

Příloha 3 - Zapojení veřejnosti

Urbanisticko-architektonická
studie Olšanské ulice

unit

11 — 2022

Hrubopis

URBANISTICKO-ARCHITEKTONICKÁ STUDIE OLŠANSKÉ ULICE

PŘÍLOHA 3 - ZAPOJENÍ VEŘEJNOSTI



Zadavatel:

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2
kontaktní osoba: Ing. arch. Martin Špičák

Zpracovatel:

UNIT architekti, s.r.o.
Thákurova 9, 160 00 Praha 6
info@unitarch.eu
+420 224 356 470

Zpracovatelský tým:

Urbanismus:

UNIT architekti, s.r.o.
— **Hlavní architekt:**
Ing. arch. Filip Tittl
prof. Ing. arch. Michal Kohout
doc. Ing. arch. David Tichý, Ph.D.
— **Vedoucí projektu:**
Ing. arch. Šárka Jahodová
— **Projekční tým:**
Ing. arch. Roman Hrabánek
Ing. arch. Veronika Peňázová

Doprava:

Syrový – dopravní ateliér, s.r.o.
Ing. Květoslav Syrový
Ing. arch. David Pfann
Bc. Alexandra Andreea Bajan

Krajina:

Land05 s. r. o.
Ing. Martina Forejtová
MSc. Vladimír Novák
Ing. et Ing.arch. Monika Šafářová

Technická a modrozelená infrastruktura:

Ing. Lukáš Novák
Ing. Petr Hrdlička

11—2022

unit



IPR
PRAHA

1 | ZJIŠŤOVÁNÍ POTŘEB A HODNOCENÍ UŽIVATELŮ

Studie byla zpracována za spolupráce zadavatele IPR Praha, dotčené městské části, městských institucí, dalších aktérů v území a samozřejmě obyvatel dané lokality, se kterými proběhly standardně dvě fáze participace. V březnu 2022 probíhala první fáze – sběr podnětů formou online dotazníkového šetření, jehož součástí byl také sběr lokalizovaných podnětů v mapě. Současně probíhala iniciační setkání s jednotlivými aktéry v území. Získané vstupy byly použity pro vypracování konceptu návrhu, který byl následně představen a konzultován se zadavatel studie IPR Praha, Městskou částí, dotčenými institucemi (DPP, ROPID, NPÚ, PVS, PVK, TSK, Cetin), odbory magistrátu a MČ (Odbor dopravy), Správou pražských hřbitovů, Arcibiskupstvím pražským a realizátory dalších záměrů v území.

Projednání konceptu návrhu s veřejností bylo realizováno ve dvou formátech. V červnu 2022 proběhla společná procházka s cílem seznámit veřejnost s návrhem a současně byl v rámci hodnocení připraveného konceptu spuštěn online dotazník, který byl po více než 3 týdny k dispozici na webových stránkách iprpraha.cz/projekt/131/olsanska. Podněty byly následně posouzeny a případně zpracovány do hrubopisu studie.

Obsah

- Zjišťování potřeb a hodnocení uživatelů
- Sběr podnětů veřejnosti k návrhu
- Zpracování komentářů veřejnosti

V rámci fáze zpracování analýz měla veřejnost možnost se od 7. do 31. března 2022 k projektu vyjádřit prostřednictvím online dotazníkového šetření, jehož součástí byl také sběr lokalizovaných podnětů v mapě. Níže je uvedeno vyhodnocení dotazníku, získané vstupy byly využity pro vypracování konceptu návrhu.

1.1 | Informace o respondentech

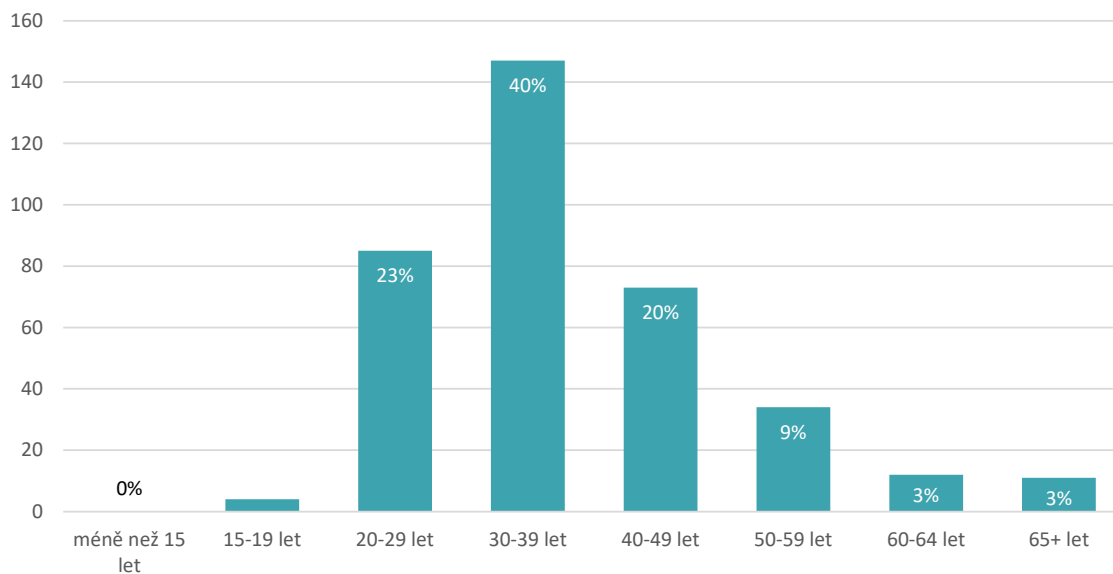
1.1.1 | Sociodemografické údaje

Na dotazník odpovědělo celkem 361 respondentů, z toho 64 % mužů a 34 % žen. Na dotazník nejčastěji odpovídali respondenti ve věku mezi 30 až 39 let (viz graf 1). Na výzkumu participovalo 84 % pracujících respondentů, 12 % studentů, 5 % respondentů na mateřské/rodičovské dovolené a 4 % respondentů v důchodu, 1 % pak představují respondenti nezaměstnaní či v domácnosti

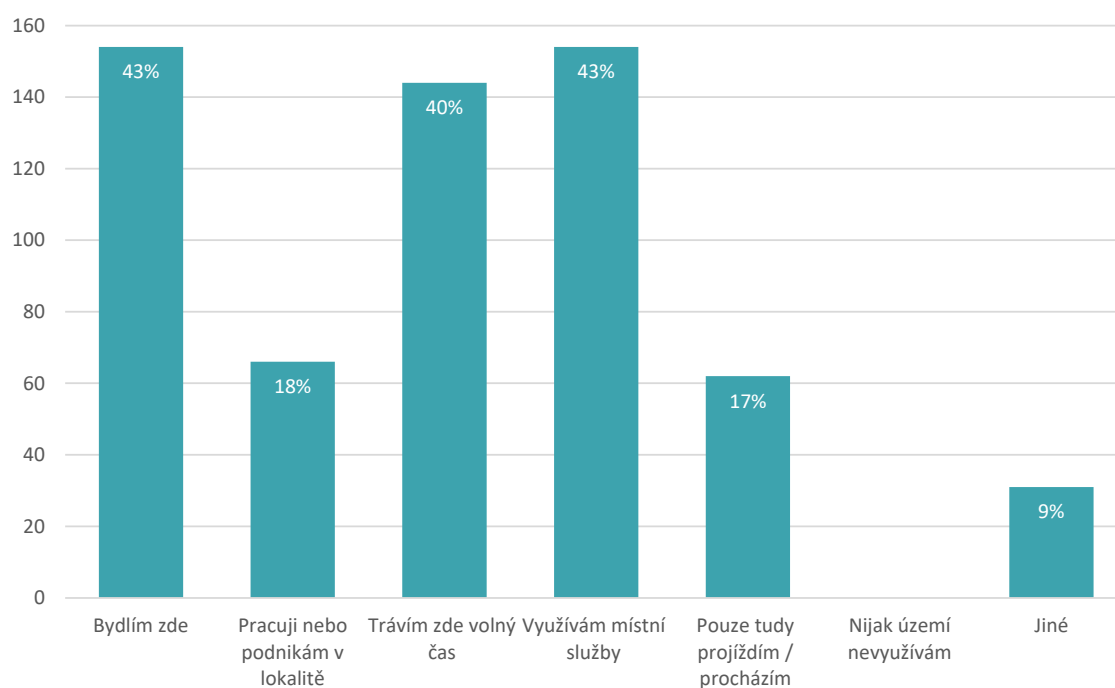
1.1.2 | Vztah k území

Téměř polovina respondentů uvedla, že v řešeném území bydlí, tráví zde volný čas a/nebo využívá místní služby. Necelá pětina respondentů pak v území pracuje či podniká. Pro pouhý transit využívá území 17 % respondentů.

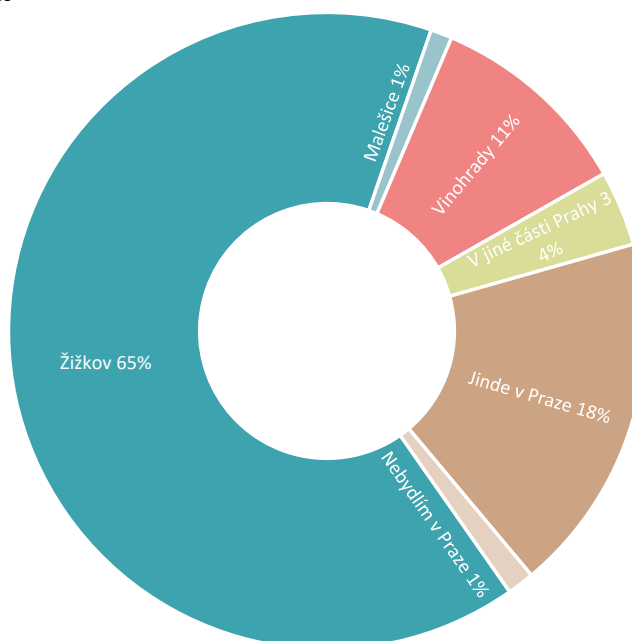
Z hlediska lokality bydliště představuje celkem 65 % respondentů rezidenty Žižkova. Dalších 11 % respondentů žije na Vinohradech, 1 % v Malešicích a 4 % v jiné části Prahy 3. Dalších 18 % respondentů uvedlo, že žijí jinde v Praze a 1 % v Praze nebydlí vůbec.



GRAF / 01 Věk respondentů



GRAF / 02 Vztah respondentů k lokalitě



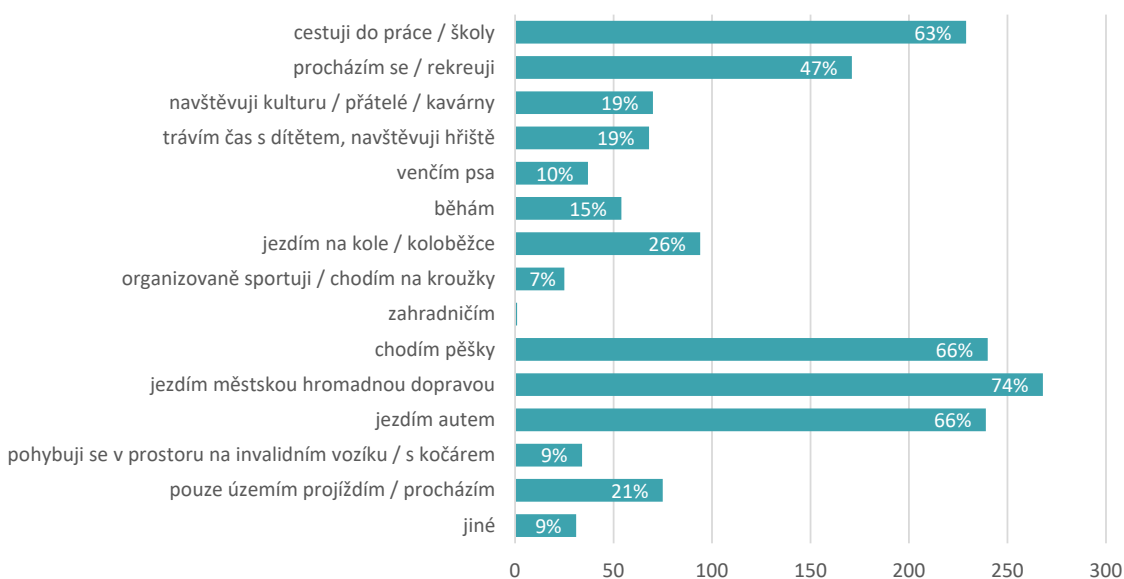
GRAF / 03 Bydliště respondentů

1.2 | Aktivity v území

V úvodní části dotazníku byly respondenti tázáni, jaké všechny aktivity ve vymezeném území dělají. Jako nejčastěji provozované aktivity byly uváděny cesta do práce nebo školy (63 %) a procházení a rekreace (47 %). Vyhodnocení tedy ukazuje význam lokality z hlediska rekreačního využití. V rámci dalších aktivit navštěvuje 19 % respondentů kulturu / přátele / kavárny, 19 % tráví čas s dítětem a navštěvují hřiště, 15 % běhá, 10 % venčí psa a 7 % respondentů v území organizovaně sportuje či chodí na kroužky. Pětina respondentů (21 %) využívá území pouze transitně. Jako jiné aktivity byly nejčastěji uváděny návštěva pošty a polikliniky, nakupování a stravování.

Pro pohyb územím využívá 74 % respondentů MHD, 66 % respondentů chodí pěšky a 66 % respondentů jezdí autem. Na kole / koloběžce se v území pohybuje 26 % respondentů a 9 % respondentů využívá pro pohyb v prostoru invalidní vozík či kočárek.

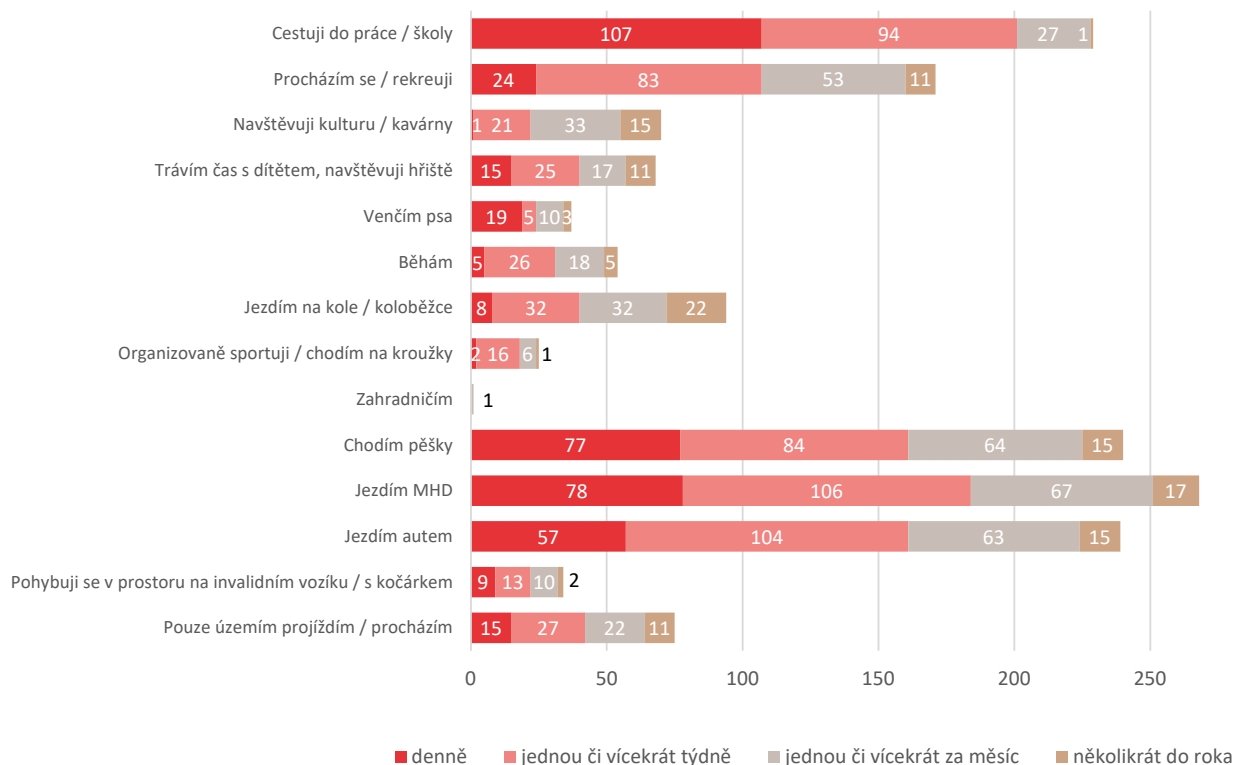
Na otázku *Jaký je cíl vaší cesty, pokud územím pouze projíždíte / procházíte?* odpovědělo celkem 58 respondentů a jako nejčastější cíle uvedli cestu směrem do centra či do obchodního centra Flora.



