

SHRNUTÍ Z PLÁNOVACÍHO STANU A VEŘEJNÉHO SETKÁNÍ K DOPRAVNĚ-URBANISTICKÉ STUDII PRIMÁTORSKÁ



© Seznam.cz, a.s., 2023 a další

MATY.CZ

Základní informace

Zadavatel

Městská část Praha 8

Účel plánovacích stanů

Zjistit, jak hodnotí rezidenti, žáci ZŠ B. Hrabala, studenti PORG a další uživatelé řešené území z hlediska dopravní bezpečnosti (očima chodce, cyklisty i motoristy) a jak vnímají přehlednost, prostupnost a kvalitu veřejného prostoru v této lokalitě. Na základě zjištěných poznatků vytvořit stručnou souhrnnou zprávu jako podklad pro zpracovatele dopravně-urbanistické studie území ohraničeného ulicí Zenklova na severu a východě, okrajem parku Pod Korábem na východě a železničním koridorem na jihu.

Formát zapojení veřejnosti

Plánovací stany 3. 10. odpoledne u ZŠ Bohumila Hrabala (v ul. Krejčího) a 11. 10. odpoledne v parku Po Korábem (u vstupu z křižovatky Primátorská/Podlipného) za účasti více než 80 respondentů všech generací, od žáků základní školy po seniory. Veřejné setkání 9. 11. od 18:30 v budově II. stupně ZŠ Bohumila Hrabala za účasti 25 obyvatel Libně.

Diskusi ve stanech a na veřejném setkání vedli

Ing. arch. Lucie Chaloupka Červená

Mgr. Tereza Kněžourková

Mgr. Martin Veselý, PhD.

Přítomní zástupci zadavatele

Ing. Tomáš Slabihoudek, radní MČ Praha 8 pro dopravu

Bc. Martin Jedlička, předseda komise pro dopravu a komise pro územní rozvoj

Souhrnnou zprávu zpracoval

Mgr. Martin Veselý, PhD.

Dopravní bezpečnost

Za místa nejproblematictější z hlediska dopravní bezpečnosti považují účastníci plánovacích stanů a veřejného setkání zejména křižovatky propojující řešené území s ulicí Zenklova. Nejhuře hodnoceným místem je křižovatka Zenklova/Krejčího/Primátorská/Nad Košinkou, obzvláště z pohledu bezpečnosti chodců. Automobily jezdí Zenklovou a horní částí Primátorské ulice poměrně rychle, některé nepřiměřeně rychle. Chodec často do poslední chvíle neví, bude-li automobil jedoucí zhora pokračovat ulicí Zenklova nebo rychle odbočí do Primátorské **(1)**. Řidiči směřující z ulice Na Dědince do ulice Nad Košinkou mohou ohrozit chodce přecházející na konci ulice Nad Košinkou **(2)**. Chodec může snadno přehlédnout auto přijíždějící z tohoto směru (nebo naopak). Řidič nemůže náhle zastavit v jízdním pruhu ulice Zenklova, aniž by riskovali dopravní nehodu. Další vozidla se napojují z ulice Krejčího. Navíc automobily v ulici Krejčího parkují až na přechodu a brání chodcům ve výhledu. *Nedodržování povinného odstupu parkujících aut od přechodu je však častým přestupkem na řadě dalších míst v řešeném území.* Od zastávky tramvaje Vosmíkových (směr Kobylisy) chybí přechod, proto většina chodců přebíhá ulici Zenklova. Automobily parkující na ostrůvku v křižovatce dále snižují přehlednost situace. Na Křížení ulic Krejčího a Konšelská schází přechody pro chodce **(ZP)**.

Jako nepříteli bezpečná pro chodce je hodnocena také křižovatka Zenklova/Vosmíkových/Ve vrchu **(3)**. Vadí obvykle velký provoz ve vícero směrech a častá neochota řidičů dát přednost chodcům na přechodu. Někteří řidiči navíc přebíhají mimo značené přechody v místě rozdělení ulic. Negativně je také hodnoceno časté zdržování tramvají automobilovým provozem. Příliš bezpečná není z pohledu chodce ani řidiče bezprostředně sousedící křižovatka Braunerova/Ve Vrchu. Chybí značené přechody, parkující automobily brání ve výhledu **(ZP)**.

