

PŘEDSTAVENÍ KONCEPČNÍ STUDIE ŠTÚROVA

SBĚR PODNĚTŮ K MOŽNOSTEM REVITALIZACE VNITROBLOKŮ

Kdy a jak byly podněty shromážděny?

Formou informačních stanů v horní, střední a spodní části ulice Štúrova 17. 4., 21. 4. a 24. 4.2026 odpoledne.

Jaké podněty byly shromážděny a k jakému účelu?

Byla shromážděna zpětná vazba k dokončené koncepční studii ulice Štúrova a také podněty k možnostem revitalizace vnitrobloků kolmých na promenádu Štúrova. Výstupy poslouží ke stanovení priorit v rámci přípravy návazných kroků a při projednávání opatření popsanych v koncepční studii s klíčovými hráči v území: vlastníky nemovitostí podél ulice Štúrova, Pražskou developerskou společností, Dopravním podnikem, Technickou správou komunikací, správci inženýrských sítí apod.

Kdo zpracoval koncepční studii?

ARCHUM architekti s.r.o.

Ing. Miroslav Kalina

Kdo zaznamenal tyto podněty a vytvořil souhrnnou zprávu?

Ing. arch. Lucie Chaloupka Červená

Mgr. Tereza Kněžourková

Mgr. Tereza Konrádová

Mgr. Martin Veselý, PhD.

Úvodní shrnutí

Místní obyvatelé už jsou unavení a otráveni z nekonečného plánování (metra D a rozvoje lokality), zatímco veřejný prostor pomalu chátrá. Chtějí se něčeho hmatatelného dočkat, někteří s povzdech říkají "dožít". Z hlediska témat studie hlavně vytvoření pěší zóny v celé délce promenády, její revitalizace (povrchy, mobiliář, zeleň) a navýšení parkovacích kapacit.

Velkým tématem je parkování. Již nyní v lokalitě značně problematické (nedostatek míst, úzké ulice a živelné parkování, problémy s průjezdem hasičů a popelářů) a do toho se zruší parkoviště s cca 130 místy využívanými rezidenty, na jehož místě vznikne vestibul stanice metra a parkovací kapacita P+R, tedy nikoliv rezidentní stání. Velkým tématem jsou z výše řečených důvodů parkovací domy.

Vnitrobloky jsou spíše "malé" téma. Obyvatelé jsou za prostorné vnitrobloky s hojností zeleně a přijatelným množstvím aktivit rádi. Přejí si spíše lepší údržbu a drobné změny než zásadní proměnu podoby vnitrobloků nebo výrazně intenzivnější využití.

Na studii nahlíží obyvatelé převážně obecně, v kontextu dlouhodobějšího rozvoje lokality a jejich priorit. "Je fajn, že se zajímáte, vypadá to pěkně, ale jak to pomůže..." (navýšení parkovacích kapacit, bezpečnosti pohybu, oživení parteru podél pěší zóny apod.).

Obyvatele zajímá řada otázek, které se týkají výstavby metra a rozvoje lokality Nové Dvory. Informovanost obyvatel se nezdá navzdory dostupným informacím na internetu a proběhlým plánovacích a informačních aktivitám v lokalitě úplně dostačující.

Velmi důležitá je pro obyvatele otázka koordinace stavebních akcí. Zejména zazněly obavy z kolapsu dopravy v důsledku stavební činnosti při výstavbě stanic metra a budov nad nimi, a z výrazného zhoršení nákupních možností poté, co budou kvůli stavebním pracím uzavřeny prodejny Lidl a Albert. Uzavření obou prodejen ve stejnou dobu by bylo pro obyvatele velmi nepříjemné, obzvláště pro starší a málo mobilní občany, kterých je mezi rezidenty velké množství.

Doprava, doprava v klidu, řešení vlastní ulice Štúrova

Občany často zajímalo vedení cyklostezky, panuje souhlas s jejím oddělením od promenády. Stávající stav, profil a horizontální dopravní značení ulice Štúrova jsou dle občanů nepřehledné. Přehlednější organizaci dopravy ve studii hodnotí obyvatelé pozitivně. Přesto opakovaně zazněla obava z plynulosti provozu v kontextu očekávané dopravní zátěže po dokončení výstavby u obou stanic metra.

