně
- V jakém režimu bude fungovat záliv ulice U Kaštanu – parkování kolmé a podélné?
- Jak bude fungovat záliv Konecchlumského? Bude se tam nadále parkovat? Pokud ne, kam se tam auta přemístí?
- Ulice Břevnovská bude jednosměrka?
- Vyústění ulice 8. Listopadu a parčík před poliklinikou
  - Nynější cik-cak přechod je tam z bezpečnostních důvodů, jakkoliv je neestetický
  - Nerozumím dlouhému ostrůvku jakoby před parčíkem (vypadá jak tram ostrůvek), ale je tam zřejmě kvůli tomu, aby před parčíkem neparkovala auta a aby auta zpomalila změnou směru
  - V tomto prostoru je potřeba ideálně počítat s novou tram zastávkou – byla by vzhledem k optimální vzdálenosti a oblouku kolejiště více vpravo
    - Jsem toho názoru, že zastávky by se neměly reorganizovat, ale že by se jedna nová měla přidat – v úseku Marjánka – U Kaštanu je největší hustota služeb a zastávky po 300 m od sebe jsou žádoucí
    - Je jasné, že toto řešení je možné realizovat až po 2019, kdy skončí evaluační období RTT, ale je potřeba s takovým řešením počítat, pokud na něm bude shoda MČ a IPR
    - Hlavní úkol pak bude na MČ, aby se pokusila tuto věc prosadit a lobbovat za ni – protože DPP se bude velmi bránit
- Ulice Vodňanského je nyní jednosměrka směrem k Bělohorské – to by se mělo zachovat a díky tomu se dá po její straně vyšetřit místo na parkování
- Zastávka Drinopol do centra
  - Přechody pro chodce musí být z obou stran, nyní je to jedno z míst, které si žádá okamžitou úpravu (stačilo by zkrátit zábradlí)
  - Na ostrůvku jsou vysázeny nové stromy, v půdorysu chybí
- Zastávka Drinopol z centra
  - Chápu, že je to navržené tak, aby to mohlo projít přes DPP do 2019, ale i když se ta
  - Bez ohledu na termín do 2019 – nebylo by ještě lepší to udělat tak, aby auta v tomto místě jezdila po tramvajovém pásu (částečně by se zrušila tráva) a aby se náměstíčko vytáhlo až přímo k tramvaji?
- Místo pro přecházení u vyústění ulice Skupova – nahradil bych přechodem, protože místa pro přecházení mají ten problém, že se na ně nedá vstoupit, protože na nich jakoby parkují auta – a to hrozí i v návrhu na jedné straně ulice
- Zastávka Marjánka
  - Do centra opět chybí přechod na jednom konci ostrůvku, nyní je to nebezpečné místo
  - Řešení z centra by bylo dobré propojit s úvahou, kde budou parkovat rodiče, kteří jsou nyní zvyklí vjet na chodník na blikačky a tam dítě vyzvednout nebo propustit – šlo by tam vyčlenit něco jako zásobování pro školu? Jinak mohou děti vozit ulicí Pod Marjánkou
- U ústí Heleny Malířové by se měl také přidat přechod – vzdálenost mezi zastávkou Marjánka a křižovatkou Královka je značná
- Prostor před Pyramidou
  - Nedal by se zrušit ten odbočovací pruh dolů kolem hotelu, aby se rozšířila parkovací místa
  - Zároveň by stálo za úvahu zda nějak neupravit toto nároží parteru ve vztahu ke kinu Dlabačov
  - Obdobně pro druhou stranu s točnou – klubovna by tam byla fajn, ale souvisí s tim i úprava jejího nejbližšího okolí – park je v mírném svahu
  - Klubovna by mohla být posunuta doprava nebo doleva k jednomu z přechodů
- MOS – malé stromy před střediskem ano, velké až k pyramidě spíše ne, ruší koncepci jednotného stromořadí Bělohorské
  - Anebo zrušit to prodloužení aleje u kolejí – v tomto místě totiž jsou vzrostlé kaštany za chodníkem, tedy v místě plánované klubovny a pohled od Malovanky k Marjánce, kde u křižovatky Královka začíná kaštanová alej, je hezký moment – na druhou stranu prostor před pyramidou je asfaltová poušť – leda by se do kolejiště dala tráva
- Podchod Malovanka – je nutné jej rušit?

Poznámky MČ Prahy 6 k návrhu

Koncepční studie Bělohorské ulice

Připomínky MČ P6 k Pracovní verzi :

Obecnější poznámky:

1. Studie by měla počítat s koncepčním řešením klíčových prostorů, které bude řešit MČ samostatně:

    - KC Kaštan
    - Osa u polikliniky (vč. parčíku v ulici 8. Listopadu)
    - Prostory stávajících tramvajových smyček a prostoru před Pyramidou - nutno řešit koncepčně ve vazbě na VRÚ Strahov

2. Alokace zastávek tramvaje (na tomto jsme se shodli na schůzce před Vánoci - koncepční studie by měla mít dopad do větší budoucnosti)

    - Poliklinika
        - přesun zastávky U Kaštanu - pak by vycházely tramvajové zastávky pravidelněji, k poště to není tak daleko
        - je to v oblouku, dá se řešit využitím dopravního zrcadla, nebo stavět v obou směrech za obloukem
        - nejlépe kombinovat se zvýšeným prahem
    - Úprava u Drinopolu
        - DTTO

3. Městský parter

    - Kde bude zelený tramvajový pás?
    - Souhlasíme s doplněním aleje - stromořadí v pravidelném rozestupu
        - Prověřit šířku zeleného pruhu, zda je pro novou alej dostatečná v obou koncích Bělohorské (je viditelně menší než u stávajících stromů)
    - Souhlasíme pouze s podélným stáním v Bělohorské
        - požadujeme prověření ukončení parkovacích zálivů v pravém úhlu
        - Žádáme informaci o změně počtu parkovacích míst včetně vyhrazených stání na chodníku pro zásobování - P6 v navazujících projektech v klíčových bodech může některá parkovací stání kompenzovat v garážích
    - Osvětlení
        - Prověřit také kompromisní řešení konzoly z výložníku TT k jižní straně ulice, na severní straně, kde je chodník širší by zůstala světla na sloupech (výsada Bělohorské, když už nemá nataženo vedení pro TT přes celou ulici, je otázka, zda to teď porušovat natažením světel; jižní strana ulice má také původní nižší objekty, na které by kotvení bylo složité)

4. Příčná propojení

    - je třeba prověřit vliv návrhu na dopravní situaci obsluhy jižní části Břevnova - zjednosměrnění ulice Za Strahovem a obecné zklidnění Bělohorské - navrhujeme podpořit rozptýlení automobilů do jižní části Břevnova ve více příčných propojeních - zjednosměrnění Za Strahovem chápeme jako cestu k omezení průjezdu směrem na Vypich?, je to zároveň hlavní příjezdová cesta do obytné oblasti, další přístup z obou směrů Bělohorské je pak v podstatě již jen ulice Liborova