Problematická z pohledu řidičů je křižovatka Zenklova/Prosecká/Kandertova **(4)**. Rizikové je zejména odbočování aut jedoucích zhora do Prosecké (odbočují ve velmi ostrém úhlu), stejně jako dostat se za hustého provozu z Prosecké do Kandertovy přes Zenklovu. Nešťastně je vyřešen tramvajový ostrůvek mezi touto křižovatkou a křižovatkou Zenklova/Čuprova/Podlipného. Auta a tramvaje se pohybují v jedné stopě a vzájemně si překázejí. Cyklopruh není využíván. Podle většiny respondentů by se měl zrušit a mělo by být umožněno autům objet tramvaj stojící v zastávce. Zazněl návrh na vybudování tramvajové zastávky vídeňského typu **(5)**.

Jako velmi špatný hodnotí respondenti stav povrchů v ulicích Podlipného a Lindnerova. V horní části ulice Primátorská je kriticky hodnocen nerovný a hlučný povrch vozovky z žulových kostek. Respondenti by převážně přivítali nahrazení žulové dlažby asfaltem. Mnoho řidičů tu jezdí rychle, což v kombinaci s přecházením chodců mimo přechod (který v tomto úseku chybí) mezi parkujícími automobily vytváří rizikové situace. V ulici Primátorská, obzvláště u křižovatky s ulicí Podlipného, jsou ve velmi špatném stavu povrchy chodníků.

Velmi kriticky je hodnocena bezpečnost přecházení z křižovatky Primátorská/Podlipného do parku Pod Korábem **(6)**. Mnozí řidiči jedou dolů Primátorskou nepřiměřeně rychle v místě, kudy chodí množství dětí, chodců se psy a seniorů. Přechod je nepříteli dobře osvětlený. Respondenti by přivítali jeho přisvětlení. Zazněly také podněty na zvýšení křižovatku anebo zvýšený přechod. S nepřiměřenou rychlostí vozidel se někteří respondenti potýkají i v ulici Konšelská.

Za zcela zásadní považují rezidenti řešeného území nalezení takového dopravního řešení, které odradí řidiče od využívání rezidenčních ulic jako zkratky k dopravně přetížené ulici Zenklova. Hojně byly diskutovány možnosti zpomalení dopravy uvnitř řešeného území. Panuje široká shoda na tom, že dlouhý rovný úsek Primátorské, navíc z kopce, svádí mnoho řidičů k velmi rychlé jízdě. Vytvoření parkovacích zálivů, šikan apod. by podle nich přispělo ke zpomalení dopravy v ulici. Naprostá většina respondentů by přivítala zavedení rychlosti 30 km/h v celém řešeném území. Dále byly diskutovány i také tyto možnosti: A) instalace retardérů v Primátorské. Z pohledu většiny rezidentů ulice jsou retardéry přijatelné za předpokladu, že nebudou akusticky rušivé. B) změna přednosti v jízdě na křižovatce Primátorská/Lindnerova. Pokud by vozidla zabočující z Lindnerovy vlevo byla na hlavní, musely by řidiči jedoucí dolů Primátorskou zbystřit a zpomalit. Vícekrát zaznělo, že rychlost v Primátorské ulici by měla být měřena radarem s kamerou a překročení důsledně pokutováno.

