



SMLOUVA O DÍLO

uzavřená podle ustanovení § 2586 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění

Čl. I Smluvní strany

1. Městská část Praha 5

se sídlem: nám. 14. října 1381/4, 150 22 Praha 5
zastoupena: Ing. Pavlem Richterem, starostou
IČO: 00063631
DIČ: CZ00063631
bankovní spojení: [REDACTED]
č. ú.: [REDACTED] 0
(dále jen „objednatel“, na straně jedné)

2. A69 – architekti, s. r. o.

zapsána v OR, vedeném Krajským soudem v Plzni, oddíl C, vložka 15059
se sídlem: Valdštejnova 581/8, 350 02 Cheb
zastoupený: Ing. arch. Borisem Redčenkovem, jednatelem
IČO: 26355981
DIČ: CZ26355981
[REDACTED]
č. ú.: [REDACTED]
(dále jen „zhotovitel“, na straně druhé)

(dále také společně „smluvní strany“)

3. Osoby oprávněné jednat

3.1 Objednatel je dále zmocněn následujícími osobami k jednání jeho jménem:

Ve věcech smluvních: Ing. Pavel Richter, starosta MČ Praha 5
Ve věcech technických: Ing. arch. Petr Mareš pověřen vedením Odboru
územního rozvoje, e-mail: [REDACTED],
[REDACTED]
Ve věcech administrativních: Ing. arch. Petr Mareš pověřen vedením Odboru
územního rozvoje, e-mail: [REDACTED], tel.:
[REDACTED]

3.2 Zhotovitelem jsou dále zmocněny následující osoby k jednání jeho jménem:

Ve věcech smluvních: Ing. arch. Boris Redčenkov,
e-mail: [REDACTED], tel.: [REDACTED]
[REDACTED]

Ve věcech technických:

Ing. arch. Boris Redčenkov,

e-mail: [REDACTED], tel.: [REDACTED]

Ing. arch. Pavla Enochová, e-mail: [REDACTED],
[REDACTED]

Čl. II Předmět smlouvy

1. Tato smlouva se uzavírá na základě výsledků výběrového řízení malého rozsahu na služby vyhlášenou za podmínek a v souladu se zásadami stanovenými v § 6 a § 27 zákona č. 134/2016 Sb., zákon o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, mimo režim tohoto zákona.
2. Předmětem této smlouvy je závazek zhotovitele provést pro objednatele dílo a činnosti, jak je specifikováno v této smlouvě a jejích přílohách, řádně, včas a ve vzorné kvalitě včetně všech objednatelům požadovaných změn díla a jeho součástí. Předmětem této smlouvy je dále závazek objednatele za řádně a včas provedené dílo zhotoviteli zaplatit cenu díla, a to za podmínek a v termínech touto smlouvou sjednaných. Objednatel zadává a zhotovitel se zavazuje provést za podmínek v této smlouvě stanovených formou „na klíč“ následující dílo (dále jen „dílo“): vypracování „Územní studie **Motolské údolí, Plzeňská - Motol**“.

Čl. III Specifikace předmětu díla a termínu dodání

1. Předmětem tohoto díla je zhotovení územní studie „Motolské údolí, Plzeňská – Motol“, jejíž obsah, rozsah, forma i fáze zpracování jsou specifikovány v Příloze č. 1: Zadání územní studie.
2. Dílo bude odevzdáno postupně po částech ve třech fázích v následujících termínech:
 - a) **Fáze: Termín dodání hrubopisu** díla je stanoven na 4 (čtyři) měsíce od podpisu smlouvy.
 - b) **Fáze: Termín projednání hrubopisu** s relevantními účastníky a veřejností ve lhůtě 3 (tři) měsíců od výzvy objednatele.
 - c) **Fáze: Termín dodání čistopisu se zpracováním připomínek z projednání** ve lhůtě 2 (dvou) měsíce od výzvy objednatele.

Čl. IV Cena díla, platební podmínky a smluvní pokuty

1. Cena za řádně provedené a předané dílo a další s dílem související úkony je stanovena takto:

Cena CELKEM bez DPH	1.390.000,00 Kč
DPH 21 %	291.900,00 Kč
Cena celkem vč. DPH	1.681.900,00 Kč

Slovy: Jedenmiliontřístadevadesátisíc korun českých bez DPH, tj
Jedenmilionšestsetosmdesátjedentisícdevětsetkorun českých s DPH.

Celková částka bude postupně vyplacena ve třech splátkách:

1.1. Splátka: Záloha na dílo ve výši 20 % z celkové ceny díla:

278.000,00 Kč bez DPH, tj. 336.380,00 Kč s DPH

1.2. Splátka: Cena za fázi hrubopis ve výši 60 % z celkové ceny díla:

834.000,00 Kč bez DPH, tj. 1.009.140,00 Kč s DPH

1.3. Splátka: Cena za fázi čistopis ve výši 20 % z celkové ceny díla:

278.000,00 Kč bez DPH, tj. 336.380,00 Kč s DPH

2. Cena je stanovena mezi smluvními stranami podle zákona o cenách dohodou jako cena konečná, nepřekročitelná a nejvýše přípustná za komplexní plnění celého předmětu díla dle této smlouvy a zahrnuje veškeré náklady zhotovitele související s řádným provedením díla, tj. zahrnuje veškeré činnosti, vlivy, rizika, dodávky a související výkony nutné k naplnění účelu a cíle této smlouvy.
3. Cena dle čl. IV odst. 1 této smlouvy může být změněna v případě změny příslušných daňových předpisů v průběhu realizace předmětu plnění díla. V tomto případě bude cena dle této smlouvy upravena podle výše sazeb DPH platných ke dni vzniku zdanitelného plnění.
4. Veškeré změny v realizaci smlouvy, které změní cenu díla, je zhotovitel povinen dohodnout s objednatelem před jejich provedením. Pokud by změny znamenaly zvýšení ceny uvedené v čl. IV odst. 1 této smlouvy, lze je provést pouze na základě předchozí písemné dohody smluvních stran formou písemného dodatku k této smlouvě. Pokud by zhotovitel provedl takové práce bez předchozího uzavření dodatku ke smlouvě, považuje se cena těchto prací za smluvní pokutu za porušení smluvních ujednání o ceně díla dle této smlouvy, zaplacenou zhotovitelem objednatelem.
5. Dle čl. IV odst. 1 pododstavce 1.1 této smlouvy vystaví zhotovitel po podpisu smlouvy fakturu - daňový doklad na vyplacení zálohy na dílo. Splatnost faktury činí 30 dnů ode dne jejího prokazatelného doručení objednatelem.
6. Právo na fakturaci dle čl. IV odst. 1 pododstavec 1.2 vzniká po písemném převzetí příslušné části předmětu plnění a po písemném odsouhlasení převzaté části díla zástupci objednatele
7. Právo na fakturaci dle čl. IV odst. 1 pododstavec 1.3 vzniká po písemném převzetí čistopisu se zapracovanými připomínkami z projednání dle čl. III. odst. 2 písm. c).
8. Po provedení jednotlivých částí díla dle čl. III odst. 2 této smlouvy a po odsouhlasení částí předmětu plnění dle odstavce 6 a 7 tohoto článku vystaví zhotovitel nejpozději do 14 dnů fakturu - daňový doklad. Splatnost faktury činí 30 dnů ode dne jejího prokazatelného doručení objednatelem.
9. V případě prodlení objednatele se zaplacením faktury je zhotovitel oprávněn požadovat od objednatele vzájemně dohodnutou smluvní pokutu ve výši 0,05 % z dlužné částky za každý, byť i započatý kalendářní den prodlení.
10. V případě, že zhotovitel nedodrží termíny dodání jednotlivých částí díla uvedené v čl. III odst. 2 této smlouvy, je povinen uhradit objednateli smluvní pokutu ve výši 1.000,00 Kč za každý, byť i započatý den prodlení a za každý jednotlivý případ nedodržení termínu.
11. Uhrazením smluvní pokuty není dotčen nárok objednatele na náhradu škody. Smluvní pokutu zaplatí zhotovitel vedle škody, která objednateli vznikne v důsledku porušení závazku zhotovitele provést dílo řádně a včas dle příslušných ustanovení a příloh této smlouvy.

Čl. V

Práva a povinnosti smluvních stran

1. Zhotovitel je povinen zahájit svou činnost ihned po podpisu smlouvy oběma smluvními stranami a při realizaci všech fází předmětu díla je povinen postupovat bez zbytečného prodlení při zachování lhůt sjednaných dle této smlouvy.

2. Zhotovitel je povinen při realizaci jednotlivých částí díla postupovat podle pokynů objednatele. Zhotovitel je povinen při výkonu své činnosti písemně upozornit objednatele na zřejmou nevhodnost jeho pokynů, které by mohly mít pro objednatele za následek vznik škody. V případě, že objednatel i přes upozornění zhotovitele na splnění pokynů trvá, neodpovídá zhotovitel za škodu takto vzniklou.
3. Zhotovitel je povinen při své činnosti sledovat veškeré změny právních a souvisejících předpisů v oblasti zhotovování předmětu díla tak, aby činnost pro objednatele vykonával vždy v souladu s platnou právní úpravou.
4. Zhotovitel se zavazuje uchovat v tajnosti veškeré informace, okolnosti a údaje, které se dozvěděl v souvislosti a při plnění předmětu této smlouvy pro objednatele, ledaže se tyto informace, okolnosti a údaje stanou obecně známými jinak než prostřednictvím objednatele. Tento závazek zůstává v platnosti i po ukončení této smlouvy.
5. Zhotovitel se podpisem této smlouvy zavazuje řádně zhotovit jednotlivé části díla ve stanovených termínech a převést vlastnické právo k nim na objednatele. Objednatel se zavazuje řádně a včas zhotovené části díla převzít, zaplatit smlouvenou cenu ve stanovených lhůtách a po dobu účinnosti smlouvy poskytnout součinnost ve smlouveném rozsahu.
6. Zhotovitel odpovídá objednateli za škody jím způsobené při provádění díla, ledaže prokáže, že tyto škody byly způsobeny okolnostmi vylučujícími odpovědnost.

ČI. VI Povinná ustanovení

1. Smluvní strany výslovně souhlasí s tím, aby tato smlouva byla zveřejněna v registru smluv za podmínek zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv, ve znění pozdějších předpisů, do 30 dnů ode dne podpisu smlouvy poslední smluvní stranou, nejpozději do 3 měsíců od dne podpisu smlouvy. Smluvní strany souhlasí se zveřejněním svých osobních údajů ve smlouvě, která bude zveřejněna v registru smluv podle věty první. Smluvní strany prohlašují, že skutečnosti obsažené ve smlouvě nepovažují za obchodní tajemství ve smyslu § 504 občanského zákoníku a udělují svolení k jejich užití a zveřejnění bez stanovení jakýchkoliv dalších podmínek.
2. Tímto se ve smyslu ustanovení § 43 odst. 1 zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů, potvrzuje, že byly splněny podmínky pro platnost právního jednání městské části Praha 5, a to usnesením RMČ Praha 5 č. 41/1424/2017 ze dne 01.11.2017.

ČI. VII Závěrečná ustanovení a zvláštní ujednání

1. Záruka za jakost na plnění dle čl. III odst. 1 této smlouvy se stanovuje na 60 měsíců ode dne protokolárního předání díla objednateli a v případě vad a nedodělků předaného díla ode dne jejich úplného odstranění. Případnou reklamaci vady je objednatel povinen uplatnit u zhotovitele písemně, přičemž v reklamaci vadu popíše a uvede požadovaný způsob jejího odstranění. Zhotovitel je povinen odstranit vady díla ihned, pokud to není možné, pak dle pokynů objednatele v nejbližším možném termínu. Neodstraní-li zhotovitel reklamované vady ve lhůtě dle předchozí věty, může objednatel u zhotovitele uplatnit přiměřenou slevu z ceny díla nebo zadat odstranění vad jinému zhotoviteli, přičemž v tom případě je zhotovitel povinen objednateli uhradit náklady vynaložené objednatelem na cenu takových plnění. Nárok objednatele účtovat zhotoviteli smluvní pokutu v tomto případě nezaniká.
2. Nesplnění ujednání o závazcích zhotovitele dle této smlouvy zakládá objednateli právo na okamžité odstoupení od této smlouvy. Odstoupení od smlouvy nemá vliv na zaplacení

smluvní pokuty. Odstoupení od smlouvy musí být učiněno písemně, účinky odstoupení nastávají dnem doručení oznámení o odstoupení druhé smluvní straně.

3. Ostatní ustanovení občanského zákoníku o odstoupení od smlouvy nejsou tímto ustanovením jakkoli dotčena.
4. Po dobu platnosti této smlouvy o dílo má zhotovitel povinnost mít uzavřenou pojistnou smlouvu na odpovědnost za škodu způsobenou činností zhotovitele 3. osobám, která je uzavřena v minimální výši pojistné částky 1.000.000,00 Kč.
5. Právní vztahy vzniklé z této smlouvy se budou řídit ustanoveními zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění (dále jen „občanský zákoník“).
6. Poruší-li některá ze smluvních stran tuto smlouvu, zavazuje se nahradit druhé straně vzniklou škodu a ušlý zisk. Smluvní sankce nelze započítat vůči nároku na náhradu škody a ušlého zisku.
7. Změny a doplňky této smlouvy mohou být sjednány jen písemnou formou a musí být potvrzeny oběma smluvními stranami.
8. Smlouva se uzavírá v pěti (5) vyhotoveních s platností originálu, z nichž čtyři (4) vyhotovení obdrží objednatel a jedno (1) vyhotovení obdrží zhotovitel.
9. Tato smlouva nabývá platnosti dnem jejího podpisu druhou ze smluvních stran a účinnosti dnem zveřejnění smlouvy v registru smluv podle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv, ve znění pozdějších předpisů.


Přílohy:

Příloha č. 1: Zadání územní studie

Příloha č. 2: Platný doklad o pojištění zhotovitele na odpovědnost za škodu způsobenou jeho činností v souvislosti s plněním této smlouvy o dílo.

V Praze dne 21-02-2018

V Praze dne 21.2.2018


.....
za objednatele
Ing. Pavel Richter
starosta MČ Praha 5


.....
za zhotovitele
Ing. arch. Boris Redčenkov,
jednatel A69 – architekti, s. r. o.



ÚZEMNÍ STUDIE „MOTOLSKÉ ÚDOLÍ, PLZEŇSKÁ – MOTOL“

**ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE
MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 5
ZÁŘÍ 2017**

Základní údaje

Zadavatel	MČ Praha 5 Odbor územního rozvoje Náměstí 14. října 1381/4 150 22 Praha 5
Zpracovatel zadání	MČ Praha 5 Odbor územního rozvoje dat. 09/2017
Zadání	Zpracování územní studie „Motolské údolí, Plzeňská - Motol“ pro lokalitu Plzeňská - Vrchlického - Motol, Praha 5.

Zadání

Předmětem této výzvy je zpracování územní studie pro lokalitu Plzeňská – Vrchlického - Motol (II. etapa), v rozsahu území definovaného v Příloze č. 2. Součástí předmětu výzvy je rovněž projednání díla v průběhu zpracování a závěrečná prezentace závěrů studie před zadavatelem.

Celkové řešené území bylo rozděleno do dvou etap dle Přílohy č. 1, přičemž pro etapu I. byla dokončena územní studie včetně procesu participace a pro II. etapu byl dokončen a vyhodnocen proces participace, který je součástí zadání jako Příloha č. 3 této výzvy.

Předmětem tohoto díla konkrétně je:

- Zpracování výstupů z participace pro II. etapu, viz Příloha č. 3 této výzvy.
- Zpracování výstupu z projednání a koordinace se závěry územní studie I. etapa, které je součástí zadání.
- Vyhodnocení dalších již provedených studií a podkladů v řešeném území, zahrnutí aktuálních údajů do Územní studie okolí ulice Plzeňská – Vrchlického.
- Zmapování majetkových vztahů území (mapa a tabulka vlastnických vztahů dle kategorií).
- Urbanistický návrh nového využití volných ploch a revitalizace zastavěného území, důraz návaznosti na veřejnou dopravu.
- Urbanisticko - krajinářský návrh nově definovaných i stávajících parkových a rekreačních ploch s důrazem na prostupnost území v širším kontextu Prahy. Především jižním směrem na Vidouli a severním směrem na Ladronku.
- Vyhodnocení a návrh úprav Motolského potoka a návazných vodních ploch s ohledem na zátopové parametry.
- Vyhodnocení a revize dopravního uspořádání s ohledem na dostupnost MHD, cykloprovozu a příčnou prostupnost územím.
- Dopravní řešení před a po otevření Radlické radiály a tunelu Blanka.
- Řešení technické infrastruktury (napojení na inženýrské sítě, návaznost na pátevní rozvody, důraz na hospodaření s dešťovou vodou), projednání návrhu se správci inženýrských sítí.

- Kapacitní údaje návrhu.
- Vyhodnocení a zpracování veřejné vybavenosti.
- Zpracování revitalizace veřejných ploch.
- Součinnost s developery operujícími v dané oblasti.
- Projednání se spolky aktivními v dané lokalitě.
- Projednání konceptu územní studie se zásadními orgány státní správy a správci sítě za účelem získání jejich kladného postoje ke studii (NPU, TSK, DP, PVS, PVK, PRE...).
- Prezentace územní studie zadavateli, veřejnosti, orgánům MHMP.

Řešení bude respektovat skutečnost, že velká část zadaného území se nalézá v Přírodním parku Košíře – Motol, a bude se řídit Nařízením o zřízení přírodních parků na území Hlavního města Prahy, které přijala Rada MHMP dne 24.06.2014. Na plochách s funkcí zeleně dle Úpn, které jsou součástí Přírodního parku Košíře – Motol, řešení nebude navrhovat jiné stavby, než které jsou v souladu s funkční plochou dle Úpn. Na těchto plochách lze uvažovat pouze o změně jedné funkční plochy zeleně za jinou funkční plochu zeleně, případně za vhodnou funkční plochu oddechu a rekreace.

Řešení bude zohledňovat zákon č. 183/2006 Sb., (platný stavební zákon a jeho změny), Pražské stavební předpisy a další profesní a obecně platné předpisy a platné normy.

Zpracování územní studie bude v průběhu konzultováno se zadavatelem, MČ Praha 5, majiteli pozemků, investory a zástupci veřejnosti.

Zadávací podklady

- a) Digitální katastrální mapa
- b) Ortofotomapa
- c) Majetkoprávní vztahy
- d) Výškopis + výšky střech
- e) Technická mapa (inženýrské sítě, vč. názvy ulic)
- f) Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy (ÚPn)
- g) 3D model
- h) Ortofotomapa s vyznačením hranice řešeného území

Podklady pod bodem a) - g) jsou poskytnuty z geodat a výstupů z geodatových souborů Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR).
Všechny dokumenty budou předány v elektronické podobě.

Obsah a forma dokumentace

Požadované výstupy:

A. Textová část:

Průvodní zpráva

- Analýza území.
- Vyhodnocení a definice problémů území.
- Popis a zdůvodnění návrhu.
- Výpočet koeficientů dle Metodického pokynu k ÚPn.

B. Grafická část:

- Přehledná situace dokládající koordinaci jednotlivých záměrů.
- Podrobný návrh řešení lokalit (uzlů) včetně architektonického a urbanistického řešení.
- Zákresy do ortofotomapy.
- Situace řešení všech pěších vazeb v terminálu.
- Návrh řešení cyklo dopravy v celém území.
- Návrh řešení křižovatek, dopravně inženýrské ověření vybraných (cca 4) křižovatek.
- Schéma organizace dopravy se zvýrazněním všech změn a organizace linek veřejné dopravy včetně vyčíslení vzdálenosti ujetých autobusy při manipulačních jízdách v terminálu a vyčíslení změn vůči současnému stavu.
- Návrh nového uspořádání ulic dotčených změnou včetně uspořádání veřejných prostorů ve vazbě na navrženou dostavbu.
- Příčné řezy řešenými územími.
- Podélné profily případných nových komunikačních vazeb.
- Vzorové příčné řezy dotčených komunikací v řešeném území.
- Hmotové řešení všech nadzemních staveb v kontextu okolní zástavby a navrhovaných veřejných prostranství.

Požadavky na podrobnost a měřítka zobrazení výkresů budou upřesňovány v průběhu zpracování studie v kontextu navrhovaných řešení.

Studie bude předána ve 2 tištěných paré a v elektronické podobě na 2 CD. CD bude obsahovat textové soubory ve formátech PDF, DOC, XLS a grafické soubory ve formátech DWG. Maximální formát textové i grafické části je formát A3.

C. Předpokládaný časový harmonogram:

- **Termín dodání hrubopisu díla je stanoven na 4 (čtyři) měsíce od podpisu smlouvy.**
- **Termín projednání hrubopisu s relevantními účastníky a veřejností ve lhůtě 3 (tři) měsíce od výzvy objednatele.**
- **Termín dodání čistopisu se zapracováním připomínek z projednání ve lhůtě 2 (dva) měsíce od výzvy objednatele.**

Konzultace i odevzdání díla se bude konat v prostorách zadavatele, MČ Praha 5.