Konkrétní dotazy a podněty:

- Je v ulici Konecchlumského počítáno s parkováním?
- V ulici Myslbekova je nové podélné parkování ve směru z kopce?
- Zastávka Malovanka
    - strom v cyklostezce
    - nedal by se podchod nějak využít, když už tam je? Veřejné záchody/sklady/…
- nápad: zjednosměrnění Gymnastické, když už zjednosměrníme Za Strahovem?
- Bělohorská X Vaníčkova - podzemní kontejnery přímo pod stromem - prověřit možnost vyvážení - vůbec, jakým stylem bude řešeno vyvážení kontejnerů?
- Nové prostranství u Sokolovny místo zeleného vstupu do parku - co bude se stávajícími stromy a k čemu bude prostranství sloužit? Na základě čeho vzniklo ohraničení tohoto prostranství - nesedí s pozemky
- Prostranství u kapličky a vazba do parku - kaplička stojí na pahorku a jedná se o počátek poutní cesty do Hájku (http://poutnicestahajek.cz/) , mělo by dojít k posílení tohoto charakteru
- Prověřit úpravu vjezdu k Pyramidě - do pravého úhlu
- Jak funguje cykloopatření při vjezdu do křižovatky Pod Královkou?
- výškové nerovnosti při vjezdu tramvaje do smyčky Královka při ulici Za Strahovem - chodník vs. Tramvajový pás
- je možné z ulice Za Strahovem vyjíždět vlevo?
- Zastávka Marjánka
    - je ostrůvek dostatečně dlouhý?
    - Na severní straně nemusí být rampa na ostrůvek, spíš rampa do tramvajového pásu?
    - Prověřit možnost přechodů na obou stranách ostrůvku stejně jako je to na ostatních zastávkách

Vypracovala: Ing. arch. Z. Krmelová, 12. 1. 2016

JEDNÁNÍ Č.7

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

IPR Praha, C421		Datum	15. 01. 2016
Věc	**Koncepční studie ulice Bělohorská – pracovní skupina**		
Přítomni	Jan Šépka (KPS), Petra Hrubešová (KPS), Monika Habrová (KPS), Pavla Pelčíková (SKP), Jan Zalabák (DOPR), Martin Polách (MČ P6), Eva Smutná (MČ P6), Bohumil Beránek (MČ P6), Zuzana Krmelová (MČ P6), Michal Volf (Pro Břevnov), Tomáš Cach (Cyklospecialista)		
Zpracoval	Petra Hrubešová	Počet stran	03

Téma: Koncepce obecně

- **Dopravní řešení**
  - MČ klade důraz na priority v území a celkovou koncepci, která by měla být nadřazená dílčím úpravám

  Prioritní prostory jsou Poliklinika a Drinopol
  - Je třeba prověřit možnost vložení nebo posunutí zastávky k plácku U Polikliniky

  Toto místo musí být v rámci této Koncepční studie navrženo tak, aby umístění zastávky v tomto místě, bylo v budoucnu možné a tato poloha by měla být prověřena ve studii. Umístění zastávky je projektem, který navazuje na tuto studii a souvisí s plánem rekonstrukce polikliniky a výstavbou podzemních garáží v ul.8.listopadu.
  - Studie prověří změnu zastávky Drinopol na vstřícnou – toto by bylo zapracováno do studie nebo zařazeno jako navazující akce – dle dohody s DPP
  - Za Strahovem – možnost umístění jednosměrky – MČ nemá výhrady, pokud tato změna bude ověřena – IPR Praha zadalo propočty ke zpracování na TSK
  - Prověření vložení nových přejezdů přes TT – zejména v souvislosti s umístěním jednosměrky. Umístění nových přejezdů je k diskusi. V případě ul. Heleny Malířové to dle IPR Praha není nezbytné. Z tohoto hlediska studie prověří další místa – jedná se ale o výrazný zásah do TT

- **Parkování, doprava v klidu**
  - Zatím studie počítá se snížením legálních parkovacích stání o 10 -12%, pokud bude studie počítat s vložením dalších přechodů a nových zastávek dojde k dalšímu snížení
  - MČ chce v území vystavět podzemní garáže, tento projekt by měl být podmiňující investicí projektu, cílem je v garážích umístit 100 parkovacích stání, zda je to možné, ale není prověřeno

Téma: Zavěšení veřejného osvětlení na fasády domů

- Je třeba mít připravenu také variantu s umístěním sloupů v prostoru chodníku, minimálně v lokálních částech, kde jsou nižší objekty
- MČ chce ještě prověřit variantu vykonzolování osvětlení z trakčního vedení v zeleném pásu – IPR toto rámcově konzultoval se spol. Eltodo, které se k této variantě staví skepticky – konzola by byla příliš velká, aby byla splněna norma, kabely jsou elegantnější řešení.
- IPR Pošle reference k zavěšeným světlům

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

- Účastníci se shodli, že uvolnění prostoru ulice je priorita

Téma: Pyramida a točna Královka

- Vložení prodlouženého parteru je bezesporu řešení, které může území velmi pomoct, dle MČ je zde ale také riziko. MČ se obává uzavřenějšího prostoru u Pyramidy a možného nevyužití pronajímaných prostor – o tomto tématu je třeba dále diskutovat
- Točna Královka
  - MČ se domnívá, že ideální by bylo postavit zde blok
  - Pokud by se na točně Královka stavělo, DPP si dovede představit integraci smyčky do objektů, na jejím zachování ale trvá
  - Dle MPP je možné před Pyramidou vystavět parter s argumentem doplnění uliční čáry, zastavět obě točny je také možné
  - Dle IPR je ale nutné myslet na časový horizont, nejprve by se zastavěla smyčka Dlabačov, kterou DPP v podstatě nevyužívá, toto území nemá jiný valný potenciál zhodnocení a je již rozparcelováno – již před válkou se zde mělo stavět
  - Točna Královka má potenciál aktivovat území a propojit se s parkem nad ní, je třeba definovat využití smyčky a také vztah k předprostoru před Pyramidou do doby, než by mohlo dojít k zastavění území

Téma: Kolem zastávky Malovanka

- MČ chce prověřit možné využití podchodu a vyvarovat se pouze zasypání. např. by mohl sloužit jako veřejné wc.
- MČ chce také klást důraz na poutní cestu kolem kapliček, plácek kolem kapličky u Malovanky by tomu měl odpovídat a počítat s tím, že kaplička je na mírném kopečku

Téma: Klubovna

- Z jednání s veřejností vyplynulo, že je zájem využívat točnu Královka, propojit ji s parkem a najít místo pro klubovnu s kavárnou, kde by mohli aktivní občané rozvíjet kreativní aktivity, happeningy, např. venkovní divadlo, akce pro děti apod.

