

Koncepční studie Slezská – odpovědi na otázky respondentů

ZKLIDNĚNÍ DOPRAVY

Jak změna směrnosti Slezské ovlivní dopravu v okolních ulicích? Nedojde k přetížení Vinohradské a Korunní? Je na to nějaká studie či dopravní model?

Změna směrnosti má za cíl zabránit tranzitním průjezdům Slezskou řidičům, kteří zde nebydlí, a tím zlepšit život rezidentům a lidem, kteří zde pracují.

Pro změnu směrnosti byl vytvořen dopravní model, který ukázal zvýšení počtu aut ve Vinohradské a mírné zvýšení v Korunní. Ve Slezské v úseku mezi Boleslavskou a U Vodárny naopak výrazné snížení až o dvě třetiny – úbytek je právě ta tranzitní doprava.

Zvýšení intenzity ve Vinohradské a Korunní není zásadní. Při zakládání Královských Vinohrad byly tyto ulice koncipovány jako páteřní, do kterých je soustředěna vybavenost i doprava. Na rozdíl od nich má Slezská menší šířku a klidnější, spíše rezidenční charakter, což dokládá i to, že do ní byly umístěny školy. To však bylo změněno v 70. letech, kdy se i Slezská stala páteřní trasou propojující východní část Vinohrad se severojižní magistrálou a dále až s levým břehem Vltavy, později byly nainstalovány semaforey.

S odstupem doby dnes vidíme, že se některé předpoklady v plánování dopravy ukázaly jako chybné – zkapacitňování tras pro auta dopravní situaci nezlepší, naopak jich do města natáhne více a vyvolá tlak na další zkapacitňování a další parkovací místa. Ulice však zůstávají široké stejně jako před sto lety, takže se ubírá prostor ostatním, kteří je užívají – chodcům a cyklistům.

Rezidenční charakter Slezské by se měl vrátit. Nejdůležitějším krokem je znemožnění tranzitu. Bude to mít i širší pozitivní dopad – přispěje to k úbytku několika stovek aut denně v centru.

Jak bude v krátkých úsecích jednosměrek zajištěna průjezdnost pro IZS či popeláře?

Šířka průjezdného prostoru je navržena 4,25 m a spolu s dostatečnými poloměry oblouků umožňuje průjezd pro všechna vozidla běžných velikostí vč. IZS a popelářů.

I po změně směrnosti se sanitka, hasiči a popeláři dostanou ke všem vchodům jako dnes.

VÝSADBA STROMŮ

Jaké druhy stromů by měly být ve Slezské vysazeny?

Přesný návrh druhové skladby bude předmětem dalších stupňů projektové dokumentace, které následují po studii. V čistopisu studie druhy doporučíme. Budeme vycházet ze Studie pražských stromořadí (Souček, Hora) se zahrnutím výsledků právě z vinohradských ulic.

S ohledem na adaptaci vůči změně klimatu je nutné podporovat druhovou pestrost, která snižuje riziko jejich zániku v celé oblasti např. při nákaze chorobou. Z hlediska plnění environmentálních funkcí doporučujeme subdominantní (tj. menší) stromy s dostatečným objemem korun, podél vodojemu pak stromy větší. Stromy kvetou, plodí, na zimu ztrácejí listí a zjara znovu raší. Cílem je jejich přirozenost, nikoliv nedostatek.

Koncepční studie Slezská – odpovědi na otázky respondentů

Jak budou kořeny a kmeny stromů chráněny proti poškození parkujícími auty?

Parkování a stromy nejsou v rozporu a při adekvátním technickém řešení si nijak v existenci nebrání. Stačí zajistit, aby se životní prostor stromů a aut neprolínal. Kořenům vytvořit pod dlažbou prostor vyplněný štěrkem (tzv. strukturním substrátem), který není zhutnitelný a dlouhodobě jim tak zajistí přístup vody a vzduchu a kmeny ochránit před mechanickým poškozením rámy, které mohou být hezčí, než jaké se používaly dříve. Vztah aut a stromů lze vnímat pozitivně – stín a odpařování vody z listů (tzv. evapotranspirace) stromů ochlazuje město a šetří tak při vedrech palivo aut vybavených klimatizací.

Jak bude řešen povrch prostoru pod stromy (praktičnost úklidu, hromadění odpadků, nedopalků a psích exkrementů)?

Povrchy propustné pro vodu a vzduch jsou základní životní nutností pro existenci stromů. Lidské neřesti a frekvence jejich úklidu jsou věcí osvěty i péče o veřejný prostor.

Proč nemohou být stromy na protější osluněné straně ulice? Proč nemohou být vůbec žádné stromy v prvním a posledním bloku ulice?

Hlavním a jediným důvodem jsou technické sítě – vodovody, kanalizace, plynovod, různé kabely, potrubní pošta. Stromy v těchto úsecích není kam dát, nikdo na ně nikdy nemyslel a nezbylo na ně mezi ochrannými pásmy sítí místo. Bylo by teoreticky možné sítě přeložit, ale v místech, na které se ptáte, by šlo o velká vodovodní potrubí nebo teplovody, jejichž přeložky jsou velmi nákladné a nepovažujeme je tedy za reálné.

Nezpůsobí stromy na stinné straně ulice s okny na sever výrazné zhoršení podmínek v bytech a školních třídách, které jsou již nyní poměrně tmavé a chladné?