GRAF / 04 Aktivity v území

1.2.1 | Četnost provozování aktivit

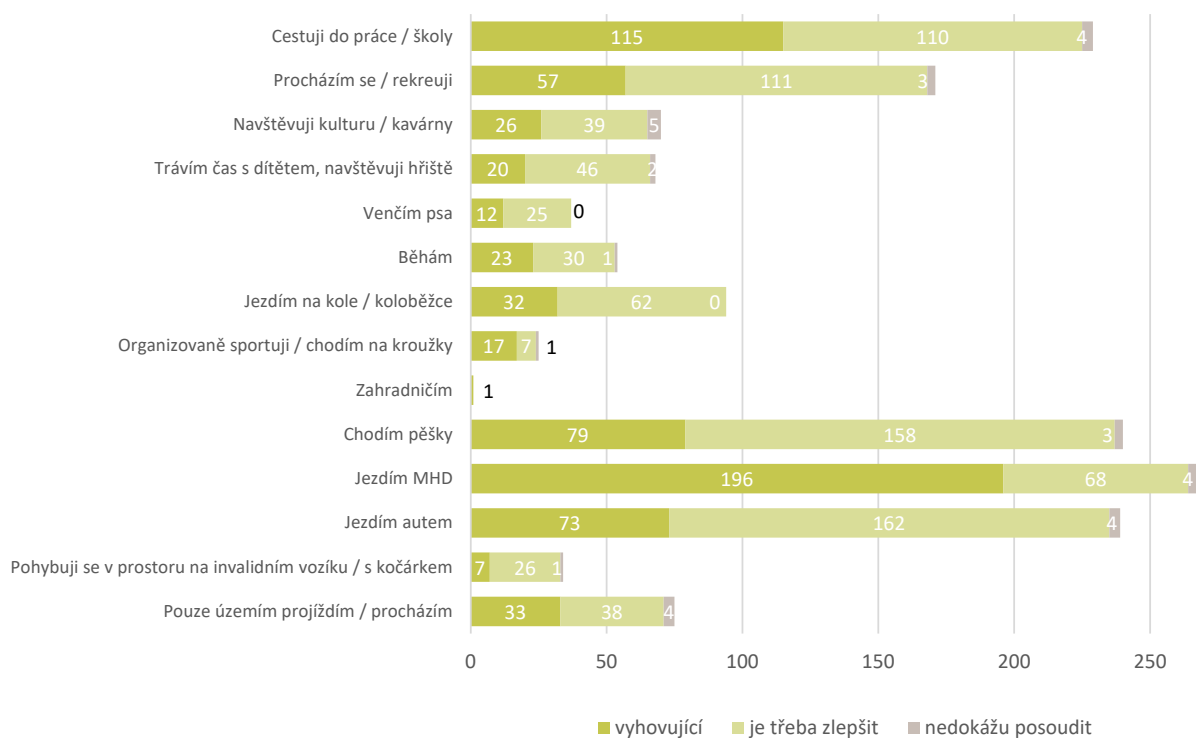
Vyhodnocení ukazuje, že v denním režimu je území využíváno především pro cestování do práce a školy, nejčastěji pak MHD a pěšky, podobně často s využitím automobilu. Procházky či rekreace jsou provozovány spíše v týdenním režimu, stejně tak návštěva hřišť, běhání, organizovaný sport či kroužky. Návštěva kultury a kaváren jsou záležitostí spíše měsíčního intervalu. Jízda na kole či koloběžce je provozována jak v rámci týdenního režimu, tak jako nárazová aktivita několikrát do měsíce.



GRAF / 05 Četnost provozování aktivit

1.2.2 | Hodnocení stávající úrovně území pro aktivity

Respondenti byli dotazováni na hodnocení stávající úrovně území pro provozovanou aktivitu a následně měli příležitost navrhnout možné zlepšení v této oblasti.



GRAF / 06 Hodnocení stávající úrovně území pro aktivity

— Cesta do práce / školy

Stávající úroveň území z pohledu cestování do práce či školy byla hodnocena velmi nesourodě. Celkem 115 cestujících respondentů (50 %) ji označilo jako vyhovující, dalších 110 respondentů (48 %) však zhodnotilo, že je třeba ji zlepšit. Jako nápady pro zlepšení byly nejčastěji uvedeny komfortnější podmínky pro MHD (komfortnější zastávky, zvýšení počtu spojů), doplnění stromů do ulice a zlepšení bezpečnosti z hlediska konfliktů mezi auty, cyklisty a chodci.

— Procházky / rekreace

Z pohledu 111 respondentů (65 %) je třeba stávající úroveň území pro procházení a rekreaci zlepšit, 57 respondentů (33 %) ji považuje za vyhovující. V rámci zlepšení úrovně území pro rekreaci respondenti nejčastěji uváděly zlepšení severojižního propojení, doplnění stromů, komfortnější přístup do Parukářky, posílení propojení se hřbitovy, doplnění aktivního parteru a kvalitnější parkovou úpravu.

— Kulturní a společenské aktivity

Podmínky pro kulturní a společenské aktivity je třeba z pohledu 39 respondentů (56 %) zlepšit, 26 respondentů (37 %) je považuje za vyhovující. Nejčastějším návrhem na zlepšení v této oblasti bylo oživení parteru budov prostřednictvím doplnění restaurací, kaváren a dalších služeb.

— Trávení času s dítětem, návštěva hřišť

Většina respondentů (46, 68 %) trávicích čas v území s dítětem považuje stávající podmínky za nevyhovující, 20 respondentů (29 %) je naopak spokojeno. Jako hlavní návrh na zlepšení bylo uváděno zvýšení bezpečnosti pro chodce při pohybu v území, doplnění cesty podél severní zdi hřbitova a zvýšení rozmanitosti hřišť (např. pro teenagery).

— Venčení psů

Stávající podmínky pro venčení psů označilo 25 respondentů (68 %) jako nevyhovující a je třeba je zlepšit. 12 respondentů (32 %) považuje současný stav za vyhovující. Zlepšení by mohlo dle respondentů poskytnout doplnění dalších travnatých ploch a oploceného bezpečného prostoru pro psy.

— Kondiční běh

Celkem 30 respondentů (56 %) by ocenilo zlepšení stávající úrovně pro kondiční běh, 23 respondentů (43 %) je spokojeno. V rámci návrhů na zlepšení stávajících podmínek pro běhání bylo uváděno komfortnější přecházení Olšanské ulice a doplnění polozpevněných cest.

— Jízda na kole / koloběžce

Z pohledu 62 respondentů (66 %) je třeba stávající

úroveň území pro jízdu na kole či koloběžce zlepšit, 32 respondentů (34 %) ji považuje za vyhovující. Nejčastějším návrhem na zlepšení v této oblasti bylo vytvoření chráněné cyklostezky.

— Organizovaný sport / chození na kroužky

Celkem 17 respondentů (68 %) využívající území pro sportování a kroužky označilo stávající podmínky za vyhovující, 7 respondentů (28 %) by uvítalo zlepšení. Lepší podmínky by mohla zajistit vyšší a rozmanitější nabídka sportů a kroužků.

— Chození pěšky

Stávající podmínky pro pěší chůzi v území je třeba z pohledu 158 respondentů (66 %) zlepšit, 79 respondentů (33 %) je považuje za vyhovující. Pro zlepšení úrovně v této oblasti respondenti uváděli především komfortnější řešení pěších vazeb a propojení v území, důraz na kvalitu povrchů, doplnění aktivního parteru a zvýšení bezpečnosti pro pěší v okolí čerpací stanice.

— Jízda městskou hromadnou dopravou

Stávající úroveň území z hlediska jízdy MHD hodnotí většina respondentů pozitivně – celkem 196 (73 %) ji považuje za vyhovující. 68 respondentů (25 %) by uvítalo zlepšení. Případné zlepšení navrhuji respondenti formou zvýšení kapacity spojů, komfortnější úpravu zastávek a bezpečnější a pohodlnější přístup na nástupiště.

— Jízda autem

Podmínky pro jízdu autem je třeba z pohledu 162 respondentů (68 %) zlepšit, dalších 73 respondentů (31 %) je považuje za vyhovující. Pro zlepšení úrovně v této oblasti respondenti uváděli především vyšší počet jízdních pruhů, úpravu křižovatky Olšanské ulice s ulicí Jana Želivského a bezpečnější dopravní řešení z pohledu zamezení konfliktu mezi auty a cyklisty.

— Pohyb na invalidním vozíku / s kočárem

Stávající úroveň území pro pohyb na invalidním vozíku nebo s kočárem hodnotilo 26 respondentů (77 %) jako nevyhovující a je třeba ji zlepšit. 7 respondentů (21 %) je s aktuálním stavem spokojeno. Kvalitnější bezbariérové řešení by se z pohledu respondentů mělo provést v okolí čerpací stanice, v rámci napojení na Parukářku a obecně na úrovní řešení obrubníků.

— Průjezd / průchod územím

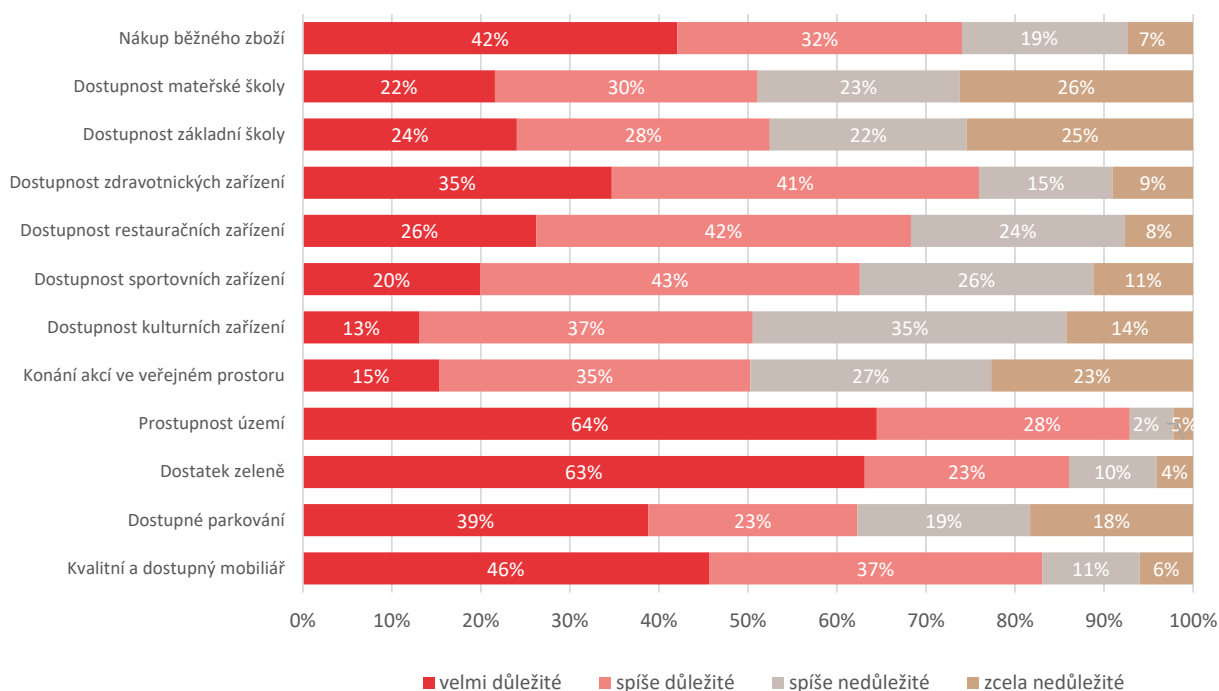
Z pohledu projíždění a procházení územím by 38 respondentů (51 %) uvítalo zlepšení stávajících podmínek, 33 respondentů (44 %) je považuje za vyhovující. Ke zlepšení by mohlo dle respondentů přispět zvýšení atraktivity ulice prostřednictvím doplnění stromů a aktivního parteru či zajištění plynulejšího průjezdu ulicí.

1.3 | Služby a vybavenost v území

V další části dotazníku bylo respondentům předloženo několik možných prvků vybavenosti a vlastností území. Respondenti měli možnost hodnotit, jak je pro ně u jednotlivých prvků či vlastností důležitá jejich dostupnost (viz graf 07) a dále uvést hodnocení jejich stávající úrovně (graf 08).

1.3.1 | Význam dostupnosti vybavenosti

Nejvíce respondentů, celkem 236 (64 %), označilo za velmi důležitou *prostupnost územím*. Druhým velmi důležitým prvkem mezi 231 respondenty (63 %) je *dostatek zeleně*. V závěsu se jako velmi důležité umístili také *kvalitní a dostupný mobiliář*, označený 167 respondenty (46 %), a *nákup běžného zboží*, který je velmi důležitý pro 154 respondentů (42 %). Naopak nejméně důležitým prvkem jsou dle hodnocení *dostupnost mateřské školy*, který označilo 96 respondentů (26 %) a *dostupnost základní školy*, označené 93 respondenty (25 %). Celkem 83 respondentů (26 %) uvedlo jako zcela nedůležité ještě *konání akcí ve veřejném prostoru*.