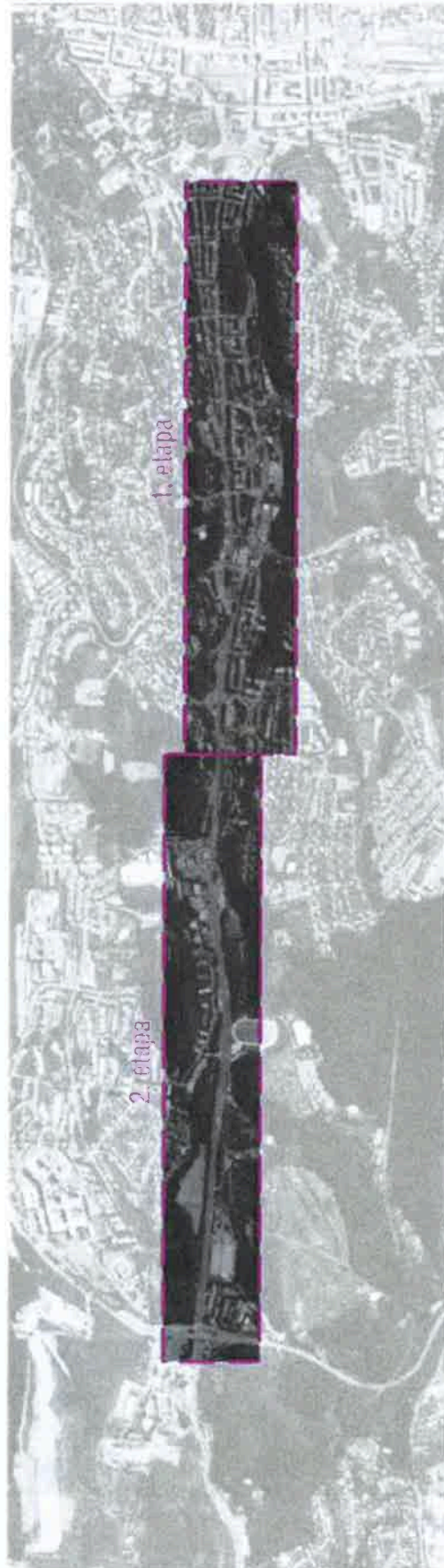
Přílohy

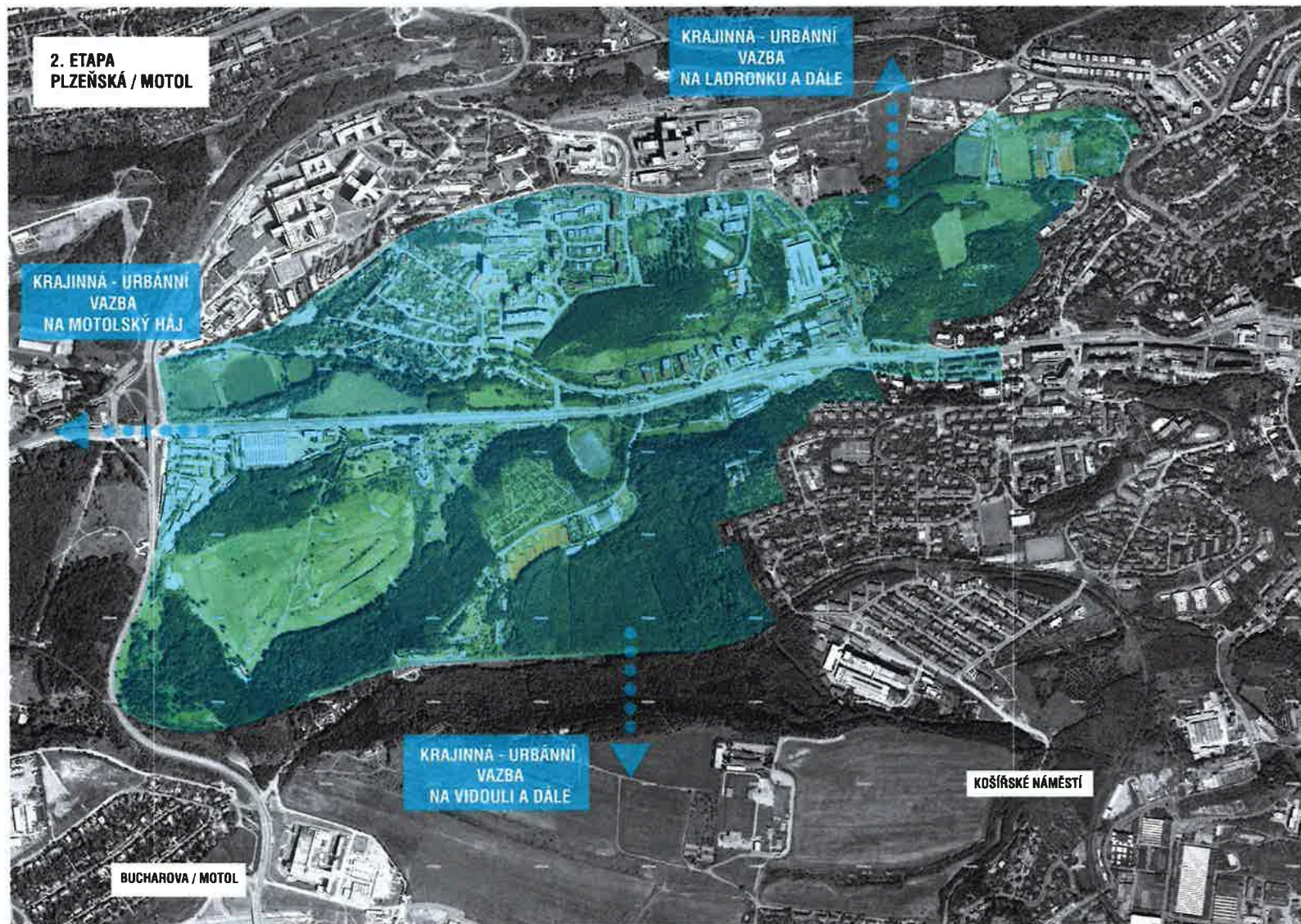
Příloha č. 1: Mapka – I. a II. etapa

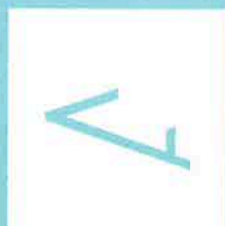
Příloha č. 2: Vymezení řešeného území

Příloha č. 3: Výstupy z participace pro II. etapu

Příloha č. 1: Mapa – I. a II. etapa

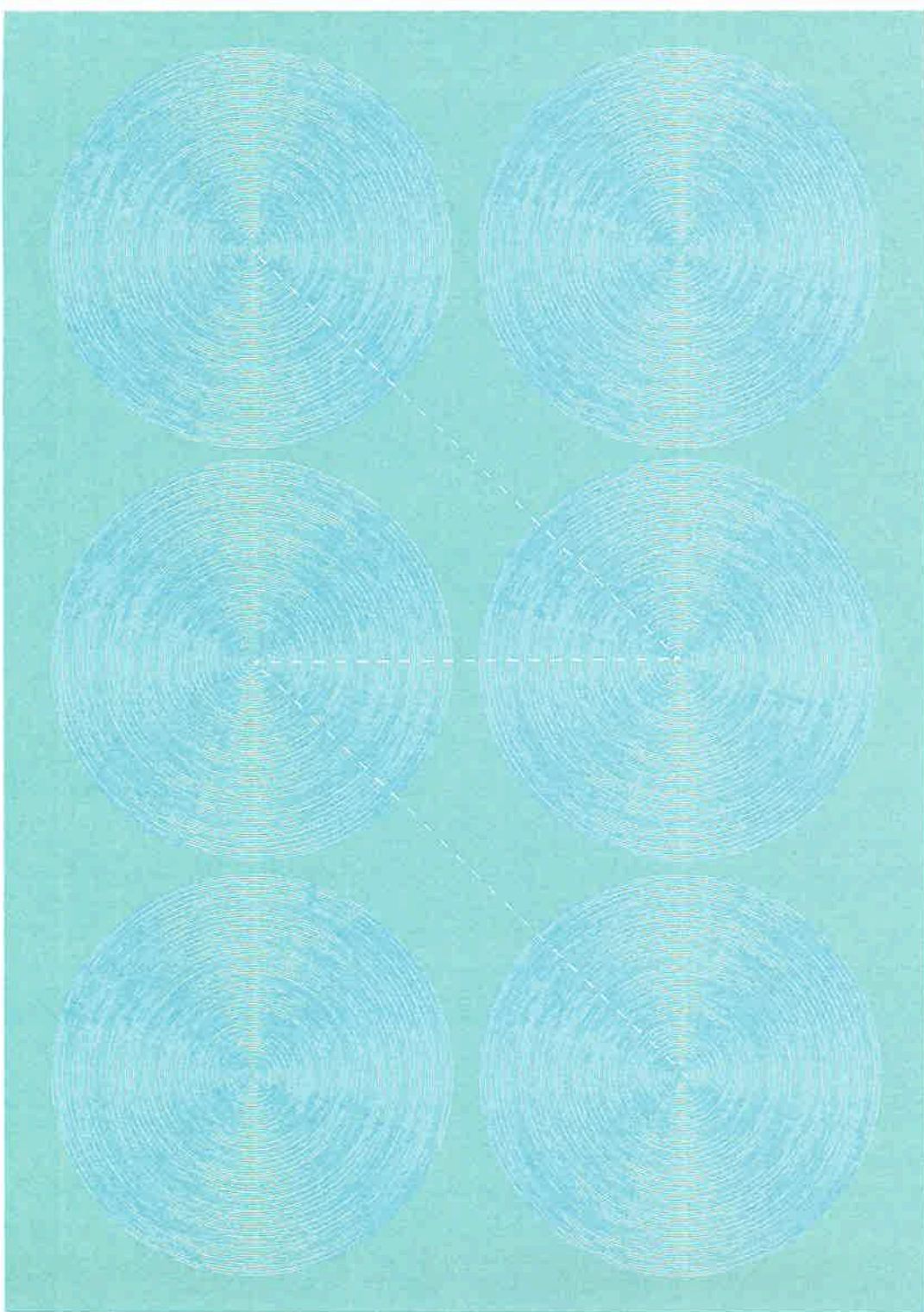






MOTOLSKÉ ÚDOLÍ

VÝSTUPY ZE ZAPOJENÍ VĚREJNOSTI



A69 – architekti s.r.o.



PŘEDSTAVENÍ PROJEKTU

Radnice Prahy 5 zadala ateliéru A69 – architekti s.r.o. zpracování urbanisticko – architektonické studie Motolského údolí. Šest kilometrů dlouhé území je rozděleno na dvě části s ohledem na odlišné charaktery, které údolí spojuje. První etapa se zabývá lokalitou Plzeňská – Vrchlického, od městského okruhu po Košířské náměstí. Druhá etapa řeší území navazující, od Košířského náměstí po křížení Plzeňské ulice s Bucharovu.

Architekti z ateliéru A69, inspirováni zahraničními metodami plánování, zařadili do obou etap participativní proces, při kterém odborníci odpovídající za plánování města osloví místní obyvatele a uživatele území za účelem získat co nejpřesnější obraz území. Projekt má být příkladem správného zapojení veřejnosti do procesu plánování. Jedná se o jeden z pilotních projektů v naší republice, kdy si městská část najímá architektonickou kancelář, aby participaci zorganizovala a její výsledky následně zapracovala do svého návrhu.

V současné době pracuje ateliér na studii I. etapy, která bude představena veřejnosti na začátku roku 2017. Projekt bude vizí území pro příštích 15–20 let s dlouhodobým výhledem až na 50 let. Studie bude také obsahovat ucelené řešení veřejného prostranství, které může být naplňováno již v příštích 5 letech.

V II. etapě proběhlo zapojení občanů a uživatelů území, jehož výsledky se zabývá tento dokument.

OBSAH

1. ÚVOD DO PROJEKTU	7
CÍLE PARTICIPACE	9
ZPRACOVATELSKÝ TÝM	10
PARTICIPACE A ÚČAST OBČANŮ V PLÁNOVÁNÍ MĚSTA	12
HARMONOGRAM	13
DVA CHARAKTERY ÚZEMÍ	14
2. TERÉNNÍ PRŮZKUM	17
PŘEDSTAVENÍ PRŮZKUMU A POUŽITÝCH METOD	20
A. ČLENĚNÍ PROSTORU Z HLEDISKA JEHO CHARAKTERU A UŽITÍ	22
B. SUBJEKTY A CÍLOVÉ SKUPINY	30
C. ANALYTICKÁ ČÁST – PRAKTIKY A POTŘEBY OBYVATEL, FUNKCE PROSTORU ..	32
SHRNUTÍ PRVNÍ FÁZE VÝZKUMU	42
3. ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA	45
ÚVOD	46
METODY VÝZKUMU	47
MOTOLSKÉ ÚDOLÍ JAKO NE-MĚSTO	48
ZELEŇ, MOTOLSKÝ POTOK, RYBNÍKY A AKTIVITY V PŘÍRODNÍM PROSTŘEDÍ ...	50
HISTORIE, KOMUNITNÍ ŽIVOT, SOCIÁLNÍ INFRASTRUKTURA A OBČANSKÁ	
VYBAVENOST	57
DOPRAVA – BARIÉRY A PROSTUPNOST	66
ZÁVĚREČNÉ SHRNUTÍ	73
4. DOPORUČENÍ	77
DOPORUČENÍ TÉMAT DALŠÍHO POSTUPU REVITALIZACE LOKALITY	78
5. PŘÍLOHA	83
PROPAGAČNÍ LETÁK	84
FOTOREPORTÁŽ	86
SEZNAM SUBJEKTŮ	90



ELEKTROTECHNIKA

1. ÚVOD DO PROJEKTU

2. ÚLOHÁ

3. VÝBER MATERIÁLU

4. VÝBER VEŠKÉHO OBLASTI

5. VÝBER VEŠKÉHO OBLASTI

6. VÝBER VEŠKÉHO OBLASTI

7. VÝBER VEŠKÉHO OBLASTI

8. VÝBER VEŠKÉHO OBLASTI

9. VÝBER VEŠKÉHO OBLASTI

10. VÝBER VEŠKÉHO OBLASTI

11. VÝBER VEŠKÉHO OBLASTI

12. VÝBER VEŠKÉHO OBLASTI

13. VÝBER VEŠKÉHO OBLASTI

14. VÝBER VEŠKÉHO OBLASTI

15. VÝBER VEŠKÉHO OBLASTI

16. VÝBER VEŠKÉHO OBLASTI

17. VÝBER VEŠKÉHO OBLASTI

18. VÝBER VEŠKÉHO OBLASTI

19. VÝBER VEŠKÉHO OBLASTI

1

ÚVOD DO PROJEKTU

CÍLE PARTICIPACE

Zatímco v I. etapě byly výstupy participace využity hlavně jako podklad pro urbanisticko-architektonickou studii, etapa II zatím takovou studii zadanou nemá.

Studie I. části bude sloužit jako podklad pro rozhodování Městské části Praha 5 v území a bude vodítkem pro posouzení souladu záměrů investorů, developerů a vlastníků pozemků. Stanoví pravidla pro zadání podrobnějších dokumentací pro jednotlivé stavby a záměry, jako jsou regulační plány nebo revitalizace veřejných prostranství. Nedílnou součástí uvedené studie bude koncepční řešení městského parteru a veřejných prostranství. Zpracovaná prostranství pak budou fungovat jako aktivační body pro celé údolí. Studie bude použita také jako podklad městské části k připomínkování Metropolitního plánu.

Participace II. etapy má v první řadě prověřit prostorové fungování území, vztah obyvatel k Plzeňské ulici i k jejímu okolí a najít problémy a potenciály celé oblasti. Důležitý je i samotný proces zapojení občanů i uživatelů sledovaného území do plánování budoucí podoby, získávání informací a možnosti aktivně vyjádřit svůj názor na současný stav oblasti i možnou budoucnost. Výstupy ze zkoumání budou předány Městské části Praha 5, která na základě výsledků participace i odevzdané studie I. etapy uváže zadání urbanisticko-architektonické studie na celé území nebo jeho části. Výstupy mohou mít daleko širší využití například v oblasti kulturního i komunitního rozvoje.

ZPRACOVATELSKÝ TÝM

A69 ARCHITEKTI

Ing. arch. Boris Redčenkov

Ing. arch. Prokop Tomášek

Ing. arch. Jaroslav Wertig

Ing. arch. Pavla Enochová

Ing. arch. Barbora Havrlová

Atelier A69 zpracovává studii I. etapy, provádí architektonicko-urbanistickou analýzu celého území, připravuje a vede participační akce a informuje o nich, jedná s veřejností a místními spolky, komunikuje s MČ Prahy 5.

ANTHROPICTURES

Mgr. Barbora Bírová – sociální antropoložka

Mgr. Michal Lehečka – urbánní antropolog

Studio antropologického výzkumu Anthropictures provádí terénní průzkum, vybírá vhodné metody participace, identifikuje společenská, ekonomická a rozvojová specifika jakož i hlavní témata k diskusi s občany, zpracovává výstupy participace, asistuje při participačních akcích

KONZULTANTI A ODBORNÍCI

Mgr. Jiří Gerat – sazba a grafika

Jiří Kabelka – web a grafika

PhDr. Richard Biegel CSc. – vedení historické vycházky

STÁŽISTÉ PODÍLEJÍCÍ SE NA PRŮBĚHU PARTICIPAČNÍCH AKCÍ

Rozálie Kašparová

Markéta Vopelková

Marek Komárek

Otakar Bursa

AUTOR FOTOGAFIÍ Z PARTICIPAČNÍCH AKCÍ

Jolana Amazouz Moravcová

Dalšími konzultanty pro návrh A69 jsou uživatelé prostoru a klíčoví aktéři, kteří mohou do prostoru svými aktivitami výrazně zasáhnout a pomoci tak nastartovat fungování navrhovaných změn.

ŠIROKÁ VEŘEJNOST

Uživatelé území – rezidenti, dojíždějící, pracující

Majitelé veřejných prostranství v soukromém vlastnictví

KLÍČOVÍ AKTÉŘI

Angažovaná veřejnost

- + Živnostníci, v místě podnikající
- + Instituce a zaměstnavatelé, kterých se dotknou úpravy území
- + Občanská sdružení, komunitní centra

Zainteresované subjekty a dotčené orgány

- + MHMP, TSK, DP, MZ, MPSV, IPR

Developeři a investoři

PARTICIPACE A ÚČAST OBČANŮ V PLÁNOVÁNÍ MĚSTA

Participace, nebo také proces zapojení veřejnosti do plánování, je cestou, jak umožnit lidem spoluvytvářet prostředí, ve kterém žijí.

Participace je rozdělena na dvě části, jedna probíhá před samotným návrhem a má charakter zjišťovacího šetření potřeb uživatelů. Ta je zahrnuta do takzvané analytické části, kdy architekti a urbanisté sbírají informace o území, aby mohli začít navrhovat již plně seznámeni s místní problematikou. Zpracovávají vlastní odborné analýzy, shánějí podklady, provádějí rešerše z jiných měst či zemí. K tomu aby dostali ucelený náhled, potřebují i podněty a postřehy od lidí, kteří v území žijí a pracují. Uživatelé prostoru obohaceni místní příslušností, mohou mít náležitě připomínky k lokálním problémům či hodnotám, které by jinak byly odborníkovy skryty.

Cílem zapojení veřejnosti a hlavních aktérů v druhé části urbanisticko-architektonické studie Plzeňská – Motol bylo:

- 1 informovat o studii Motolského údolí
- 2 analyzovat současný stav – zjištění hodnocení současného stavu a potřeb jednotlivých skupin této lokality (potřeby a hodnocení přitom mohou být i ve vzájemném rozporu), jejich zohlednění v zadání
- 3 zjištění konfliktů v území
- 4 aktivování diskuse a spolupráce mezi hlavními aktéry v území o budoucnosti tohoto území

- 5 vytvoření sounáležitosti s územím
- 6 identifikace klíčových míst území a návrh jejich dalšího rozvoje koncepční studií

Před plánováním jednotlivých akcí, prováděli v území terénní průzkum odborníci z antropologického studia, aby podchytili všechny klíčové aktéry a vytipovali hlavní témata pro pozdější diskuse. Na základě jejich terénního průzkumu byla vytvořena strategie celé participace. V týdnu před první veřejnou akcí, kterou byla historická procházka s výkladem, se po území pohybovali stážisté. Ti sbírali názory uživatelů území pomocí anketního dotazování. Další venkovní akcí byla urbanistická procházka, kde jsme prošli území a pojmenovávali jsme problémy přímo na místě. Vyvrcholením programu byla následně takzvaná plánovací setkání, kde občané mohli nad mapou vyjádřit svůj pohled na území a pohovořit o něm s odborníky.

HARMONOGRAM

Na přelomu měsíce srpna a září 2017 probíhal v území etnografický terénní průzkum, z něhož vzešly podněty pro hlavní fázi participace. Setkávání lidí s odborníky za účelem sdělení svých názorů, postřehů a problémů začalo v říjnu a sestávalo ze tří veřejných akcí – jedna procházka a dvě debaty nad mapou. Součástí zkoumání území byly i samostatné procházky urbanistů a sociologů a následná spolupráce v zájmu konsenzuální dohody na procesu participace.

ČASOVÁ OSA



DVA CHARAKTERY ÚZEMÍ

II. ETAPA

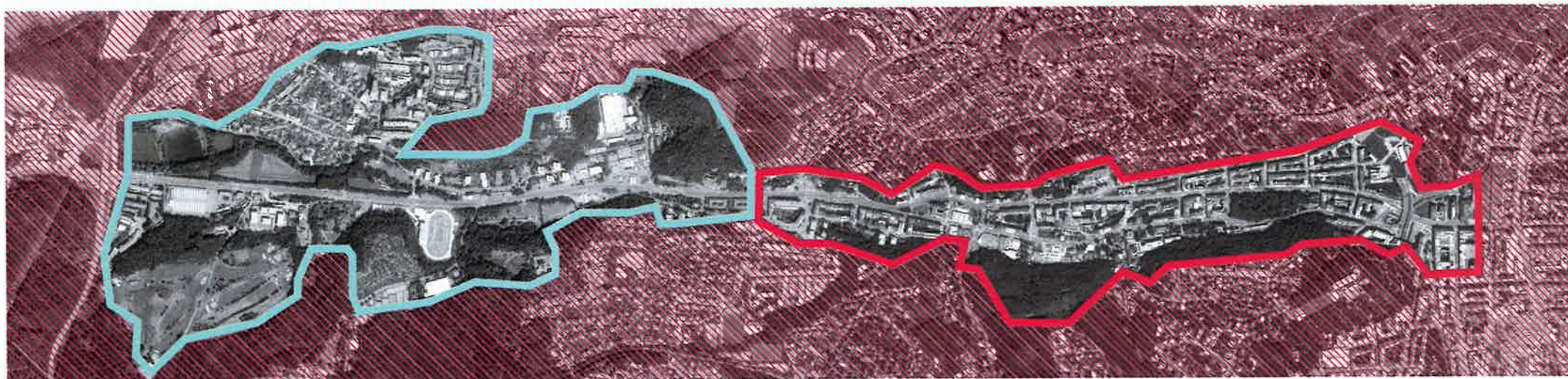
Množství volné krajiny a hůře udržované části zelených ploch jakoby se chtěly spojit v jednu hmotu. Nebyt ostrého nože čtyřproudovky, která krájí měkkost přírody jako máslo, snad se to i podaří. Oblastní hnízda nejrůznějšího charakteru plovou v neuchopitelném prostoru mezi dvěma kopci s dopravním tokem jako bariérou uprostřed. Benzinové pumpy, sloupy, ná-

věstidla, svodidla, pryč z Prahy. Město nebo dálnice? Romantický meandr motolského potoka s rybníky s rybami i naháči, kde hlavní město nevnímáme. Kousek od výpadovky na západ je zarostlý kraj města se vším co k němu patří. Ptáci, veverka. Plechové solitéry těží z proudu lidí, vozovna, výroba, opravna. Nemocnice a hřbitov...