Téma: KC Kaštan

- MČ má zájem definovat zadání pro zpracování studie, která se má zabývat rozvojem kulturního centra a parku, který na něj navazuje
- Je klíčové, aby si MČ stanovila své představy a program na využití centra i území
- IPR předalo své komentáře ke studii, kterou má MČ zatím k dispozici – studie od atelieru M1
- Pro dobré dodefinování zadání by IPR potřeboval podklady – nejlépe půdorysy a řezy KC Kaštan, pokud jimi MČ disponuje
- Toto téma by prac. skupina řešila na zvláštních jednáních

Téma: Podrobné připomínky k projektu

- IPR postupně zapracovává jednotlivé připomínky, plácky, které přiléhají k ulici nyní podrobněji zpracovává
- IPR prověří a zkonzultuje s DPP možné vložení přechodů k zastávkám
- IPR předložilo referenční místa řešení podélného parkování s kolmým detailem návaznosti hran chodníku – je vhodné k výjezdu vložit obloučeek

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Z jednání vyplynulo

- MČ připraví podklad pro dotvoření zadání studie parku U Kaštanu
- MČ informuje IPR o uzávěrce Radničních novin a IPR zašle podklady pro článek o projektu Bělohorská – splněno
- MČ zašle IPR podklady ke KC Kaštan – pokud jimi disponuje
- MČ co nejdříve prodiskutuje možnost rozvoje území kolem Pyramidy a točny Královka a informuje IPR
- IPR Pošle reference k zavěšeným světlům
- IPR zašle prezentaci z pracovní skupiny
- IPR připraví projekt tak, aby bylo možné dále rozvíjet prostor Drinopol a Polikliniku dle záměrů MČ, projekt bude zpracován reálně, poskytne ale varianty řešení těchto prostor ve výhledu

Další jednání – skupina se dohodla, že jednání budou nyní probíhat v kratších intervalech, 1x za dva týdny. Tím by se jednání rozdělilo na celkové řešení studie, koncepce a některých detailů a řešení projektů, které se studií bezprostředně souvisí.

IPR navrhuje další setkání na 28. 1. 2016 v 14:00, C421, IPR Praha.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6

Jednání č.8

PRAHA PRAGUE PRAGA PRAG
INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY příspěvková organizace

Zápis z jednání

IPR Praha, C421		Datum	28. 01. 2016
Věc	**Koncepční studie ulice Bělohorská – pracovní skupina**		
Přítomni	Petra Hrubešová (KPS), Monika Habrová (KPS), Bohumil Beránek (MČ P6), Zuzana Krmelová (MČ P6), Michal Volf (Pro Břevnov)		
Zpracoval	Petra Hrubešová	Počet stran	02

Téma: Obecně

- IPR předalo podklady detailů dopravního řešení TSK pro vytvoření rozdílového kartogramu intenzit
- Tyto podklady obdržela rovněž MČ jako podklad k případným připomínkám
- IPR zašle výkres změn současný stav/studie v PDF
- IPR připraví dopravní schéma a schéma priorit projektu
- Zásahy do TT – dle konzultace s DPP je možné projekt upravit formou rozvoje projektu, ne jeho popřením a výraznou změnou, DPP připouští úpravu ostrůvků, přidání ostrůvku, vložení přechodu, odstranění zábradlí, DPP nepřipouští posun nebo vložení zastávek
- Je třeba si znovu odsouhlasit priority ulice, program a cílový charakter jednotlivých míst, toto zkusí IPR na příští jednání zpracovat a s MČ odsouhlasit, dle těchto odsouhlasených principů se pak můžou obě strany řídit při upřesňování zadání pro jednotlivá místa
- Farmářské trhy – MČ zatím politicky stanovila místo pro trhy u KC Kaštan, funkce trhů by měla odpovídat také charakteru a programu místa. MČ si promyslí výhody a nevýhody jiných míst – např. osy Drinopol (centrum ulice, okolní vybavenost, ze které mohou návštěvníci těžit)

Téma: Území od křižovatky Pod Královkou - Dlabačov

- Účastníci se shodli, že je třeba řešit profil ulice. Prioritou je zklidnit tento úsek, aby se zhodnotilo otevření tunelu Blanka (jako např. na ul. Veletržní)
- Točna Královka je nestabilizované území, MČ se staví negativně k dočasným řešením, na toto území by měl být ucelený názor v širším kontextu
- Místo, kterému je třeba se věnovat je prostor před Pyramidou – bezprostředně navazuje na ulici
    - MČ se musí shodnout (veřejný prostor, architektura, územní rozvoj, doprava) a vyjádřit se uceleně k tomuto území (točna a Pyramida) – priority a potřeby MČ
- Území kolem točny Dlabačov zůstává z koncepční studie vyjmuto – bude rozvíjeno na základě prověřovací studie, kterou IPR zadal
- Jednosměrka ul. Za Strahovem – po opětovném ověření pomocí analýzy místa je IPR pro řešení ulici zjednosměrnit směrem z kopce (čeká se ale na prověření od TSK)
- Na celé území kolem obou točen by měla být zpracována urbanistická studie v návaznosti na koncepční studii

Téma: Prostor Poliklinika – Billa

- MČ tento prostor chce dále rozvíjet a zaměřit se na něj
- Do r. 2018 chce MČ realizovat rekonstrukci LDN a zajistit parkovací stání pro polikliniku

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

PRAHA PRAGUE PRAGA PRAG
INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY příspěvková organizace

Zápis z jednání

- MČ navrhuje vložení parkoviště pod park před poliklinikou. Dle IPR, je toto řešení je velmi dobře ověřit – co přinese terasa ulici, jak mají fungovat pěší vazby v místě, kolik míst se do parkovacího domu vejde, když bude na dvě patra a bude nutné použít rampu. Co by se stalo s prostorem před poliklinikou, neztratil by komunikační schopnost s ulicí. Dnes je jednoznačně celý prostor Poliklinika - informační centrum-Billa-Magistrát prostorem, který je bezprostředně vázán na ulici a jednotlivé domy, které tento prostor lemují, mezi sebou vytvářejí vazbu a tvoří tento prostor.
- MČ na základě nových skutečností, které při tvorbě projektu rekonstrukce TT z r. 2014 nebyly známy – tedy rozvoj tohoto území, který by se měl uskutečnit do r. 2018 – chce nutně umístit do těchto míst zastávku.
- IPR zpracoval podrobnou analýzu tratí v Praze, rozestupů zastávek a hustot osídlení, tato analýza byla předána MČ. Na základě této analýzy vyplývá, že zřízení nové zastávky by bylo velkým luxusem v rámci Prahy – Bělohorská by pak měla lepší podmínky než jako Anděl – Štefánikova nebo Vinohradská. Toto je třeba ještě diskutovat v návaznosti na tuto studii, studie by měla vložení zastávky umožnit.
  Z analýzy vyplývá, že ideální by bylo přeuspořádání zastávek a ne vložení nové zastávky.

Téma: KC Kaštan

- MČ připraví podklad pro dotvoření zadání studie parku U Kaštanu, až bude mít podklad připraven, osloví IPR
- Projekt kolem KC Kaštan souvisí zejména s územím parku, s koncepční studií se musí koordinovat, ale nepodmiňuje a přímo neovlivňuje projekt koncepční studie
- IPR má za to, že pokud má být KC Kaštan kulturním centrem se sálem, bylo by vhodné, aby měl sál vazbu na terén a např. k zahrádce s posezením – aby aktivoval VP

Téma: Podzemní parkoviště Kutnauerovo nám.