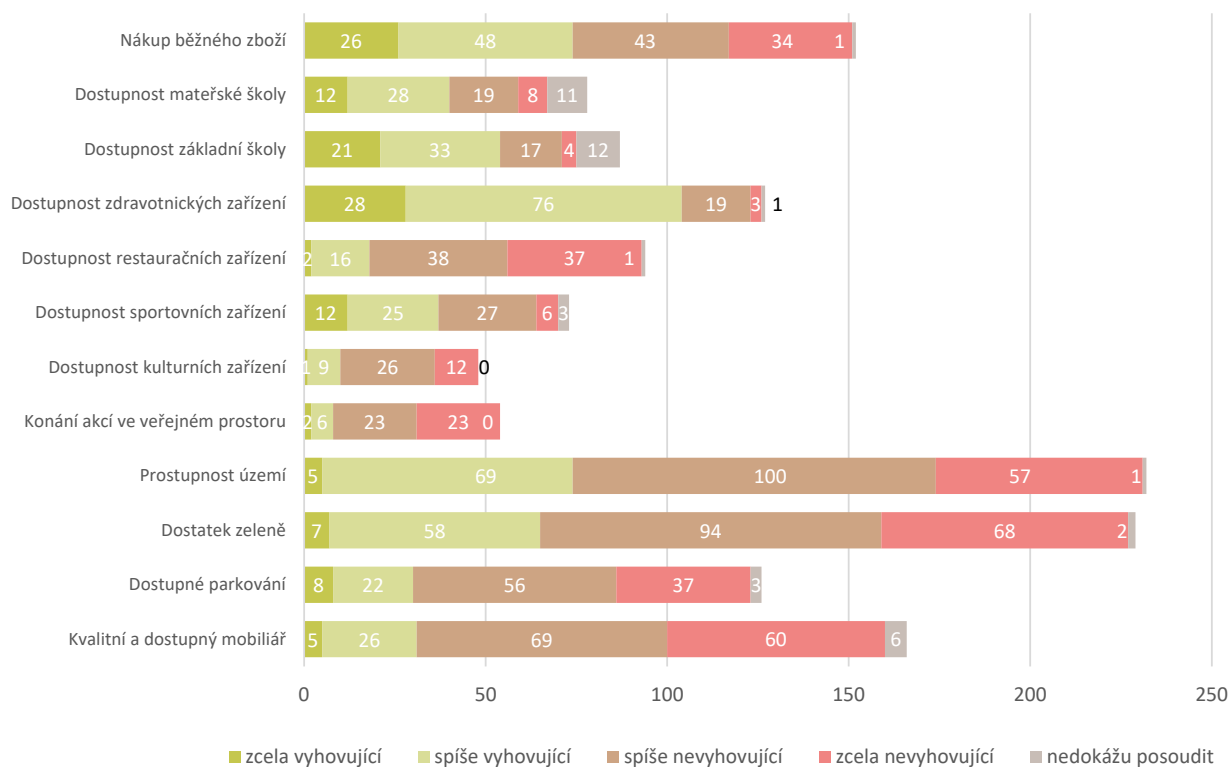


GRAF / 07 Význam dostupnosti vybavenosti

1.3.2 | Hodnocení stávající úrovně

Jako celkově nevyhovující považuje dle grafu 08 největší množství respondentů stávající úroveň *dostatku zeleně a prostupnosti územím*, větší část respondentů označila jako nevyhovující také úroveň *kvalitního a dostupného mobiliáře a dostupnost parkování*. Tyto prvky byly zároveň v předchozím grafu hodnoceny jako celkově důležité. Naopak celkově spokojeni jsou respondenti se stávající úrovní dostupnosti *zdravotnických zařízení*.

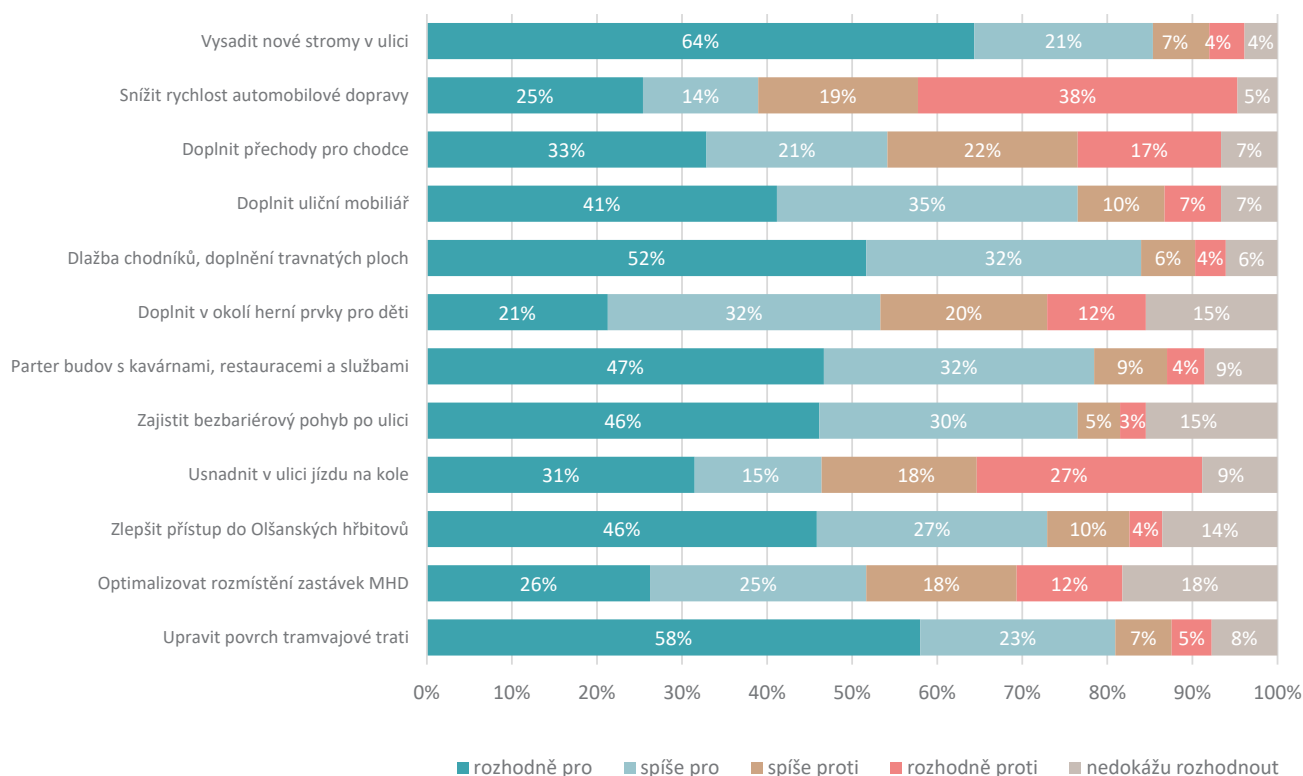
Ze služeb či vlastností, které v území chybí, uvedli respondenti nejčastěji restaurace a obchody, lepší severojižní prostupnost a propojení parkových ploch, prostorově oddělená cyklostezka, komunitní či kulturní centrum, oplocená psí louka, vodní prvky a rozmanitější nabídka hřišť.



GRAF / 08 | Hodnocení stávající úrovně vybavenosti

1.4 | Úpravy Olšanské ulice

Respondenti byli tázáni, jak se staví k navrhovaným obecným nápadům na úpravy veřejného prostoru Olšanské ulice. Nejvíce pozitivních ohlasů získali návrhy *vyсадit nové stromy, dlažba chodníků a doplnění travnatých ploch a úprava povrchu tramvajové tratě* – všechny tyto návrhy ohodnotila jako „rozhodně pro“ více než polovina respondentů. Velmi pozitivně jsou hodnoceny také návrhy *doplnění uličního mobiliáře, dále parter budov s kavárnami, restauracemi a službami, také zajištění bezbariérového pohybu po ulici a zlepšení přístupu do Olšanských hřbitovů*. Naopak spíše negativně bylo vnímáno *snížení rychlosti automobilové dopravy*. Ambivalentní hodnocení lze sledovat u návrhu *usnadnit v ulici jízdu na kole*, u něhož se vyskytuje téměř stejné množství označení „pro“ i „proti“. Traskavost tohoto tématu je obecně patrná i z vyhodnocení předchozích otázek.



GRAF / 09 Zájem o úpravy Olšanské ulice

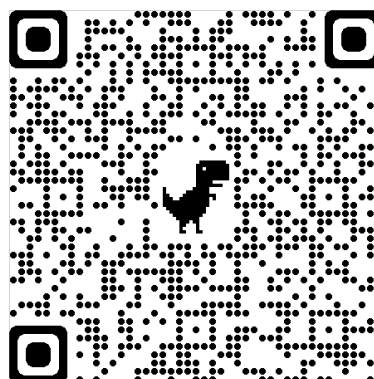
1.5 | Závěrečný komentář

Respondenti byli tázáni, jak se staví k navrhovaným obecným nápadům na úpravy veřejného prostoru Olšanské ulice. Nejvíce pozitivních ohlasů získali návrhy vysadit nové stromy, dlažba chodníků a doplnění travnatých ploch a úprava povrchu tramvajové tratě – všechny tyto návrhy ohodnotila jako „rozhodně pro“ více než polovina respondentů. Velmi pozitivně jsou hodnoceny také návrhy doplnění uličního mobiliáře, dále parter budov s kavárnami, restauracemi a službami, také zajištění bezbariérového pohybu po ulici a zlepšení přístupu do Olšanských hřbitovů. Naopak spíše negativně bylo vnímáno snížení rychlosti automobilové dopravy. Ambivalentní hodnocení lze sledovat u návrhu usnadnit v ulici jízdu na kole, u něhož se vyskytuje téměř stejné množství označení „pro“ i „proti“. Třaskavost tohoto tématu je obecně patrná i z vyhodnocení předchozích otázek.

1.6 | Mapa s lokalizovanými podněty

Respondenti měli možnost v rámci dotazníku označit v mapě konkrétní místa s uvedením komentáře na téma bezbariérovost (262 podnětů), prostupnost (261 podnětů), zeleň (296 podnětů), parkování (95 podnětů) a vybavenost (94 podnětů). Celkem bylo do mapy označeno 1008 míst s komentářem.

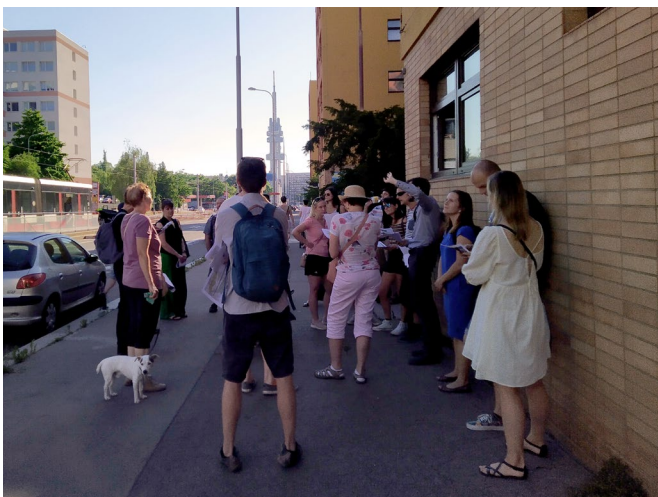
Výstupem je interaktivní mapa s lokalizovanými komentáři, kterou je možné prohlédnout prostřednictvím QR kódu:



nebo na odkazu bit.ly/3xrYdt9

2 | SBĚR PODNĚTŮ VEŘEJNOSTI K NÁVRHU

Projednáni konceptu návrhu s veřejností bylo realizováno ve dvou formátech. V červnu 2022 proběhla společná procházka s cílem seznámit veřejnost s návrhem a současně byl v rámci hodnocení připraveného konceptu spuštěn online dotazník, který byl po více než 3 týdny k dispozici na webových stránkách iprpraha.cz/projekt/131/olsanska. Podněty byly následně posouzeny a případně zapracovány do hrubopisu studie.



Představení konceptu veřejnosti formou komentované procházky

DOTAZNÍK KE ZHODNOCENÍ KONCEPTU NÁVRHU

Účelem dotazníku bylo seznámit veřejnost s připraveným návrhem a získat hodnocení vybraných témat studie prostřednictvím anket, do které mohli respondenti doplňovat také vlastní komentáře a podněty. Celkem se připraveného dotazníku zúčastnilo 325 respondentů, z nichž 224 vložilo také samostatný komentář(e). Níže je uvedeno vyhodnocení dotazníku, získané podněty byly posouzeny a eventuelně zapracovány do hrubopisu studie.

1 | Informace o respondentech

1.1 | Sociodemografické údaje

Na dotazník odpovědělo celkem 325 respondentů, z toho 61 % mužů a 35 % žen. Na dotazník nejčastěji odpovídali respondenti ve věku mezi 30 až 39 let (viz graf 1). Na výzkumu participovalo 82 % pracujících respondentů, 10 % studentů, 4 % respondentů na mateřské/rodičovské dovolené a 3 % respondentů v důchodu, 2 % pak představují respondenti nezaměstnaní či v domácnosti.

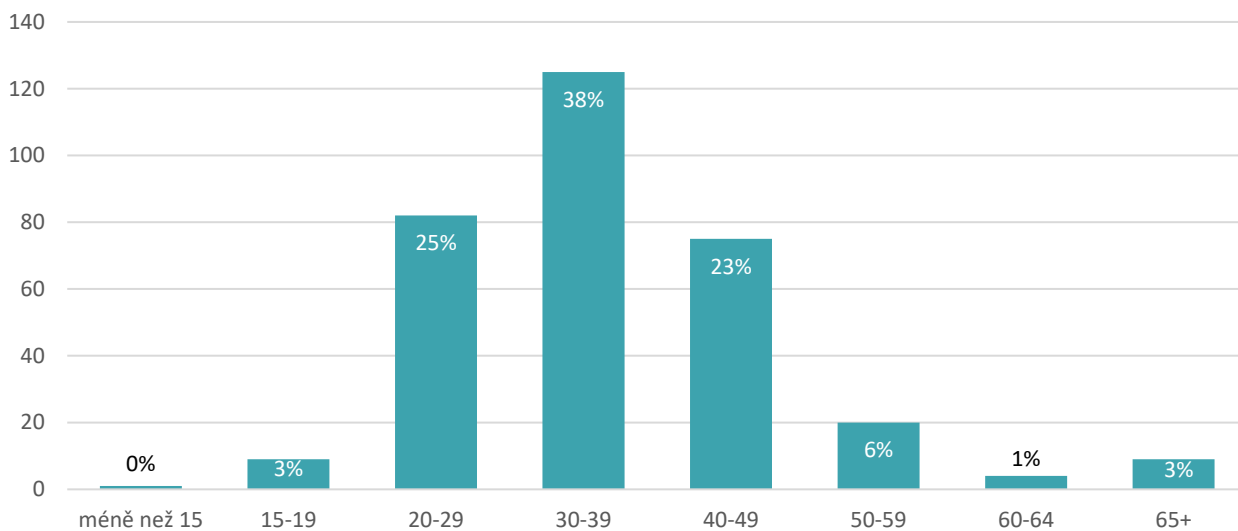
1.2 | Vztah k území

Více než polovina respondentů uvedlo, že v řešeném území bydlí a necelá polovina zde tráví volný čas a/nebo využívá místní služby. Práci či podnikání provozuje v lokalitě 14 % respondentů. Celkem 27 % respondentů využívá území pro pouhý transit.

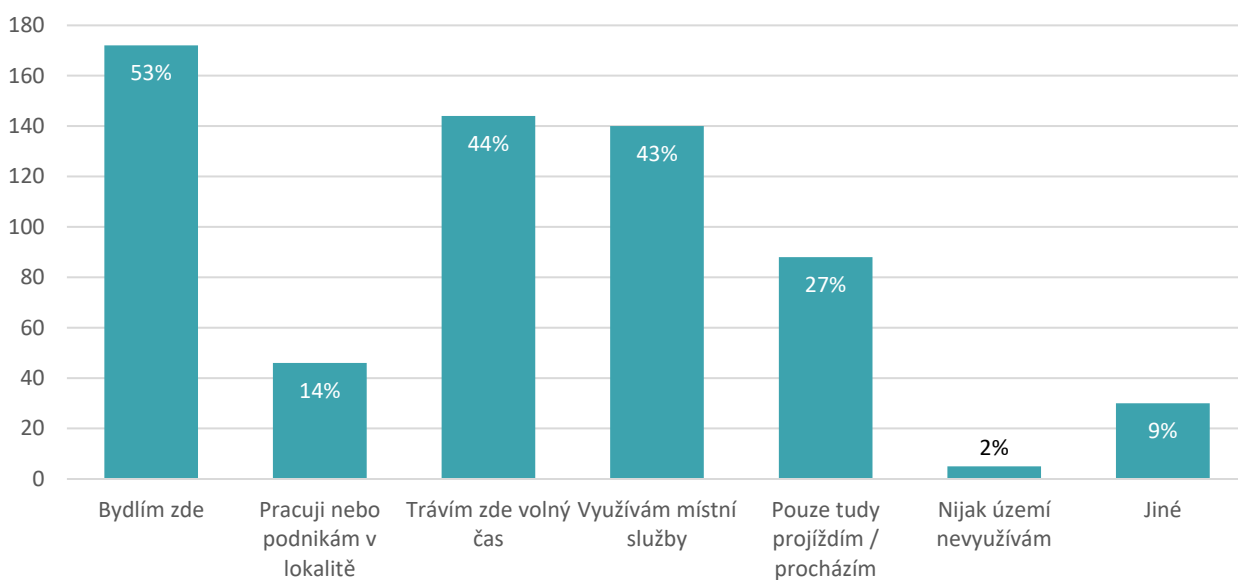
Z hlediska lokality bydliště představuje celkem 60 % respondentů rezidenty Žižkova. Dalších 12 % respondentů žije na Vinohradech, 1 % v Malešicích a 2 % v jiné části Prahy 3. Dalších 20 % respondentů uvedlo, že žijí jinde v Praze a 5 % v Praze nebydlí vůbec.