I. ETAPA

Relativně hustě osídlená východní část dýchá rytmem starého Smíchova, bloky domů žijí ve dne i v noci živly různých společenských tříd. Magnet od Anděla je veliký. Lidi i domy jsou jako železný prach kroužící v siločarách kolem centra Smíchova. Historický hřbitov, obrana státu. V těsné blízkosti jsou rozpadlé domky na výrobu a opravu leččeho, které drží jen díky vrozenému

kutilství místních pražanů. Košířské srdce se zaniklou radnicí je hned pod zelenými plícemi místní historické zahrady, auta, lidi, prach, rozpadlé usedlosti v místních kopcích, les...





2
**TERÉNNÍ
PRŮZKUM**

KONTAKTY

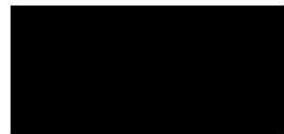
Mgr. Barbora Bírová



Mgr. Michal Lehečka



**ANTHRO
PICTURES**



PŘEDSTAVENÍ PRŮZKUMU A POUŽITÝCH METOD

Hlavním přínosem studia sociálně-antropologického výzkumu Anthropictures, z. s. v oblasti územního plánování je terénní výzkum, tedy intenzivní pobyt v určitém prostředí, který napomáhá identifikovat jeho společenská, ekonomická a rozvojová specifika. Těmito poznatky se následně snažíme obohatit produktivní fungování participčních procesů.

Cílem průzkumu v oblasti Plzeňské ulice bylo:

- 1 Zmapování prostoru a identifikace cílových skupin.
- 2 Rámcové zjištění názorů a potřeb obyvatel, jako prostředku poznání před realizací plánovacího procesu.
- 3 Zohlednění zájmu všech relevantních sociálních skupin a dalších aktérů pro přípravu plánování.

Hlavní výzkumná otázka průzkumu byla následující:

„Jaké cílové skupiny prostor využívají a jaké jsou jejich potřeby ve vztahu k jednotlivým podoblastem Plzeňské třídy, jež jsou definovány jak společensky, tak geograficky?“

Metody průzkumu:

Terénní průzkum – cca 14 dnů (v období od 24. 8. do 20. 9):

- + zúčastněné pozorování zaměřené na sledování jednání a praktik uživatelů veřejného prostoru,
- + vizuální metody výzkumu (fotografie, videa),
- + neformální rozhovory s místními obyvateli a uživateli Plzeňské třídy,
- + rešerše kontaktů na aktivní obyvatele, či důležité organizace a klíčové hráče.

Během výzkumného období jsme **přímo v terénu a návaznou prací na výzkumu strávili více jak 180 hodin. Pozorovali jsme jednání stovek lidí v rozmanitých kontextech. V pozdější fázi výzkumu jsme hovořili s desítkami místních obyvatel a dalších osob, které do oblasti Plzeňské ulice jezdí například za prací.** Pozorování jsme rovněž prováděli na akcích místních občanských sdružení a hovořili s představiteli některých z těchto uskupení.

Komplexnost a složitost oblasti jsme se rozhodli popsat ve třech propojených oddílech. V závěru zprávy tyto části shrneme.

Struktura výzkumné části zprávy je tedy následující:

- + **Oddíl A** stručně představuje prostředí Plzeňské třídy a její relevantní okolí. Oblast jsme rozdělili do deseti oblastí podle charakteru provozu.
- + **Oddíl B** popisuje objevené cílové skupiny a jejich potenciální přínos pro plánování. Přílohou tohoto oddílu je seznam subjektů, které v oblasti Plzeňské třídy působí.

- + **Oddíl C** se zaměřuje na analytické shrnutí zjištění průzkumu v návaznosti na důležitá témata, která s plánováním v lokalitě nerozlučně souvisí.



A. ČLENĚNÍ PROSTORU Z HLEDISKA JEHO CHARAKTERU A UŽITÍ

OBLAST KOŠÍŘSKÉ NÁMĚSTÍ / KONEČNÁ ZASTÁVKA TRAMVAJE KOTLÁŘKA

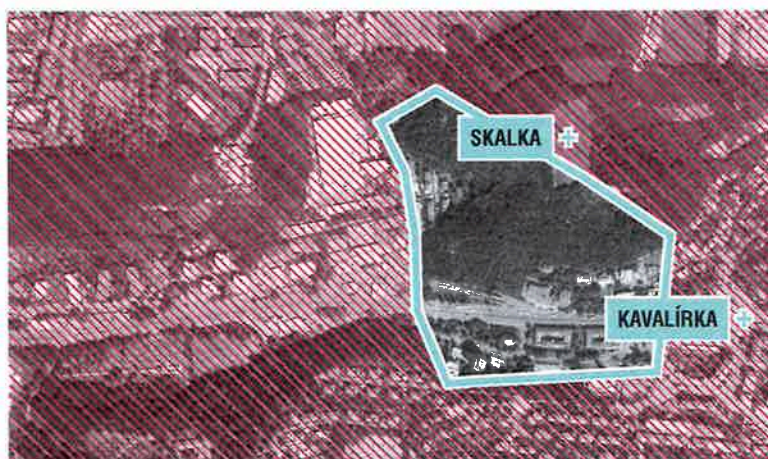
Oblast se vyznačuje různorodou obytnou zástavbou. Jako přirozené centrum oblasti by mělo fungovat Košířské náměstí. Paradoxně tak nefunguje, a to ze dvou důvodů:

- 1 Skutečným komunikačním uzlem oblasti je okolí zastávky Kavalírka.
- 2 Náměstí je nedostatečně a nekvalifikovaně udržováno. Během našeho průzkumu pracovníci služeb trávníky a nízkou zeleň na náměstí v podstatě zničili.

Naproti tramvajovému obratišti Koblářka je odpočinková plocha s jednou lavičkou. Podle místních obyvatel zde laviček bylo

větší množství. Byly však odstraněny, pravděpodobně na žádost lokálních stěžovatelů.

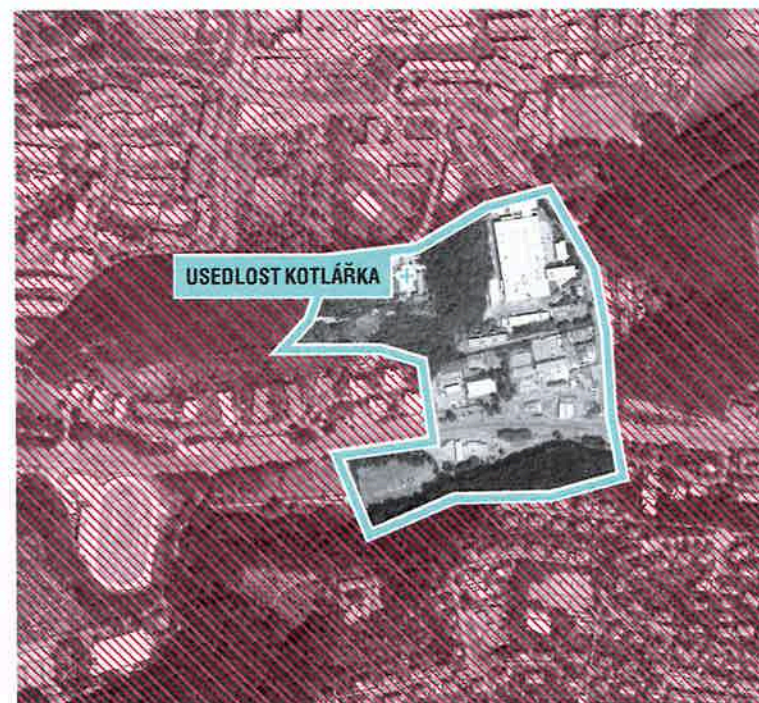
Severně nad Plzeňskou třídou se vyskytuje mimo několika obytných budov přírodní oblast nazývaná Skalka. Severovýchodně od Skalky je klidná oblast rodinných domků v ulicích U Koblářky a Svátkova. O kus severněji se nachází hřiště FK Sparta Košíře, které je jedním z místních center organizovaného sportu a spolkového života.



OBLAST KOTLÁŘKA

Tato oblast má industriálně-provozní charakter. Jméno oblasti propůjčuje historická usedlost, dnes restaurace, která stojí pod vrcholem svahu směrem k sídlišti Homolka. V lokalitě se vyskytuje velké množství podnikatelských subjektů (viz soupis v příloze oddílu B). Směrem do centra se zde tvoří kolony především z důvodu regulace

provozu v systému pražských tunelů (zkrácení intervalu semaforu). Prostor benzínové stanice naproti obratišti Koblářka, byl před zprovozněním trasy metra B (v roce 1985) hlavní nástupní autobusovou zastávkou s obratištěm pro oblast dnešních Řep a Prahy 13.



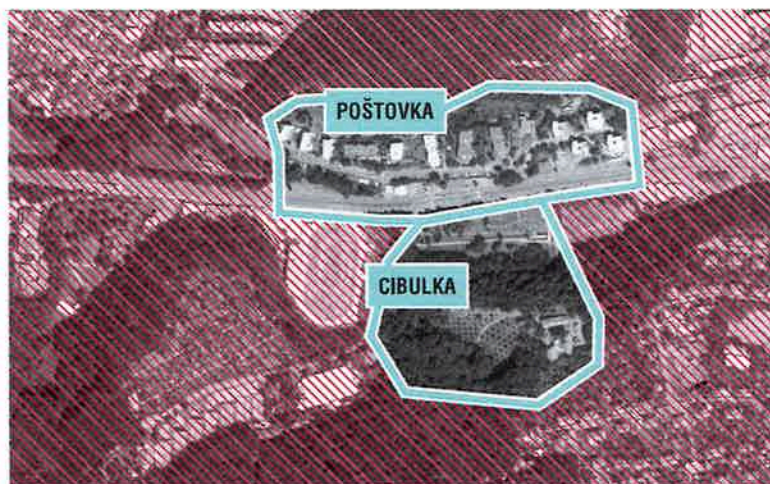
OBLAST POŠTOVKA

Toto „mikrosídliště“ z 80. let 20. století má velice klidný charakter. Během průzkumu jsme zde měli problém s přímým kontaktem osob, neboť tu veřejný prostor není téměř využíván. V lokalitě spravuje objekty několik bytových družstev a společenství vlastníků jednotek (viz přílohu oddílu B). Působí zde Kulturní klub Poštovka, který pořádá celou plejádu programů a akcí pro různé věkové a zájmové skupiny. Z pozorování a rozhovorů vyplynulo, že dotazovaní obyvatelé jej navštěvují sporadicky. Klub však navštěvují obyvatelé z bližšího i vzdálenějšího sousedství, což instituci propůjčuje nad-lokální charakter.

OBLAST CIBULKA

Oblast okolí chátrajícího empírového zámečku Cibulka, je využívána k relaxaci a do budoucna skýtá poměrně vysoký potenciál k různorodému využití. Budovu obývali v posledních letech squatteři, kteří se snažili dům bez finančních prostředků provizorně chránit před zhroutilím.

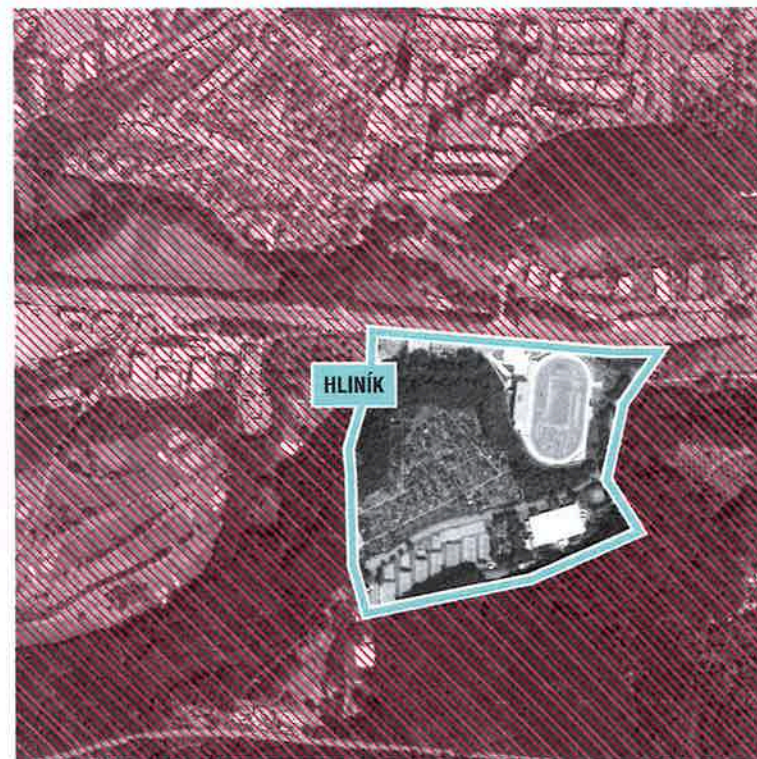
K parkové oblasti řadíme i vznikající retenční nádrž přiléhající přímo k prostoru Plzeňské třídy. Oblast je kvůli probíhající stavbě místními často diskutována. Názory na budoucí charakter prostoru se liší podle toho, jestli lidé upřednostňují spíše environmentálně citlivý přístup, nebo chápou význam nádrže z čistě funkčního hlediska.



OBLAST HLINÍK

Oblast Hlíník, kde do 60. let stála jedna z tzv. „nouzových kolonií“ a na jejímž místě se dnes vyskytuje zahrádkářská kolonie téhož jména, obsahuje i rozmanitá sportoviště – chrtí závodíště, minigolf a tenisové kurty.

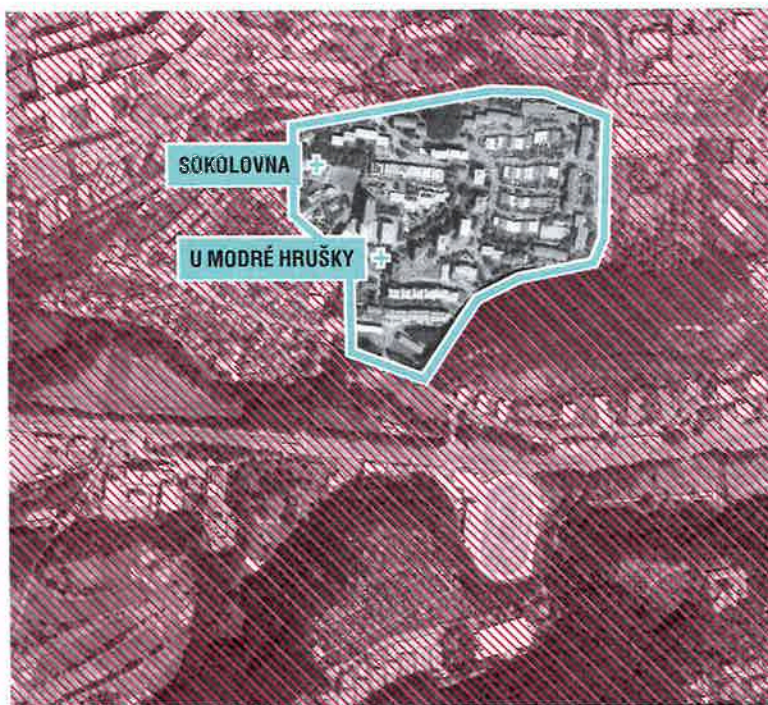
Zdejší komunikace funguje také jako ideální zkratka pro pěší i cyklisty směrem na Cibulku i dále na Jihozápadní město (Prahu 13), neboť ústí u komplexu pekárny na Vidouli.



OBLAST SÍDLIŠTĚ HOMOLKA

Toto „mikrosídlíště“ z 80. let 20. století má velice klidný charakter. Během průzkumu jsme zde měli problém s přímým kontaktem osob, neboť tu veřejný prostor není téměř využíván. V lokalitě spravuje objekty několik bytových družstev a společenství vlastníků jednotek (viz přílohu oddílu B). Působí zde Kulturní klub Poštovka, který

pořádá celou plejádu programů a akcí pro různé věkové a zájmové skupiny. Z pozorování a rozhovorů vyplynulo, že dotazovaní obyvatelé jej navštěvují sporadicky. Klub však navštěvují obyvatelé z bližšího i vzdálenějšího sousedství, což instituci propůjčuje nad-lokální charakter.

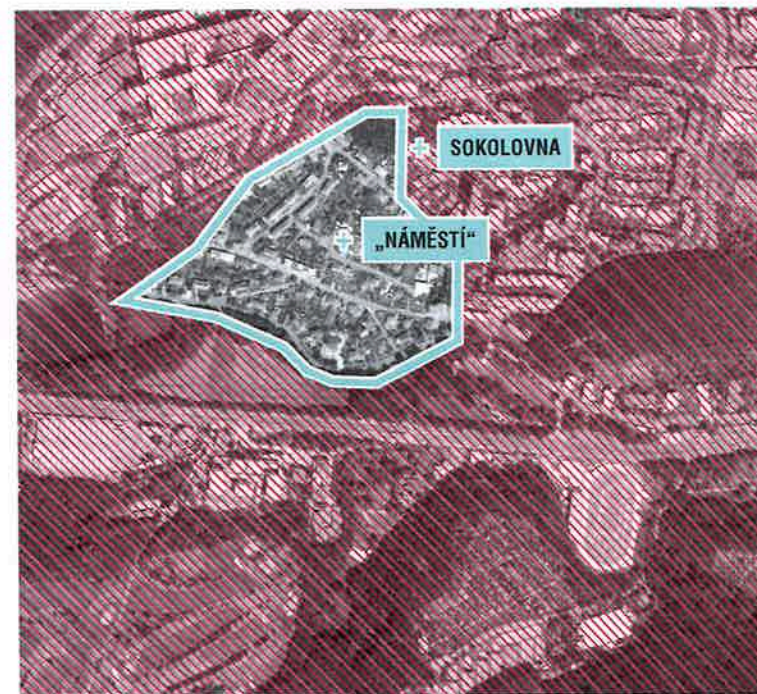


OBLAST MOTOL

Tato oblast je charakteristická nízkou výškovou zástavbou a řadovými dělnickými domy z přelomu 20. a 30. let 20. století. Čtvrť tvoří historické centrum oblasti severně od Plzeňské třídy. Dnes zde žije mix starší generace a mladých rodin s dětmi.

Srdcem spolkového života v oblasti bývala místní sokolovna, která je v současné době

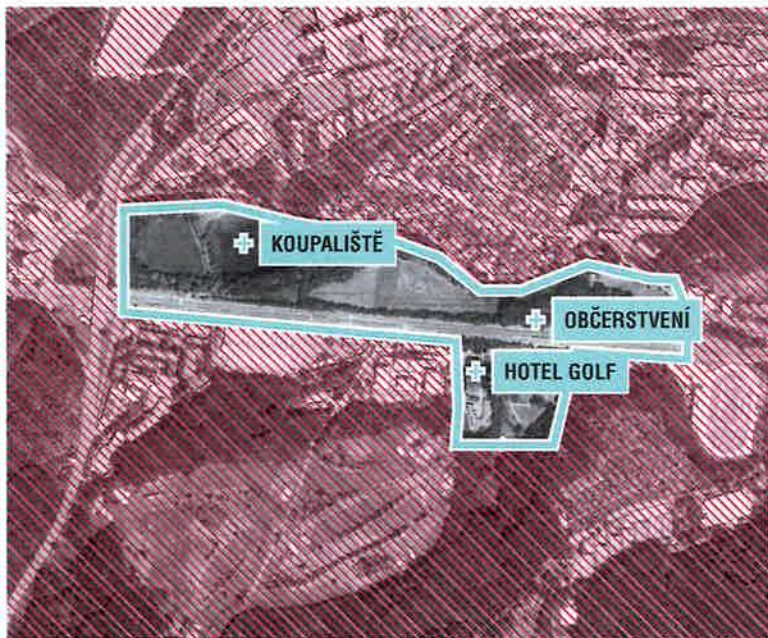
opuštěna a chátrá. Geografickým středem je tzv. „náměstí“ (na mapce uprostřed oblasti), které reálně jako náměstí nefunguje, neboť zde absentují, stejně jako v celé čtvrti, jakékoli prvky občanské vybavenosti.



OBLAST MOTOLSKÝ POTOK A RYBNÍKY

Z hlediska volnočasových aktivit a přírodních kvalit se jedná o velmi hodnotnou oblast. Po rekultivaci koryt zde vznikla okružní trasa, která vede podél potoka až k nejzápadnějšímu rybníku. Negativně jsou hodnoceny některé pasáže zdejších pěšin, jež jsou poměrně zarostlé a neudržované. Na pěších koridorech od zastávek tramvají směrem k zástavbě Motola a Homolky chybí dostatečné osvětlení.