- IPR naskicoval variantu řešení parkoviště se 122 parkovacích míst, cena při 60OOOKČ/m3 by byla cca 55mil. Kč., 65% míst by nahradilo úbytek z ulice a 35% by bylo navíc
- Možné umístění parkoviště je třeba ověřit. Z předběžného průzkumu se IPR jeví vhodně umístit 2patrové parkoviště s vjezdy pouze ze spodní části ul. Kutnauerovo nám.

Z jednání vyplynulo

- MČ připraví podklad pro dotvoření zadání studie parku U Kaštanu, až bude mít podklad připraven, osloví IPR
- MČ zašle smlouvu mezi MČ P6 a HMP o navrácení objízdné trasy do původního stavu – IPR ji potřebuje jako nezbytný podklad pro jednání s TSK a DPP o proměně tohoto území
    - To je velmi důležité, aby mohl IPR sjednat společnou schůzku IPR+MČ+Satra+OSI (ohledně dispečinku MOS Malovanka)
- IPR zašle výkres změn současný stav/studie v PDF a podklad pro TSK také v PDF
- IPR zaktualizuje google drive
- Je třeba si znovu odsouhlasit priority ulice, program a cílový charakter jednotlivých míst, toto zkusí IPR na příští jednání zpracovat a s MČ odsouhlasit, dle těchto odsouhlasených principů se pak můžou obě strany řídit při upřesňování zadání pro jednotlivá místa

Další setkání je zatím stanoveno na pátek 11. 2. 2016 v 13:00, C421, IPR Praha.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

Jednání č.9

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

IPR Praha, C421		Datum	19. 02. 2016
Věc	**Koncepční studie ulice Bělohorská – pracovní skupina**		
Přítomni	Jan Šépka (KPS), Petra Hrubešová (KPS), Monika Habrová (KPS), Pavla Pelčíková (KSP), Jan Zalabák (DOP), Bohumil Beránek (MČ P6), Zuzana Krmelová (MČ P6), Martin Polách (P6), Michal Volf (Pro Břevnov)		
Zpracoval	Petra Hrubešová	Počet stran	03

Téma: Obecně

- Smlouva o navrácení území objízdné trasy do původního stavu
  - MČ nenalezla žádné informace o tomto dokumentu, **v hledání se bude pokračovat**
  - IPR potřebuje alespoň informace, s kým se o tom jednalo
- Plánované podzemní parkoviště ul. 8. Listopadu
  - Náklady na výstavbu byly předběžně odhadnuty na 50 mil. Kč (pro 122 parkovacích stání a 2 patra)
  - O tyto finance nelze žádat v rámci koncepční studie, znamenalo by to 25% i víc nákladů na realizaci rekonstrukce. Všichni se dohodli, že není účelné o tyto peníze žádat HMP jako podmiňující investici realizace projektu.
- Návrhové kartogramy intenzit od TSK na řešení křižovatek
  - IPR předalo podklady TSK a čeká na výsledky, měly by přijít ke konci února
  - MČ zašle informace od k ODŽP, jak je možné řešit organizaci dopravy v oblasti ulice Gymnastická a Za Strahovem
  - MČ prověří, zda byl na toto území zadán směrový průzkum. Ze studie a šetření na místě, zatím vyplývá, že je vhodné ulici zjednosměrnit směrem z kopce, stávající kartogramy intenzit rovněž ukazují, že směr do kopce je intenzivnější

Téma: Strategie rozvoje veřejných prostranství Bělohorské ulice

- Zástupci IPR představili výkres strategie rozvoje veřejných prostranství Bělohorské ulice, vznik strategie vychází z analýzy SWOT, která byla provedena ke každému místu
- MČ podá připomínky k tomuto výkresu do 2.3.2016
- Cílem je se shodnout na této koncepci a oficiálně tuto shodu ztvrdit

Téma: Naplňování a realizace projektu

- IPR vytvoří výkres, kde bude patrné, kterým územím se zabývá tato fáze studie a co je cílem realizovat v první fázi

Téma: Točny pod Strahovem

- Strany se shodují, že nejlepší řešení je prověřit území urbanisticko-architektonickou soutěží, obě smyčky společně (jako vyznačuje výkres fází)
- Tomuto předchází prověření dopravního řešení, které IPR zadal

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Téma: Plácky

- Zástupci IPR představili postupně první verzi řešení na jednotlivá místa
- IPR se dotazuje MČ, zda plánuje v území pořádat více kulturních akcí nebo zda má k tomuto tématu nějakou koncepci. Dalo by se to do návrhu promítnout. Není cílem, aby takovéto akce byly na každém plácku možné, je ale účelné tuto aktivitu podporovat a rozvíjet
- Konecchlumského
  - Zájmem MČ je věnovat větší pozornost také schodišti
  - Střední pás plácku by měl být pojízditelný
- Drinopol
  - Je třeba prověřit potřebu rozšíření veřejného prostranství na mezipodestě schodiště
  - MČ má zájem vypsat soutěž na umělecké dílo, umístění díla dle obrázku je vyhovující
- ZŠ Marjánka
  - MČ upřednostňuje školu co nejvíce otevřít do ulice
  - IPR prověří variantu přímého přístupu z ulice vstřícným schodištěm
  - Zásadní jsou potřeby a požadavky školy – na jejich vyjádření IPR čeká
- Točna Královka
  - IPR zdůrazňuje potenciál tohoto místa, které by mohlo být využíváno kreativním, komunitním a kulturně-společenským způsobem do doby, než dojde k jeho zhodnocení
  - Novou funkci lze později zaintegrovat např. do zástavby nebo ji lze realizovat jako dočasné řešení
  - MČ připouští, že toto místo je pro tento druh aktivity vhodné a mohlo by být takto zatím využíváno
- Předprostor Pyramida
  - Vlastníci hotelu uvažují o jeho dostavbě směrem do ulice a oživení parteru – toto MČ i IPR vítá
  - Zástupci hotelu Pyramida budou IPR informovat o výsledcích jednání se zbylým vedením hotelu
- Kaplička
  - MČ namítá, že umístění stromu ke kapličce je nevhodné, IPR tuto variantu prověří – a souhlasí
  - IPR ještě zvažuje umístění lavičky, které dnes také neodpovídá významu cesty
- Plácek u MOS a Malovanky
  - IPR doporučuje MČ využít tento prostor pro trhy jako aktivizační bod tohoto území,
  - Před MOS se bude nacházet velký zpevněný velmi dobře dostupný prostor o rozloze cca 1400m2, což odpovídá rozloze plánovaných trhů v horní části Malostranského náměstí
  - Jedná se o velmi dobře dostupné místo s minimálním faktorem vyrušování obyvatel
  - MČ podotýká, že by bylo vhodné řešit podrobněji návaznost nároží Na Malovance a piazetty MOS, IPR souhlasí, ale upozorňuje na velký terénní rozdíl mezi oběma plochami a rozměr daného prostoru
  - IPR podotýká, že není účelné budovat na tomto místě další větší náměstí – je to spíše nároží, ve srovnání s ostatními plácky v ulici je rozměr společně s prostorem u MOS nepoměrně velký a obytných domů je zde také málo