Občané souhlasí s posunem zastávky u Modrého pavilonu.

Diskutována byla smysluplnost oddělených pruhů pro autobusy.

Jsou vítána opatření pro zlepšení bezpečnosti přecházení. Nicméně několik přechodů se zdá být z pohledu diskutujících nadbytečných. Konkrétně se jednalo o přechod na severní hraně Modrého pavilonu a na severní hraně Albertu. K tématu přechodů zazněl apel na jejich dobré osvětlení.

Jako velký problém lokality je vnímána doprava v klidu. Kriticky je vnímán nedostatek parkovacích míst.auta parkují, kde se dá, často stěžují až znemožňují efektivní zásah IZS a také limitují průjezd popelářů. Další úbytek parkovacích míst vnímají obyvatelé jako velký problém a nespravedlnost. Velmi kritizované je zrušení "horního" placeného parkoviště kvůli výstavbě vestibulu metra, aniž by existoval plán, kde a jak budou tato parkovací stání pro rezidenty nahrazena. Smíšené ohlasy byly na možnost zavedení parkovacích zón; občanům chybějí data, která by jim umožnila posoudit změny v situaci před a po zavedení (o kolik parkovacích míst by se namalováním standardizovaných stání přišlo? Kolik firemních nebo mimopražských aut odhadem v oblasti parkuje a v kterou dobu?).

Ve studii prověřovaná možnost navýšit parkovací kapacity vytvořením kolmých parkovacích stání v ulicích Ružinovská-Bernolákova, Hurbanova a Sládkovičova je nejlépe vnímána v ulici Hurbanova. V ulici Ružinovská je negativně vnímána nutnost přiblížit v takovém případě parkující automobily oknům bytového domu. Opakovaně zaznělo, zda by se oboustranná parkovací stání do poměrně úzkých ulic vůbec vešla (při zachování chodníků a vzrostlé zeleně), a obava, aby kvůli úpravám uličních profilů nebyly káceny vzrostlé stromy. Jako nevyhovující z hlediska bezpečnosti byl označen přechod v Ružinovské u odbočení ze Štúrovy; řidiči projíždí nepřiměřenou rychlostí. Proto je pozitivně vnímáno upřednostnění pěší zóny v místě přechodů povrchem i výškou.

Při řešení tématu vnitrobloků opět zaznívala nemožnost dopravní obslužnosti některých bytových domů například při stěhování. Vzhledem ke značnému výškovému převýšení jsou obyvatelé skeptičtí k možnosti zajištění dopravní obsluhy bytových domů (v případě stavebních prací, stěhování apod.) z ulice Bernolákova. Spíše preferují, aby měla SVJ možnost sundat sloupky zamezující vjezdu automobilů do plánované pěší zóny.

Nebezpečné situace na promenádě však vytvářejí i řidiči na motorkách, často různí kurýři, a motorka mezi sloupky projede. Lze nějak zamezit i vjezdu motorek, například kamerovým systémem?

Důrazná kritika a naděje ve zlepšení zazněla na stávající neprostupnost v oblasti křížení Štúrova a Durychova pro osoby na vozíku. Často jsou tam neudržované keře a velké díry v chodníku znemožňující průjezdnost. Problematické by bylo také vedení cyklotrasy podél autobusové zastávky Tempo, kde se nachází vjezd na pozemek rodinného domu, jehož obyvatelé by při vjezdu a výjezdu museli překonat cyklotrasu a chodník u zastávky.

Pás mezi ulicí a promenádou, stavební rozvoj lokality

Značný zájem občané projevovali o informace k plánovanému stavebnímu rozvoji lokality. Velmi je zajímala budoucnost stávajících objektů občanské vybavenosti. Zájem převážně pramenil z obavy o další ztráty parkovacích stání, kterých je už dnes prý v lokalitě nedostatek, ale také z nepříliš vyhovujícího současného stavu objektů občanské vybavenosti podél ulice Štúrova a obavy, že se nabídka obchodů a služeb podél ulice Štúrova ještě zhorší.