V budově při zastávce Hotel Golf, se vyskytuje stánek s občerstvením, jehož provoz považujeme za autentický projev lokální kultury, a to i přes to, že většinou společností je tato „komunita“ vnímána jako neorganizovaná skupina „opilců.“ Místo zmiňujeme proto, že i na ně je třeba v rámci revitalizačních snah vzpomenout. Dotváří rozmanitost Motolského údolí.



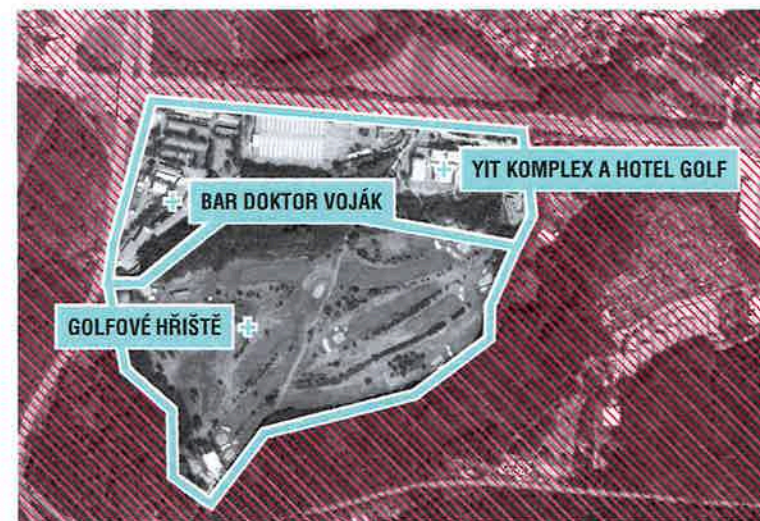
OBLAST VOZOVNA MOTOL / PLZEŇSKÁ

Tato část Plzeňské třídy je velice různorodá. Ve východní části oblasti stojí Hotel Golf a další nový komplex budov vystavěný společností YIT či Vozovna Motol, v jejichž budovách působí i Střední odborná škola dopravní. Hlavní uživatele tohoto prostoru tvoří zaměstnanci Dopravního podniku, studenti střední školy a turisté ubytovaní v hotelu. V západní části se nachází multifunkční komplex, na jehož pozemcích působí mnoho subjektů výrobně-technického charakteru, ale i výzkumná střediska 2. lékařské fakulty UK v Praze. V areálu je také provozován studentský bar U Vojáka (Doktor Voják).

OBLAST GOLF CLUB MOTOL

Golfové hřiště a jeho přírodní okolí bylo oficiálně založeno již v roce 1926. Původní hřiště se však nacházelo na svahu, kde dnes stojí Fakultní nemocnice v Motole. Současná podoba hřiště se datuje do sedmdesátých let dvacátého století.

Prostor hřiště je organickou součástí lesoparku spojujícího Motol, Vidouli a oblast Cibulek. Oblast golfového hřiště tak neslouží jen golfistům. Ulice Goldscheiderova je přístupná veškeré veřejnosti a funguje jako komunikace pro chodce napříklád na Prahu 13, nebo na Vidouli.



B. SUBJEKTY A CÍLOVÉ SKUPINY

V následující tabulce jsou uvedeny skupiny, které prostory v okolí Plzeňské ulice užívají. Tyto skupiny se často překrývají. V prvním a druhém sloupci uvádíme vymezení cílové skupiny v návaznosti na specifikaci cílové skupiny. Ve třetím sloupci tabulky je popsán přínos cílových skupin ve vztahu k veřejné diskusi a potažmo veřejnému prostoru.

Přílohou této grafické kapitoly je tabulka se seznamem subjektů, které v okolí zkoumané ulice působí. Podle místních obyvatel zde laviček bylo větší množství. Byly však odstraněny, pravděpodobně na žádost lokálních stěžovatelů.

Severně nad Plzeňskou třídou se vyskytuje mimo několika obytných budov přírodní oblast nazývaná Skalka. Severovýchodně od Skalky je klidná oblast rodinných domků v ulicích U Kotlářky a Svátkova. O kus severněji se nachází hřiště FK Sparta Košiče, které je jedním z místních center organizovaného sportu a spolkového života.

CÍLOVÁ SKUPINA	SPECIFIKACE CÍLOVÉ SKUPINY	PŘÍNOS AKTIVITY CÍLOVÉ SKUPINY V OTÁZKÁCH PLÁNOVÁNÍ
Cestující	<ul style="list-style-type: none"> ✦ Autobilem ✦ Tramvají ✦ Autobusem ✦ Na kole ✦ Pěšky ✦ S hendikepem 	<ul style="list-style-type: none"> ✦ Definují charakter provozu na Plzeňské třídě a v jejím okolí ✦ Poukazují na bezpečnost, prostupnost, bariéry Plzeňské ulice
Místní obyvatelé (a rekreující se)	<ul style="list-style-type: none"> ✦ Pejskaři ✦ Rodiče a děti ✦ Senioři ✦ Mládež 	<ul style="list-style-type: none"> ✦ Určují charakter okolního prostředí ✦ Posuzují historii prostoru ✦ Monitorují nedostatky prostředí ✦ Posuzují bezpečnost prostředí, prostupnost, bariéry
Sportovci	<ul style="list-style-type: none"> ✦ Běžci ✦ Cyklisti ✦ Plavci/návštěvníci vodních ploch 	<ul style="list-style-type: none"> ✦ Soustředí se na stav komunikací, zeleně, občanské vybavenosti, ne/ pořádku, mobiliáře ✦ Definují sociální funkci některých míst
Firmy, instituce a organizace	<ul style="list-style-type: none"> ✦ Soukromé firmy ✦ Vzdělávací instituce ✦ Bytová družstva a společenství vlastníků ✦ Občanské spolky ✦ Sportovní oddíly a sportoviště 	<ul style="list-style-type: none"> ✦ Spoluurčují ekonomický, sociální a kulturní kapitál místa ✦ Skýtají potenciál k zapojení od akcí obecního úřadu ✦ Mají podíl na údržbě veřejných prostranství ✦ Zajišťují chod společenského života ✦ Zajišťují sportovní vyžití
Instituce veřejné správy	<ul style="list-style-type: none"> ✦ Technická správa komunikací ✦ Pražské služby ✦ Eltodo ✦ Městská a státní police ✦ Městská část Praha 5 ✦ Magistrát hl. města Prahy 	<ul style="list-style-type: none"> ✦ Udržují veřejný prostor ✦ Dohlížejí nad pořádkem a bezpečností ✦ Optimalizují údržbu

C. ANALYTICKÁ ČÁST – PRAKTIKY A POTŘEBY OBYVATEL, FUNKCE PROSTORU

V následujícím textu se budeme věnovat analytickému shrnutí pozorování a rozhovorů, s ohledem na funkčnost vymezeného prostoru jako celku. Místní obyvatelé chápou prostor jako diverzní celek, jehož funkčnost je dána sítí vztahů mezi jednotlivými prostory a jejich infrastrukturou a charakterem. Propojenost těchto různorodých vztahů zpřehledníme v závěru tohoto oddílu.

Obsah oddílu „C“ je následující:

- + Doprava (a parkování)
- + Pěší prostupnost
- + Bezpečnost
- + Zeleň a prostory k relaxaci
- + Lokální kultura, komunity, sociální infrastruktura a údržba

DOPRAVA (A PARKOVÁNÍ)

Plzeňská třída a její charakter pro mnoho dotazovaných není zásadním tématem. Během našeho dotazování jsme se často museli vypořádat s odpovědí: „*Co byste chtěli slyšet, je to ulice, je tu provoz...*“ (žena, cca 50 let, Poštovka).



Plzeňská ulice

Prostor ulice nebyl dotazovanými zmiňován jinak, než z hlediska hustoty automobilové dopravy a důležitosti komunikační tepny, která místní komfortně spojuje s centrem města.

Proto jsme se soustředili na okolnosti a návaznosti, které uživatelé Motolského údolí spojují s jejím využíváním.

MHD a především tramvajová doprava je obecně považována za naprosto dosta-

čující (viz úvodní citace), vesměs všichni si dostupnost centra pochvalují. Změna v linkovém vedení tramvají (od 28. 8. 2016) v této oblasti neznamenal žádný zásadní zásah do komfortu obyvatel. Mnozí občané považují otázku automobilového provozu na Plzeňské třídě za obtížně řešitelnou a zdůrazňují pochopení pro účel této „výpadovky“ z vnitřní Prahy.

Zúžení Plzeňské v oblasti U Zvonu – Klamovka velká většina dotazovaných hodnotí jako odstrašující příklad zahlcení ulice automobilovým provozem – „hlavně tu prosím Vás neodebírejte pruhy.“ Současné řešení kolejíště tramvají (zásyp šterkem) je podle některých obyvatel nevhodné, protože na něj nemohou najet

„Hromadná doprava je tu na jedničku, a to v Praze jako celosvětově, přímo tady máme pět tramvají, dva autobusy. Na Anděl je to osm minut.“

muž, cca 60 let, obyvatel Kavalírky

sanitky, což je problém především v dopravních špičkách.

Názorovým oponentem v otázce dopravy je Občanské sdružení Cibulka, které je ideově a programově zaměřeno proti automobilové dopravě v celé oblasti.



Křižovatka Plzeňská x Bucharova



Ulice v Úvalu

Problém s parkováním je v lokacích, které sousedí s místy, kde jsou od srpna zavedeny modré zóny. Podle některých obyvatel by parkovacích stání mohlo být více – občané zmiňují například záchytné parkoviště na konci Nepomucké ulice, či pozemní garáže u BD Nepomuk (obě jsou ve vlastnictví Ministerstva vnitra ČR).

„Je to výpadovka, takže lidi, co to tady kupujou, to prostě kupujou s tím, že tady ta silnice je“

*muž, cca 50 let,
Kotlářka*

PĚŠÍ PROSTUPNOST

Kapitola přináší vizuální zachycení pěších komunikačních tras a shrnuje základní zjištění týkající se prostupnosti veřejného prostoru v oblasti. Provoz v celé oblasti je možno rozdělit do různých zón.

„Teď nedávno jsem zjistila, že tady dole jezdí ty tramvaje.“

žena, cca 70 let, pravidelná návštěvnice sídliště Homolka, žijící na Praze 3

Shrnutí pozorování přímo z prostoru ulice:

- + Od Kotlářky směrem na západ je prostor ulice využíván k přecházení k nástupišťům tramvají, nebo na druhou stranu ulice.
- + Po chodnících podél Plzeňské třídy v podstatě nikdo nechodí.
- + Od Košířského náměstí ke Kotlářce je pěší provoz standardní – je zde zachován klasický charakter ulice.
- + Plzeňská třída funguje jako fyzická i pocitová bariéra, která provozem a odhaleným kolejištěm, odrazuje pěší

uživatelé od přecházení mimo vymezené oblasti.

- + Zhuštěný výskyt čekajících pasažérů zde bývá v přepravních špičkách. I v těchto obdobích se ale jedná maximálně o desítky lidí na interval tramvaje.
- + Nejhůře prostupným územím z hlediska chodce je oblast mezi oběma benzinovými stanicemi OMV poblíž obřatiště Kotlářka.



Tramvajová zastávka Hotel Golf



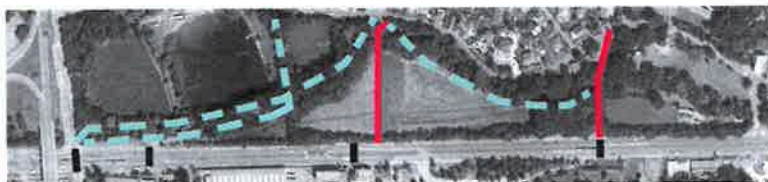
Sídliště Homolka

Prostupnost prostranství, která k Plzeňské přiléhají, jsme zanesli do následujících map:

Legenda k mapám:

- + neformální komunikace/pěšiny 
- + komunikační koridory 
- + přechody pro chodce 

Motolské rybníky



Poštovka



Golf



Košíře



Kotlářka



Shrnutí obsahu map:

- + Celá oblast Motolského údolí je protkána sítí pěšin, jež jsou hojně využívány chodci, běžci a pejskaři a v některých místech také cyklisty.
- + Síť je rozvinuta po obou stranách Plzeňské třídy a směřuje do oblastí, které jsou chráněny před externalitami zdejšího automobilového provozu (Motolské rybníky, Hliník, Cibulka).
- + Příčné pěší komunikace, které navádějí obyvatele Motola a sídliště Homolka k nejbližším tramvajovým nástupištím nejsou bezbariérové.
- + Zelené plochy okolo Plzeňské třídy je možno z hlediska vnímání prostupnosti nahlížet ze dvou pohledů:
 - 1 Vytvářejí bariéru, která ulici odděluje od přírodních prostranství – Plzeňská tak působí jako izolované místo, které se nemá jak rozvíjet (viz podkapitola Doprava a parkování).
 - 2 Tato bariéra chrání přírodní prostranství (louky a oblast potoka) před hlukem a znečištěním a vytváří podmínky pro rozmanité volnočasové činnosti.

BEZPEČNOST

Téma bezpečnosti nebylo v rozhovorech příliš zmiňováno. V lokalitě jsme se pohybovali i ve večerních hodinách a nezaznamenali jsme žádné incidenty stran rušení pořádku či bezpečnosti občanů. V tomto ohledu lze zmínit pouze tato zjištění:

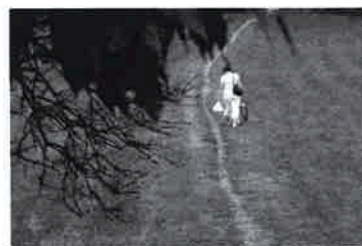
- + Ženy i muži, považují některé koridory (především od zastávky Vozovna Motol a Hotel Golf) za nepříjemné, neupravené a především v noci za nebezpečné.
- + Prakticky jsme nezaznamenali přecházení dětí školního věku (první stupeň) bez doprovodu dospělých. Plzeňská se svým provozem pro místní obyvatele představuje značné nebezpečí.

„O tohle se doma s manželkou přeme, já bych tam nechal zeleň, manželka by radši, aby to zastavěli, protože se tam po cestě z tramvaje večer bojí.“

*muž, 50-60 let,
sídlíště Homolka*



Schody od tramvajové zastávky Vozovna Motol k Sídlíšti Homolka



Pěšina směrem od tramvajové zastávky Vozovna Motol k Sídlíšti Homolka



Pohled na Plzeňskou k západní části

ZELEŇ A PROSTORY K RELAXACI

Obyvatelé zpravidla využívají zelená prostranství, jež jsou blízko jejich bydliště a zároveň splňují kritéria bezpečnosti, což závisí převážně na upravenosti prostranství. Identifikovali jsme tyto praktiky.



Louka mezi Plzeňskou a Zahradničkovou ulicí



Louka mezi Plzeňskou a Zahradničkovou ulicí

Obyvatelé okolí Košířského náměstí využívají Skalku a hlavně přírodní park Cibulka, méně pak lesní porost u Kotlářky. V okolí Poštovky je možnost vyrazit buď na Cibulku, Hliník nebo do oblasti koryta Motolského rybníka nebo lesního porost v okolí Kotlářky. Obyvatelé sídlíště Homolka využívají stejné prostory a ze starého Motola mají nejbližší k pásu zeleně podél Motolského rybníka.

Zeleň v prostoru sídlíště Homolka, ale například i v okolí Motolského rybníka je obyvateli hodnocena jako neudržovaná. Nejčastějšími uživateli zelených prostran-

„Zeleň je tady hezká, ani nemáme pocit, že jsme v Praze, je tady klid. Kolem těch Motolských rybníků je to krásné, jenom by to chtělo prosekat a upravit.“

*žena, cca 40 let,
sídlíště Homolka*

ství jsou pejskaři. Lokální zelené plochy a zdejší síť pěšin využívají samozřejmě i ostatní chodci.



Pohled z jižní stany na Přírodní koupaliště Motol

Z hlediska organizací působících v přírodních prostranstvích je nutno zmínit zahrádkářskou kolonii Hliník. V oblasti motolských rybníků funguje formální i neformální koupaliště.

V průběhu průzkumu jsme byli přítomni na společenské akci občanského sdružení Cibulka spojené s pravidelným běžeckým závodem „Běh pro Vídouli“. Akci i další činnosti spolku považujeme za důležité, neboť místní aktivisté bojují za zeleň v oblasti celého Motolského údolí.

LOKÁLNÍ KULTURA, KOMUNITY, SOCIÁLNÍ INFRASTRUKTURA A ÚDRŽBA

Okolí Plzeňské třídy má i svá společenská témata a ohniska občanské angažovanosti. Angažovanost je reakcí na absenci vyhovující infrastruktury v oblasti služeb občanské vybavenosti a kulturního vyžití. Pojmem údržba je uvažován jako starost a vyjednávání komunity o budoucím stavu svého životního prostředí, tak aktivní odezva ze strany oficiálních institucí. Právě proto jsme spojili na první pohled možná nesourodá témata do jedné kapitoly.



Hřiště na pozemku sokolovny

Občanská vybavenost

Prakticky ve všech lokalitách oblasti chybí základní občanská vybavenost. Výjimkou jsou drobné obchody s potravinami (večerky). Místní obyvatelé využívají obchody a služby na Kavalírce, v oblasti Anděla, nebo v nákupních centrech na okraji města. Absence prvků základní občanské vy-

bavenosti se nejvíce jeví jako zásadní problém právě díky dostupnosti těchto služeb v přílehlých oblastech.

Kulturní a komunitní život

Kulturní klub Poštovka bojuje s nezájmem obyvatel blízkého sídliště Homolka. Z analýzy vyplynulo, že důvodem je pocitová bariéra ve vztahu k místu. I přes to, se akcí Mateřského centra při KK Poštovka (funguje zde zhruba tři roky) zúčastňují desítky rodin s dětmi z přílehlého i vzdálenějšího okolí.

Na sídlišti Homolka existuje neformální spolek sousedů, který pravidelně pořádá akce s cílem utužovat sídlištní komunitu prostřednictvím společenských akcí – dětských dnů, vaření, brunchů apod. Členové spolku mají zájem o komunitní zahradičství, o kterém vyjednávali právě i s KK Poštovka. Prostor zahrady KK se jim příliš nelíbil, tudíž z domluvy sešlo. Ostatní akce, jež sousedské uskupení pořádá, směřují do přírodních prostranství přiléhajících k sídlišti.

Aktivní obyvatelé Motola a sídliště Homolka se angažovali v otázce odporu proti přestavbě zdejší sokolovny. Záměrem bylo budovu adaptovat na domov seniorů. Reakcí byla petice. Petenti považují za důležitější, aby zde bylo hřiště pro děti. Situace je komplikovaná, neboť domov seniorů by byl jistě přínosem pro všechny občany Prahy 5. Lokální potřeby tak narážejí na potřeby celé čtvrti.

Paradoxním příkladem údržby je prostor Košířského náměstí, které je v naprosto

nevyhovujícím stavu. Na základě našeho pozorování a neformálních rozhovorů jsme přesvědčeni, že zdejší neudržovaný prostor je zapříčiněn snahou vypudit od sud skupiny obyvatel, jež místo skutečně a aktivně využívají – tedy místní Romové a obecně osoby ohrožené sociálním vyloučením.

„Podepisovali jsme petici, jak tam chtěj vystavět domov důchodců, tam mělo být dětský hřiště. My nemáme nic proti důchodcům, jenom tady na Homolce žijou většinou rodiny s dětmi, starší lidi jsou spíš dole směrem na Kotlářku, takže tam by se hodil domov pro seniory víc.“

*žena, cca 40 let,
sídlíště Homolka*

SHRNUTÍ PRVNÍ FÁZE VÝZKUMU

Plzeňskou ulici nelze oddělovat od okolních veřejných prostranství a obytných oblastí (od Cibulky až po Motolské rybníky). Lokalita je propojená sítí sociálních i prostorových a strukturálních vztahů.

Je jisté, že obyvatelé budou chtít diskutovat hlavně lokální problémy. Na základě výše popsaných zjištění jsme sestavili následující schéma (viz níže).

Téma dopravy na Plzeňské ulici se pro celou lokalitu (i pro osoby dojíždějící a projíždějící) ukazuje jako společné (viz vodorovná osa – společné, lokální). Promítnutím pozice na svislé ose (materiální struktury, příroda, společnost) se snažíme zobrazit situovanost jednotlivých oblastí v kontinuu prostředí Plzeňské třídy.

Komplexnost a těžká uchopitelnost Plzeňské třídy jako místa rozvoje či transformace v „obyvatelnou“ třídu nás vede k následující pracovní hypotéze. Tento prostor, i když je bytostně společným, v současné chvíli není pro obyvatele tématem k diskusi o produktivním rozvoji. Funkčním rozměrem Plzeňské je primárně její dopravní charakter – tedy její využití pro cestování do centra pomocí MHD a zároveň její důležitost z hlediska vyvážení automobilů z centra a naopak. Toto monofunkční „přemýšlení“ o výpadovce nás vede k přesvědčení, že téma je zapotřebí uchopit přes další témata, jak naznačuje oddíl C – kdy se od dopravy dostáváme až ke společensky nejživějším tématům.