Z jednání vyplynulo

- MČ zašle informace od k ODŽP, jak je možné řešit organizaci dopravy v oblasti ulice Gymnastická a Za Strahovem – zasláno
  - MČ se vyjádří, kterou variantu řešení organizace dopravy preferuje
- MČ bude pokračovat v hledání smlouvy
- MČ zašle do 2.3.2016 připomínky ke Strategii rozvoje veřejných prostranství Bělohorské ulice

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

- IPR zašle Strategii rozvoje veřejných prostranství Bělohorské ulice – zasláno společně se zápisem
- IPR zašle schéma s fázemi projektu – zasláno společně se zápisem
- IPR zašle první verzi plácků

Další setkání je zatím stanoveno na pátek 4. 3. 2016 v 12:00, C421, IPR Praha. IPR navrhuje tuto schůzku využít ke konzultaci dopravního řešení s ODŽP za přítomnosti paní Charvátové.

JEDNÁNÍ Č.9

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

IPR Praha, B321		Datum	08. 03. 2016
Věc	**Koncepční studie ulice Bělohorská – konzultace ODPŽ**		
Přítomni	Martin Polách (MČ P6), Dana Charvátová (MČ P6), Monika Habrová (KPS), Pavla Pelčíková (KSP), Tomáš Brázda (KPP)		
Zpracoval	Monika Habrová	Počet stran 02	

Téma: Obecně

Projekt organizace dopravy v klidu MČ – verze dokumentu, která byla IPR poskytnuta je stále aktuální, dokument není ovšem závazný, MČ ho bude teprve projednávat.
Zásobování - MČ navrhovala vymezit vyhrazená stání pro zásobování v rámci parkovacích zálivů na určitý časový interval během dne např. 6:00-8:00 – v ostatních hodinách vést tyto parkovací místa jako smíšená.
IPR argumentoval, že při takovémto řešení nedojde k odstranění stávajícího problému, kdy majitelé obchodů nemají kde zaparkovat a najíždějí do prostoru chodníku. IPR navrhuje, aby zásobování fungovalo v režimu dočasného zastavení po celý den na vyhrazených stání pravidelně rozmístěných na chodníku. Návrh IPR je pro MČ akceptovatelný.
Podzemní kontejnery – MČ je zásadně proti, aby byly podzemní kontejnery umístěny v profilu ulice Bělohorská, argumentuje nutností plynulou průjezdností Bělohorskou a navrhuje umístit všechny kontejnery do bočních ulic. IPR prověří**.**
Bilance parkovacích stání – v rámci koncepční studie dochází k snížení počtu parkovacích míst o 9% procent. (Varianta B – úbytek 5%). Úbytek je způsoben zhruba z 50% vymístěním aut z Konecchlumského, prostoru před Billou a z prostoru před Drinopolem. Pro MČ je tento úbytek přijatelný (dojde k výraznému zkvalitnění prostoru ulice a parkovací stání budou doplněna v parkovacím domě). Kapacita zásobování navržená IPR je srovnatelná s návrhem MČ.
Vjezdy – IPR prověří obalové křivky vjíždějících aut a provedení detailu vjezdu a přiléhajících obrub.

Úsek 1_Patočkova – Konecchlumského
MČ se domnívá, že přejezd pro cyklisty u zastávky Břevnovský klášter je nebezpečný z hlediska křížení obousměrně jedoucích cyklistů a chodců a navrhuje udělat sdílený prostor na chodníku pouze pro cyklisty v jenom směru a chodce.

Úsek 2_ Konecchlumského – TZ Drinopol směr do centra
Dopravního podnik dal MČ vyjádření se souhlasem s vložením nové zastávky za vyústění ulice 8. listopadu (zhruba na úrovni domů č.p.1654-52) bez nutnosti reorganizovat trať. IPR toto vyjádření poskytne Z. Krmelová.
MČ navrhuje v návaznosti na ulici 8. listopadu zřídit obousměrný přejezd přes tramvajovou trať, IPR prověří.
V ulici 8. listopadu je nutné zřídit přechod (vyšší frekvence automobilové dopravy) ne místo pro přecházení.
IPR zkontroluje umístění místa pro přecházení na TZ Drinopol směr do centra.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

Pracovní skupina k vypořádání připomínek veřejnosti

20.5.2016 → 800 zpracování komentářů veřejnosti

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Úsek 3_ TZ Drinopol směr z centra – Liborova
MČ upozorňuje na zhoršený technický stav podest schodiště a plácku Drinopol /podzemní komory/ - zůstává voda- nutno znovu vyspárovat a opravit.
Dle MČ je nezbytné vyznačit přechod pro chodce na zvýšeném pásu u TU Drinopol směr z centra kvůli bezpečnosti.
U školy Marjánka MČ požaduje prověřit umístění zpomalovacích prvků i před přechodem směrem do centra.

Úsek 4_ Liborova – Gymnastická
Ulice za Strahovem a Gymnastická budou jednosměrné, zjednosměrnění Heleny Malířové se projednává. /Zvyšování kapacity parkování/
Mč preferuje zachování signalizace na křižovatce Pod Královkou, Za Strahovem, Bělohorská, nicméně bude respektovat posouzení TSK na odebrání signalizace.

Z jednání vyplynulo
IPR společně ze zápisem zašle MČ bilanci parkování.
MČ zadá co nejdříve územní studii na řešení prostoru mezi poliklinikou a Billou „Příčná osa“ aby bylo možné alespoň částečně koncepční studii se záměrem koordinovat.
MČ zašle IPR vyjádření DP o vložení zastávky do prostoru na úrovni domů č.p.1654-52.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

955 Jednání s odborem dopravy a životního prostředí Prahy 6

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

IPR Praha, B321		Datum	08. 03. 2016
Věc	**Koncepční studie ulice Bělohorská – konzultace ODPŽ**		
Přítomni	Martin Polách (MČ P6), Dana Charvátová (MČ P6), Monika Habrová (KPS), Pavla Pelčíková (KSP), Tomáš Brázda (KPP)		
Zpracoval	Monika Habrová	Počet stran	02