2 | Koncepce území

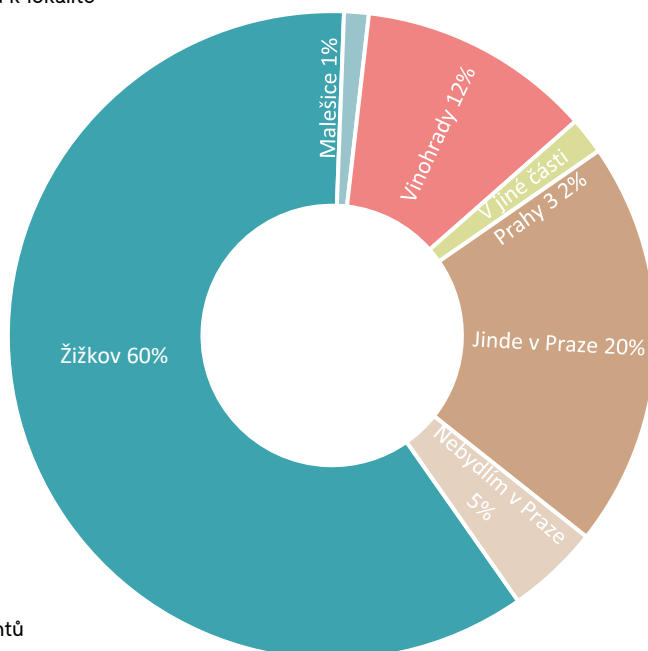
V úvodní části dotazníku byli respondenti krátce seznámeni se základními principy koncepce s odkazem na možnost podrobnějšího prostudování vyvěšené koncepční studie na webu iprpraha.cz/projekt/131/olsanska. Následně byli respondenti dotazováni na hodnocení jednotlivých systémových vrstev návrhu (na tuto část otázek odpovídalo vždy plných 325 respondentů).



GRAF / 01 Věk respondentů



GRAF / 02 Vztah respondentů k lokalitě



GRAF / 03 Bydliště respondentů

2.1 | Prostupnost území

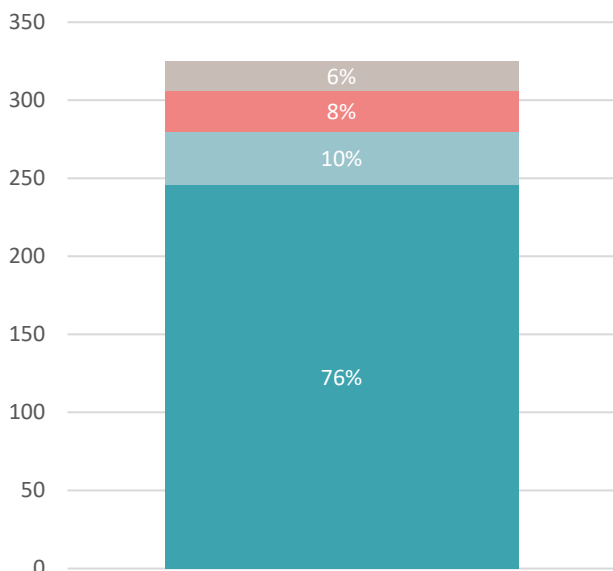
Otázka: Jsou navržená propojení s posíleným rekreačním charakterem vhodně zvolená?

Návrh systému rekreační prostupnosti území hodnotilo 76 % respondentů pozitivně jako vhodný návrh a dalších 10 % souhlasilo s výhradou. Nesouhlas projevilo celkem 8 % respondentů, zbylých 6 % nedokázalo tuto věc posoudit.

Doplňující komentář vložilo celkem 70 respondentů (22 %). Opakující se komentáře se týkaly tématu obav z omezení automobilové dopravy, dále zájmu o větší otevření hřbitova a naopak obav z narušení piety hřbitova.

Vybraný vzorek komentářů:

„Souhlasím, že je třeba zprůchodnit oblast i v severojižní směru. Nedovedu si ale představit, že budou podnikat cesty, které vedou na hřbitov. Dovedu si představit, že projdu hřbitovem dál na Želivského/Vinohrady. K tomu je však potřeba udělat více vchodů



a výhodů, aby se dalo hřbitovem procházet jako jinou zelení (parkem) a jednak se musí udržovat skutečně otevřené. Udělali jsme celkem tři pokusy přijít ze směru od Olšanské hřbitovem a vždy jsme narazili na zavřené dveře. Podle mě by pomohlo i vytvoření dalšího vchodů do ul. Jičínská. Uvažuje se o zapojení Olšanských hřbitovů II? Například zpřístupnění cesty k hřišti Pod Kapličkou?“

„Další omezení dopravy sníží významně kvalitu života obyvatel. Stávajících i těch mnoha, co se sem stěhují. Parků i zeleně je tu dostatek, nejvíc v celém městě vytvářet další minipark je zbytečné. Pro pěší lze jít skrze Parukarku nebo hřbitovy, možností je dost.“

„Neštěstí je obcházet Central Park.“

„Hřbitov není park, mělo by to být klidné místo, rozhodně bez běžců a cyklistů. Hezčím propojením ulice a parukárou je určitě dobrý nápad. Případně vytvoření koridoru kolem hřbitova (jestli správně chápu mapku) mi taky přijde jako dobrý nápad.“

- Nedokáži tuto věc posoudit
- Zásadně nesouhlasím
- Souhlasím s výhradami
- Souhlasím, přijde mi to jako vhodný návrh

GRAF / 04 Hodnocení systému rekreační prostupnosti

2.2 | Systém veřejných prostranství

Otázka: Jsou veřejná prostranství vhodně zvolená?

Návrh systému veřejných prostranství v území hodnotilo 75 % respondentů pozitivně jako vhodný návrh a dalších 14 % souhlasilo s výhradou. Nesouhlas projevilo celkem 14 % respondentů, zbylá 4 % nedokázalo tuto věc posoudit.

Doplňující komentář vložilo celkem 78 respondentů (24 %). Opakující se komentáře se týkaly rozpaků nad charakterem a funkcí navrhovaného náměstí na křižovatce s ulicí Jana Želivského a Olšanského náměstí a

dále pak obav z narušování bezpečnosti na veřejných prostranstvích.

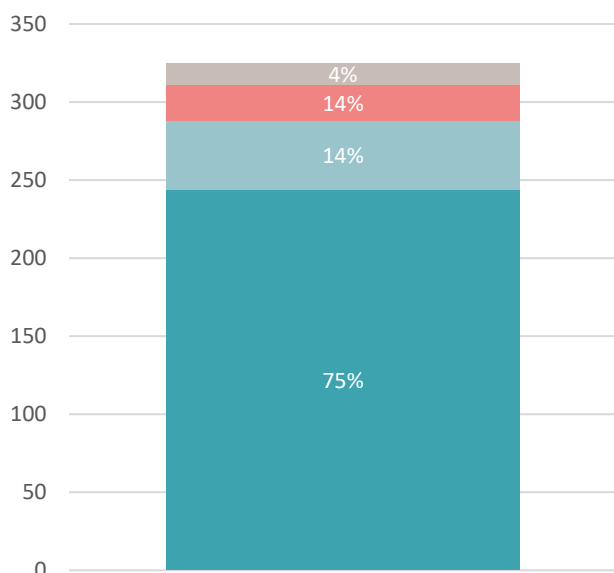
Vybraný vzorek komentářů:

„Určitě by mě zajímalo, jak by Olšanské náměstí a náměstí před nákladovým nádražím měly vypadat. Olšanské náměstí vlastně žádné náměstí není, je to jen rušná křižovatka a totéž platí o prostoru před nákladovým nádražím. Doufám, že to nebude jen beton, asfalt a dlažební kostka. Zrovna Olšanské náměstí bývá už nyní přes léto nesnesitelné a jindy jen tolerovatelné :)-“

„Křižovatka Olšanská a J.Želivského je důležitý dopravní uzel. Nechápu, jak tam chcete dělat náměstí, omezení dopravy zacpe celou P3.“

„Park u hřbitovní zdi je výborný nápad. Bojím se jen, že díky tvaru bude spíš sloužit jako vhodná zašívárna pro bezdomovce a veřejný záchod. Ale to asi nelze vyřešit z pozice architekta.“

„Prostor před ZŠ Chelčického si opravdu zaslouží oživení zeleně, lavičky, nějaký hrací prvek. Čekávám na děti před školou s malým synem a není si ani kam sednout, v horku se schovat do stínu. Moc dekuji, že se budete věnovat i zlepšení tohoto prostoru.“



- Nedokáži tuto věc posoudit
- Zásadně nesouhlasím
- Souhlasím s výhradami
- Souhlasím, přijde mi to jako vhodný návrh

GRAF / 05 Hodnocení systému veřejných prostranství

2.3 | Sportovně – rekreační vybavení

Otázka: Jsou místa pro sportovně–rekreační vyžití a jejich charakter vhodně zvolena?

Návrh sportovně–rekreačního vybavení v území hodnotilo 71 % respondentů pozitivně jako vhodný návrh a dalších 11 % souhlasilo s výhradou. Nesouhlas projevilo celkem 5 % respondentů, zbylých 13 % nedokázalo tuto věc posoudit.

Doplňující komentář vložilo celkem 58 respondentů (18 %). Opakující se komentáře se týkaly rozpaků okolo navrhovaného polyfunkčního bloku s víceúčelovou halou, obav z narušování bezpečnosti a poškozování vybavení, ale také poptávky po rozšíření sportovně – rekreačního vybavení.

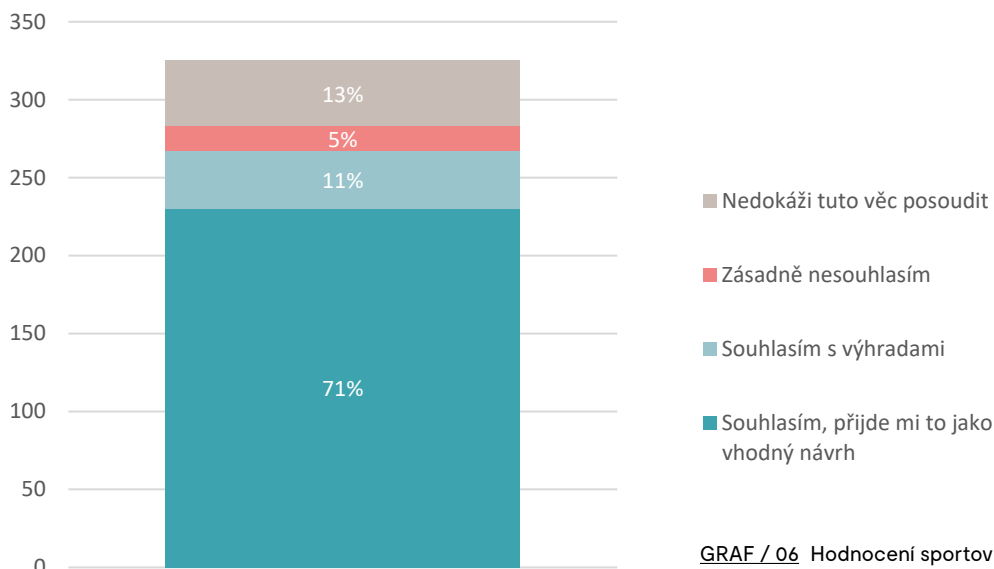
Vybraný vzorek komentářů:

„Nesouhlasím s multifunkční sportovní halou. Bude mnohem lepší udělat tam venkovní sportoviště, na které se bude jezdit veřejnou dopravou, případně na kole.“

„Kolik bude stát postupem času vstup do Sportovní haly pro veřejnost? Nestane se z toho zase nepřístupný sportovní stánek tak, jak je to dosud obvyklé a „normální smrtelníci“ nemají šanci se kvůli drahým vstupům, nebo zabráním sportovními kluby a školami, do sportovních hal vůbec dostat. Co důchodci? Bude pro ně výše vstupu reálná? Budou tam např. malé tělocvičny třeba pro Sokol?“

„Zde se bojím hřišť a herních prvků u hřbitovní zdi. Věřící lidé a majitelé hrobek by s tím mohli mít problém.“

„NA P3 zcela zásadně chybí dostupná hřiště na streetball. Jediné přístupné 24/7 pro veřejnost je na Vítkově v parku – asfalt a koše, co by snesly opravu. Chtěl bych další hřiště.“



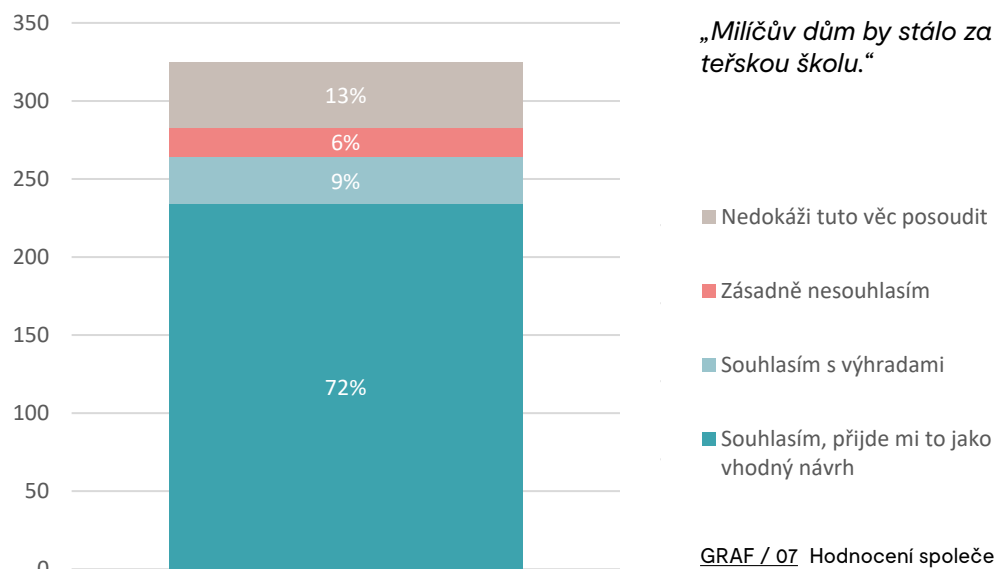
GRAF / 06 Hodnocení sportovně – rekreačního vybavení v území

2.4 | Společensko – kulturní vybavení

Otázka: Jsou místa pro doplnění společensko – kulturního vyžití a jejich náplň vhodně zvolena?

Návrh společensko-kulturního vybavení v území hodnotilo 72 % respondentů pozitivně jako vhodný návrh a dalších 9 % souhlasilo s výhradou. Nesouhlas projevilo celkem 6 % respondentů, zbylých 13 % nedokázalo tuto věc posoudit.

Doplňující komentář vložilo celkem 61 respondentů (19 %). Opakující se komentáře se týkaly zpochybnění umístění komunitního centra v prostorách Milíčova domu, dále obav z rušného vyžití na náměstí u hřbitova kvůli narušení piety, obav z narušování bezpečnosti na veřejných prostranstvích a část respondentů také poptávala větší nabídku společensko-kulturního vybavení.