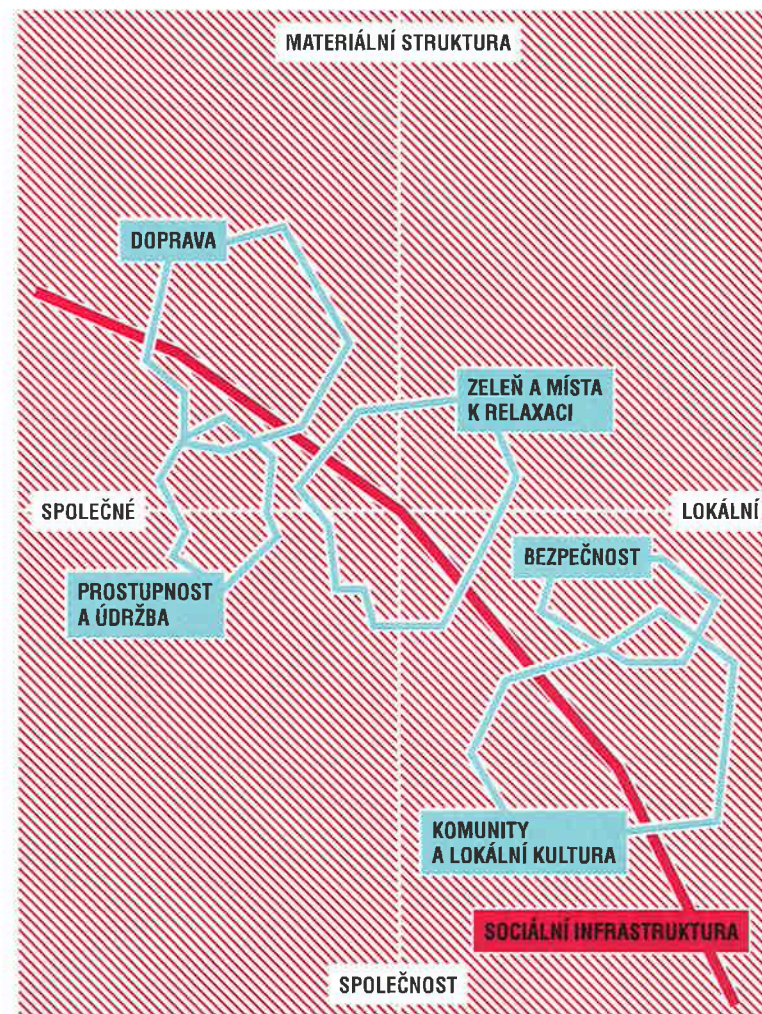
Mimo dopravy jsme identifikovali nad-lokální téma zeleně, která díky tomu, že kontinuál-

ně probíhá napříč celou oblastí, představuje centrální téma s velkým potenciálem sdružit aktivní obyvatele napříč lokalitou.

Jako pomocná, ne však nedůležitá, se jeví témata prostupnosti, údržby a bezpečnosti, která jsou zaměřena spíše na pěší uživatele prostoru (podtéma dopravních kvalit a bezpečnosti – viz schéma).

Sféra lokálních komunit a místní kultury se vyskytuje na druhém pólu schématu a navazuje na široké téma sociální infrastruktury.

Právě sociální infrastruktura představuje velmi důležitou sféru lokálního života (v diagramu vyznačeno červeně, v textu popisováno dohromady s lokální kulturou a komunitami). Právě její nedostatečnost se promítá do všech ostatních výše vymezených témat a má potenciál k vytvoření konsenzuálních nápadů a požadavků k rozvoji oblasti. Sociální infrastrukturou v tomto ohledu uvažujeme všechny, instituce, správní, formální i neformální vztahy a sousedské záchytné i sítě, ale i veřejnoprostorové prvky, které podporují vznik a rozvíjí společenský a kulturní život v oblasti.





3
**ZÁVĚREČNÁ
ZPRÁVA**

ÚVOD

V následujícím textu představíme poznatky, které vyplývají z participativních setkání akce Plzeňská – Motol. Na tomto místě chceme poděkovat všem místním obyvatelům, kteří se setkání zúčastnili, neboť bez jejich příspěvků bychom nemohli poodkrýt plastický obraz každodenního života oblasti. Data pro sepsání zprávy vznikala různým způsobem – během historické a architektonické procházky, na dvou plánovacích setkáních nad mapou i prostřednictvím dotazníků. Zjištění jsme navíc neustále porovnávali s tématy, která jsme identifikovali při terénní výzkumné fázi, jež byla představena v předchozí kapitole. Zpráva sestává z těchto provázaných tematických oddílů:

- ✦ **Metody výzkumu**
- ✦ **Motolské údolí jako ně-město**
- ✦ **Zeleň, Motolský potok, rybníky a aktivity v přírodním prostředí**
- ✦ **Historie, komunity, sociální infrastruktura a občanská vybavenost**
- ✦ **Doprava**
- ✦ **Závěrečné shrnutí**

METODY VÝZKUMU

Vědecká činnost výzkumníků spolku Anthropictures, z. s. ve druhé fázi* projektu sestávala z:

- ✦ Konzultační činnosti a pomoci s přípravou setkání (program, otázky, zpětná vazba).
- ✦ Zaznamenání jednotlivých setkání do audio podoby pro potřeby další analýzy.
- ✦ Analýzy audio nahrávek z hlediska témat, která diskutující zmiňovali.
- ✦ Aktivní přítomnosti u pracovních stolů během setkání i na vycházkách.
- ✦ Analýzy 33 dotazníků.
- ✦ Sepsání výzkumných poznatků do předkládané části zprávy.

Analytická práce obsahovala přepsání nahrávek ze setkání a jejich kódování. Okódované části přepisů, jsme kategorizovali podle identifikovaných témat, jež se v rozhovorech opakovala. Setkání se dohromady zúčastnilo více než 70 obyvatel Motolského údolí, což sice není reprezentativní vzorek veřejnosti, z hlediska témat se však zjištěná data dají považovat za reprezentativní a spolehlivá.

Zjištění zprávy nesestávají jen z odpovědí obyvatel, ale také z aktivního dotazování facilitátorů – diskusní interakce. Toto společné dotváření diskuse je třeba brát v potaz. Proto se v následujících kapitolách

pokusíme nastítnit dynamiku přemýšlení a diskuse o Motolském údolí v kontextech, tedy tak, jak je Motolské údolí popisováno, vyjednáváno a konstruováno. Tato dynamika je cíleně promítnuta do členění zprávy (viz výše).

* první fáze viz strana 20

MOTOLSKÉ ÚDOLÍ JAKO NE-MĚSTO

Již během terénního výzkumu se ukázalo, že oblast v úseku od Košířského náměstí po motolskou křižovatku Bucharova x Plzeňská je přírodně i sociálně rozmanitým prostorem. Přírodní složka území je velmi důležitým faktorem, který ovlivňuje subjektivní vnímání oblasti. Přitom mnozí projíždějící si ne-městského charakteru území nemusí povšimnout. Charakter života v Motolském údolí je konstruován ze tří sfér, které vytvářejí výsledný pocit neměstskosti. První dvě (zeleň a sociální infrastruktura) tento pocit různou měrou aktivně dotvářejí, třetí sféra – doprava – tento dojem podporuje tím, že do lokality zasahuje pouze jako bariéra a tok dopravy.

Jen pro rekapitulaci. Plzeňská ulice je lemována Motolským potokem. V oblasti se-

„Mně se tady moc líbí, protože to má takovej venkovskej ráz v zásadě v širším centru Prahy, ta zeleň je prostě úžasná, což byl jeden důvod, proč jsme sem chtěli.“

*muž, cca 35 let,
stará zástavba Motola*

„Připadá mi to jako venkov uprostřed města, je to taková oáza klidu, je tady krásně.“

*žena, cca 45 let,
v lokalitě pracuje*

„Bydlíme tady 30 let, oceňujeme klid, a že to tady nevypadá jak v Praze.“

*manželé, cca 60 let,
Poštovka*

verní strany údolí se rozkládají tři rybníky, rozlehlá louka, les okolo usedlosti Kotlářka či Skalka. Na jižní straně se rozpíná lesopark Cibulka, Hliník a areál golfového hřiště. Každodennost rezidentů i návštěvníků tak určuje právě dominantní přírodní charakter oblasti, který vede k tomu, že obyvatelé hovoří o svém bydlišti, jako by se o město vlastně nejednalo.

Tento stav propůjčuje oblasti subjektivní hodnotu v podobě možnosti klidného bydlení s výhledem na dostupnou a harmonickou zeleň. Přednosti území předurčují další specifika každodenního života, například sportovní činnosti, především pokud jsou prvky občanské vybavenosti nebo kulturní využití hodnoceny jako nedostatečné.

Nedostatečnost sociální infrastruktury a občanské vybavenosti je připomínána

„Je úžasný, jak je to údolí zelený. Na druhou stranu od nás z té Ruzyně a pak přes Řepy jedete tou tramvají a toto je takové zvláštní území a pak jste znova směrem blíže k Andělu v hustě zastavěném městě. Tady tak trochu nevíte, kde vlastně jste.“

*muž, cca 65 let,
stará zástavba Motola*

„V Motolském údolí chcípnu pes. Je to výhoda i nevýhoda současně.“

*žena, cca 50 let,
stará zástavba Motola*

vzpomínáním na dřívější stav věci. Někteří obyvatelé považují minulost za „lepší časy“ komunitního života v lokalitě. Skrze ně se vytváří silná vazba k místu a identita jednotlivých čtvrtí v Motolském údolí.

Úroveň současného komunitního života a sociální infrastruktury nepřímo ovlivňují i dopravní specifika oblasti. Blízkost a dostupnost centra města i velkých nákupních center na okraji Prahy, stavu místních služeb také nepomohly. Když se tato dostupnost služeb spojí s možností rychle vycestovat do parkových oblastí přiléhající Prahy 6, není s podivem, že oblast Motolského údolí nevykazuje žádný dynamický vývoj. Co když právě poměrně statický ne-městský charakter zdejšího území může být pro mnohé obyvatele jeho největší kvalitou? Názory na budoucnost Motolského údolí se však pochopitelně liší, jak ukážeme v následujících kapitolách.

ZELEŇ, MOTOLSKÝ POTOK, RYBNÍKY A AKTIVITY V PŘÍRODNÍM PROSTŘEDÍ

Z analýzy vyplynulo, že vysoká koncentrace přírodních ploch je vnímána jako hlavní kvalita zdejšího života. Přírodní prostranství fungují současně jako prostředek úniku před dopravně zatíženou Plzeňskou, která kumuluje hluk a smog. Z hlediska plánování změn a rozvoje oblasti, je podstatná dlouhodobá a koncepčně zajištěná revitalizace a kultivace přírodních oblastí.

Do budoucna by proto měla revitalizace brát ohled:

- + na potřeby cílových skupin, které oblasti využívají
- + na prohlubování pozitivních dopadů na celkové území Motolského údolí
- + na historické souvislosti lokality

Ať už obyvatelé hovořili o oblasti kolem Motolských rybníků, potoka, či zdejších luk nebo o lesoparcích, zahrádkách, keřích

„To když jedeme od Anděla a je smog, člověk vidí, jak se to u Klamovky zastaví.“

žena, cca 40 let,
Poštovka

a stromech, měla diskuse vždy jednotné pojetí, tím je potřeba kultivace zelených ploch a jejich pravidelná údržba. Mimo pravidelné údržby a zabezpečení osvětlení, je klíčovým požadavkem srozumitelné a přímočaré propojení prostranství mezi sebou a snadný přístup k přírodním plochám pro rezidenty i návštěvníky.

Diskutující i přes převážně pozitivní hodnocení místní zeleně, vnímají i zásadní nedostatky zdejších přírodních prostranství. Nároky a očekávání byly implicitní součástí plánovacích setkání ve vztahu k volnočasovým a sportovním aktivitám. Ty se promítají do srovnávání stavu a využívání zeleně v Motolském údolí, jež je součástí Prahy 5, s plochami plochám na Praze 6, obzvláště s Ladronkou či oborou Hvězda. Tento kontrast se dá shrnout do tří bodů, které souvisí se stavem údržby zelených ploch:

- + akcentování potenciálů prostředí Motolského údolí
- + vztahování se k Ladronce a oboře Hvězda jako k příkladu udržovanosti prostředí
- + potřeba multifunkčního prostředí, které nabízí zázemí pro rekreační cyklistiku, dráhu pro in-line bruslení a taky možnosti občerstvení.
- + Další linií diskusí bylo vnímání rozmanitosti území Motolské údolí. Proto se v následující části zaměříme na konkrétní zelené plochy území a hodnocení účastníků plánování.

LESOPARK CIBULKA

Využívání ploch lesoparku dominovalo během setkání pro východní i západní část Motolského údolí. Starousedlíci vzpomínali na dřívější možnosti prostupnosti Cibulek i aktivity, které se zde odehrávaly. V současné době jsou cesty v návaznosti na přilehlý autokemp v blízkosti Hotelu Golf neprůchodné. Původní a nejbližší propojení s Cibulkou z oblasti Homolky a Motola vedlo cestou po svahu okolo někdejší sjezdovky. Dnes tyto cesty nejsou udržovány, což bylo zúčastněnými v diskusích hodnoceno negativně. Rovněž byla vzpomínána turistická stezka, která kdysi vedla skrze Cibulku, s možností vyjít přímo lesem až ke Šmukýřce: „*To jsem kvitoval velice, došlo se tak na konečnou 123, měřilo to dva a půl kilometru a byla to taková rarita Prahy 5, protože nevím kde tady je jiná turistická cesta... s tím, jak se tady začali rozšiřovat, tak začaly ty cesty mizet a teď už tam není ani jedna.*“ (muž, cca 60 let, zástavba starého Motolu)

Když odečteme bariéru v podobě Plzeňské třídy, je Cibulka velmi dobře přístupná ze všech směrů a terén není příliš kopcovitý, spíše vlnitý. Například rodiče s dětmi oceňují rozmanitost zdejšího území, a možnosti volby tras, kterými se můžou vydat: „*S kočárky chodíme všude, podle počasí jen vybereme konkrétní cestu, v lesoparku je možný vybrat jak asfaltovou, tak sypanou, přes celé léto se dělala úprava těch cestiček tak se to zlepšilo. Tady je tolik variant, že vždycky se dá vybrat.*“ (žena, cca 60 let, Poštovka)

Diskutující zaznamenali letošní úpravy lesoparku. Z pohledu účastníků je problematická nepravidelnost a nárazovost údržby. Koncepční řešení absentuje.

Lesopark Cibulka je i tak považován za cenné prostředí a je využíván napříč cílovými skupinami a generacemi. Území je využíváno jak pro pejskaře, běžce, rodiče s dětmi i rekreační cyklisty. Cyklistika v tomto kontextu byla zmiňována spíše jako volnočasová aktivita než dopravní prostředí.

„Mám rád vlastně i tu Cibulku. Přejde mi, že to je lokalita s velkým potenciálem, kterej není úplně využitý, když si vezmeme ten prostor Ladronky nebo Hvězdy, já bych řekl, že ten potenciál není nižší, přesto to není zdaleka tak vyhledávaný místo.“

muž, cca 30 let,
sídlíště Homolka

dek. Důvodem jsou nedostatečně rozvinuté cyklostezky.

Z hlediska vysoké návštěvnosti je důležité uvést požadavek týkající se občanské vybavenosti – občerstvení s posezením. V této souvislosti byly diskutovány nevyřešené majetkové poměry chátrajících usedlostí. Oblast lesoparku Cibulka a okolí empírového záměčku tak skýtá velký potenciál.

„Ty cesty za ty léta nebyly vůbec opravovány, ty cestičky na Cibulku, to je nádherný, ale je to džungle, ale vím, že se tam letos něco kácelo. Cesty jsou ale neudržované, jsou na nich hrozné hrboly od těch stromů, cesta s kočárkem je peklo.“

*muž, cca 35 let,
stará zástavba Motola*

RETENČNÍ NÁDRŽ

K oblasti Cibulek přiléhá oblast retenční nádrže, kde kdysi bývala louka, sloužící jako cíl vycházek.

*„Původně byl zájem, za mého mládí, se to například narovnálo a vybuďovalo koryto, nákladně z žulových kostek, teď jsem pochopil, že byla snaha to zmeandrovat, nebo dát do trub, úplně zakrejt, to bylo nějaký období devadesátých let a teď jsem zaregistroval, že se dělá retenční nádrž.“
(muž, cca 60 let, Poštovka)*

Stavba retenční nádrže byla hodnocena vesměs kladně, jelikož vymezené území dle účastníků diskusí bylo opuštěné a nevyužitě.

Pozitivním přínosem retenční nádrže je také obohacení vodních ploch, podporující přírodní charakter území.

Nedostačující prostupnost tohoto území je spojena i s pocity nebezpečí.

Nedostatečná a nenápadná přístupová cesta k retenční nádrži od Plzeňské ukazuje na nedostupnost některých přírodních prvků okolo Plzeňské. V praxi to znamená, že jenom uživatel, který má důkladnou znalost zdejšího prostředí ví, kudy se kam dostat.

OBLAST HLINÍK

Charakteristikou této části území je smíšený provoz zahrádkářské kolonie a různého sportovního zázemí. Využívány jsou teni-

sové kurty i minigolf a badminton. Povědomí o možnostech využití na Hliníku není dostatečné ani mezi rezidenty. Z hlediska využití oblasti jako cíle procházek, je důležité místo bydliště diskutujících.

Zejména pro obyvatele z Motola a Homolky je oblast již vzdálená: *„No občas tam jdeme na procházku, ale pěšky už je to daleko, někdy jedeme vlakem z Knížecí a vystoupíme a projdeme to pěšky, což je taková pěkná procházka.“* (žena, cca 35 let, sídliště Homolka) Zároveň je oblast využívána pro vycházky směrem z Cibulky i v návaznosti na Golfové hřiště. Cyklisti oblast využívají jako propojení s Vidouli.

Chrtí závodistiště, které je součástí této oblasti, bylo hodnoceno neutrálně až negativně, je vnímáno jako bariéra v prostoru a nedostatečně využívaný prostor. Negativní hodnocení prostoru se taky váže k hlučnosti zdejšího provozu, i když se zde akce konají pouze o víkend.

GOLFOVÉ HRÍŠTĚ

Během plánovacích setkání byl prostor golfového hřiště diskutován zejména pro možnost jeho alternativního využití v zimních měsících. V zimním období bývá oblast golfového hřiště využívána pro zimní sporty – chodí se zde bobovat i na běžky.

Linie témat bychom kategorizovali opět jako věc prostupnosti území a informovanosti, v tomto případě srozumění s majetkovými poměry a provozním řádem golfového hřiště.

„Nahoru a dolů, jak na horách.“

*muž, cca 75 let,
Poštovka*

Možnost průchodu hřištěm po asfaltové komunikaci není nijak omezena a představuje spojnici mezi Motolským údolím a Prahou 13, což využívají chodci i cyklisti.

MOTOLSKÝ POTOK

*„Motolskej potok má svoje plusy a mínusy, tam se budou obtížně zakládat stavby, tady ta zóna je velká a je krásná, je to super, dalo by se to zastavit čímkoliv i třeba společenským místnostem, vůbec nemusím jenom bytovky, ale je tady ten potok, ten dělá neplechu. Tím, že je otevřený, tak by bylo sup, kdyby se o něj někdo staral.“
(muž, cca 60 let, Poštovka)*

Levým ramenem potoka jsou napájeny tři nádrže rybníků. Na konci lesoparku Cibulka potok ústí do podzemí a pokračuje dále, až na Smíchov, kde se vlévá do Vltavy. Účastníci diskutovali o žádoucím charakteru potoka, tedy jestli by měl být spíše přírodní nebo je vhodné zatravnění jeho toku. Dominoval názor prosazující přírodní charakter potoka s důrazem na údržbu koryta i jeho okolí.

„V létě tam má člověk takovej divnej pocit, jako že tam nemá co dělat, i když jenom jedu po cestě, já nevím, jestli tam jsou ty cedulky jako životu nebezpečno.“

*muž, cca 30 let,
sídlíště Homolka*

V částech, kde je potok viditelný a dotváří přírodní ráz prostoru, byla shledána jako velmi důležitá právě údržba a případná regulace. Podle názoru krajinné architektky a současně zdejší obyvatelky, není regulace nutná: „Potok není tak velký, aby se musel regulovat.“ Co se týče prostupnosti prostředí v okolí potoka, důležitá cesta je nyní opravena kameny.

V návaznosti na volnočasové a sportovní aktivity byl potok v minulosti využíván pro hru s dětmi, v současné době jej využívají hlavně pejskaři jako trasu venčení.

„Nejenže, ten potok se mi líbí, protože ozvláštňuje cestu, ale třeba v létě, když

tam jdu se psem, tak vyhledávám trasu okolo potoka, protože pes tam vlítne a občerství se.“ (muž, cca 30 let, Homolka)

MOTOLSKÉ RYBNÍKY

Motolské rybníky patří společně s lesoparkem Cibulka mezi místa, jež jsou považována za největší bohatství území. Místa disponují obrovským potenciálem k dalšímu rozvoji oblasti. Přístup k rybníkům je využíván z přílehlé louky i trasami, které vedou od vilové zástavby. Jako nejproblematičtější je hodnocen přístup k poslednímu rybníku, který sousedí s ulicí Kukulova. Bahnitá pěšina a hustý křovinatý porost brání příjemnému obcházení tohoto území.

Největší z rybníků je využíván jako přírodní koupaliště se zázemím a vstupem ze Zahradnickovy ulice.

Přírodní charakter koupaliště hodnotí diskutující velice kladně.

„Jsem dokonce rád, že koupaliště je takový lidový, že to není drahá záležitost.“

*Muž, cca 40 let,
Motol*

Přístupové cesty byly hodnoceny jako nedostatečné a rovněž byla zdůrazněna absence možnosti parkování.

Mimo plavání a opalování jsou rybníky navštěvovány i v zimním období, pokud plochy zamrznou, lidé je rádi využívají pro bruslení.

Rybníky slouží i jako cíl procházek za účelem pozorování a krmení kachen.

LOUKA MEZI MOTOLSKÝMI RYBNÍKY A POŠTOVKOU

Pás zeleně, který se rozprostírá od Motolských rybníků až k sídlíšti Poštovka lemuje Plzeňskou třídu a vytváří dle účastníků diskusí ideální pěší zónu, která by mohla být propojena s dalšími zelenými plochami až do Košič.

Louka je využívána napříč cílovými skupinami. Když odhlédneme od volnočasových aktivit, neupravené pěšiny jsou jedinými

„Luk je sice dost, ale nikdo se o ně nestará.“

*žena, cca 25 let,
Motol*

„Tady bych si přál takovou malou Ladronku, bojím se, jestli tam nikdo nevyfíkne nějaký baráky, což by bylo tedy špatně.“

*muž, cca 60 let,
Motol*

spojnicemi mezi tramvajovými zastávkami Vozovna Motol a Hotel Golf na Plzeňské se severní stranou Motolského údolí. Pocit bezpečí se zde úzce pojí s akcentací přehlednosti prostředí. Tento poznatek je důležitý u neupravených porostů, neprořezaných křovisek, nebo částí, kde není dostatečné osvětlení, nevztahuje se však automaticky na lesnaté části. Podmínkou pocitu bezpečí není vykácení neprůhledných lesnatých ploch.