Téma: Obecně

Projekt organizace dopravy v klidu MČ – verze dokumentu, která byla IPR poskytnuta je stále aktuální, dokument není ovšem závazný, MČ ho bude teprve projednávat.
Zásobování - MČ navrhovala vymezit vyhrazená stání pro zásobování v rámci parkovacích zálivů na určitý časový interval během dne např. 6:00-8:00 – v ostatních hodinách vést tyto parkovací místa jako smíšená. IPR argumentoval, že při takovémto řešení nedojde k odstranění stávajícího problému, kdy majitelé obchodů nemají kde zaparkovat a najíždějí do prostoru chodníku. IPR navrhuje, aby zásobování fungovalo v režimu dočasného zastavení po celý den na vyhrazených stání pravidelně rozmístěných na chodníku. Návrh IPR je pro MČ akceptovatelný.
Podzemní kontejnery – MČ je zásadně proti, aby byly podzemní kontejnery umístěny v profilu ulice Bělohorská, argumentuje nutností plynulou průjezdností Bělohorskou a navrhuje umístit všechny kontejnery do bočních ulic. IPR prověří**.**
Bilance parkovacích stání – v rámci koncepční studie dochází k snížení počtu parkovacích míst o 9% procent. (Varianta B – úbytek 5%). Úbytek je způsoben zhruba z 50% vymístěním aut z Konecchlumského, prostoru před Billou a z prostoru před Drinopolem. Pro MČ je tento úbytek přijatelný (dojde k výraznému zkvalitnění prostoru ulice a parkovací stání budou doplněna v parkovacím domě). Kapacita zásobování navržená IPR je srovnatelná s návrhem MČ.
Vjezdy – IPR prověří obalové křivky vjíždějících aut a provedení detailu vjezdu a přiléhajících obrub.

Úsek 1_Patočkova – Konecchlumského
MČ se domnívá, že přejezd pro cyklisty u zastávky Břevnovský klášter je nebezpečný z hlediska křížení obousměrně jedoucích cyklistů a chodců a navrhuje udělat sdílený prostor na chodníku pouze pro cyklisty v jenom směru a chodce.

Úsek 2_ Konecchlumského – TZ Drinopol směr do centra
Dopravního podnik dal MČ vyjádření se souhlasem s vložením nové zastávky za vyústění ulice 8. listopadu (zhruba na úrovni domů č.p.1654-52) bez nutnosti reorganizovat trať. IPR toto vyjádření poskytne Z. Krmelová.
MČ navrhuje v návaznosti na ulici 8. listopadu zřídit obousměrný přejezd přes tramvajovou trať, IPR prověří.
V ulici 8. listopadu je nutné zřídit přechod (vyšší frekvence automobilové dopravy) ne místo pro přecházení.
IPR zkontroluje umístění místa pro přecházení na TZ Drinopol směr do centra.

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Úsek 3_ TZ Drinopol směr z centra – Liborova
MČ upozorňuje na zhoršený technický stav podest schodiště a plácku Drinopol /podzemní komory/ - zůstává voda- nutno znovu vyspárovat a opravit.
Dle MČ je nezbytné vyznačit přechod pro chodce na zvýšeném pásu u TU Drinopol směr z centra kvůli bezpečnosti.
U školy Marjánka MČ požaduje prověřit umístění zpomalovacích prvků i před přechodem směrem do centra.

Úsek 4_ Liborova – Gymnastická
Ulice za Strahovem a Gymnastická budou jednosměrné, zjednosměrnění Heleny Malířové se projednává. /Zvyšování kapacity parkování/
Mč preferuje zachování signalizace na křižovatce Pod Královkou, Za Strahovem, Bělohorská, nicméně bude respektovat posouzení TSK na odebrání signalizace.

Z jednání vyplynulo
IPR společně ze zápisem zašle MČ bilanci parkování.
MČ zadá co nejdříve územní studii na řešení prostoru mezi poliklinikou a Billou „Příčná osa“ aby bylo možné alespoň částečně koncepční studii se záměrem koordinovat.
MČ zašle IPR vyjádření DP o vložení zastávky do prostoru na úrovni domů č.p.1654-52.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

956 Připomínky MČ Prahy 6 k finálnímu návrhu

IPR Praha
Doručeno: 02.05.2016
IPR 04585/2016
listy:2 přílohy:
arch: li/av:
urbnes5f5e26df

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Došlo: - 3. 05. 2016
4585/16 2/ -
Č.j.: Příl.

MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 6
Ing.arch. Martin Polách
ZÁSTUPCE STAROSTY

Vážená paní
Pavla Pelčíková
specialista participačních procesů
Institut plánování a rozvoje

V Praze dne 29. dubna 2016
Č.j. MCP6 040102/2016

Připomínky a náměty ke Koncepční studii Bělohorská

Bělohorská třída představuje (nejen pro Prahu 6) velmi cennou komunikaci se zachovanou strukturou prodejen, provozoven služeb a restaurací, tedy obchodní třídu, která vedle ulice Jugoslávských partyzánů je pravděpodobně již posledním reprezentantem své kategorie. Zároveň je páteří zástavby Břevnova, který nemá žádné centrální náměstí, a tak jsou na ni přenášeny i funkce a požadavky z toho vyplývající.

Z těchto důvodů Městská část Praha 6 kvitovala a velmi podporuje snahu hlavního města Prahy prostřednictvím IPR pokračovat v revitalizaci a rekonstrukci této obchodní třídy a navázat tak na rekonstrukci tramvajové trati provedené Dopravní podnikem v minulých letech.

Práce na rekonstrukci Bělohorské byly zaštítěny pracovní skupinou na IPRu, kde Praha 6 měla své místo a i prostor k možnosti vznášet své požadavky a připomínky. Přes tuto spolupráci studie nenaplnila očekávání a několik otázek zůstalo nezodpovězeno a nedořešeno.
Jedná se zejména o tyto:

1) Již při stanovení řešeného území byl nejednoznačný postoj k řešení hlavních problémů Bělohorské třídy, a to dvojice tramvajových smyček a území s nimi spojené, které původně mělo být využíváno pouze balastně, posléze bylo z řešeného území zcela vyňato. Tímto se řešení soustředilo pouze na plochu vlastní obchodní třídy.
2) Zároveň nebyl úspěšně dořešen ani předprostor hotelu Pyramida, nakonec s tím, že se do řešení tohoto prostoru vloží hotel sám. MČ Praha 6považuje tento předprostor za velmi cennou cezuru rozšiřující stopu Bělohorské a nabízející jiné kvality řešení. Předložené řešení IPRu neakceptujeme.
3) Již ze zadání vyplynula omezení, související s již provedenou rekonstrukcí tramvajové trati. Toto se stalo hlavním důvodem, proč nemohl být akceptován základní požadavek MČ P6 na prověření funkčnosti a reálnosti vložení či přesunu tramvajové stanice k poliklinice. Do tohoto prostoru je připravena MČ P6 investovat finanční prostředky, jak na rekonstrukci a dostavbu polikliniky, tak do řešení organizace dopravy v klidu v tomto místě. Tato skutečnost pracovně nazývaná „příčná osa Břevnova" nebyla zpracovateli akceptována a do výsledku byla zařazena jako podružné ohnisko, pravděpodobně pouze z důvodů získání parkovacích míst do jinak výrazně záporné bilance dopravy v klidu.
4) Při návrhu organizace rekonstruované ulice a souvisejících prostor došlo k výraznému úbytku parkovacích míst, tato skutečnost je pochopitelná, musí však být řešena vytipováním míst v okolí pro možnou realizaci náhrad. Výše zmíněné podzemní parkování v ul. 8. listopadu (OÚL) a stání na Pohořelci je jedinou pozitivou této stránky řešení.
5) Rekonstrukce Bělohorské si vyžádala regulaci připojení bočních ulic. Jakákoli regulace automobilového provozu musí být doložena dopravní studií souvisejícího okolí s průkazem prostupnosti území.