Panuje souhlas se smíšenou funkcí zástavby podél ulice Šturova. Rozdílné názory zazněly ohledně její výšky. Padaly obavy o kompoziční narušení místa při plánovaném 4 – 5 nadzemních podlažích. Převažoval ovšem souhlas s výškou přípustnou podle metropolitního územního plánu.

Velká polemika probíhala ohledně možností stavby parkovacích domů pro rezidenty. Naprostá většina diskutujících se shodla, že parkovacích míst je v oblasti nedostatek a pozemky současných parkovišť by byly přijatelné pro navýšení parkovacích kapacit. Rozdílné jsou nicméně názory na způsob řešení. Nezanedbatelná část rezidentů si myslí, že by zde měly být postaveny čtyřpodlažní parkovací domy, jiní by upřednostnili nižší, méně robustní parkovací objekty nebo vyřešit parkování v podzemí a nanejvýš přízemí polyfunkčních domů. Jako vhodné pozemky pro výstavbu parkovacích domů jsou vnímány spíše současná parkoviště nad a pod Modrým pavilonem. Výhodou “prostředního” parkoviště také je relativně nejlepší dostupnost z celého sídliště.

V případě dolního parkoviště u Zálesí by mnohým obyvatelem protějšího bytového domu vadilo, že by měli “výhled přímo do parkovacího domu” a obývají se zastínění bytů v dolních podlažích. V neposlední řadě také obyvatelé dolní části sídliště vnímají, že zde dosud měli možnost parkovat bezplatně, a v parkovacím domě by museli platit nemalý měsíční poplatek. Po diskusi s větším počtem obyvatel bytového domu naproti dolnímu parkovišti se jako racionální řešení jeví lehká polootevřená konstrukce s jedním podlažím částečně zahloubeným, využívajícím svažitého terénu, druhým zastřešeným podlažím a parkováním na střeše.

Při diskusi nad občanskou vybaveností v lokalitě a v Modrém pavilonu zaznělo přání na zachování drobné komerce (typově květinářství, řemeslné služby) s doplněním chybějících. V lokalitě schází dlouhodobě drogerie, galanterie, obuv a také restaurace, kam by se dalo příjemně zajít posedět na oběd či večeři. Určitě zachovat a podpořit "kulturní vybavenost" (knihovna, komunitní prostory...).

Promenáda - charakter a aktivity

Obecný souhlas občanů s pojetím promenády jako pěší zóny s čitelnou a jasnou preferencí chodců a bezmotorové dopravy. Podpora panuje i pro navrhovanou formu křížení promenády s vozovnou, kde chodník není snižován, naopak komunikace nastoupá do úrovně chodníku a v místě křížení převezme jeho materiál.

Současný stav pěší zóny, kdy po chodníku běžně jezdí auta zásobování, doručovatelů i osobní auta by obyvatelé rádi řešili jako prioritu a nečekali na realizaci celé stavby. Auta nejen vjíždí do zákazu, ale pohybují se nepřiměřenou rychlostí, často ani nezpomalí při odbočení ze silnice. Opakovaly se návrhy na kamerový systém, protože městská policie nemá kapacitu být 24h denně na místě. U některých obchodů je podle místních možné zásobování z hlavní ulice, u jiných byl návrh řešit vjezd na povolení MČ. Pomohlo by také přemístění Alzaboxu, němuž zajíždí nejen doručovatelé, ale také velké množství zákazníků.

Návrh nového mobiliáře na promenádě je vnímán také pozitivně, ovšem musí to být mobiliář praktický a smysluplně umístěný. Důležité je respektovat potřeby různých zájmových skupin. Například využívat i mobiliář s područkami (kvůli starším spoluobčanům) nebo pracovat rozumně s materiálovým řešením. Stávající kovový mobiliář byl často kritizován pro svou nepraktičnost, kov je nepohodlný za jakéhokoliv počasí, chybí absolutně područky, lokace je nevhodně za obrubníkem. Žádaný je mobiliář ve stínu stromů, ať už podél promenády, nebo na vhodných místech ve vnitroblocích. Více občanů vyjádřilo mrzutost nad vykácením stromořadí borovic v horním úseku promenády.