V diskusích byl tematizován i potenciální konflikt s plochou, kde působí organizace Helpes – Centrum výcviku psů pro postižené o. s. V návaznosti na průchod od rybníků přes louku k další zeleni, v návaznosti na Kavalírku a dále byla tato plocha tematizována jako bariéra.

LES NA SÍDLIŠTĚM POŠTOVKA, KOLEM USEDLosti KOTLÁŘKA

„Kotlářskej kopec je nádherná zelená plocha, ale není udržovaná z nějakých důvodů, důvod že tam není následná výstavba, je asi způsobený tím podloží, co je tady pod našimi domy. Podloží je tam na pytel, my jsme vlastně těsně na úpatí ty skály. Bylo by hezký tam mít ty stezky dál, protože ta spojka, co je od nás nahoru na tu Homolku, teď už je to tam tedy o stěť.“ (muž, cca 60 let, Poštovka)

V případě lesnaté plochy nad sídlištěm Poštovka, která se rozléhá až k usedlosti Kotlářka, v diskusích mimo absence údržby dominovalo téma majetkových poměrů, od kterých se odvíjí odpovědnost za zdejší prostředí. Volnočasové aktivity jsou omezovaly horší přístupností lesa. Pozitivně byla hodnocena usedlost Kotlářka, kde je restaurační zařízení i ubytování. Současně se v rámci diskuse opakovala nedostatečná informovanost o zdejší usedlosti a její nabídce.

Součástí diskuse o této lesnaté ploše bylo i vyzdvižení důležitosti zdejších biokoridorů pro lesní zvěř: „V lese žijou lišky a mělo by se myslet i na divoká zvířata.“ (žena, cca 30 let, sídliště Homolka)

SKALKKA

Tato část území byla vyhlášena přírodní památkou v roce 1968, přičemž ochranné pásmo pro přírodní památku vyhlášené není. Ochrana ale podléhá lom, jenž je součástí této části území. Účastníci plánovacích setkání se soustředili převážně na diskuse o přístupnosti Skalky. Více obyvatel považuje park za odříznutý, to se ale odvíjí od místa jejich bydliště. Starousedlíci vzpomínali na období před touto výstavbou, kdy byl jednodušší přístup k parku a to přímo z Plzeňské ulice. V minulosti obyvatelé Skalku využívali mimo procházek i k lyžování.

„Les není oplocený, ale není ani upravovaný a teď v něm ani nemůžeme kácet. Ve chvíli, kdy začneme kácet, je to černá těžba. Při kácení okamžitě přijde udání z Poštovky.“

žena, cca 45 let,
Motolské údolí

HISTORIE, KOMUNITNÍ ŽIVOT, SOCIÁLNÍ INFRASTRUKTURA A OBČANSKÁ VYBAVENOST

Pojmy v názvu kapitoly působí na první pohled nesourodě. Vymezená témata jsou však tak úzce spojena, že je v zájmu pochopení uvažování o životě v Motolském údolí nelze oddělit.

Termín sociální infrastruktura postihuje sféru společenského zázemí, ať už oficiálního, institucionalizovaného či neformálního, jež poskytuje lokálním obyvatelům sociální oporu v rozvoji jejich lokální činnosti. Jedná se zastřešující pojem nejen pro zázemí komunitního a kulturního života. Sociální infrastruktura přesahuje do roviny neoficiálních míst setkávání a záchytných sítí a vztahů. Obsahuje větší

skupiny obyvatel scházejících se oficiálně za nějakým účelem, stejně tak pojímá i neformální vztahy několika málo jednotlivců.

Historie Motolského údolí je rozmanitá, což vyplývá z velmi rozdílného stáří a geografického charakteru čtvrtí. Přetrvává zde silné povědomí o lokální kulturní a společenské „tradici“. Výsledný mix navíc zesiluje také demografická různorodost obyvatel.

HISTORIE MOTOLSKÉHO ÚDOLÍ A ZDEJŠÍHO KOMUNITNÍHO ŽIVOTA

„Mně se tady líbí také ta historie, že tady bylo spoustu usedlostí a o nich se může člověk dočíst a procházet si je. Jsou skoro všechny zachované, tak různě tu stojí mezi domy, většina z nich má strašně zajímavou historii. Já si myslím, že tohle by se dalo víc vyzvednout.“ (muž, 30 let, sídliště Homolka)

Témata vztahující se k historii oblasti lze shrnout do tří okruhů. Tyto kategorie se překrývají, liší se jen historickým ukotvením a jsou provázány se současností. Identifikovaná lokální historická a společenská témata mohou být využita k dalším aktivitám v oblasti rozvoje kulturního života:

- + Dávná historie místa (obyvatelé tematizují doby, které nemohli zažít).
- + Žitá historie Motolského údolí (šířka vzpomínek se liší podle stáří diskutujících).

„Teď tím metrem ta lokalita ztrátlivněla, já myslím, že když to shrnu... Motol má obrovské potenciál, ale obrovsky nevyužijete, to je dlouhodobý, tady se zastavil čas.“

muž, 58 let,
Motol

+ Vzpomínky na společenský a komunitní život v lokalitě.

Dávná historie Motolského údolí

Vyprávění o minulosti oblasti upevňuje vztah obyvatel k místu a zároveň demonstruje, že se historicky považují za starousedlíky s právem o území rozhodovat.

Jednotlivé příběhy směřují do roviny archeologie (městské) krajiny. To znamená, že tematizují zaniklá místa, nebo jejich po-

„... tahle ta cesta je na i mapách od roku 1840, Císařské otisky, vždycky byla. Najednou tady chtěly úřady něco změnit na necestu, jestli betonovejma truhlíkama, nebo to rozrejt, to vůbec nikdo netuší...“

muž, cca 55 let,
Poštovka

zůstatky. Motolské údolí obsahuje mimo historických usedlostí (Kotlářka, Cibulka apod.) mnoho dalších architektonických artefaktů (Poštovka, stará plzeňská silnice, lomy na Skalce apod.). Tyto pozůstatky ukazují na dějinnou důležitost Motolského údolí jako dopravního koridoru směrem do západních Čech a do Bavorska.

„Tam je zahrada (zahrada za bytovými domy v blízkosti obratiště Kotlářka) kudy jezdil Karel IV. na Karlštejn, tam jsou takové kaštiny. V té zahradě u sídlišťátka mají sochy, které tam jsou od buhvi kdy.“ (žena, 83 let, Košířské náměstí).

Žitá historie Motolského údolí a komunitní život

Vzpomínky obyvatel se zpravidla vážou k zástavbě, případně k místům, kde bylo možno sportovat (viz kapitola Zeleň a přírodní oblasti). Předmětem vzpomínek bývá i komunitní život, sociální infrastruktura a občanská vybavenost. Dynamika vyprávění často tematizuje absenci nějakého viditelnějšího progresu.

„Já tu bydlím skoro šedesát let. Za tu dobu, co tu bydlím, je to horší, horší a horší. My jsme tady měli tři krámy, než tady přibýlo to obrovský sídliště ... S těma lidma, co přibýli, postupně ubejvalo obchodů, jestli se nepletu, v současnosti tady fungují Vietnamci – večerka, nechodim tam...“ (muž 58 let, Motol)

Rozmanitost území je popisována i na příkladech míst, která už zanikla. Památky

po nich bychom hledali jen těžko, protože byly nahrazeny jinými stavbami. Některé diskusní příspěvky měly silně citově zabarvený charakter, jenž poukazuje na intenzitu vztahu k místu bydliště.

Paměť oblasti dokladuje i vnímání vývoje sídliště Homolka. Sídlištní zástavbě uvozuje téma, neosobnosti bydlení v paneláku.

„Tam bejvaly takový nízký domečky (v dělnické kolonii Hliník, pozn. editora), pár dřevějnych a jinak zděnejch. Celý řady, já tam chodila ke švadleně, každá ulice byla pěkně vydlážděná, v domě tři schůdky předsíní... takhle tam žili a mně se to líbilo, protože jsem byla v činžáku.“

žena 83 let,
Košířské náměstí

„Ty garáže (v Zahradničkově ulici na Poštovce) si lidi vyřídili a stavěli si to dodatečně v akci Z.“

žena, cca 50 let,
Poštovka

Dobře je to vidět na dvou citacích přibližně stejně starých obyvatel zdejších paneláků.

„Když jsme byli malý, tak to sídliště žilo malejma dětma, který volně chodily ven, ale všechny se sdružovaly tady od šesti sedmi až do patnácti šestnácti dvaceti. Někdo hrál tohle, někdo fotbal, ale opravdu to bylo centrum (prostor u Sokolovny která na kraji sídliště, pozn. editora), kam se ty děti stahovaly. Poslední deset roků je to místo mrtvý, scházej se tam nějaký lidi, který tam ale přijedou autem sprejujou, zapálí si a nazdar.“ (muž, cca 30 let, sídliště Homolka).

„Na sídlišti nemůžete po někom chtít, aby se s vámi bavil ... sousedy znám, jsem tam od malička. Teď už začíná bejt znát, že to je dražší lokalita. Řekl bych, že jsou tam movitější lidi, důchodci ustupují, možná. Stěhují se tam mladší lidi, kteří mají hodně práce. Možná to je na tom sídlišti znát.“ (muž cca 30 let, sídliště Homolka)

Vzájemnost a společenská aktivita v minulosti je frekventovaným tématem i v jiných lokalitách. Některé projevy ilustrují vzpomínání na projevy aktivního komunitního života na Košířském náměstí, některé aktivní přístup k veřejnému prostoru na Poštovce a ve starém Motole.

„Dřív to bylo Košířský náměstí, tam se scházeli i starší lidi ze shora z Cibulek, když jsem byla mladá, tak tam chodily babičky ... Co jsou ty pivovarský domy – tam byly potraviny, řezník tam byl... ale teď když někde máte hodně laviček, tak si tam nesednete, protože si toho vždycky štítíte.“

*muž, cca 35 let,
stará zástavba Motola*

„Lidi si k sobě našli cestu a tam byla parta chlapů, který to tam udržovali (volejbalové hřiště naproti nejvýchodnějšímu z Motolských rybníků, pozn. editora), a všichni ostatní si tam chodili hrát. Nikdo nevybíral žádný vstupný, prostě z nadšení se to dělalo. Scházeli se i zahrádkáři, družili se a zjišťovali si PH půdy.“ (muž, cca 60 let, Motol)

V návaznosti na tato témata považujeme za důležité navrhnout revitalizační plán tak, aby obsahoval i úpravy, které povedou k přímé podpoře aktivit vedoucích k utužení lokálních společenství a jejich každodenních potřeb.

SOCIÁLNÍ INFRASTRUKTURA A OBČANSKÁ VYBAVENOST

Občanská vybavenost je nezbytným předpokladem pro oživení veřejného prostoru a rozvoj sociální infrastruktury města.

Oblast okolo Kotlářky využívá služeb v oblasti Kavalírky. Kavalírka je spádovou lokalitou pro celé Košíře a Cibulku a v některých ohledech i pro Poštovku, Homolku a Motol. Z diskusí není úplně jasné, kterým směrem je orientována oblast Poštovky. Identifikovali jsme jednání, které lokalitu přiřazuje k Motolu a Homolce, stejně jako ke Kotlářce a Kavalírce.

Tato nejistota ilustruje skutečnost, že ve třech posledně zmiňovaných oblastech prakticky absentuje jakákoli občanská vybavenost. Kulturní vyžití rovněž není dostačující, což je částečně nahrazová-

no sportovními a volnočasovými aktivitami v prostředí okolních přírodních prostranství.

Identifikovali jsme několik témat, která skýtají potenciál k dalšímu promyšlení v rámci příprav případného revitalizačního plánu:

- 1 Příklad zaniklého centra občanské vybavenosti „U Modré hrušky“, které po zbourání v 90. letech nebyl nikdy plně nahrazeno
- 2 Uzavřená a chátrající motolská sokolovna je podobným příkladem. Budova je ve vlastnictví magistrátu a dlouhodobě je plánován plán přestavba na dům pro seniory
- 3 V otázce potřeby stavby místního nákupního centra se obyvatelé neshodují, protože si uvědomují možné narušení klidu v oblasti.
- 4 Oblast je nedostatečně pokryta lokálními kulturními institucemi. Je zde jediný kulturní klub na Poštovce.
- 5 Západní část Motolského údolí se potýká s absencí restauračních zařízení (nejblíže Kavalírka, nebo restaurace na Praze 6)

Občanská vybavenost v oblasti

Jediným a posledním komplexním centrem v tomto smyslu byla tzv. budova „U Modré hrušky“, která byla původně vystavěna jako centrum služeb pro sídliště Homolka. Tato budova byla v devadesátých letech

stržena a nahrazena stavbou, která původní rozsah služeb občanské vybavenosti nenahradila. Občané tehdy přišli o pobočku České pošty, ale i další služby a pobočky důležitých institucí, jako je například Městská knihovna. Diskusi o občanské vybavenosti vystihuje interakce dvou žen:

A: „U Modré hrušky se stíádají podniky, nikdy se tam neudržely, byla tam cukrárna s kavárnou asi rok...“ (žena, cca 30 let, Motol)

B: „Nezlobte se, tam byla i pošta, tam bejvalo kulturní středisko, a právě to tam umřelo na úbytě, tak to přestěhovali na Poštovku.“ (žena, cca 50 let, Poštovka)

A: „Ano, pošta, velká samoobsluha, knihovna, kulturní sál, kadeřník. Teď je tam vinotéka a pohřební služba a pizzerie, která tam asi taky dlouho nebude. Tady v té oblasti není jediná hospoda, když vám přijde návštěva tak ji nemáte kam vzít. Do pizzerky nikdo moc nechodí. Cukrárna měla nájem 40 tisíc měsíčně...“ (žena, cca 30 let, Motol)

Současný stav prostranství „U Modré hrušky“ některým obyvatelům vyhovuje a považují jej za funkční veřejný prostor. V letních měsících je místo velmi hojně navštěvované.

„Na sídlišti v okolí Modrý hrušky je pěkný dětský hřiště a v tý Modrý hrušce je pizzerie, cukrárna, vinotéka, Vietnavec, takže když se udělá prostor na sídlišti pěkně, tak tam lidi zajdou a nemusej chodit do centra.“ (muž, cca 35 let, sídliště Homolka)

„Na Cibulce funguje takový to náměstíčko, co tam funguje knihovna a curkárna. Vždycky, když je hezky, tak tam někoho potkáte. Tenis na Cibulce taky dobře funguje.“

*žena, cca 40 let,
Košíře*

Identifikována byla i další centra. Jedno z nich je pro ilustraci mimo zkoumanou lokalitu, v oblasti Cibulky a svým charakterem splňuje spíše parametry místa setkávání (uzlu sociální infrastruktury), než komplexního centra občanské vybavenosti:

Někteří místní obyvatelé tento zánik občanské vybavenosti spojují s rozvojem nákupních center na okraji města, která jsou pro obyvatele Motolského údolí dobře dostupná. Příklad objektu "U Modré hrůšky" je tak typickým úkazem procesu, který se odehrál nejen na pražských sídlišťích již nespočetněkrát. Někteří místní jsou si vědomi, že tento zánik služeb částečně

způsobili oni sami, tím, že místní služby příliš nevyužívali.

Sokolovna v Motole

Budova a její areál jsou mementem spolkového a sportovního života oblasti. Stavba objektu se váže ke stavbě místní úřednické kolonie, na přelomu 20. a 30. let 20. století. Její pozvolný úpadek je často spojován s obdobím po roce 1989. Občané hodnotí současný stav sokolovny jako nepěknou vizitku správy města. Sokolovna se i přes nefunkčnost dá považovat za jakési srdce občanské angažovanosti v oblasti Motola a Homolky.

Situaci podporuje ještě obava, že zde Magistrát chce vybudovat domov pro seniory, proti čemuž se místní obyvatelé bránili peticí. Ženy různých generací, které zde donedávna cvičily, musí v současnosti dojíždět například na Klamovku.

„Postupně se zrušilo to venkovní hřiště, zůstalo jenom vnitřní, to vnitřní bylo zdevastované, střídali se nájemci, kteří do toho neinvestovali ... skončilo to tak, že to zavřeli, nevyhovující stav trvá a já skutečně nevím, komu to patří. Každopádně už rok a půl se nic neděje. Spíš se tam člověk bojí vstoupit.“ (muž, 58 let, Motol)

„Teď se tady zavřela sokolovna a my máme takový sousedský spolek a řešili jsme s magistrátem, jestli by se to nedalo znova využívat a magistrát tam plánuje výstavbu denního stacionáře pro důchodce. Nějak nechce moc komunikovat, takže

v současnosti to jen tak chátrá. Tady totiž chybí kulturní centrum, kde by se mohli lidé sdružovat.“ (žena, cca 30 let, Motol)

Toto téma si do budoucna zaslouží pozornost nejen ze strany architektů a urbanistů, ale především ze strany Magistrátu hlavního města Prahy a Úřadu městské části Praha 5, neboť absence komunikace s místní aktivní veřejností pouze zhoršuje možnost dalšího jednání.

Obchody

Otázka potřeby většího supermarketu v oblasti Motolského údolí byla diskutována velmi často. Nepanuje však širší shoda. Diskuse u pracovních stolů však potřeby většího obchodu s potravinami a spotřebním zbožím nepotvrdily.

- + Absence obchodu se příliš netýká obyvatel okolí Košířského náměstí, jež má spádové služby na Kavalírce
- + V oblasti Poštovky, Homolky a Motola jsou dohromady provozovány pouze večeřky a několik málo dalších služeb, jako vinnárna, pizzerie a lékárna.
- + V oblasti Poštovky Homolky a Motola diskutujícím výslovně chybí – řezník, kavárna a cukrárna
- + Některé služby nahrazuje areál Fakultní nemocnice v Motole (farmářské trhy apod.).

Prostranství mezi Zahradníčkovou ulicí a Motolským potokem v blízkosti psího cvičiště organizace Helpes, je zmiňováno jako vhodné místo pro obchod. Předchozí potenciální místo pro supermarket je dnes zastavěno chrtím závodistištěm. Diskusi definuje spor o přínos obchodu

„Přednost je tady ta zeleň a je tedy otázka, jak to udržou ale i přesto je to přednost, v momentě, kdy se tady udělá nějaký supermarket tak to všechno padá, a ztrácíme klid vlastně takový pseudosoukromí, mini-soukromí, Z naší strany podpora investic do obchodů není.“

*muž, cca 60 let,
Poštovka*

v protikladu k riziku ztráty klidného přírodního charakteru oblasti. Velké nákupy většina dotazovaných zařizuje v době dostupných hypermarketech.

„Já jsem pro zeleň a pokud možno nezařizovat ... perfektní spojení, někde padlo, že by se tam měl postavit obchod. Já si ale myslím, že kdo nechodí, tak si nikam nedojde, kdo chodí, se dostane buď na Slánskou, nebo k Andělu, na Kavalírku. Já si myslím, že tímhle je tahle oblast saturovaná.“ (muž cca 80 let, Košířské náměstí)

Lokální kulturní aktivity

Nedostatečný kulturní život v oblasti je také částečně důsledkem slabé sociální infrastruktury. Obyvatelé z Kotlářky, Poštovky, Homolky a Motola mají omezené možnosti kde se scházet. Dlouhodobý

„Bývala tady knihovna, není tady... bývalo tady kulturní středisko – není tady něco, kde by se lidi mohli setkávat.“

*muž, cca 55 let,
sídlíště Homolka*

úpadek motolské sokolovny a zánik centra „U Modré hrušky“ vede k situaci, kdy jediné ohnisko kultury představuje Kulturní klub Poštovka. Klub rozvíjí mnoho aktivit pro všechny věkové skupiny. Bohužel, toto centrum je pro některé obyvatele ze severnějších koutů Homolky a Motola poměrně vzdálené a obtížně dostupné.

„Hodně jezdím do Řep protože tam fungují kroužky pro děti, někdy na Anděl.“

*žena, cca 30 let,
Motol*

„Využíváme Kulturní klub na Poštovce. S dětmi sem chodím cvičit, hudební kroužky malovací kroužky, různé věci. Známe se tu ale po tom, co se tu prodaly byty, tak se to dost vyměnilo.“ (žena, cca 50 let, Poštovka)

Absence restauračních zařízení

Toto téma se týká obzvláště obyvatel Motola a Homolky. Zároveň je nutno podotknout, že je, zdá se, palčivější pro muže. Diskutující považují nedostatečnou nejen četnost ale i úroveň místních hospod a restaurací.

Tento fakt odráží tendenci srovnávat situaci v Motolském údolí se stavem veřejných prostranství a občanské vybavenosti v sousedních oblastech Prahy 6, jež jsou hodnoceny lépe.

„To je jediná hospoda, kam se dá dojít, ale takovejch je na Praze 6 na každém rohu.“

*muž, cca 35 let,
sídlíště Homolka*

„Jako pohostinství, my si třeba říkáme s kamarádama, že půjdeme do hospody, tak nakonec skončíme na Praze 6, vylezeme na Vypich.“ (muž cca 30 let, sídlíště Homolka)

„Já tam občas zase (restaurace v bývalém kempu u hotelu Golf, pozn. editora), spíš to ale znám, než bych tam chodil. To není úplně hospoda, která vás láká, do toho baru nebyla 40 let investovaná ani koruna...“ (muž, cca 30 let, sídlíště Homolka)

Negativní obraz místních podniků je často navázán na „určitou sortu lidí“, kteří se v restauracích scházejí. Projevy lokální kultury nižší střední třídy jsou středostavovskou většinou poněkud stereotypně považovány

za projevy opilectví. Na druhé straně spektra stojí restaurace, které cílí pro změnu do „vyšších“ pater společnosti. I tyto podniky jsou hodnoceny spíše rozpačitě.