Několik rezidentů navrhuje, aby bylo po zavedení rychlosti 30 v Primátorské ulici zavedeno šikmé stání podél parku **(7)**. Zvýšila by se parkovací kapacita v lokalitě a současně zlepšil výhled řidičů na křižovatce Primátorská/Podlipného. Již několik let žádají rezidenti, aby bylo na křižovatce Primátorská/Podlipného instalováno dopravní zrcadlo. Cyklisté se v dolní části Primátorské bojí jezdit ve vozovce. K jízdě využívají raději chodníky, takže omezují či ohrožují chodce **(8)**. Na bezpečnosti pěšího provozu nepřidá ani velmi špatný stav chodníku na cestě podél parku. Problematické je umístění kontejnerů na tříděný odpad na konci Podlipného ulice, na křižovatce s Primátorskou **(9)**. Ty dále znepřehledňují situaci a zmenšují pochozí prostor u nového nárožního domu. Parkují automobily také často brání ve výjezdu automobilů z garáží nových domů v dolní části Primátorské ulice. Městská ani státní policie tento problém téměř neřeší. Pokud se setkají dvě vozidla, z nichž jedno vyjíždí z garáže a druhé do nich chce vjet, na poměrně dlouhou dobu blokují provoz v Primátorské **(10)**. Jako nebezpečná je hodnocena křižovatka Primátorská/Kandertova, kde parkující automobily brání ve výhledu chodcům i řidičům **(11)**.

Za zcela zásadní považují rezidenti řešeného území nalezení takového dopravního řešení, které odradí řidiče od využívání rezidenčních ulic jako zkratky k dopravně přetížené ulici Zenklova. To se nejvíce týká zejména Primátorské a Braunerovy ulice.

Celé řešené území se potýká s nedostatkem parkovacích míst. Rezidenti tak v nočních hodinách parkují doslova “kde se dá,” na chodnících i v křižovatkách, kde snižují přehlednost provozu a vytvářejí potenciálně rizikové situace. Městská ani státní policie tyto přestupky podle respondentů téměř neřeší. Velká část vozidel, která zde v průběhu dne stojí, nejsou vozidla rezidentů. Proto většina dotázaných vítá, že zde budou brzy zavedeny parkovací zóny. Kromě již zmíněného úseku ulice Primátorská zazněl také návrh na zřízení šikmého stání v ulici Konšelská. Podle některých respondentů by měl být v blízkosti rezidenční čtvrti vybudován parkovací dům.

Zelenobílé sloupky, které byly instalovány u gymnázia PORG, poměrně účinně brání v parkování vozidel v křižovatce. Jsou ale negativně hodnoceny z estetického hlediska, a především ztěžují zabočování vozidel a z pohledu části chodců činí křižovatku ještě méně přehlednou. Řadu studentů PORG vozí rodiče do školy autem. Při vystupování studentů stojí ve vozovce a zpomalují provoz **(12)**.

V užších ulicích uvnitř blokové zástavby se respondenti často setkávají s nerespektováním přednosti zprava některými řidiči. Dochází tak ke kolizním situacím. Naštěstí obvykle v malé rychlosti, bez závažných následků.

Optimální není ani situace před ZŠ B. Hrabala **(13)**. V důsledku špatného výhledu hrozí střet automobilů vyjíždějících směrem od sportcentra Koráb ke škole. Zcela bezpečná není ani křižovatka Na Korábě/Chlumčanského. Na bezpečnost provozu před školou dohlíží ráno strážníci, avšak odchází krátce po osmé hodině. Výuka v ZŠ ale začíná v 8:15 a řada rodičů vodí děti do MŠ mezi 8 a 8:30. Strážníci by proto měli před školou zůstat o něco déle.

Respondenti pojmenovali *velké množství míst, kde postrádají značené přechody pro chodce*, v důsledku čehož se při přecházení necítí příliš bezpečně. Přechod pro chodce také chybí v ulici Zenklova mezi zastávkami U Kříže a Vosmíkových. Přinejmenším k novým domům a do ulice Červené Báň by měl být jednonačně doplněn **(ZP)**.

Kvalita veřejného prostoru

Veřejný prostor v řešeném území je převážně soustavou “koridorů” pro motorovou a bezmotorovou dopravu, tras kterými z nutnosti procházíte nebo projíždíte, nelákají ale příliš k tomu, abyste se ve veřejném prostoru déle zdržovali. Ulice hodnotí respondenti jako poměrně špinavé, prašné, v létě rozpálené. Navzdory problémům s parkováním v lokalitě uvedli respondenti jen málo míst, kde parkující automobily znemožňují průchod chodců. Problematictější je stání automobilů v křižovatkách a na přechodech, šikmé stání dlouhých dodávek, které “zabírají” velkou část chodníku, a pro hůře se pohybující občany nebo rodiče s kočárky vysoké obrubníky. Šíře chodníků podél ulice Zenklova je na vícero místech naddimenzovaná, rozhodně neodpovídá frekvenci chodců **(CH)**. Mnohokrát zaznělo, že kdyby se v těchto úsecích ulice Zenklova chodníky zúžily ve prospěch vozovky, přispělo by to k plynulosti provozu.