GRAF / 07 Hodnocení společensko – kulturního vybavení v území

Vybraný vzorek komentářů:

„Souhlas. Jestli je cílem, aby Olšanská a její okolí nebyly jen tranzitní (a to teď rozhodně jsou, chodím tudy několikrát denně a vážně se tam nechci zdržovat), tak tam musí být důvod do této oblasti přijít (trhy jsou skvělý nápad nebo alespoň stánek s limonádou či kávou) a také infrastruktura, která mi tam umožní zůstat (místa k sezení ve stínu stromů) a ne zas jen jít dál.“

„Chybí tu místo pro farmářské trhy, nemáme ani divadlo nebo venkovní kino.“

„Trochu se bojím, že někomu bude vadit tato funkce nového náměstí těsně u hřbitova. Já bych to tam uvítal, každopádně, pokud by proti tomu byl přílišný odpor, považuji za potřebné najít v rámci řešeného území jiné vhodné místo, tedy aby tato funkce nespadla pod stůl, pokud proti ní bude odpor na navrhovaném konkrétním místě.“

„Milíčův dům by stálo za to ponechat čistě jako mateřskou školu.“

2.5 | Dopravní obsluha území

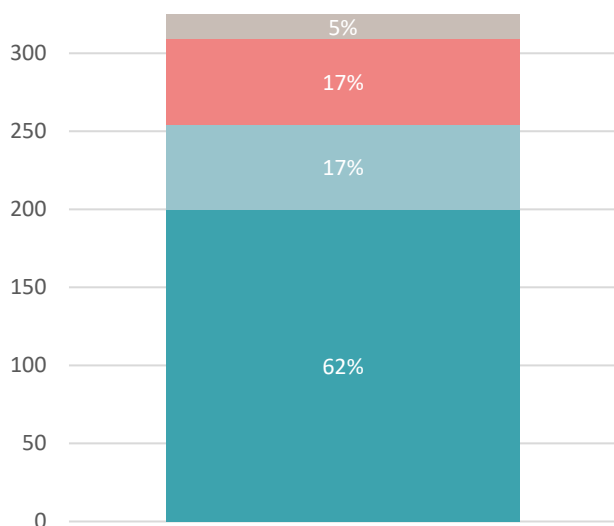
Otázka: Jak hodnotíte navržený systém dopravní obsluhy území?

Návrh dopravní obsluhy území hodnotilo 62 % respondentů pozitivně jako vhodný návrh a dalších 17 % souhlasilo s výhradou. Nesouhlas projevilo celkem 17 % respondentů, zbylých 5 % nedokázalo tuto věc posoudit.

Doplňující komentář vložilo celkem 118 respondentů (36 %). Opakující se komentáře se týkaly obav z omezení plynulosti automobilové dopravy v důsledky ponechání stávajícího počtu jízdních pruhů a dále také uspořádání cyklokoridorů v území z důvodu vnímání nadměrného zvýhodňování cyklistů, obavy z kolíží mezi cyklisty a chodci v rámci cyklostezky u chodníku a preference jiné polohy vedení cyklostezky skrz území. Část respondentů zdůrazňovala rovněž důležitost návaznosti opatření pro cyklisty na širší území. Častějším předmětem komentářů byla též obava z omezení parkování (především před budovou polikliniky) a zpochybnění zrušení jedné zastávky „Nákladové nádraží Žižkov (v ul. Olšanská) směrem z centra.“

Vybraný vzorek komentářů:

„Super, hlavně cyklostezky hodně uvítáme, ideálně aby tedy navazovaly na další oddělené a bezpečné pruhy (např. v rámci Jarovské třídy)“



„Po chodníku skoro nikdo nechodí, protože nemusí. Zúžení vozovky ve prospěch cyklopruhu a chodců je doslova nesmysl. Zpomalit tuto dopravní tepnu znamená udělat Žižkov neprůjezdným. Naopak bych rozšířila možnost parkování u pošty a hlavně polikliniky.“

„Cyklokoridor by měl vést podél hřbitova a ne po chodnicích pro chodce. Jako by jim nestačil pruh na silnici, který se jim vytvořil.“

„Prostor pro automobily je dle mého názoru v Olšanské přebujelý – dva pruhy v každém směru jsou dálnice, nikoli město. Domnívám se, že při zachování současné vozovky je těžké zvýšit komfort pro pěší využití místa – v současnosti je to v létě sahara, v zimě vítr, mnoho aut, vždy ale pro chodce velmi nekomfortní. Nerozumím, proč cyklokoridor nevede „lineárním parkem“ u hřbitova.“

„Nesouhlasím se souběhem cyklokoridoru s cyklostezkou v Olšanské, jsem pro ponechání pouze koridoru mimo komunikaci.“

„Celé území je zatíženo povrchovým parkováním, ačkoliv všichni obyvatelé, co na Olšanské bydlí, by měli mít parkování ve své nemovitosti. Je třeba zde počítat jen s návštěvníckými PS před poliklinikou a poštou a zbytek veřejného prostoru delegovat na nebezpečné zelené povrchy nebo venkovní zahrádky restaurací apod.“

■ Nedokáži tuto věc posoudit

■ Zásadně nesouhlasím

■ Souhlasím s výhradami

■ Souhlasím, přijde mi to jako vhodný návrh

GRAF / 08 Hodnocení dopravní obsluhy území

2.6 | Profil ulice

Otázka: Souhlasíte s uspořádáním uličního profilu?

Návrh uspořádání uličního profilu hodnotilo 70 % respondentů pozitivně jako vhodný návrh a dalších 17 % souhlasilo s výhradou. Nesouhlas projevilo celkem 12 % respondentů, zbylých 1 % nedokázalo tuto věc posoudit.

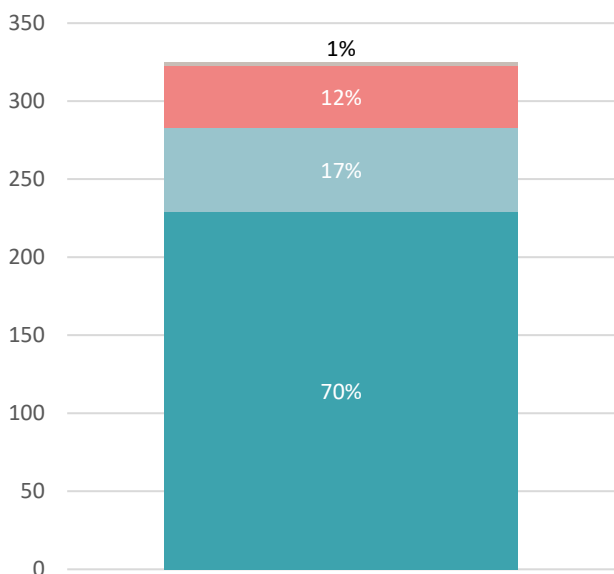
Doplňující komentář vložilo celkem 120 respondentů (37 %). Opakující se komentáře se týkaly obdobně jako v předchozí otázce obav z omezení plynulosti automobilové dopravy v důsledky ponechání stávajícího počtu jízdních pruhů a dále také uspořádání cyklokoridorů v území z důvodu vnímání nadměrného zvýhodňování cyklistů, obavy z kolíží mezi cyklisty a chodci

v rámci cyklostezky u chodníku a preference jiné polohy vedení cyklostezky skrz území. Rovněž obava z omezení parkování (především před budovou polikliniky) byla častějším předmětem komentářů. Někteří respondenti projevili také pochybnost nad možností průjezdu vozidel IZS.

Vybraný vzorek komentářů:

„Oceňuji nové stromy, zúžení vozovek a více prostoru pro cyklisty.“

„Bude ulice dostatečně propustná pro auta, když vznikne na Nákladovém nádraží nová čtvrť? Bude dost



parkovacích míst? Nejsem zastáncem automobilové dopravy, jezdím MHD nebo na koloběžce, chodím pěšky. Ale aby si potom auta z ucpané Olšanské ulice nedělaly objízdnu trasu přes okolní ulice. To samé s parkováním. Jinak se mi návrh líbí. Konečně by to byla ulice k životu a ne k tranzitu aut.“

„Pokud je cyklopruh na tělese chodníku v samostatném pruhu pak není příhodné jej umístit na vozovku.“

„Travnatý tramvajový pás v kombinaci s jedním jízdním pruhem může způsobit závažné následky, vzhledem k průjezdnosti pro vozidla IZS.“

■ Nedokáži tuto věc posoudit

■ Zásadně nesouhlasím

■ Souhlasím s výhradami

■ Souhlasím, přijde mi to jako vhodný návrh

GRAF / 09 Hodnocení uspořádání profilu ulice

3 | Veřejná prostranství

V další části dotazníku byli respondenti tázáni na hodnocení návrhu lineárního parku a výběr preferované náplně dalších veřejných prostranství. Mimo označení vybraných prvků veřejných prostranství měli respondenti možnost doplnit také vlastní náměty.

3.1 | Lineární park

Otázka: Je navržený prostor parku a jeho náplň vhodně zvolen?

Návrh lineárního parku hodnotilo 83 % respondentů pozitivně jako vhodný návrh a dalších 12 % souhlasilo s výhradou. Nesouhlas projevilo celkem 2 % respondentů, zbylé 3 % nedokázalo tuto věc posoudit.

Doplňující komentář vložilo celkem 62 respondentů (19 %). Opakující se komentáře se týkaly poptávky po doplnění vstupů mezi parkem a hřbitovem, dále obav

z narušování bezpečnosti v parku a také narušování piety hřbitova.

Vybraný vzorek komentářů:

„Super, dnes je to zbytečně mrtvý prostor. Zvažte případně upravení vstupu do hřbitovů.“

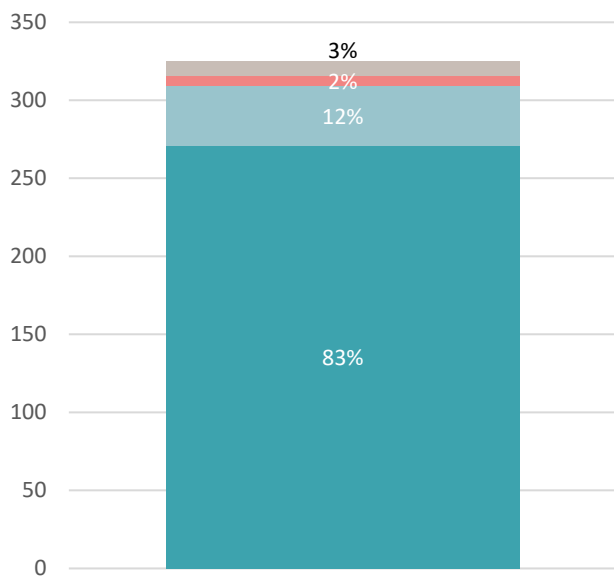
„Jestli to památková ochrana dovolí, bylo by moc fajn propojit alespoň bránou prostor kostela sv. Rocha a trhy s posezením.“

„Na revitalizaci tohoto místa se velmi těším (bude-li realizována). Je to desítky let opomíjené zelené, klidné místo, které by jistě většina Žižkováků přivítala. Teď to jsou jen místa náletové zeleně, odpadky a Šiškov.“

„Prvky jako venkovní čítárna, hájek a pobytová louka jsou na tomto pásu velmi vhodné. Hlučnější prvky jsou, domnívám se, vhodnější dál od hřbitova. Vhodná by byla např. venkovní galerie nebo komunitní zahrádky pro pěstování zeleniny a bylin.“

„Návrh vypadá pěkně a je z mé strany vítán. V současné době se v ulici Olšanská a jejím okolí často shlukují méně přizpůsobiví spoluobčané a na veřejných prostorech tak vzniká i hodně nepořádku. Je v tomto návrhu myšleno i na to, jak tomu zabránit? Aby veřejný prostor mohli využívat hlavně ti, kteří jsou k němu ohleduplní.“

„Tohle je přesně budovami chráněné území od rušné komunikace, vhodné i pro případnou výstavbu restauračního zařízení s možnou zahrádkou.“



- Nedokáži tuto věc posoudit
- Zásadně nesouhlasím
- Souhlasím s výhradami
- Souhlasím, přijde mi to jako vhodný návrh

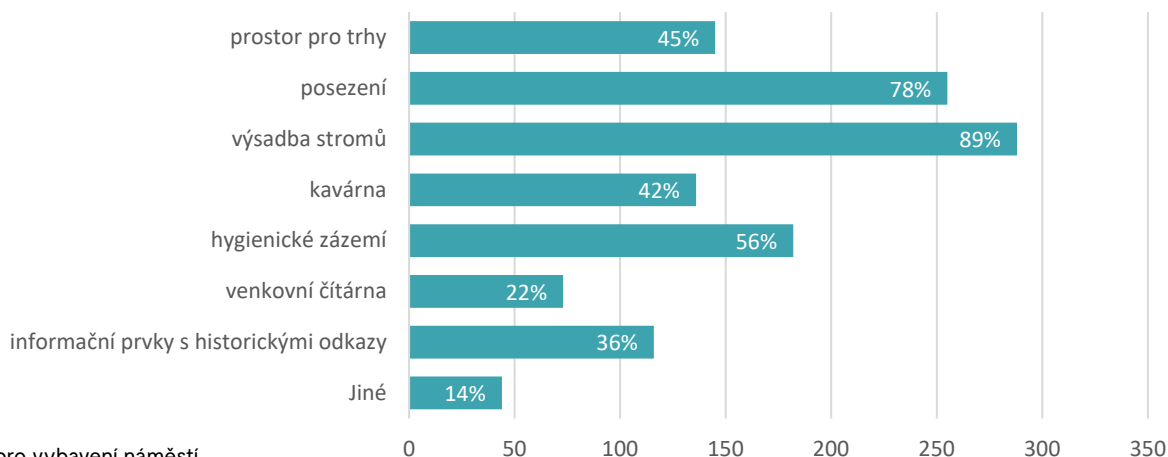
GRAF / 10 Hodnocení návrhu lineárního parku

3.2 | Náměstí před Olšanskými hřbitovy

Otázka: Vyberte všechny prvky, které ve vybavení náměstí osobně považujete za důležité.

Nejvíce respondentů by v rámci náměstí před Olšanskými hřbitovy uvítalo výsadbu stromů (89 %), vytvoření míst k posezení (78 %) a doplnění hygienického zázemí (56 %). Necelá polovina respondentů

dále hlasovala pro prostor pro trhy (45 %) a umístění kavárny (42 %). Informační prvky s historickými odkazy by uvítalo 36 % a venkovní čítárnu 22 % respondentů. Mimo to 14 % respondentů navrhlo také jiný prvek, mezi konkrétní návrhy patřil altán, pítka, vodní prvek, podium, amfiteátr, venkovní galerie, Bikesharing či informační plocha MČ.



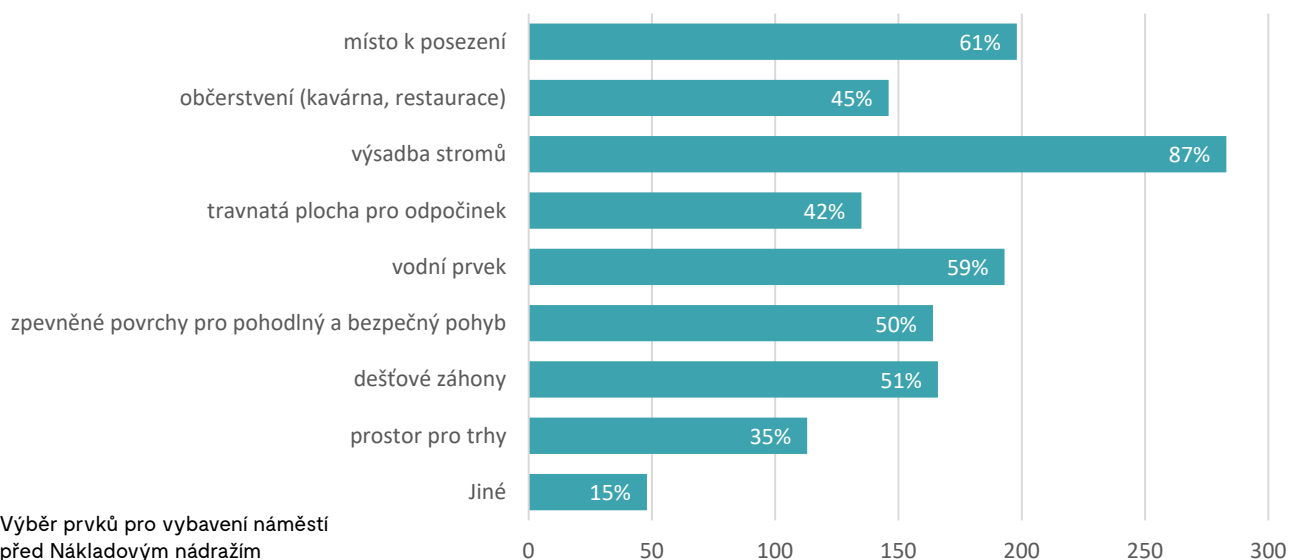
GRAF / 11 Výběr prvků pro vybavení náměstí před Olšanskými hřbitovy

3.3 | Náměstí před Nákladovým nádražím

Otázka: Vyberte všechny prvky, které ve vybavení náměstí osobně považujete za důležité.