„Stahuje to (hostinec Trafika u zastávky Hotel Golf, pozn. editora) všechny dělníky z okolí.“ (muž, cca 60 let, sídlíště Homolka)

„Působí to na člověka tak, jako by tam (restaurace v prostoru chrtího závodiště) měla přístup jen určitá společnost.“

*muž, cca 35 let,
sídlíště Homolka*

DOPRAVA – BARIÉRY A PROSTUPNOST

Plzeňská třída je hlavním dopravním koridorem, který napájí a vyvádí automobilovou, tramvajovou i cyklistickou dopravu do a z města. Při dotazech na dopravní situaci okolo Plzeňské však diskuse nezůstala jen u samotné třídy. Naopak, místní obyvatelé chtěli diskutovat lokální problémy. Tato kapitola, je proto strukturována do tří podkapitol:

- 1 Plzeňská jako nezbytná a neoddělitelná součást dopravní infrastruktury města.
- 2 Plzeňská jako bariéra.
- 3 Lokální praktiky a problémy, které se týkají pěší, cyklistické, automobilové i městské hromadné dopravy.

S letitým charakterem provozu je většina obyvatel v podstatě smířena. Avšak zvyšování dopravního zatížení na Plzeňské vnímají negativně téměř všichni dotazovaní obyvatelé okolí této oblasti. Nedochozí však jen ke zhoršení – poslední úpravy v této oblasti, jež byly spojeny s rekonstrukcí tramvajové dráhy, velmi zkvalitnily pěší provoz v místech tramvajových zastávek.

PLZEŇSKÁ JAKO TOK DOPRAVY DO/Z CENTRA

Konkrétní názory na Plzeňskou ulici se velice různí. Existují i krajně negativní názory, které by dopravu na Plzeňské třídě co nejvíce regulovaly. Během setkání a procházek se takový názor nijak razantněji neobjevil.

Samotná třída je funkční součástí dopravní infrastruktury směrem na západní okraj města. Plzeňskou třídu je možno srovnat s Motolským potokem. Potok i třída jsou svého druhu „toky“, v prvním případě se jedná o jednosměrný vodní tok, ve druhém o podobně plynoucí tok lidí, kol, aut či služeb a zboží.

Místní obyvatelé svými diskusními příspěvky teorii „toku“, jehož jsou sami často součástí, potvrzují.

„Je to spojnice do Řep a dál, to je neopomenutelný, to musíme chápat. S centrem, což je i pro nás, nic lepšího než ty tramvaje tady není, samozřejmě tedy metro, ale to už jsme úplně mimo... Tramvaj je v podstatě optimum.“

*muž, cca 60 let,
Poštovka*

„Byl bych nejradši, kdyby tudy jezdili jenom místní.“

*muž, 52 let,
Košíře*

„Kdyby se to (Plzeňská třída, pozn. editora) mělo architektonicky využít, tak to ztrácí charakter, který to má skrz zeleň. Já jsem až na východě, ale vnímám to jako propojovací komunikaci, protože zase to navazuje na sídliště nahore, tam je vlastně nový město, takže je to vlastně taková spojka.“ (muž, cca 80 let, Košířské Náměstí)

Doprava, jež je do míst sváděna z nedokončené radiály navazující na dálnici D5, může být vnímána jako „znečištění“ přirozeného toku dopravy na Praze 5 cizími vetřelci. Z pojetí koridoru pro všechny je tak může být určitým způsobem vyčleňována nežádoucí automobilová doprava.

Bohužel Plzeňská dneska nahrazuje sjezd z dálnice, sjezd z D5 do Prahy, což je hrůzný když tady jezdí kamiony, nejezdí jich moc, ale je to nepřijatelná záležitost. To je otázka radiály, teď je tam snad nějaký výzkum, dělají tam nějaký sondáže. To jsou všechno hrozně pomalý věci, (muž cca 80 let, Košířské náměstí)

Plzeňská třída funguje jako rychlá sběrna cestujících směrem do centra (cca 10 minut na zastávku Anděl). Někteří diskutující dokonce hovořili, že tato trasa vlastně odrazuje člověka od toho, že by někde po cestě vystoupil. Pěší komunikace od Kotlářky směrem k Motolu obyvatelé používají, pouze pokud jim v noci nejde tramvaj.

PLZEŇSKÁ JAKO BARIÉRA

„Co mi vadí, že ta silnice strašně odděluje ty dva kopce od sebe, že Cibulka s Motolem jsou vlastně, jak kdyby je někdo přeříznu.“ (muž, cca 30 let, sídliště Homolka)

Plzeňská ulice brání uživatelům jednoduše přecházet mezi přírodními oblastmi na obou stranách údolí. Charakter této překážky může být chápán ryze prostorově, stejně tak se, ale může jednat o bariéru mentální. Konkrétními bariérami proto může být více prvků:

- + Hluk a hustý provoz.
- + Tramvajový pás se štěrkem.
- + Rozmístění přechodů pro chodce.
- + Kombinace přechodů a hustého provozu je velkým problémem zejména pro starší obyvatele a hendikepované.
- + Plzeňská je bariérou i pro cyklisty, kteří po cestě do centra využívají chodníky. V blízkosti ulice vedoucí k Hlíníku, je vhodné přes Plzeňskou vytvořit přechod pro cyklisty.

LOKÁLNÍ DOPRAVA A PROSTUPNOST

Různé dopravní strategie jsou způsobeny rozmanitostí čtvrtí a jejich dopravní infrastrukturou. V následujících podkapitolách popíšeme základní témata, která místní obyvatelé zmiňovali v souvislosti s vnitřní dopravou oblasti.

Parkování a automobilová doprava

Téma parkování bylo zesíleno zavedením systému placeného stání v létě letošního roku. Lokalita Motolského údolí je velmi ilustrativní, protože představuje místo, kde se střetává nově vzniklá hranice vnitřní placené zóny a vnější, dosud nezaplatněné, parkování. Modré parkovací zóny v současné době končí u Kotlářky. Tento stav podle slov mnohých obyvatel vede k tomu, že příjíždějící do Prahy hledají strategie, jak být, co nejlépe hranici a zároveň nemuset platit poplatek za parkovné.

„U nás v ulici (Nepomucká, pozn. editora) končí modrá zóna a tady u parkoviště parkuje jedno auto za druhým. Myslím si, že primárně má být ta oblast pro ty, co tam bydlí.“ (muž, cca 50, Košíře)

Tento stav snižuje komfort místních motorizovaných rezidentů obzvláště v odpoledních hodinách, kdy se vrací domů. Systém však funguje v zásadě produktivně – místní ráno uvolní místa příjíždějícím do centra, odpoledne se situace, i když ne zcela harmonicky, otáčí. Problémy s parkováním tak nijak nevy-

bočují ze situace v podobných městských oblastech.

Problémy s parkováním mají i v oblastech, jež jsou od Plzeňské poměrně vzdálené. Například v blízkosti vjezdů do areálu Fakultní nemocnice v Motole. Parkování v areálu nemocnice je poměrně drahé. Návštěvníci parkují v přilehlých ulicích starého Motola. Podobně situaci začínají vnímat i obyvatelé sídliště Homolka. Situace je problematická dlouhodobě – v ulici V Úvalu byly před léty dokonce instalovány boční betonové zátarasy, aby se zabránilo parkování na krajnicích, neboť zde měly autobusy MHD problém s průjezdem.

„Nemocnice má zpoplatněný vjezd, takže všichni z nemocnice ráno parkují v okolí. Celá oblast je plná aut nemocných lidí nebo pracujících v nemocnici.“

*muž, cca 55 let,
sídlíště Homolka*

„Vadí mi, že v Zahradničkové lidé, co jedou do města, nechávají auta a jedou do centra, já pak nemám kde zaparkovat.“

*muž, cca 70,
Poštovka*

Mnohokrát bylo zmíněno záchytné parkoviště na Poštovce, kde jsou shromažďovány odtažené automobily. Obyvatelé si všimli, že tato plocha je téměř prázdná, což je vede k nápadu, že by bylo vhodné toto místo využít pro zřízení tzv. P+R parkoviště, které by bylo určeno pro dojíždějící do Prahy. Umístění P+R parkoviště v centru města, by ovšem mohlo vést k tomu, že by se situace s parkováním v lokalitě zhoršila, protože by parkoviště, přitahovalo více aut, než je oblast schopna pojmout.

Pěší doprava, komunikace a jejich údržba

Pěší provoz je často přímo navázán na městskou hromadnou dopravu. Řada pěších komunikací v oblasti je značně zanedbaná a způsobuje místním obyvatelům časté komplikace.

Jako problematické body diskutující zmiňovali:

- 1 Nedostatečné osvětlení v některých oblastech, obzvláště na sídlišti Homolka.

„Nikdo neřeší pěší propojení, přístup k tramvaji je katastrofální. Pro starší dámu, která jede třeba z divadla, neskutečně, celé ponechané živelnému růstu.“

*muž, cca 60 let,
sídlíště Homolka*

- 2 Zastávka u hotelu Golf je od Motolské zastávky zpřístupněna velmi strmou komunikací, která při náledí ztěžuje možnost sejít směrem k sídlišti. Místo je navíc nedostatečně osvětleno a asfaltový povrch komunikace zkroucený kořeny okolních stromů. Ve večerních hodinách je místo hodnoceno jako nepříjemné.

„Chodím často na hřbitov (nad Kotlářku, pozn. editora), už pětadvacet let, musím jít po Plzeňský, ale když prší, protože je udělaná špatně silnice, kde se drží voda, tam jsou špatně udělaný kanály, to se nedá jít. To i u nás, kde je hodně široký chodník, to jste špinavý...“

*žena, 83 let,
Košířské náměstí*

- 3 Přístupová komunikace k zastávce Vozovna Motol vede přes kolmo louku u Motolského potoka. Pěší komunikace je nezpevněná a v mírném svahu, navíc naprosto neosvětlená. Na trase je zároveň bariéra – schodiště.
- 4 Pro osoby se zhoršenou mobilitou nejsou přívětivé pěšiny v okolí Motolské-

ho potoka, navíc zde podle místních chybí místa k posezení.

- 5 V místě tramvajových nástupišť na Kotlářce podle místních chybí přechod pro chodce v prostoru před zastávkou směrem do centra, což vede k velmi riskantnímu pohybu osob ve vozovce.

MHD

Tato podkapitola je zaměřena na strategii a potřeby místních obyvatel vzhledem k dopravě do centra, ale i do jiných okrajových částí Prahy. Místní charakter hromadné dopravy sestává z těchto faktorů:

- 1 Vynikající doprava do centra prostřednictvím tramvaje. Souhrnný interval tramvají ve špičkách pracovního dne je okolo 3 minut. Obyvatelé si navíc pochvalují úpravu nástupišť po poslední rekonstrukci trati.
- 2 Pro obyvatele žijící blíže nemocničním komplexům se nabízí jako alternativní možnost doprava autobusem číslo 167 směrem na Anděl. Čas dojezdu se pohybuje okolo deseti minut. V dopravních špičkách se v oblasti před Andělem autobus často zpožďuje kvůli hustému provozu.
- 3 Se zprovozněním linky metra A k nemocnici v Motole vnikla další možnost dopravy do centra – pěšky přes areál nemocnice a poté přes Prahu 6 metrem do centra. Procházení areálu nemocnice vede k tomu, že někteří oby-

„Na výlety jezdím vlakem z nedaleké vlakové zastávky, je to při cestě na vlak trochu džungle. Celá vlaková zastávka je jako z hororu. Kousek od ní je domeček, kde jsou patrně nějakí cizinci. Je tam několik lidí, ale nikdo nic neví o tom, co se tam vlastně děje. Sama bych se v těchto místech pohybovat nechtěla.“

*žena, cca 30 let,
sídlíště Homolka*

- 4 Vlaková trať spojující Smíchov a Zličín, slouží pro místní obyvatele spíše rekreačně, při cestách na výlety mimo

Prahu. Místo zastávky Praha-Stodůlky v lesích okolo Cibulky je hodnoceno jako nehostinné.

- 5 Dopravní propojení příčným směrem je hodnoceno velmi problematicky, například pokud se obyvatelé chtějí pomocí MHD dostat například na Ladronku.

„Přijde mi, že Plzeňská je špatně dopravně spojená, do města se dostanete dobře, ale to příčné propojení je hrozné. O ulici Na pomezí to městská část ví, ale i na Ladronku, když jedu autem, tak jsem tam za pět minut, ale když jedu MHD tak musím třikrát přestupovat. Ještě, jak je Vrchlickýho jiné směry než Plzeňská a ty zastávky jsou docela daleko od sebe, tak to s dětmi radši vystoupíme na Kavalírce.“ (žena cca 40 let, Košíře)

- 6 Palčivým problémem je absence zastávky u budovy pošty, mezi Kavalírkou a Klamovkou, která je spádovou poštou pro celou oblast. Pro obyvatele by bylo ideální zřídit zde zastávku alespoň v jednom směru, aby starší lidé s omezenou mobilitou mohli jednoduchým způsobem navštívit pro ně často tak důležitou instituci (pobírání důchodu apod.).

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Poznatky o cyklistice jako volnočasové aktivitě jsou zmíněny v kapitole o zeleni a volném času. Pro městské cyklisty je Plzeňská překážkou ve dvou ohledech:

- + Příčná bariéra – cyklistům činí potíže překonání ulice.
- + Provoz na Plzeňské, který mnohé cyklisty odradí – oficiální cyklopruhy jsou hodnoceny jako nepohodlné a nebezpečné.

Tato nevyhovující situace vede k tomu, že pokud obyvatelé směřují své cesty na kole do centra, volí trasy, které se Plzeňské vyhýbají a směřují do oblastí Strahova a Břevnova, neboť tudy vedou kvalitní a nepoměrně klidnější cyklostezky.

„On tam sice cyklopruh je, ale vlezl by tam jen blázen.“

muž cca 35 let,
sídlíště Homolka

„Na kole nebo pěšky, tak se mi moc nechce, protože ta cesta je tak rušná a je hrozně přerušovaná. Stojí tam nějaký autáky, a hlavně ten hluk. Cyklopruh, co je v tý silnici, je nepoužitelný. Motat se mezi autama, vlastně nic, co by člověk zvládnul vlastníma silama.“

muž cca 30 let,
sídlíště Homolka

ZÁVĚREČNÉ SHRNU TÍ

Témata výzkumné zprávy z participativních setkání potvrzují velkou většinu předpokladů popsanych ve zprávě z terénního průzkumu.

- 1 Kvality Motolského údolí hodnotí většina diskutujících ve smyslu „nepřijďme si tady jako ve městě“. „Neměstskost“ představuje pro místní obyvatele výchozí narativ, příběh, který je v diskusích rozvíjen na konkrétních tématech. Tato propojená témata byla předmětem dalších tří oddílů zprávy. Hlavními ne-městskými kvalitami území je pro obyvatele zdejší všudypřítomná a často nepřilíš kultivovaná zeleň. Klidnost oblasti je způsobena spojením četnosti přírodních ploch a absence sítě prvků občanské vybavenosti a sociální infrastruktury. Plzeňská ulice je zelení poměrně dobře izolována a představuje permanentní tok dopravy. Mimo dopravního propojení s městem i periferií vstupuje do života lokality spíše negativními dopady, jako je vytváření příčné bariéry, znečištění a hluk.
- 2 Ne-městský charakter oblasti je ilustrován na příkladech užívání místní zeleně, vodních prvků a dalších přírodních oblastí. Přírodní prostranství Motolského údolí jsou hodnocena jako hlavní a propojující kvalita území. Místní příroda je tím, na čem obyvatele definují všeobecnou identitu oblasti (nejenom tu lokální, podle čtvrtí). S tímto faktem by měli do budoucna pracovat jak urbanisté a architekti, tak zaměstnanci městské části i magistrátu:
 - + Téma je neodlučitelně svázáno s volnočasovými a sportovními aktivitami.
 - + Charakter zelených prostranství se váže rovněž k otázkám prostupnosti.
 - + Prostupnost a údržba by podle obyvatel mohla přinést vyšší srozumitelnost a průhlednost veřejné zeleně a tím i zvýšení pocitu bezpečí.
- 3 Téma zeleně jako pozitivní kvality celé oblasti je často korigováno nostalgickými diskusemi týkajícími se historie, komunitního života, sociální infrastruktury a občanské vybavenosti. Společenská témata jsou oproti zeleni vázána více lokálně. Ráz společenského života a sociální vývoj Motolského údolí je obyvateli převážně hodnocen jako proces vedoucí ke zvyšující se neosobnosti. Obyvatelé z oblastí Poštovky, Homolky a Motola hodnotí současný rozvoj života v lokalitě jako nedostatečný a často jej porovnávají s minulým stavem, před zánikem center občanské vybavenosti a společenského života v lokalitě. Historické ukotvení vztahu k oblasti je velmi důležitý faktor pro formování současného vztahu k místu jako domovu:
 - + Historické vzpomínky tematizují vzájemnost obyvatel.
 - + Absence kvalitních kulturních středisek a prvků občanské vybavenosti

venosti v oblasti Motola a Homolky je považována za jeden z faktorů úpadku.

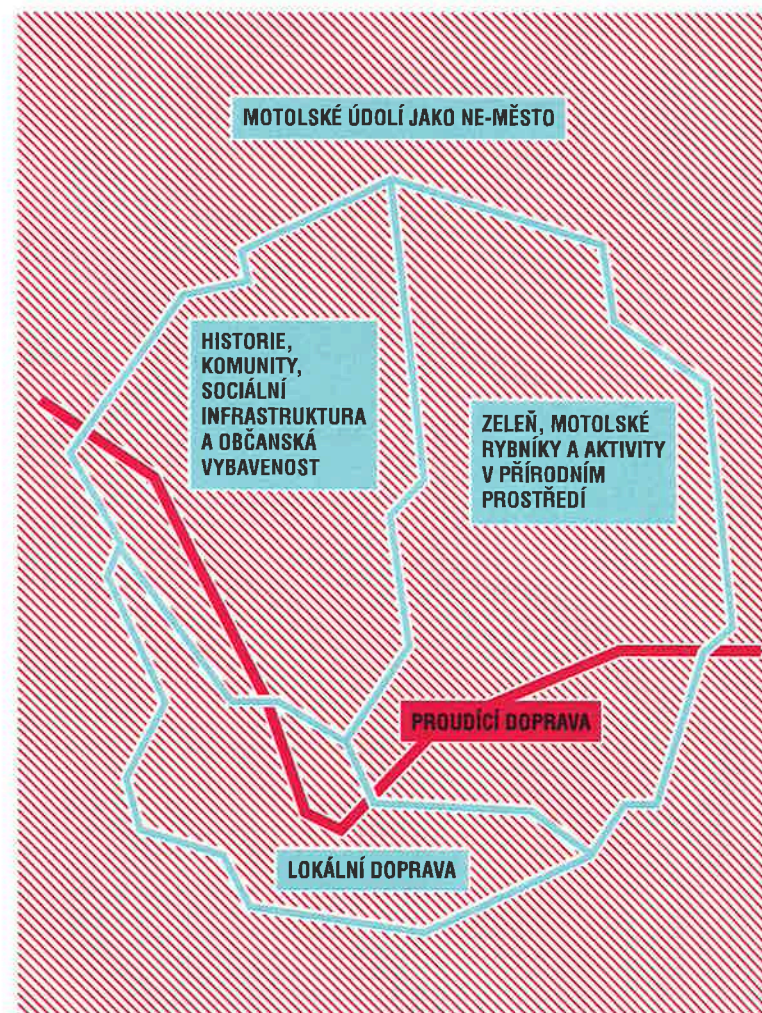
- + Úpadek sítě sociální infrastruktury a občanské vybavenosti je spojován rovněž s dostupností občanské vybavenosti v centru města nebo na jeho okraji.
- + Absence těchto služeb však paradoxně prohlubuje a posiluje "ne-městskost" prostoru. Slovy diskutujících, "je zde klid".

4 Poslední téma – doprava – je nedílnou součástí každodennosti lokality. I přes to stojí poněkud stranou předchozích témat. Plzeňská třída je popisována jako důležitý, společný a obousměrný dopravní koridor. Pro obyvatele znamená především pohodlné spojení s centrem. Motolské údolí má z hlediska dopravy tři základní témata:

- + Plzeňská ulice představuje dopravní "tok", který je oboustranně plynoucí paralelou k Motolskému potoce – občané skrze proudící dopravu vnímají vztah Motolského údolí k celku města.
- + Plzeňská ulice vytváří příčnou bariéru, která zabraňuje jednoduchému přesunu z jedné strany údolí na druhou.
- + "Vnitřní" situace v dopravě v okolí Plzeňské ulice – městské hro-

madná doprava a její další vazby, parkování, přecházení ulic, cyklistická doprava apod.

Obecně řečeno, Motolské údolí je dynamicky strukturovanou sítí procesů, vztahů a vazeb mezi dopravní infrastrukturou, přírodním prostředím i sociálním životem a jeho zázemím. Identifikovaná témata jsme zahrnuli do schématu, jež tuto provázanost a neoddělitelnost zvyrazňuje, neboť považujeme za nezbytné, aby se o oblasti během případných dalších plánovacích aktivit přemýšlelo jako o diverzním celku. Rozmanitost a bohatost Motolského údolí je hlavní hodnotou, kterou je třeba do budoucna ctít a podpořit.



ANEXY

ANEXY
ANEXY
ANEXY

4

DOPORUČENÍ

DOPORUČENÍ TÉMAT DALŠÍHO POSTUPU REVITALIZACE LOKALITY

Je třeba:

1 OBNOVIT POVĚDOMÍ O HISTORII

Údolí samo o sobě **dýchá historií** a to zejména díky starým usedlostem jako je například Cibulka či Kottlářka. **Společně s přírodními prostranstvími je to to, co dělá Motolské údolí Motolským údolím.** Pro udržení tohoto ducha je třeba, **aby město podporovalo obnovení historických památek**, popřípadě do nich samo investovalo.