Padl podnět pro umístění vodních pítek podél promenády, na jejíž délce by mohla být klidně i tři pítky, jedno bylo například navrhováno u hřiště u oválu. U dětských hřišť zazněl podnět na umístění mlhovišť.

Promenáda je horně větrná. Za silného větru a bouřky může být síla větru v území až nebezpečná. Řeší to nějak studie?

A zamýšlí se studie nad otázkou tepelného ostrova poté, co v oblasti přibude řada nových budov?

Očekávání od vnitrobloků

Řešení vnitrobloků bylo diskutovaným tématem hlavně pro rodiny s dětmi. Padl návrh na umístění branek pro fotbal dovnitř asfaltového oválu v nejjihnějším vnitrobloku. Tento návrh je alternativou k pumtracku, který má rovněž řadu příznivců. V návaznosti na ovál zazněl podnět na vyřešení kolizní situace v průběhu oválu, na který velmi nešikovně a nebezpečně navazuje schodiště. Také schází lavičky u dětských hřišť a nejen tam.

Současný stav vnitrobloků byl také částí starších obyvatel hodnocen jako místo nevybízející k procházkám ani k posazení. Na druhou stranu obyvatelé oceňují, že se ve vnitroblocích

nachází vzrostlé stromy, jejichž počet je vyhovující. Neměl by být snižován, ale ani výrazně navyšován. Několikrát zazněl apel, aby nové výsadby probíhaly s rozmyslem - z hlediska výběru i umístění dřevin. Vítána by byla možnost posezení ve stínu stromů.

Počet hřišť pro malé děti je vyhovující. Škoda, že jsou na nich jen celkem tři houpačky. Několikrát zazněl názor, že veřejnému prostoru v lokalitě schází vybavenost pro starší děti a náctileté. Řešením může být pumptrack v horním vnitrobloku nebo parkour v parčíku u výstupu ze stanice metra Nové Dvory. Pokud by byl uvnitř oválu pumptrack, zamyslet se nad jiným místem, kde by se mohli starší školáci scházet a hrát fotbal.

V druhém bloku od jihu, podél ulice Sládkovičova, je hojně využívaná vyšlapaná pěšina, po dešti blátivá. Je poptáváno vydláždění zmíněné pěší propojky. Týž vnitroblok využívají také někteří rezidenti k posezení v trávníku/piknikování. Toto využití ale limitují neuklizené psí výkaly. V jihovýchodním koutu vnitrobloku se často parkuje na trávě. Skryté zákoutí také někdy vyhledávají narkomani. Zazněl návrh na kultivaci prostoru a legalizaci parkovacích míst.

Je poptávána úprava šikmé cesty z nároží ulic Sládkovičova a Tajovského. Špatný stav cesty, po dešti blátivá.

Je vítána snaha podpořit vsakování vody v území. Je však třeba vzít v potaz, že půda ve vnitroblocích je jílovitá a dost zhutněná.

Návrh na parkovou úpravu a větší rekreační využití travnatých ploch kolem hřiště na míčové hry Murgašova.

Podněty na rámec studie

- Zamyslet se nad umístěním kontejnerů nyní umístěných vedle objektu Ružinovská 2015/1. Jsou volně přístupné, často přeplněné, kolem nepořádek. Oplocení stanoviště? Přemístění?
- Poblíž bytového domu V Štíhlách 16 se nachází nebezpečně vykotlaný strom. Je to poblíž dětského hřiště, děti dutinu využívají jako veřejný záchod.
- Zazněla kritika na koncepci péče o zeleň v okolí obytných domů na jihu ulice V Štíhlách. Výrazná nespokojenost panovala nad přílišným a nekoncepčním "zalesněním" omezujícím pobytové a herní využití veřejného prostoru místními obyvateli.
- Zamyslet se nad smysluplným rekreačním využitím ploch zeleně podél ulice Jánošíkova
- V ulici Tajovského u Mateřské školy scházejí parkovací místa K+R.
- Je opravdu nutný zákaz zastavení na točně u zásobovacího traktu do Pepca?
- Opravit chodníky v ulici Hurbanova, zvednuté od kořenů, výmoly.