Nejvíce respondentů by v rámci náměstí před Nákladovým nádražím uvítalo výsadbu stromů (87 %), vytvoření míst k posezení (61 %) a umístění vodního prvku (59 %). Zhruba polovina respondentů dále hlasovala pro umístění dešťových záhonů (51 %) a vytvoření zpevně-

ných povrchů pro pohodlný a bezpečný pohyb (50 %). Umístění kavárny či restaurace by uvítalo 45 %, travnatou plochu pro odpočinek 42 % a prostor pro trhy 35 % respondentů. Mimo to 15 % respondentů navrhlo také jiný prvek, mezi konkrétní návrhy patřil skatepark, hygienické zázemí, odclonění od rušné křižovatky, zastřešené parkování pro kola, Bikesharing či informační plocha MČ.



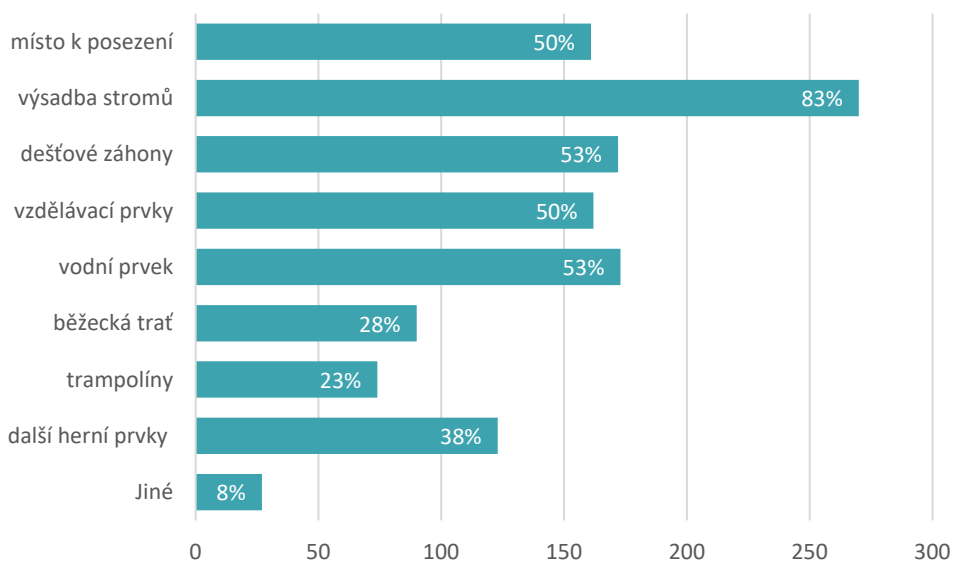
GRAF / 12 Výběr prvků pro vybavení náměstí před Nákladovým nádražím

3.4 | Předprostor základní školy

Otázka: Vyberte všechny prvky, které ve vybavení předprostoru základní školy považujete za důležité.

Nejvíce respondentů by v rámci předprostoru základní školy uvítalo výsadbu stromů (83 %), umístění dešťových záhonů (53 %) a vodního prvku (53 %). Polovina respondentů dále hlasovala pro vytvoření míst k

posezení a umístění vzdělávacích prvků. Herní prvky by v rámci tohoto prostranství uvítalo 38 %, běžeckou trať 28 % a trampolíny 23 % respondentů. Mimo to 8 % respondentů navrhlo také jiný prvek, mezi konkrétní návrhy patřily cyklostojany, cykloboxy, zastřešené cykloparkování, pitko, knihobudka či zeď pro graffiti.



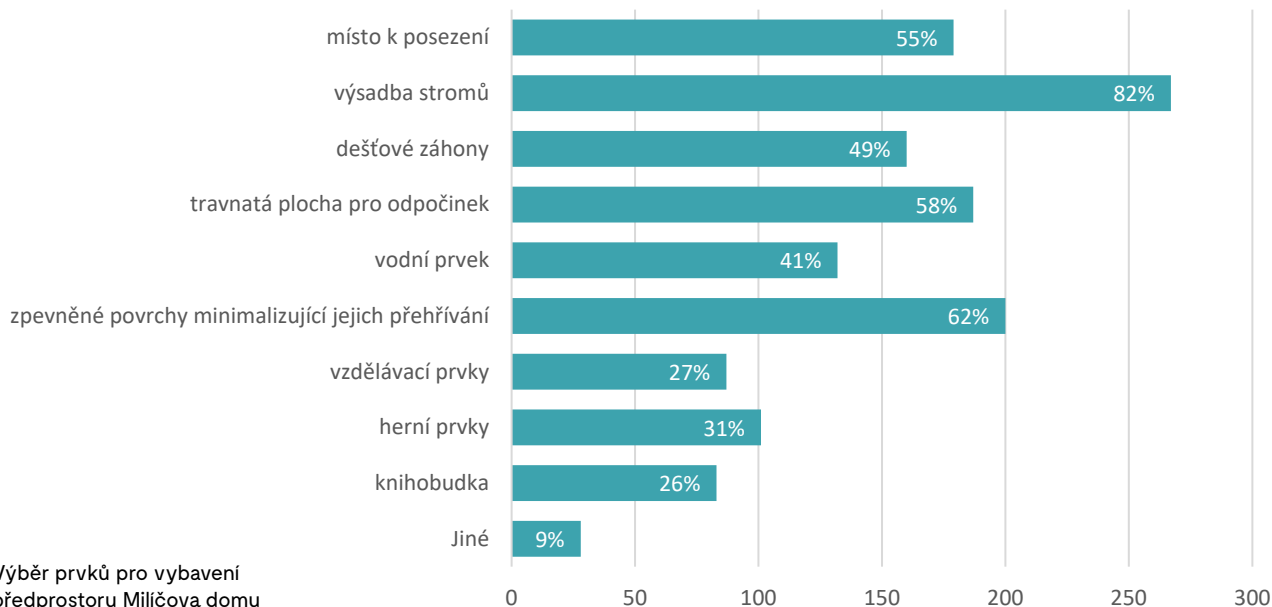
GRAF / 13 Výběr prvků pro vybavení předprostoru základní školy

3.5 | Předprostor Miličova domu

Otázka: Vyberte všechny prvky, které ve vybavení předprostoru Miličova domu považujete za důležité.

Nejvíce respondentů by v rámci předprostoru Miličova domu uvítalo výsadbu stromů (82 %), zpevněné plochy minimalizující jejich přehřívání (62 %) a travnatou plochu k odpočinku (58 %). Okolo poloviny respondentů

dále hlasovalo pro vytvoření míst k posezení (55 %) a umístění dešťových záhonů (49 %). Vodní prvek by v rámci tohoto prostranství uvítalo 41 %, herní prvky 31 %, vzdělávací prvky 27 % a knihobudku 26 % respondentů. Mimo to 9 % respondentů navrhlo také jiný prvek, mezi konkrétní návrhy patřily pítka, boulderová zeď, plocha pro kresbu křídou či cyklostojany.



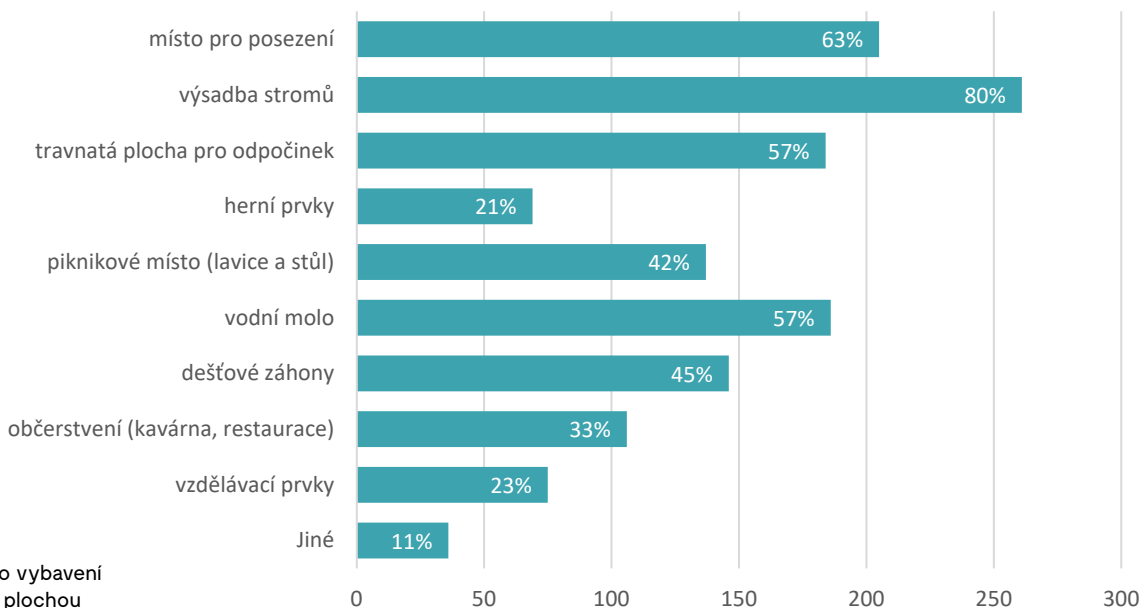
GRAF / 14 Výběr prvků pro vybavení předprostoru Miličova domu

3.6 | Parčík s vodní plochou

Otázka: Vyberte všechny prvky, které ve vybavení parčíku považujete za důležité.

Nejvíce respondentů by v rámci parčíku při Olšanském náměstí uvítalo výsadbu stromů (80 %), vytvoření míst k posezení (63 %), travnatou plochu k odpočinku (57 %) a vodní molo (57 %). Necelá polovina respondentů

dále hlasovala pro umístění dešťových záhonů (45 %) a piknikového místa (42 %). Kavárnu či restauraci by v rámci tohoto prostranství uvítalo 33 %, vzdělávací prvky 23 % a herní prvky 21 % respondentů. Mimo to 11 % respondentů navrhlo také jiný prvek, mezi konkrétní návrhy patřily hygienické zázemí, pítka, cyklostojany či odclonění od křižovatky.



GRAF / 15 Výběr prvků pro vybavení parčíku s vodní plochou

4 | Závěrečný komentář

V závěrečné části dotazníku měli respondenti možnost podat závěrečný komentář k celkovému návrhu studie, čehož využilo 83 respondentů (26 %). Mimo pozitivních hodnocení studie se dále mezi komentáři vyskytovaly obdobné podněty jako u předchozích otázek – obavy z omezení plynulosti automobilové dopravy, pocit nadměrného zvýhodňování cyklistů, důraz na parkovací stání u polikliniky a úpravu Pitterovy ulice, ale také upozornění na přípravu na budoucí metro.

Vybraný vzorek komentářů:

„Mám ze studie ohromnou radost! Přejde mi, že je návaznost na okolí implementována vážně skvěle – myslím, že v současné době by tato podoba výrazným způsobem tato místa povýšila, ale že ještě s navazující zástavbou na NNŽ bude Olšanská epicentrem kvalitního a důstojného veřejného prostoru, kde budu rád trávit čas jako místní, tak i jako člověk, co zde nežije. Skvěle navržená cyklistická infrastruktura, apel na parter, hospodaření s dešťovou vodou... zní mi to jako třída na metropolitní úrovni. Díky a těším se!“

Velmi se mi líbí, že návrh počítá s vodními prvky a rozsáhlou výsadbou stromů. Pokud se podaří návrh prosadit, budu mít velkou radost, protože pohyb po Olšanské vnímám jen jako nutné zlo. Stala-li by se živým místem pro setkávání, bude to skvělé.

Pokud dojde k citlivému napojení na okolí, jedná se o příjemnější a zhodnocení celé oblasti, která společně s Olšanskými hřbitovy a Parukářkou tvoří obrovský volnočasový prostor. Děkuji za dobře zpracovaný návrh i důraz na volný pohyb a veřejnou dopravu. Takhle si představuji Prahu budoucnosti, kde chci zůstat žít!

„Cílené omezování IAD schované za zlepšení prostoru s argumentem, že IAD nebude omezena je argumentační faul, když není zahrnut stav před omezením pruhů. Není zde info o čerpací stanici – asi bude zrušena, ale není to tam napsané. Důležitý je park podél hřbitovů a když bude ten, tak není nutné míchat způsoby dopravy na Olšanské, na kole bych radši jel podél hřbitova než podél kolejí. Olšanskou bych doporučil řešit komplexně s představou, jak se změní poměry po změně nákladového nádraží. Když to uděláte předem, tak pak budete říkat, že za ucpání svět může nová vý-

stavba a ne ta změna, co tam už proběhla. To považují za další manipulaci.“

„Je báječné, že se tento prostor polidští, zatím je to spíš tragická lokalita. Dlouhé ulice mají výborný cyklopotenciál, myslíte prosím na možnost využití sdílených kol, cyklostojany a případně i nějaké zabezpečené parkování pro kola. Držím palce.“

„Návrh je opravdu perfektní a lokalita ho potřebuje jako sůl. Má největší obava je o možnost dotažení projektu do konce za současné/budoucí politické reprezentace z finančních důvodů. Zejména přeložky sítí pod Olšanskou budou asi teror. Velmi souhlasím se všemi návrhy projektu, pouze se obávám zkrácení rozdvoyky Olšanské u křižovatky u Nákladového nádraží. Doprava zde kvůli rostoucí zástavbě neustále poroste a snížením kapacity křižovatky kvůli její lepší obyvatelnosti, se domnívám, povede k neustále ucpané Olšanské směrem z centra. A myšlenka, že velmi bohatí lidé, kteří si zde v budoucnu byty koupí, budou používat primárně MHD místo svého luxusního vozu, domnívám se, taktéž příliš neplatí. Všem vám i nám držím palce, aby se z projektu podařilo realizovat maximum, bude to pecka!“

„Ignorace dopravních potřeb v oblasti je v návrhu zcela zjevná, mám velké podezření, že autoři oblast neznají a už vůbec ne dopravní potřeby jednotlivých objektů stávajících i těch plánovaných. Ty tisíce osob v místě bydlicích na byciklech ani tramvajemi neuzásobujete, ani nemluví o krizových potřebách složek IZS v případě nečekaných havarijních stavů, ale jde i o běžný provoz, kdy nepočítáte s potřebou přejezdu Olšanské z jedné strany na druhou minimálně ve třech místech.“

3 | ZPRACOVÁNÍ KOMENTÁŘŮ VEŘEJNOSTI

Celkem se připraveného dotazníku ke zhodnocení konceptu návrhu zúčastnilo 325 respondentů, z nichž 224 vložilo také samostatný komentář(e). Nejčastější komentáře byly shrnuty do opakujících se témat, ke kterým jsou dále uvedeny odpovědi.