S výjimkou dětského hřiště Na Korábě je uživatelsky nepřívětivý veřejný prostor kolem základní a mateřské školy Bohumila Hrabala. Kašparovo náměstí má potenciál stát se příjemným malým parkovým náměstím, kde žáci mohou pobývat po škole nebo v době volna před odpoledním vyučováním, ale momentálně nenabízí nic pro trávení volného času dětí ani dospělých **(14)**. Někteří dospělí respondenti uvedli, že by na Kašparově náměstí poseděli, pokud by zde byla zahrádka kavárny, cukrárny apod., ale protože parter po obvodu náměstí je “mrtvý”, raději půjdou o pár kroků dále do parku Pod Korábem. Opakovaně také zaznělo, že Kašparovo náměstí se nestane příjemným a bezpečným pobytovým prostorem u školy, dokud bude průjezdné po obou stranách. Stačil by průjezd podél obytných domů. Několik obyvatel nejbližšího okolí vyjádřilo obavu, aby revitalizace náměstí nevedla k úbytku nedostatkových parkovacích míst v lokalitě. V rámci dopravně-urbanistického přehodnocení okolí školy je také třeba najít prostor pro krátkodobé stání rodičů, kteří vozí děti do školy autem. Nyní narušují plynulost provozu.

Park Pod Korábem je shora obtížně přístupný s kočárkem. Schody z křižovatky Konšelská/Nad Košínkou jsou pochopitelné, ale na nároží Konšelská/Primátorská nedávají respondentům smysl a měla by zde vzniknout bezbariérová cesta **(15)**. Svažité parkové cesty jsou v zimě skoro neschůdné, některé úseky děti záměrně používají jako zimní skluzavku. Kriticky hodnocen je také stav a údržba Korábských schodů, obtížně schůdných obzvláště za mokra a sněhu **(16)**.

Žáci rovněž posedávají na chodnících nebo na špinavém travnatém plácku vedle vstupu ke školnímu sportovnímu hřišti, které je do pozdních odpoledních hodin uzamčeno a určeno výlučně pro potřeby školní tělesné výchovy. Vstupní prostor do areálu školního hřiště s kontejnery na tříděný odpad hodnotí respondenti jako nevzhledný. Mezi Korábskými schody a areálem školního hřiště bývalo stromořadí. Není-li možné stromořadí obnovit na soukromém pozemku podél chodníku, přivítali by někteří respondenty vysazení aleje dále na pozemku školy **(17)**.

Z rozšířeného uličního prostoru na křižovatce Primátorská/Konšelská/Lindnerova nemá podle naprosté většiny dotázaných smysl vytvářet “náměstíčko” nebo “parčík”. Zprvu, protože by bylo nutné zrušit většinu zdejších parkovacích míst (kterých je v okolí už tak značný nedostatek). Ale ani by je nelákalo zde pobývat s ohledem na nevelké rozměry tohoto veřejného prostoru a frekvenci dopravy. Výrazná většina respondentů se shoduje, že je v tomto místě žádoucí a) zklidnit automobilovou dopravu (riziková je nyní zejména “zatačka” v severozápadním cípu “náměstíčka), b) lépe uspořádat parkování, aby byl pěší i automobilový provoz v místě přehlednější, c) vyznačit přechody v místech, kudy často přecházejí chodci a d) vysadit stromy, aby prostor částečně zastínily a ochladily. Nevadilo by jim v rámci přeřešení veřejného prostoru “zrušit” krátký úsek ulice Lindnerova v nejspodnějším cípu “náměstíčka”. Shodují se také, že dopravní bezpečnost se zde výrazně zvýší v okamžiku, kdy přestane být ulice Primátorská atraktivní jako “tranzitní” ulice propojující horní a dolní část Prahy 8. Tou má být podle respondentů pouze Zenklova **(18)**.