Československé armády 23, 160 52 Praha 6
T: + 420 220 189 160 / E: mpolach@praha6.cz / www.praha6.cz / IČO: 063703

Z výše uvedeného vyplývají tyto zásadní úkoly:

1) Jako řešení stávající situace požadujeme zpracovat reálnou zastavovací studii prostor Dlabačov – Malovanka, včetně vazeb na oblast Strahova, obou tramvajových smyček, prostor kolem hotelu Pyramida a Multifunkčního operačního střediska (MOS).
2) Je nezbytné promítnout změny profilu ulice, tedy organizace chodníků a vozovky, do průběhu tras stávajících inženýrských sítí, neboť tento průmět může zásadně ovlivnit změny tohoto profilu.
3) Zahrnout do studie vazbu na záměr vybudování parkovacího domu v ulici 8. Listopadu. MČ P6 nesouhlasí s návrhem veřejného prostoru v oblasti křižovatky s ulicí 8. Listopadu, zejména s výškovým řešením vozovky.
4) Výškové úpravy vozovky při výjezdu do vedlejších ulic je nutno prověřit místo od místa.
5) Do tramvajového tělesa požadujeme vložit novou zastávku v oblasti u Polikliniky Pod Marjánkou.
6) Prověřit, zda navržené řešení nesouměrného osvětlení ulice bude dostatečné pro osvětlení chodníků na obou stranách. V oblasti Pod Královkou a Na Malovance není osvětlení řešeno vůbec.
7) MČ P6 nesouhlasí s řešením prostoru před ZDŠ Marjánka, požaduje zpracovat nový návrh v detailech, včetně prověření výškových vztahů.
8) Požadujeme nově vyřešit oblast křižovatky Bělohorská s Patočkovou – důstojnější řešení „začátku" Bělohorské.
9) Ve studii nejsou uvedeny prvky městského mobiliáře.
10) Požadujeme v dalším stupni projektové dokumentace konzultovat barevnost a vzorování povrchů chodníků v závislosti na významnosti jednotlivých veřejných prostorů.

S pozdravem

Martin Polách

(odesláno datovou schránkou, IDDS: c2zmahu)

Československé armády 23, 160 52 Praha 6
T: + 420 220 189 160 / E: mpolach@praha6.cz / www.praha6.cz / IČO: 063703

957 Jednání k vypořádání připomínek MČ k finálnímu návrhu

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

IPR Praha, B323		Datum	20. 07. 2016
Věc	**Koncepční studie ulice Bělohorská – vypořádání připomínek městské části**		
Přítomni	Kopeć Marek (IPR), Petra Hrubešová (IPR), Monika Habrová (IPR), Pavla Pelčíková (IPR), Jan Zalabák (IPR), Petra Kolínská (MHMP), Martin Polách (MČ P6), Jan Šurovský (DP), Miroslav Penc (DP)		
Zpracovatel	Monika Habrová	Počet stran	02

Téma: Řešení prostoru u ústí 8. Listopadu, tram. zastávka Poliklinika

- MČ požaduje vložení zřídit zastávku U Polikliniky, IPR představil tři varianty řešení a analýzu uspořádání zastávek
  DP zásadně nesouhlasí s vložením další zastávky z důvodů blízkosti navazujících stanic a jízdní doby úseku Vypich/Malovanka, DP připouští pouze zrušení tram. zastávky U Kaštanu a zřízení nové zastávky U Polikliniky
  p. Kolínská doporučuje ustoupit od požadavků přesunout zastávku (není přímá podpora veřejnosti, není v zadání koncepční studie)
- MČ požaduje přejezd u Polikliniky, DP nesouhlasí (zpomalení dopravy, nehody)
- **závěr: v rámci koncepční studie zůstane trať beze změn, bude zpracováno výhledové řešení přeuspořádání trati se zastávkou U Polikliniky (přesunutí zastávky, původní umístění dle studie DP) s výhledovým horizontem cca 10let**
  přejezd přes tram. trať bude v koncepční studie zapracován jako výhledové řešení

Téma: Organizace dopravy v klidu

- Po úpravě návrhu a zpřesnění analýzy ubývá 7 parkovacích stání na Bělohorské (v navazující dokumentaci se může drobně lišit), zhruba 20% dnes zaparkovaných aut má mimopražské SPZ, IPR doporučuje prověření účelnosti zřízení parkovacího domu
- **závěr: MČ do konce roku vyhodnotí fungování parkovacích zón, záměr vybudování parkoviště v ulici 8. Listopadu bude prověřen MČ**

Téma: Řešení tramvajových smyček – Pod Královkou a Dlabačov

- MČ požaduje zpracovat zastavovací studii na území podstrahoví, IPR doporučuje prověřit území arch. soutěží na základě studie proveditelnosti dopr.řešení, pozemky jsou ve vlastnictví města
- **závěr: území je velmi cenné, IPR prověří možnosti dalšího projektu, zastavovací studii zpracovávat nebude, město souhlasí a má zájem aktivně se zapojit**

Téma: Řešení předprostoru školy Marjánka

- MČ nesouhlasí s návrhem řešení, požaduje přepracování studie, IPR se domnívá, že jde o nejlepší možné řešení z hlediska požadavků školy
- **MČ navrhuje schůzku se školou, souhlasí s navrhovaným řešením s požadavkem s prověřením umístění zábradlí a zpracování příčného řezu vstupem školy**

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Zápis z jednání

Téma: Řešení Patočkovy

- MČ požaduje zabývat se trojúhelníkovou výsečí na styku ulic Bělohorská a Patočkova, není potřeba tolik zeleně v cípu křižovatky, navrhují zpevněnou plochu a prověření umístění uměleckého díla či jiného objektu
- **závěr: IPR v koncepční studii prověří podobu zmiňovaného cípu a zdůraznění místa**

Se zněním výše uvedených bodů souhlasí:

Počtová: Kolínská:

Hrubešová/Habrová:

Kopeć:

Kolínská

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63
sídlo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu
e-mail: podatelna@ipr.praha.eu, http://www.iprpraha.cz
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

Přílohy 9 5 6 311

960 / Usnesení Rady MČ Prahy 6

961 Usnesení Rady MČ Prahy 6

č. tisku.: R-0 1772

Městská část Praha 6
Rada městské části
Usnesení
ze dne 21.09.2016

č. 1675 / 16

"Koncepční studie Bělohorská"