NEJČASTĚJŠÍ TÉMATA KOMENTÁŘŮ A ODPOVĚDI

1/ Automobilová doprava

1.1/ Organizace automobilové dopravy v Olšanské ulici

Některé komentáře negativně hodnotí navrhované úpravy uličního profilu (ponechání stávajícího počtu jízdních pruhů, rozšíření chodníků, doplnění cyklostezky a stromořadí) z důvodu obavy z negativního dopadu na plynulost provozu automobilové dopravy.

Odpověď:

Jednou z významných charakteristik ulice Olšanská je její atypické měřítko. Jde o velkoryse založenou osu s očividnou disproporcí aktuálního významu ulice a její formy, ať už jde o význam dopravní nebo význam společenský, neboť v současné době plní především roli tranzitního prostoru. Přestože má vizuálně parametry významné komunikace pro automobilovou dopravu, jedná se v širším kontextu jen o lokálně významnou komunikaci nacházející se uvnitř oblasti obkroužené sběrnými komunikacemi. Relativně vysoké intenzity automobilové dopravy na ní lze přičíst mj. právě tomu, že její uspořádání donedávna nabízelo dodatečnou kapacitu odlehčující těmto sběrným komunikacím. Dle dopravních modelů by se intenzity automobilové dopravy neměly ve výhledu významněji navyšovat ani v souvislosti s obsluhou nové zástavby v území NNŽ při realizaci plánovaných dopravních záměrů dle územního plánu.

Současný stav Olšanské ulice svým uspořádáním i podobou veřejných prostranství ve velké míře preferuje automobilovou dopravu, přestože je pouze jednou složkou pohybu ve městě. Takový stav podporuje výrazné zatížení území automobily, které územím převážně pouze projíždějí. Ostatním formám pohybu (pěší, veřejná doprava, cyklisté), ale i pobytovým kvalitám a možnostem, je v současnosti ponechán jen minimální prostor.

Vzhledem k očekávaným proměnám okolní městské struktury, především rozvojem lokality bývalého NNŽ,

je třeba počítat s poměrně zásadní změnou centrality v území a významu Olšanské ulice, která by se měla stát důležitým nástupem z centra do nových obytných lokalit. Zároveň se očekává transformace i samotného nejbližšího okolí této městské třídy a potenciální posun ve využití území od monofunkčního pásu administrativních budov k polyfunkční struktuře. To implikuje proměnu v intenzitách pohybu pěších, v denním rytmu, ve kterém území ožívá i v proměně jeho významu pro okolí. Role Olšanské ulice se tak s ohledem na proměnu jejího kontextu zásadním způsobem mění z tranzitního meziprostoru na plnohodnotné místo s obytnou funkcí. Nové obytné soubory na jih i na sever od této osy zajistí lokalitě nové obyvatelstvo a ožví uliční prostory služeb a obchodů v parteru budov.

Vytvoření komfortního prostoru pro pěší, cyklisty a další formy bezmotorové dopravy je proto klíčovou vrstvou rozvoje kompletní ulice s vyváženými podmínkami pro různé uživatele. Stínění ulice stromořadím a nové vegetační pásy výrazně zlepšují mikroklima a umožní systematické nakládání s dešťovými vodami v území. Olšanská se tak má šanci do budoucna stát živou městskou třídou a naplnit tak adekvátně svůj velkoryse koncipovaný prostor novými významy.

1.2/ Parkovací kapacity v ulici Olšanská

Část respondentů se obává, že navrhované snížené kapacity parkovacích stání v Olšanské ulici nebudou dostačující.

Odpověď:

Analýza využití území ukazuje, že téma parkování není v řešeném území tak kritické jako v jiných lokalitách. Starší obytné zástavby generující typicky požadavky na počty parkovacích stání v ulicích je přímo v území minimum. Většina obytné zástavby je tvořena novými objekty vybavených podzemními garážemi v souladu s požadavky PSP. Stávající administrativní objekty jsou pak z velké části buď také vybaveny vlastními stánkami nebo se u nich v dohledné době předpokládá nahrazení novou výstavbou, která bude opět disponovat podzemními garážemi v souladu s požadavky PSP. Tomu odpovídá i charakter vytižení stávajících stání – v okolí některých budov je v pracovních dnech plno, téměř nikdy ale nedojde k naplnění i stání především

u Olšanského náměstí. Území a jeho okolí se navíc v poslední době dynamicky vyvíjí a je očekáván další rozvoj, relevance podrobných analýz stavu je tak pro návrh spíše marginální. Návrh v samotném profilu Olšanské tedy dává preferenci podstatnějším prvkům, u nichž je v jiných případech nutné dělat bolestnější kompromisy kvůli požadavku rezidentů na parkovací stání. Zachovává se průběžný parkovací pás s podélným stáním na obou stranách profilu, u něž se v podrobném řešení předpokládá vyhrazení značné části pro rychloobrátková a krátkodobá stání v rámci systému zón ZPS.

1.3/ Průjezdnost vozidel IZS

V důsledku uspořádání uličního profilu 1+1 jízdní pruh a řešení tramvajového pásu s nepojízdným krytem se někteří respondenti obávají omezení průjezdnosti vozidel integrovaného záchranného systému.

Odpověď:

V rámci návrhu byly v různé míře podrobnosti prověřeny desítky variant uspořádání uličního profilu a byla vybrána výsledná varianta pracující se dvěma etapami. V první etapě není nutný žádný rozsáhlejší zásah do koridoru tramvajové tratě (mimo místa křížení atp.) a ten tak zůstává ve stávajícím uspořádání s variantním doplněním zatravnění kolejí. V této formě je umožněn průjezd vozidel IZS díky celkové šířce jízdního prostoru 4,5 m (jízdní pruh + cyklopruh) v kombinaci s přídlažbou na tramvajovém pásu, kam můžou v případě potřeby pomalu jedoucí vozidla vyjet a vytvořit tak uličku pro průjezd.

Ve druhé variantě se v momentě dožití kolejového svršku (+2040) předpokládá možnost zásahu do uspořádání tramvajové tratě v podobě zúžení osové vzdálenosti kolejí na 3,5 m (případně bez pojízditelnosti tramvajové tratě až na 3,0 m). V tomto výhledu pak dojde k finálnímu rozhodnutí o tom, zda bude kolejíště řešeno jako pojízditelné (IZS, výlukové autobusy, opravy v profilu Olšanské) nebo jako zatravněné. Tato etapizace současně ponechává otevřenou také cestu k etapizaci i některých dalších prvků návrhu (přeložky, výsadba stromů).

1.4/ Křižovatka ulic Olšanská a Jana Želivského

Část komentářů zdůrazňuje význam dořešení křižovatky Olšanská x Jana Želivského s cílem zajistit plynulý provoz automobilové dopravy i komfortní přechod chodců a cyklistů směrem k NNŽ.

Odpověď:

Souběžně se studií Olšanské ulice probíhá také projektování rekonstrukce ulice Jana Želivského (aktuálně příprava DÚR). Mezi oběma záměry probíhá koordinace, v rámci níž je klíčové především uspořádání křižovatky Olšanská x Jana Želivského a hledá se optimální řešení v mantinelech reálných možností integrující veškeré protichůdné požadavky (automobilová doprava, bezmotorová doprava, uspořádání zastávek MHD). Na základě prověření širších vztahů a úvahy o celkové koncepci území v tomto místě Urbanisticko-architektonická studie Olšanské ulice iniciuje projekt celkového řešení náměstí před nákladovým nádražím Žižkov, který by integroval i další složky prostředí než jen dopravu.

2/ Cyklodoprava

2.1/ Preference cyklistů

Část respondentů poukazuje na nadměrnou preference cyklistů v rámci návrhu dopravního uspořádání Olšanské ulice.

Odpověď:

V roce 2022 přijatá aktualizace pražské koncepce cyklotras určila osu Jarovská třída – Severní nákladová – Olšanská jako součást trasy A8, jedné z devíti „nadřazených“ pražských tras, a představuje tak nejvýznamnější spojnici do centra od východu. Tomu má odpovídat nejvyšší standard opatření realizovaných v této trase. Trasa A8 končí na Olšanském náměstí, v jehož okolí se dále rozpadá do řady „hlavních“ tras, z nichž dominantní je zjevně trasa A417 navazující na Žižkovský tunel (a na ul. Husitská).

V souladu s naplněním pražské koncepce cyklotras je tak v trase A8 v úseku Olšanská poskytnuto lidem na kole odpovídající chráněné řešení v přidruženém pro-

storu, ale i možnost rychlého průjezdu v integračním opatření (výhoda přednosti v křižovatkách). V profilu Olšanské ulice je tak vymezena plnohodnotná samostatná obousměrná stezka pro cyklisty v přidruženém prostoru při severní straně ulice, která je v profilu doplněna také jízdním pruhem pro cyklisty. Všechny potvrzené příčné vazby jsou navrženy jako sdružené přechody pro chodce a přejezdy pro cyklisty spojující jižní chodník se stezkou v severní části profilu.

2.2/ Návaznost cyklistických opatření na širší území

Respondenti zmiňovali důležitost návaznosti koridorů pro cyklisty za hranice řešeného území.

Odpověď:

Vzhledem k významu nadřazené cyklistické trasy A8 procházející ulicí Olšanská je zajištění jejího komfortního provázání na širší území zásadní. Klíčovou návazností na západě v úseku od Olšanského náměstí představuje cyklostezka (bez oddělení chodců a cyklistů) navržená při východní straně ulice Prokopova. Otázkou je její další návaznost směrem na sever, nicméně konečným cílem by mělo být chráněné připojení až k vjezdu do Žižkovského tunelu a na cyklostezku pod Vítkovem.

Na východě v místě křížení s ulicí Jana Želivského je pak zásadní zajistit co nejpřímější a nejkapacitnější napojení mezi budoucí ulicí Severní nákladová v rámci NNŽ a Olšanská. V ulici Jana Želivského počítá aktuální verze dokumentace k rekonstrukci této ulice (v rozporu s jejím významem v celoměstském systému i lokálně) pouze s nespojitým systémem integračních opatření ve vozovce. Vzhledem k pokročilému stupni přípravy je ale tento návrh akceptován.

2.3/ Dvojí řešení opatření pro cyklisty a poloha cyklostezky

U části komentářů zaznívá nesouhlas s dvojitým typem opatření pro cyklisty v profilu Olšanské ulice a navrhuje z jejich pohledu výhodnější umístění chráněné cyklostezky v rámci lineárního parku.

Odpověď:

Olšanská ulice je významnou městskou třídou přirozeně generující i stahující lokální dopravu, místem s koncentrací několika veřejných institucí a současně úsekem nadřazené cyklotrasy A8 mezi centrem města a jeho zázemím. Návrh to reflektuje v podobě umístění plnohodnotné samostatné obousměrné stezky pro cyklisty v přidruženém prostoru při severní straně ulice. Ta je v profilu doplněna také možností rychlejšího průjezdu v jízdním pruhu pro cyklisty. Upořádání průjezdného prostoru kombinací jízdního pruhu s cyklopruhem nabízí několik výhod – možnost průjezdu vozidel IZS (či objíždění z jiných důvodů) díky kombinaci s přídlažbou na tramvajovém pásu, bezpečné a legální předjíždění cyklistů v hlavním prostoru a také realizaci oblouků v křižovatkách v relativně malých poměrech.

Paralelní průjezd v řešeném lineárním parku severně od hřbitovů je navržen jako doplňkové řešení, které má průjezd umožňovat, ale režimem i fyzickými prvky (především materiály) neumožňovat příliš rychlý průjezd v celé délce parku, neboť se má primárně jednat o prostranství s klidovou atmosférou a vzhledem k omezenému profilu parku a jeho cestní síť by mohlo docházet ke konfliktům různých skupin uživatelů prostoru.

2.4/ Chráněná cyklostezka v úrovni chodníku

Někteří respondenti se v důsledku sousední polohy zvýšené cyklostezky a chodníku obávají kolizí mezi chodci a cyklisty.

Odpověď:

Vzhledem k pohodlným parametrům chráněné cyklostezky není předpokládán vznik kolizí s chodci pohybujícími se na sousedním chodníku, který disponuje velmi komfortní šířkou. Zamezení kolizí mezi cyklisty a chodci je však navíc podpořeno dalšími opatřeními. Celkové oddělení je navíc podpořeno zřetelně odlišným materiálovým řešením. V místě křížení s přechody vzniká na úrovni pásu parkovacích stání volná rozptylová plocha pro bezpečný rozhled chodců i cyklistů.

3/ Hromadná doprava

3.1/ Zastávky

Z některých komentářů vyplývala nejasnost v organizaci zastávek v rámci řešeného území, především pak zaznívala otázka zrušení jedné ze zastávek Nákladové nádraží Žižkov.

Odpověď:

Návrh respektuje úpravy polohy zastávek „Olšanské náměstí“ v obou směrech (dle projektu rekonstrukce tramvajové tratě Táboritská–Seifertova), potvrzuje polohy zastávek „Olšanská“ v obou směrech a u zastávky „Nákladové nádraží Žižkov (v ul. Olšanská)“, resp. časem po přejmenování „Nový Žižkov (v ul. Olšanská)“, potvrzuje její polohu ve směru do centra a předpokládá její zrušení ve směru z centra (dle koordinace s rekonstrukcí Jana Želivského v návaznosti na území NNŽ). V tomto místě však ponechává rezervu pro její případné zachování ve stávající poloze.

Z hlediska prostorového řešení nastavuje návrh komfortnější standard pro přístupnost zastávek – zastávky v obou směrech jsou vždy bezbariérově přístupné po přechodu (šířka >7 m) ze začátku i konce, a to pouze přes jeden jízdní pruh a bez SSZ. Všechny nástupní hrany jsou řešeny pro 2 soupravy.

4/ Veřejná prostranství

4.1/ Možnosti většího zpřístupnění hřbitova

Respondenti by uvítali větší zpřístupnění hřbitovů formou vytvoření dalších vstupů a prodloužení otevírací doby.

Odpověď:

Z průběžné diskuze se Správou pražských hřbitovů vyplývá shoda nad záměrem většího otevření Olšanských hřbitovů, které mají v území poměrně významný bariérový efekt. V průběhu studie se uskutečnilo několik společných konzultací na téma možností zvýšení prostupnosti, návrhu lineárního parku a nového uspořádání technického zázemí hřbitova. Významný krok v

tomto ohledu představuje nedávno vytvořený vstup ze severní strany na úrovni obytného souboru Residence Garden Towers.

Podstatný přínos ve zlepšení prostupnosti skrz území bude znamenat vytvoření nového lineárního parku podél severní hřbitovní zdi, který má nahradit aktuální neprostupný areál stavebnin, předpokládá redukci stávajících ploch technického zázemí hřbitova a umožní tak otevření existujících vstupů, které dosud nemohly být veřejností využívány.

Vytvoření jiných dalších nových vstupů je s ohledem na přítomnost náhrobků s ostatky podél zdi v tuto chvíli komplikované. Prodloužení otevírací doby hřbitova je podmíněno doplněním osvětlení podél minimálně vybraných vnitřních cest, tento záměr bude v souladu s dohodou v budoucnu dále rozvíjen.

4.2/ Ochrana piety hřbitova

Část respondentů se obává, že vytvoření lineárního parku s náměstím bude mít negativní vliv na zachování piety hřbitova.

Odpověď:

Návrh lineárního parku, představující potenciál v klidovém propojení nově vznikající čtvrti u NNŽ a okolí Olšanského náměstí, navazuje na jeho specifickou polohu v sousedství hřbitova a předpokládá vytvoření klidové atmosféry s cílem stát se jeho reprezentativním předprostorem.

Samotný pás je uveden parčíkem u kostela Sv. Rocha, klíčovým duchovním prostorem v území, který studie podporuje a doplňuje pro něj potřebné zázemí. Nový objekt, integrující hygienické zázemí a drobné plochy pro obchod a služby související s návštěvou hřbitova, je součástí nového vstupního prostoru na hřbitov ze severu, pojatého jako méně formální náměstí s bosketem. Prostor je multifunkční plochou umožňující konání také různých kulturních a společenských akcí či trhů, ale především funguje jako každodenní pobytový prostor.