Diskutována byla také otázka stromů v ulicích. Naprostá většina respondentů by stromořadí přivítala. Zároveň pocítují nedostatek parkovacích míst v řešeném území a očekávají, že se situace zlepší po zavedení parkovacích zón. Nezanedbatelnou část parkujících vozidel tvoří nyní automobily nerezidentů dojíždějících do Prahy za prací, firemní vozidla včetně dodávek (které někdy zužují chodníky do té míry, že neprojde kočárek) a vozidla “odložená” (stojící na jednom místě po dobu několika měsíců i let). Naprostá většina obyvatel řešeného území souhlasí s názorem, že celková kapacita parkovacích míst pro rezidenty v lokalitě by neměla být po vymístění “přespolních” a firemních vozidel díky zavedení modré parkovací zóny a vysazení stromořadí nižší než nyní. Převážně se shodují, že nemusí parkovat přímo před svým domem (v případě, že se vrací později ve večerních hodinách, zpravidla stejně neparkují), a není problém dojet 100 nebo 200 metrů. Zazněl podnět, aby v místě nově zřizovaných parkovacích míst byla místo asfaltu vsakovací dlažba.

Několik ploch “veřejné zeleně” se nachází podél rušné ulice Zenklova. Navíc jsou zanedbané, takže nelákají k tomu, aby se zde obyvatelé čtvrti zdržovali. Opakovaně zazněl návrh, aby byl zkultivován “trojúhelník” u křižovatky Braunerova/Podlipného/Zenklova a do jeho středu vysazen strom či několik stromů **(19)**. V tuto chvíli se jedná o nepřívětivý zbytkový prostor s nepořádkem kolem kontejnerů, kde se zdržují jedině opilci a lidé bez domova. Výrazná většina respondentů by uvítala doplnění chodníku podél ulice Podlipného na okraji “zeleného trojúhelníku” a

přemístění kontejnerů na tříděný odpad, nyní umístěných cca o 50 metrů výše v ulici Zenklova **(20)**. Široká shoda panuje na vyznačení přechodů v křižovatce Braunerova/Podlipného **(ZP)**.

Pocitově nepříjemná je ulice Kandertova. Často se tudy pohybují lidé bez domova a narkomani, kteří mají své skrýše v zanedbaném veřejném prostoru kolem železniční trati a v zanedbaném spodním okraji parku Pod Korábem **(21)**. Obyvatelé tudy neradi chodí po setmění. Dochází zde často k poškozování a vykrádání parkujících automobilů. Parkující vozidla také brání přístupu ke kontejnerům na tříděný odpad **(22)**.

Pocitově nepříjemný je podchod pod železniční tratí **(23)**. Víceru respondentů uvedlo, že zde potkali narkomany nebo jiné osoby nevzbuzující důvěru. Nepříjemný je zápach, odpady a částečně nefunkční osvětlení. Opakovaně ale také zaznělo, že podchod nikdy úplně příjemným místem nebude a že v poslední době se situace zlepšila. Pocitově nepříjemný pro chodce je i úsek Primátorské, kde podjíždí železniční trať a ulici Povltavská. V "lesíku" podél železniční trati se nachází nocležiště lidí bez domova, kteří se proto často pohybují v podjezdu. Nepříjemný je zde i hluk a špína. Chodníku, který propojuje ulice Zenklova a Primátorská podél "lesíku", se dotazování raději vyhýbají. Respondenti by přivítali, pokud by v blízkosti dnešního podchodu vznikla železniční stanice. Nejen v zájmu zlepšení dopravní dostupnosti v některých směrech, ale také protože by se zvýšila sociální kontrola v dnes odlehlých a zanedbaných místech podél trati.

Respondenti považují za zcela nedostatečný počet odpadkových košů v řešeném území. Někteří by také přivítali stojany na kola.

Souhrnná mapa podnětů