Rada městské části

I. B e r e n a v ě d o m í
1. důvodovou zprávu včetně příloh, které jsou nedílnou součástí tohoto usnesení
2. zpracovanou " Koncepční studii Bělohorská" jako jeden z podkladů pro přípravu navazujících projektových dokumentací vedoucích k celkové rekonstrukce uličního prostoru Bělohorské ulice

III. U k l á d á
1. Ing. Janě Jelínkové - vedoucí KA
předat toto usnesení Prahy zpracovateli - Institutu plánování a rozvoje hl. města Prahy Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2
Termín: 30. 09. 2016

Předkladatel :	***Ing. arch. Martin Polách***	*zástupce starosty MČ Praha 6*
Zpracovatel :	***Ing. Jana Jelínková***	*vedoucí KA*

starosta
Městské části Praha 6

zástupce starosty
Městské části Praha 6

Usnesení bylo přijato poměrem hlasů : +8 -0 z0

Důvodová zpráva k R-0 1772:
Zpracování Koncepční studie ulice Bělohorská bylo uloženo Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy ke zpracování Radou hlavního města Prahy dne 11.8.2015 usnesením č. 1864. Na podzim roku 2014 byl dokončen projekt na rekonstrukci tramvajové trati a tramvajových zastávek Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. nevznikla však celková koncepce ulice, která by se projevila výrazným zvýšením uživatelské kvality celého prostoru.
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 .

Zpracování Koncepční studie ulice Bělohorská je v souladu se Zřizovací listinou IPR hl. m. Prahy a dále navazuje na usnesení Rady hlavního města Prahy č. 556 ze dne 16. 4. 2013 ke koncepčnímu přístupu hlavního města Prahy k veřejným prostranstvím a koordinaci investic. Koncepční studie slouží jako závazný podklad pro přípravu navazujících projektových dokumentací vedoucích k celkové rekonstrukce uličního prostoru.

Bělohorská ulice je významnou pražskou obchodní třídou a jedním z klíčových veřejných prostranství Prahy 6. Plní důležitou funkci lokálního centra a již dnes jsou dobře patrné její kvality a městotvorný potenciál.
V současné době jsou připravovány další záměry, které se týkají dílčích rekonstrukcí a úprav a které budou mít vliv na kvalitu veřejných prostranství a dopad na následné užívání prostoru obyvateli hl. m. Prahy.
Součástí proaktivního přístupu hlavního města Prahy k veřejným prostranstvím by tak měla být tvorba celkové koncepce a koordinace všech požadavků a jednotlivých záměrů v prostoru, tak aby se výsledek následně projevil ve výrazném zvýšení jeho uživatelské kvality. Tento postup umožňuje v předstihu přistoupit ke koncepční a koordinované přípravě nových investičních akcí a nalézt tak optimální technické řešení odpovídající současným potřebám a požadavkům obyvatel města.
IPR Praha a městská část Praha 6 jsou přesvědčeni, že je důležité zapojit do celého procesu přípravy koncepční studie veřejnost. Již od počátku sledovat a vyhodnotit potřeby občanů, kteří jsou s řešeným územím neustále v bezprostředním kontaktu. Toto vyhodnocení je podkladem pro zpracování návrhu Koncepční studie, který byl občanům také představen v dubnu tohoto roku. Vyhodnocení připomínek občanů k návrhu je rovněž zapracováno.

Řešené území Koncepční studie zahrnuje západní část ulice Bělohorská (od křižovatky Patočkova po křižovatku Myslbekova), ulici Dlabačov a na ně navazující veřejná prostranství. Zvláštní pozornost byla věnována klíčovým veřejným prostranstvím, která vyplynula z veřejných setkání a analýz ulice (Drinopol, Konecchlumského, předprostor školy Marjánka apod.). Zároveň byly během přípravy koncepční studie identifikovány oblasti a témata, která mají buď přímý vliv na celkové řešení Bělohorské, nebo mohou synergicky podporovat navrhované řešení a dále zlepšit fungování nejenom samotné ulice, ale i širšího okolí. Mezi takové záměry patří projekty městské části Prahy 6 - např. projekt „Příčná osa“ a revitalizace KC Kaštan, tak i projekty soukromých investorů - např. úprava předprostoru hotelu Pyramida. V tomto ohledu je žádoucí v dalších fázích přípravy projektu iniciovat zadání dílčích souvisejících projektů a dále je nutné zajistit koordinaci s již existujícími projekty.

***Cíle a priority studie**:*
• cíl 1: Vytvoření celkové koncepce a zvýšení uživatelské kvality celého prostoru ulice včetně navazujících veřejných prostranství

Priority tohoto cíle:

- *návrh celkové prostorové koncepce a kvalitního pobytového prostoru, který podporuje budování příležitostí pro společenský kontakt*
- *posílení městotvorného potenciálu obchodní třídy a její konkurenceschopnosti a ověření možností dalšího rozvoje území*
- *návrh opatření pro chodce a cyklisty, umístění bezbariérových přechodů a ostrůvků*
- *návrh organizace automobilové dopravy, zásobování, uspořádání uličního profilu, celkového dopravního zklidnění ulice, možných úprav tramvajové trati a tramvajových zastávek*
- *studie bude zpracována v souladu s Manuálem tvorby veřejných prostranství (v návaznosti na usnesení číslo 1495 ze dne 24.6.2014)*

• *cíl 2: Koordinace jednotlivých záměrů a vyhodnocení požadavků v řešeném území*

Priority tohoto cíle:

- *udržitelnost výsledku rekonstrukce a úspora veřejných financí*
- *vytvoření sdílené vize všech aktérů v území včetně veřejnosti*

• *cíl 3: Naplnění a vyhodnocení požadavků a potřeb obyvatel hl. m. Prahy, zejména obyvatel, kterých se změny v území bezprostředně týkají.*

Nástroj pro naplnění tohoto cíle:

- *zapojení veřejnosti během celého procesu přípravy a vypracování koncepční studie ulice Bělohorská*

Zpracovatel výslovně prohlašuje, že veškeré údaje a informace v návrhu usnesení, včetně důvodové zprávy a příloh jsou pravdivé a odpovídají skutečnosti.
Rovněž výslovně prohlašuje, že neopomenul uvést žádný údaj nebo informaci, které by obsah návrhu podstatně změnily, pokud by byly uvedeny.

Datum : 20. září 2016
Zpracoval: Ing. Jana Jelínková

Seznam příloh:

1. Připomínky a náměty městské části Praha 6 ke Koncepční studii Bělohorská ze dne 29.4.2016 - jen elektronicky
2. Koncepční studie ulice Bělohorská - vypořádání připomínek městské části Praha 6 - zápis z jednání ze dne 20.7.2016 - jen elektronicky

Přílohy veřejné:

Přílohy neveřejné:

1. Připomínky a náměty městské části Praha 6 ke Koncepční studii Bělohorská ze dne 29.4.2016 - jen elektronicky

Připomínky a náměty městské části Praha 6 .pdf

2. Koncepční studie ulice Bělohorská - vypořádání připomínek městské části Praha 6 - zápis z jednání ze dne 20.7.2016 - jen elektronicky

vypořádání připomínek.pdf