V zimním období se světelné podmínky nezmění, stromy nemají listy. V letním období nabízí stromy komplex hygienických funkcí, tj. velmi účinné ochlazení, snížení prašnosti, zvýšení vlhkosti a obecný dýchací komfort. Nejčistší vzduch mají ulice se stromy. K malému poklesu osvětlení v nižších patrech dojde, nebude však významné. Pohled do koruny stromu je však příjemnější než na protější fasádu. Jsme toho názoru, že benefity stromů jednoznačně převažují.

Bude nějak využita dešťová voda k zavlažování stromů (např. vsakovací dlažba parkovacích míst)?

Ano, jde o jedno z klíčových bodů zadání studie. Stejně jako přístup k vodě je pro stromy důležitý půdní vzduch, proto v ose stromořadí pod dlažbou navrhujeme souvislý prokořenitelný prostor – pás široký cca 1,5 m vyplněný štěrkem (tzv. strukturním substrátem). Dále je nutné, aby byly stromy z hlediska předpisů o ochranných pásmech postaveny na stejnou úroveň jako technické sítě. Dnes to tak není a kvůli tomu třeba není možné vysadit nový strom v místě původního, protože poblíž vedou kabely nebo potrubí.

Koncepční studie Slezská – odpovědi na otázky respondentů

USPOŘÁDÁNÍ ULICE

Jaká je bilance parkovacích míst před a po navržené úpravě v jednotlivých blocích ulice? O kolik míst by měli obyvatelé přijít a v jakém časovém horizontu?

Bilanci ukazuje tabulka, která je součástí zveřejněného návrhu. Je nutné si uvědomit, že úprava Slezské bude probíhat postupně a její dokončení bude v řádu spíše desetiletí než jednotek let. O postupu není zatím rozhodnuto, prvním krokem je dokončení této studie, která má ukázat rozsah a náročnost budoucích úprav.

Bude ztráta parkovacích míst v ulici kompenzována jinými možnostmi parkování rezidentů (např. podzemní garáže, parkovací dům v docházkové vzdálenosti)?

Městská část Praha 3 připravuje rekonstrukci již dlouhá léta uzavřených garáží pod domy na nároží Vinohradské a Libické ulice. Má zde vzniknout přibližně 70 nových parkovacích míst.

Jaké rozměry aut jsou uvažovány pro výpočet parkovacích míst? Auta jsou čím dál větší a zabírají více prostoru. Je na to v návrhu myšleno?

Návrh vychází z normových rozměrů parkovacích míst. Ty jsou dostatečné i pro stání větších aut. Ve skutečnosti se aut vejde vždy dokonce o něco více než počítá norma.

Jak bude řešeno oddělení chodníku od parkovacích stání, aby auta nezasahovala přední částí do chodníku?

Obrubník je u kolmých stání vysunutý o 0,5 m do parkovacího pásu, aby průchozí šířka chodníku zůstala tak, jak chceme, i když auto zaparkuje koly až k obrubníku.

Proč je povrch zvýšených křižovatek z dlažebních kostek? Nebyl by lepší tišší a hladší povrch (asfalt)?

Asfalt navrhujeme na vozovku právě kvůli nižší hlučnosti a také proto, že se po něm lépe jede na kole. Zvýšené křižovatky jsme navrhli z kostek, aby byly vizuálně odlišené – spolu s nájezdem to řidiče povede k větší pozornosti a pomalejší jízdě. Z hlediska snížení hluku by však asfalt i na křižovatkách měl smysl. Váš podnět tedy zvážíme.

Koncepční studie Slezská – odpovědi na otázky respondentů

Kudy mají jezdit cyklisté v protisměru? Po silnici mimo vyznačený cyklo-pruh?

Cyklisté pojedou z jejich pohledu na pravé straně vozovky, jejich trasa bude na vozovce vyznačena piktogramem. Vozovka je široká 4,25 m, což při pomalé jízdě umožňuje bezpečné míjení s auty.

Je vozovka opravdu dost široká, aby se tam bezpečně vyhla třeba i objemnější auta, cyklisté v protisměru a ještě se dalo dobře bezpečně vyjet z kolmého parkovacího stání?

Vozovka je široká 4,25 m, což všechny tyto situace umožňuje. Předpokladem je ohleduplná jízda nižší rychlostí, proto navrhujeme zónu 30 km/h.

Jakou roli mají sloupky na nárožích?

Zvýšené křižovatky budou v rovině chodníků, které budou na nárožích oproti současnosti výrazně rozšířené. Umožní to snadné přecházení ulice, současně se zvýší riziko, že na širokém chodníku zaparkuje auto. Proto se v takových případech nároží ohrazují sloupky.

Proč chybí přechody pro chodce?

Ulice bude zónou 30, ve které lze ulici přecházet kdekoli, vyznačování přechodů je tedy nežádoucí – vedlo by řidiče k dojmu, že mimo přechody chodci nepřecházejí.

Jak budou řešeny kontejnery na tříděný odpad (klasické nebo zapuštěné v zemi, kde)?

Vzhledem k množství technických sítí jsme zatím dospěli k názoru, že není možné podzemní kontejnery v řešeném úseku Slezské navrhnout. Tématem se však budeme při dopracování studie ještě zabývat.

Jak bude vypadat návrh pro Boleslavskou ulici?

Boleslavskou ulicí se dále zabýváme a výsledný návrh bude součástí čistopisu studie. Cílem zadavatele – vedení Prahy 3 i naším je i zde doplnit stromořadí a dosáhnout zklidnění dopravy, což umožní zvýšení počtu parkovacích míst.