Park dále pokračuje sérií otevřených prostranství s loukami a pobytovými plácky, hájkem s klidovou

atmosférou, nabízí střídání světla a stínu. Specifický charakter prostoru posiluje silná přítomnost hřbitovní zdi s její výraznou siluetou, do které se propisují hrobky a náhrobky, sochařská díla. Odkazy minulosti, poukázání na významná umělecká díla a osobnosti na hřbitově. Zeď vypráví příběh minulosti Olšan. Pohyb se line podél zdi, prostupuje ji dovnitř a zas ven – vstupní brána hřbitova. Náplň jednotlivých částí parku odpovídá jejich individuální poloze vůči hřbitovu a předpokládá různou intenzitu aktivit. Plochy a hřiště, místa pro shromáždění, jsou primárně umístěna na začátku a na konci pásu, u nástupních prostor. Park zároveň ve střední a východní sekci integruje potřebné provozní zázemí hřbitova. Centrální hájek, který vznikne probírkou stávajících stromů, je primárně klidovou zónou, kde je menší lesní hřiště, workout, místa k posezení, je to místo procházek, dominují zde dvě výrazné hrobky tyčící se za zdi. Místo oddechu.

Stávající zanedbaný prostor tvořený neprostupným areálem stavebnin, technického zázemí hřbitova a bujnou náletovou zelení tak získává nový reprezentativní charakter, důstojný svému postavení v sousedství Olšanských hřbitovů.

4.3/ Náměstí na křižovatkách

Z uvedených komentářů vyplývají pochyby nad vytvořením náměstí na rušné křižovatce s ulicí Jana Želivského a úpravou Olšanského náměstí z důvodu omezení dopravy a nepříjemného charakteru prostoru pro pěší.

Odpověď:

Olšanské náměstí

V místě bývalé návsi zaniklé obce Olšany, kde se odehrával rušný život kolem Hostince u Zeleného stromu a trhy na nároží u kostela sv. Rocha, je dnes rušná křižovatka a rozdělený prostor, který znevýhodňuje chodce. Návrh akceptuje dopravní význam této křižovatky a v koordinaci s rekonstrukcí tramvajové tratě Táborská-Seifertova navrhuje zlepšení pěších a cyklistických vazeb. S cílem proměnit vnímání křižovatky Olšanského náměstí a posílit charakter skutečného náměstí nabízí návrh vytvořit ucelený a propojený prostor, který je sjednocen dlažbou, a jehož nároží jsou v celém prostoru vizuálně propojena. Parčík u kostela sv.

Rocha se tak propojuje s plánovanou úpravou nároží Olšanského náměstí a s parčíkem na nároží Prokopovy a Olšanské ulice.

Náměstí před nákladovým nádražím

Na opačném konci Olšanské ulice se nachází významná dopravní křižovatka, přestupní uzel MHD, ale především také klíčové veřejné prostranství celé nově vznikající čtvrti. V tomto místě je v návrhu využit podobný princip jako u Olšanského náměstí. Předprostor transformovaného NNŽ má být při zachování dopravního významu křižovatky koncepčně propojen se dvěma nárožními piazzettami a předprostorem budovy bývalého nádraží a sjednotit tak prostor do vnímaní uceleného náměstí. Na základě prověření širších vztahů a úvahy o celkové koncepci území tak v tomto místě Urbanisticko-architektonická studie Olšanské ulice iniciuje projekt celkového řešení náměstí před nákladovým nádražím Žižkov, který by integroval i další složky prostředí než jen dopravu.

4.4/ Náměstí u hřbitova

Někteří respondenti se pozastavují nad smyslem vytvoření nového náměstí u hřbitova.

Odpověď:

Za východní zdi parčíku u kostela sv. Rocha, v místě stávajícího areálu stavebnin, je navrženo nové klíčové prostranství lokálního významu. Náměstí funguje jako předprostor hřbitova i jako integrální součást lineárního parku umožňující dáiky svému řešení variabilní využití. Jedná se o plochu méně formálního náměstí s bosketem, která zároveň plní funkci severního předprostoru Olšanských hřbitovů. Prostor je multifunkční plochou umožňující konání také různých kulturních a společenských akcí či trhů, ale funguje především jako každodenní pobytový prostor. Plocha tvoří jeden ze vstupních prostorů navrhovaného lineárního parku podél hřbitovní zdi.

Se záměrem většího otevření Olšanských hřbitovů a nového vstupního prostoru ze severu souvisí i potřeba doplnění takového vstupu odpovídajícím vybavením, prostorem hygienického zázemí, drobnými plochami pro obchod a služby související s návštěvou hřbitova, které mohou sloužit zároveň jako zázemí kostela sv. Rocha a nový lineární park.

4.5/ Bezpečnost ve veřejných prostranstvích

Respondenti upozorňují na problematiku výskytu vandalismu v lokalitě, obávají se o bezpečnost ve veřejných prostranstvích a poškozování nového veřejného vybavení.

Odpověď:

Základním předpokladem pro bezpečné veřejné prostranství je kvalitní návrh s důrazem na srozumitelnost a přehlednost prostoru. Sociálně patologické jevy se obvykle koncentrují v místech s nízkou sociální kontrolou, která jsou zanedbaná, temná a opuštěná. Studie klade důraz na návrh veřejných prostranství tak, aby byla přehledná, srozumitelná a atraktivní pro pohyb jak z důvodu kvalitního prostorového a materiálového řešení, tak z logiky umístění v celkovém systému veřejných prostranství jako součást zajištění komfortní prostupnosti územím. Při podrobnějším návrhu prostranství bude dále řešen způsob jeho osvětlení či zapojení dalších bezpečnostních prvků.

5/ Vybavenost

5.1/ Multifunkční hala

Část komentářů vnímá spíše negativně doplnění nové multifunkční haly na místě tenisových kurtů před ZŠ Chelčického z důvodů preference venkovních sportovišť, obav ze zastavení volného prostoru, generování automobilového provozu v místě a obav, že bude využívána pouze soukromými kluby.

Odpověď:

Studie navrhuje využití bývalých hřišť školy ZŠ Chelčického, aktuálně plochy využívané tenisovým centrem, pro polyfunkční blok při zachování sportovní funkce v tomto místě. Tato změna umožní adekvátní, polyfunkční využití území v kompaktní městské zástavbě blokem kombinujícím sportovní halu, městské bydlení a obchod se službami v parteru. Výhodou je zde vlastnictví pozemku veřejným sektorem. Rozměr bloku umožňuje taktéž využití střechy haly pro otevřená sportoviště, nebo integraci mateřské školy. Na základě komentářů veřejnosti tak studie v kapitole „A8.3 | Podmíněnosti a etapizace staveb“ požaduje integraci

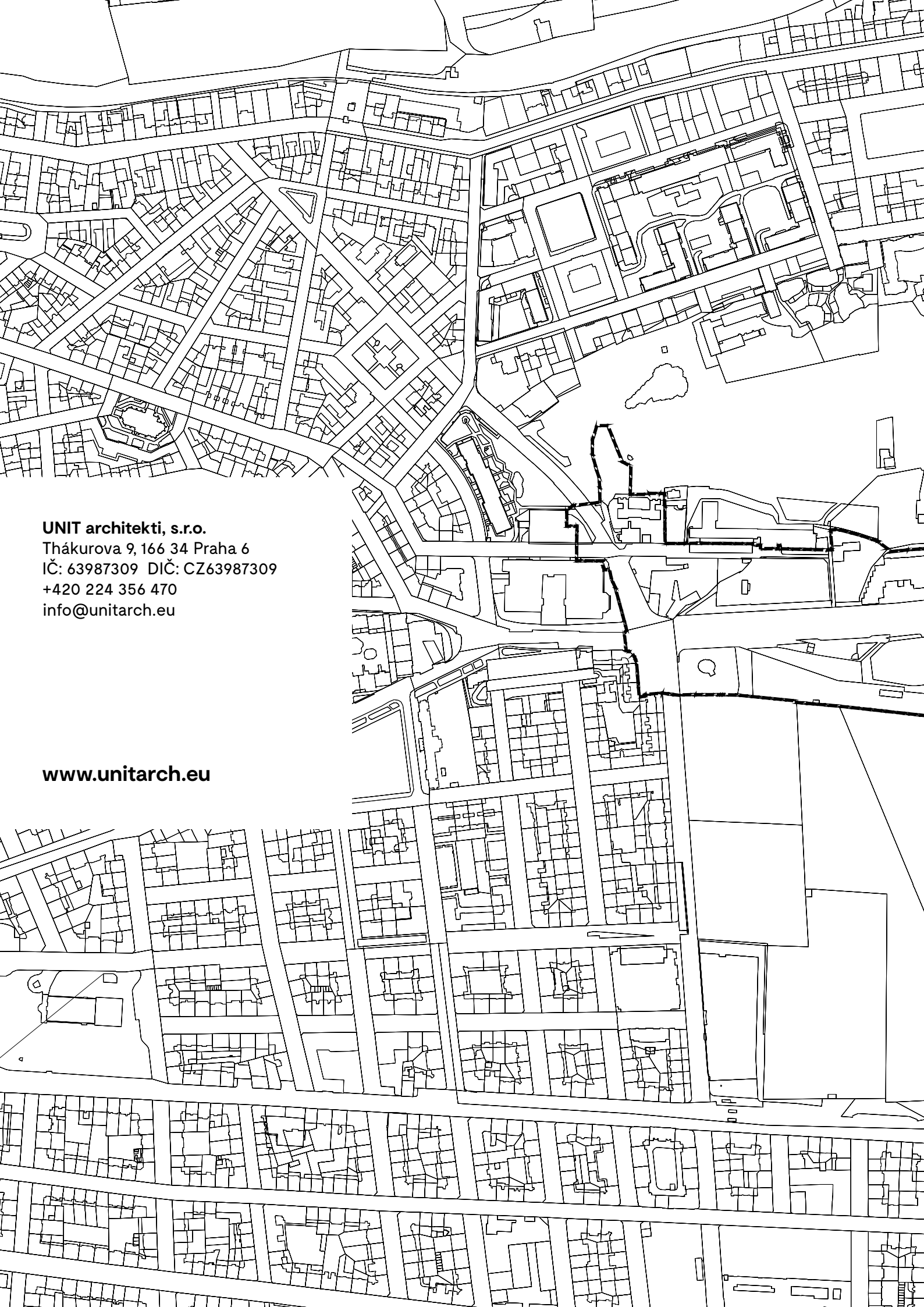
sportoviště pro ZŠ v rámci městského bloku např. právě využitím jeho střechy. Zároveň je tento blok důležitý pro doplnění aktivního parteru ulice Olšanské, která aktuálně trpí v délce téměř tří set metrů absencí jakéhokoli prostorového vymezení. Režim užívání sportovní víceúčelové haly předpokládá kombinaci využívání ZŠ, veřejností i sportovními kluby.

5.2/ Komunitní centrum

Někteří respondenti se dotazují na umístění nového komunitního centra v lokalitě.

Odpověď:

Vznik funkční městské lokality vyžaduje dostatečné kulturní a společenské vyžití. Tuto funkci by měl v celoměstském a čtvrtkovém měřítku zastávat prostor v rámci konverze budovy Nákladového nádraží Žižkov. V měřítku lokality je ale vhodné tento typ vybavení rozvíjet a najít pro něj vhodné místo také v rámci samotného řešeného území. Studie doplňuje využití komunitního/kulturního centra v západní části území. Konkrétní lokace může být v dalších fázích upřesněna, jako nejvhodnější se jeví z hlediska polohy, návazností a významu místa využít prostorů Milíčova domu při částečném či úplném přemístění školky. Alternativně lze pro umístění komunitního centra využít polyfunkční městský blok či rozšířený objekt pro zázemí hřbitova, kostela a parku.



UNIT architekti, s.r.o.

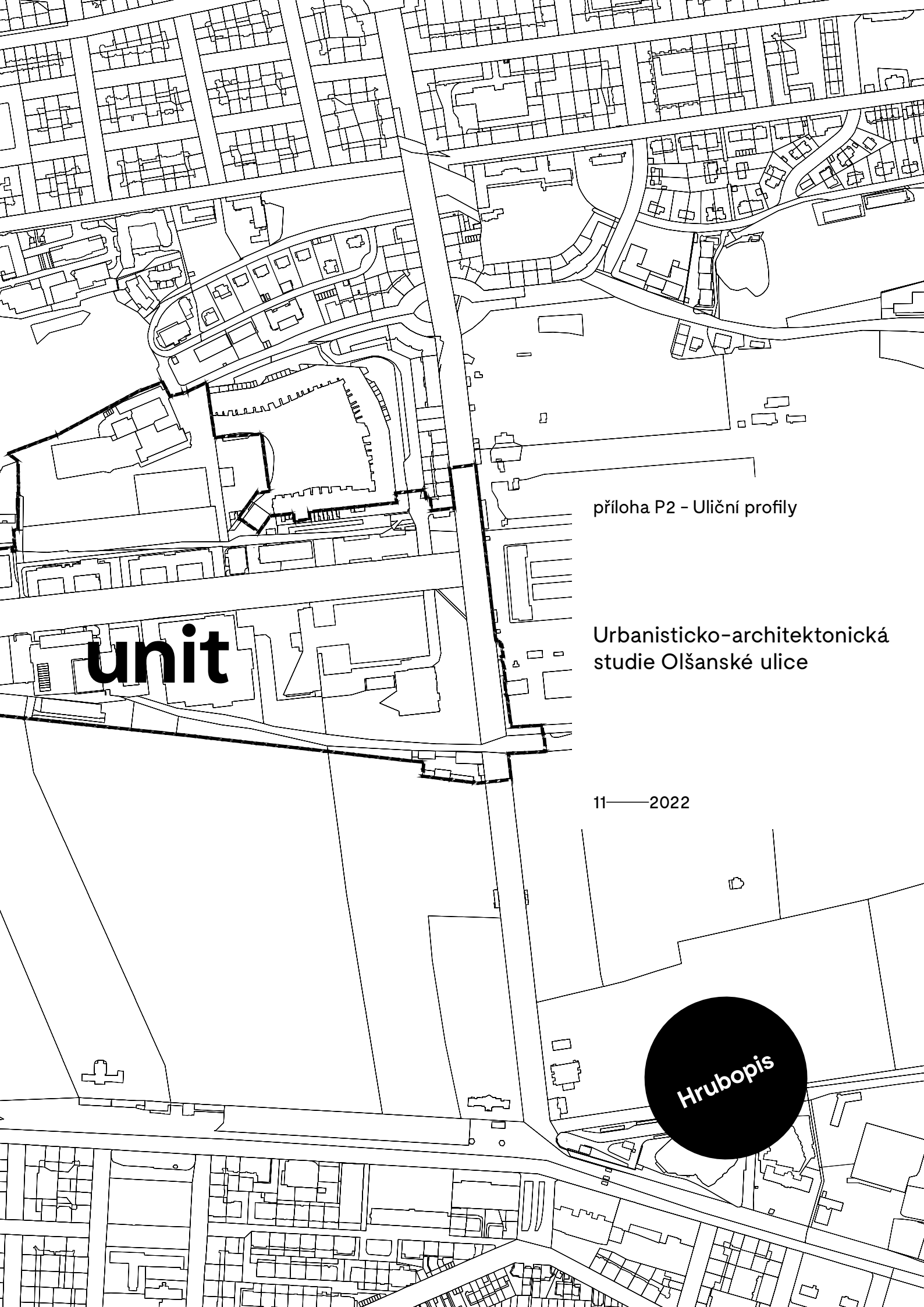
Thákurova 9, 166 34 Praha 6

IČ: 63987309 DIČ: CZ63987309

+420 224 356 470

info@unitarch.eu

www.unitarch.eu



příloha P2 - Uliční profily

Urbanisticko-architektonická
studie Olšanské ulice

unit

11 — 2022

Hrubopis