Je třeba vnést tuto skutečnost do povědomí i obyvatelům, kteří netuší, jaké poklady motolské údolí ukrývá, neboť pomocí **sounáležitosti s historií** se upevní jejich vztah k místu. Krom samotné rekonstrukce je tedy nutné **vybudovat informační systém**, který lidi s historií (i současností) seznámí a přitáhne jak místní tak „přespolní“. **Motolské území se má stát celoměstsky známým.** (viz bod č. 8)

2 VYTVOŘIT LINIOVÝ PARK ÚDOLÍM

Dnes lokalita obsahuje **mnoho různorodých zelených prostranství.** Každý obyvatel si přijde na své. Může využít například cyklistický okruh či in-line dráhu, zahraje si golf, půjde na procházku podél potoka nebo do lesa na houby. **Propojením všech do liniového parku dostane prostředí nové kvality.** K dispozici budou různé dlouhé okruhy ve zkulturnovaném prostředí. Je důležité, **aby jednotlivé lokality byly srozumitelně a přímočaře propojeny mezi sebou navzájem a přístup ke všem**

přírodním plochám musí být snadný a jasný.

Měl by přibýt vhodný mobiliář, který v tuto chvíli chybí.

Voda je výjimečný prvek ve městě, který přináší nesporné kvality oživení prostředí. **Proto je nutné kvalitně udržovat prostředí Motolského potoka a na něj navazující rybníky.**

Je třeba podpořit rekreaci jako jednu z hlavních funkcí údolí.

3 PROVĚŘIT MOŽNOSTI NOVÉ ZÁSTAVBY

V tuto chvíli se lokalita potýká **s nedostatkem sociální infrastruktury.** Nová vybavenost ale k fungování potřebuje určitý počet lidí, který nyní motolské údolí nedokáže zajistit. **Navýšení hustoty obyvatel poskytnou nová výstavba.**

Území od Kottlářky po Bucharovu je dnes pomlkou mezi Smíchovem a Řepy. **Plzeňská** tak působí spíše jako **spojka mezi dvěma městy**, než jako **plnohodnotná městská třída, v kterou by se ulice měla proměnit.** I proto musí mít **nové domy městotvorný charakter.** Objekty navíc odcloní hluk, prach a smog Plzeňské a vytvoří klidnější prostředí pro přírodní plochy za nimi.

Nová zástavba však musí přiměřeně navázat na tu stávající – měřítkem, výškou i mohutností. Nesmí nepřiměřeně omezovat výhledy z úbočí a nesmí ubrat příliš

mnoho plochy budoucího parku.

V některých místech nové budovy pravděpodobně zaberou část zeleně, ale zároveň tím zmenší plochu, kterou je třeba udržovat. **O to intenzivněji se může investovat do revitalizace zelených prostranství.** Developeři nově vzniklých objektů pak mohou pomoci financovat realizaci liniového parku.

4 LOKALIZOVAT CENTRUM A DOPLNIT OBČANSKOU VYBAVENOST

Motolské údolí postrádá plnohodnotné centrum. Lidé se nikde neshromažďují, ani k tomu nemají žádnou příležitost. Nejsou zde obchody, restaurace ani jiné vyžití. **Občanská vybavenost je nezbytným předpokladem pro oživení území a rozvoj sociální infrastruktury.** Jak bylo řečeno v předchozím bodě – nová vybavenost potřebuje určitý počet lidí, který zde dnes není, a proto je potřeba nové výstavby. **Při plánování budoucí podoby údolí je nutné dbát na lokalizování centra a v nových domech zaregulovat prostory pro vybavenost.**

5 ZKULTIVOVAT PLZEŇSKOU

Plzeňská ulice je důležitou dopravní osou. Provoz na ní má však negativní dopad na území především kvůli hluku, prašnosti a smogu. **Plzeňskou ulici je nutné zkulturnovat.** Úpravy ale musí mít **městotvorný charakter** (zelené kolejiště, stromy v ulici atd.). **Nové domy v okolí odcloní dopravu Plzeňské a vytvoří klidnější prostředí**

pro liniový park za jejich zády. Přítomnost městských domů naznačí řidiči, že je stále ve městě nikoli na výpadovce. Jiné úpravy jako protihlukové stěny nejsou přijatelné – podpořili by totiž dnešní podobu výpadovky. **Toto území má být především městem.** Proto je nutné regulovat také velkoplošnou reklamu a návštěvnická, která jsou typická pro dálniční síť komunikací.

6 PODPOROVAT OBSLUHU ÚZEMÍ

Stávající obsluha území **MHD je velmi dobrá.** Tato skutečnost by se i nadále měla podporovat. Lépe by měl být řešen přestupní uzel ulic Plzeňská x Bucharova. Hlavní **problém** související s hromadnou dopravou je **zejména přístup k jednotlivým zastávkám.** Cesty by měly být lépe udržované, osvětlené, **popřípadě definované novou výstavbou,** neboť pokud se ve městském prostoru pohybuje více lidí, potenciál bezpečí se zvyšuje.

V lokalitě bylo uvažováno **parkoviště typu P+R, které do této oblasti nepatří.** Jeho umístění by mohlo vést k tomu, že se situace s parkováním ještě zhorší, neboť parkoviště přitáhne více aut, než je oblast schopna pojmout. **Parkoviště toho typu slouží hlavně pro mimopražské, proto by mělo být lokalizováno více na západ, kde řidiče zachytne přímo při sjezdu z Pražského okruhu a do centra města se pak dopraví pomocí MHD.**

7 UDRŽOVAT PROSTŘEDÍ

Do změn, které se dají zavést téměř ihned, patří **dobrá a pravidelná údržba**. Ta je **základem každého kvalitního veřejného prostranství**.

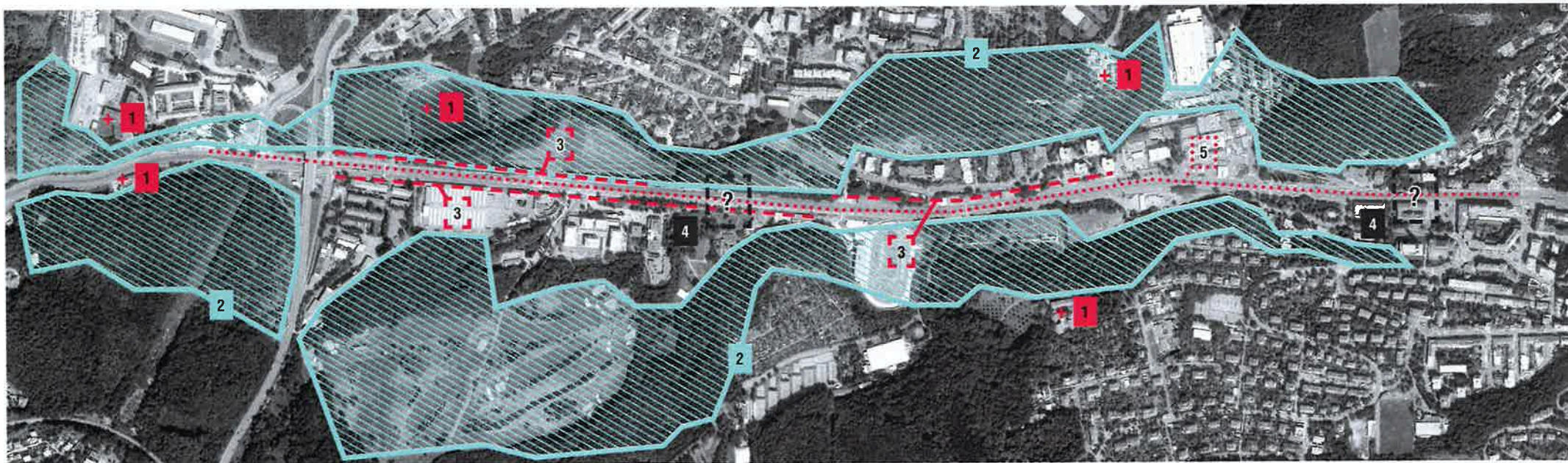
8 INFORMOVAT A PROPAGOVAT (VYTVOŘIT „ZNAČKU“ „MOTOLSKÉ ÚDOLÍ“)

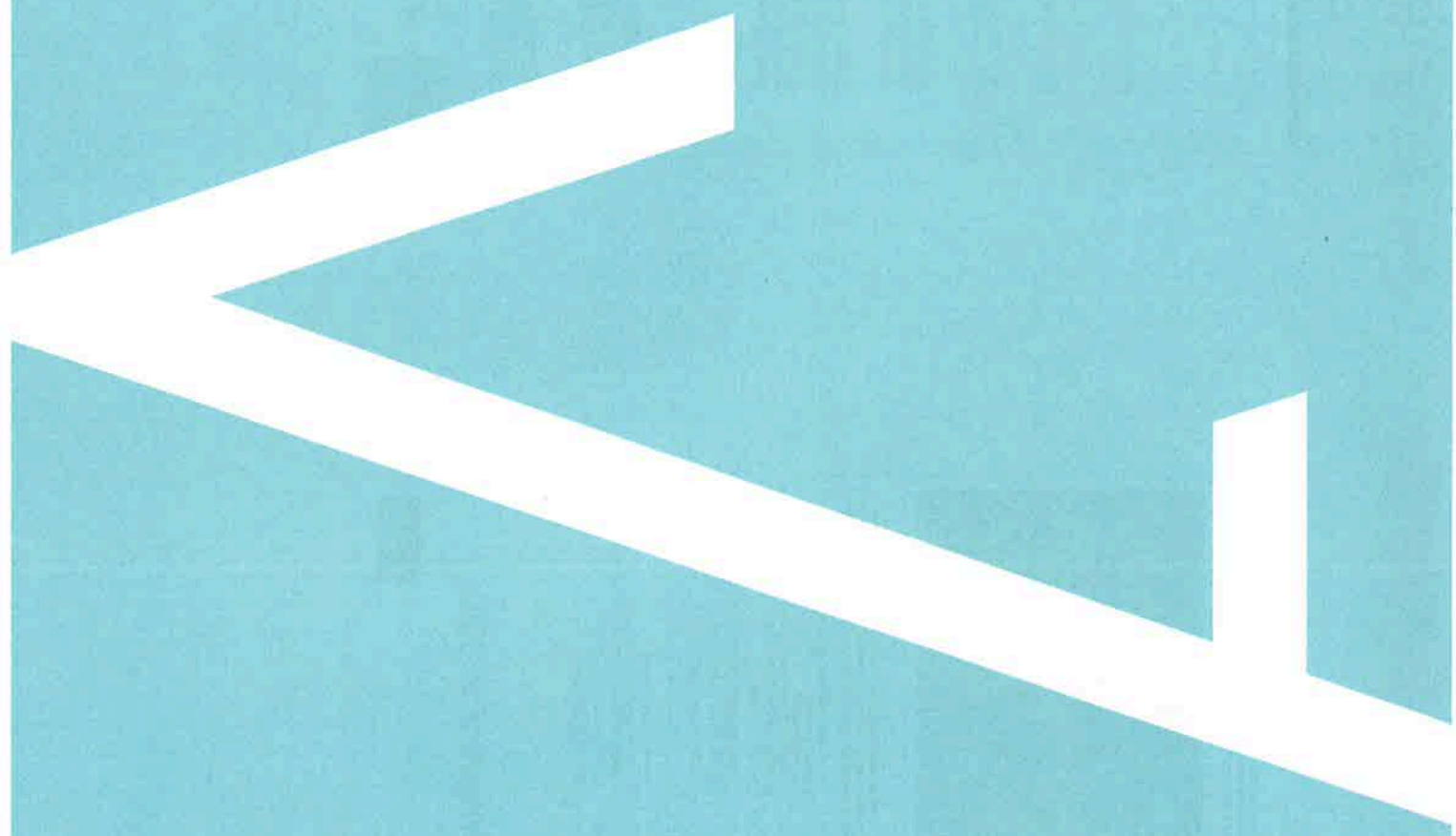
Mnoho Pražanů ani místních **neví, jaké krásné prostory Motolské údolí skýtá** (rybníky, svahy, usedlosti atd.). To je třeba změnit. **Praha 5 by proto měla území více propagovat** a to jak celoměstsky (např. vytvoření webových stránek /telefonní aplikace o Motolském území atd.), tak lokálně například vybudováním informačního systému/naučné stezky či konáním různých akcí.

Body 1–5 by Praha 5 měla řešit společně, koncepčně – jednotlivá témata se od sebe nedají oddělit. Město by mělo zajistit architektonicko-urbanistickou soutěž právě s tímto zadáním, a na základě ní nechat vypracovat územní studii. Jako další by P5 měla podporovat novou výstavbu regulovanou touto studií a nechat vypracovat projekt lineárního parku, který zrealizuje i za pomoci financí z nové zástavby.

A69 – architekti s.r.o.

- 1** Historie
- 2** Parky – funkce
- 3** Vybavenost
- 4** Těžiště
- 5** Osa







5

PŘÍLOHA

PROPAGAČNÍ LETÁK

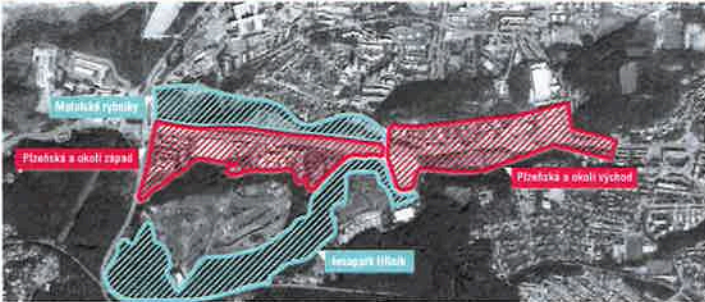


PLZEŇSKÁ/MOTOL





ZAPOJTE SE DO PLÁNOVÁNÍ NOVÉ PODOBY MOTOLSKÉHO ÚDOLÍ

<p>1/ středa 12.10. 17:00 HISTORICKÁ PROGNÓZA</p> <p>Pojďte se s námi projít a poslechnout si o historii Motolského údolí, jeho urbanistických hodnotách a památných místech. sraz na Košířském náměstí</p>	<p>2/ sobota 15.10. 13:00 URBANISTICKÁ PROGNÓZA</p> <p>Projděte se společně s námi údolím a sdělte Vaše názory na stávající stav Plzeňské ulice i jejího okolí. sraz na Košířském náměstí</p>
<p>3/ pondělí 17.10. 18:00 PLÁNOVACÍ SETKÁNÍ VÝCHOD</p> <p>Kulturní klub Poštovka, Zahradníčkova 1118/2, Praha 5</p> <p>Tematické okruhy:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Plzeňská a její přímé okolí - východ Plzeňská třída, sídliště Poltávka (samotné sídliště, garáže i tržáček za ním), rozvojové území u Bezbáňky, záchovně a jeho okolí, Motolský potok, okolí tramvajové smyčky a zelená plocha na protější straně ■ Lesopark Hlíník <p>Přijďte si společně s odborníky popovídat o dnešní podobě území, jeho nedostatcích a Vašich potřebách do budoucna. V rámci jednotlivých tematických okruhů bude možné diskutovat o dopravě, parkování včetně cyklistů, prostupnosti a bezbariérovosti prostoru, bezpečnosti, zeleni, využívání prostoru k relaxaci, o občanské vybavenosti a o mnohem dalším. Setkání si můžete vybrat podle tematických okruhů a samozřejmě Vás srdečně zveme na obě.</p>	<p>4/ středa 19.10. 18:00 PLÁNOVACÍ SETKÁNÍ ZÁPAD</p> <p>Kulturní klub Poštovka, Zahradníčkova 1118/2, Praha 5</p> <p>Tematické okruhy:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Plzeňská a její přímé okolí - západ Plzeňská třída, hrany ulice, areály na jižní straně ulice vozovna, střední škola, závodisté ■ Motolské rybníky rybníky, koupaliště, Motolský park a okolní louky



ARE YOU AN ENGLISH-SPEAKING RESIDENT OR FREQUENT VISITOR OF PLZEŇSKA STREETS OR ITS SURROUNDING AREA? HAVE YOUR SAY ABOUT ASPECTS OF ITS PUBLIC SPACE DESIGN, PLEASE TAKE PART IN CITIZENS' SURVEY. VISIT: [HTTP://MOTOLSKEUDEL.PRAHA5.CZ](http://motolskeudoli.praha5.cz)



PLZEŇSKÁ/MOTOL



ZAPOJTE SE DO PLÁNOVÁNÍ PLZEŇSKÉ ULICE A JEJÍHO OKOLÍ

AŤ UŽ NA PLZEŇSKÉ NEBO V JEJÍM OKOLÍ BYDLÍTE, PRACUJETE NEBO ZDE JEN RÁDI TRÁVÍTE ČAS, CHCEME ZNÁT VÁŠ NÁZOR NA BUDOUCNOST TÉTO DŮLEŽITÉ MĚSTSKÉ TRÍDY.

O CO JDE?

Zvyšující se zájem o investice v území nabízí jedinečnou příležitost zhodnotit již existující kvality této ulice a vylepšit místa, která jsou řešena neuspokojivě. Úpravy se budou týkat nejen dopravních řešení (např. nová podoba tramvajových zastávek, přechody pro chodce, bezbariérovost), ale také veřejného prostoru (např. nové lavičky, náměstí, úpravy parků apod.).


Abychom mohli co nejlépe připravit rekonstrukci **Plzeňské ulice a jejího okolí** (od Košířského náměstí po Motolské rybníky), potřebujeme znát **Váš názor na dnešní stav ulice, její nedostatky a Vaše potřeby do budoucna.**

Více se můžete dovědět na našem webu <http://motolskeudoli.praha5.cz> popřípadě na facebookové stránce <http://www.facebook.com/motolskeudoli>.

V případě jakýchkoliv dotazů se můžete obrátit na Barboru Havřovou nebo Pavlu Enochovou z atelieru A69 - architekti s.r.o. na a69@a69.cz nebo +420 257 214 451.

Děkujeme za Váš čas.

ARE YOU AN ENGLISH-SPEAKING RESIDENT OR FREQUENT VISITOR OF PLZEŇSKA STREETS OR ITS SURROUNDING AREA? HAVE YOUR SAY ABOUT ASPECTS OF ITS PUBLIC SPACE DESIGN, PLEASE TAKE PART IN CITIZENS' SURVEY. VISIT: [HTTP://MOTOLSKEUDEL.PRAHA5.CZ](http://motolskeudoli.praha5.cz)




FOTOREPORTÁŽ

12. 10. 2016 – MOTOL – HISTORICKÁ VYCHÁZKA



15. 10. 2016 – URBANISTICKÁ PROCHÁZKA



17. 10. 2016 – PLÁNOVACÍ SETKÁNÍ



19. 10. 2016 – PLÁNOVACÍ SETKÁNÍ



SEZNAM SUBJEKTŮ

- + AKRA
- + auto MOTOL BENI – Provozovna Plzeňská
- + Autobazar Plzeňská
- + Autoservis Jiras
- + B+B service s. r. o.
- + Bytové družstvo Kotlářka
- + Bytové družstvo Nepomuk Praha 5
- + Bytové družstvo Pod Skálou
- + Caravancamp USK
- + Contitrade service
- + CP servis, s. r. o.
- + Český Svaz Cyklistiky
- + Dabok s. r. o.
- + Europrint a. s.
- + Farmářský krám
- + Filatelie Podskalský
- + FK Sparta Košíře
- + Four Leaf Restaurant
- + Golf Club Praha
- + Gradient s.r.o.
- + Green Motol Apartment
- + Greyhound Park Motol
- + Helpes
- + Hotel Golf
- + IMAGINE beauty studio
- + INTERSPEDITION ZEMAN spol. s r.o.
- + KK Poštovka
- + KoOA – ateliér
- + Kosmetický salonek Empatie
- + kostel sv. Jana Nepomuckého – Košířská farnost
- + Koupaliště Motol
- + Leitz nástroje, s. r. o.
- + Lékárna Melissa Košíře, s.r.o.
- + Mahir Kebab
- + Mateřská škola “Slunéčko”
- + Městská knihovna v Praze
- + MRU s.r.o.
- + Můjobchod – Potraviny Tralymar
- + OMW
- + Petr Fleissig – Pohostinství
- + Restaurace Ladronka
- + Restaurace Pod Kavalírkou
- + STK Motol, S.r.o
- + Střední průmyslová škola dopravní a.s.
- + SVĚTELNÁ REKLAMA Hrkal a Greiner s.r.o.
- + SVJ Ke Kotlářce 1146
- + SVJ U Poštovky 1149
- + SVJ Zahradníčkova 1119, 1120
- + SVJ Zahradníčkova 1121, 1122
- + SVJ Zahradníčkova 1123, 1124
- + SVJ Zahradníčkova 1125
- + SVJ Zahradníčkova 1126, 1127
- + SVJ Zahradníčkova 1220
- + Tenis Cibulka
- + Tien Manh Nguyen
- + TJ Uhelné Sklady Praha
- + Trabant muzeum Praha Motol
- + trafika
- + Trafika u Hotelu Golf
- + U Sousedů
- + UNO Praha spol. s r.o.
- + Usedlost Kotlářka
- + Ústav lékařské chemie a klinické biochemie 2. LF UK a FN Motol
- + Vínarna Pod Starými Schody
- + Vista resort & club
- + Yang Zi Jiang – čínská restaurace
- + Základní organizace Českého zahrádkářského svazu Hliník
- + Základní Škola Praha 5 Košíře
- + Zavalianis Sweet
- + ZŠ a MŠ Praha 5 – Košíře, Weberova
- + ZŠ PRAKTICKÁ A ZŠ SPECIÁLNÍ

POŘIZOVATEL

Městská část Praha 5
Nám. 14. října 1381/4, Praha 5
PSČ 150 22



ZPRACOVATELÉ PARTICIPACE

A69 – architekti s.r.o.



Ing. arch. Boris Redčenkov
Ing. arch. Prokop Tomášek
Ing. arch. Jaroslav Wertig
Ing. arch. Pavla Enochová
Ing. arch. Barbora Havrlová

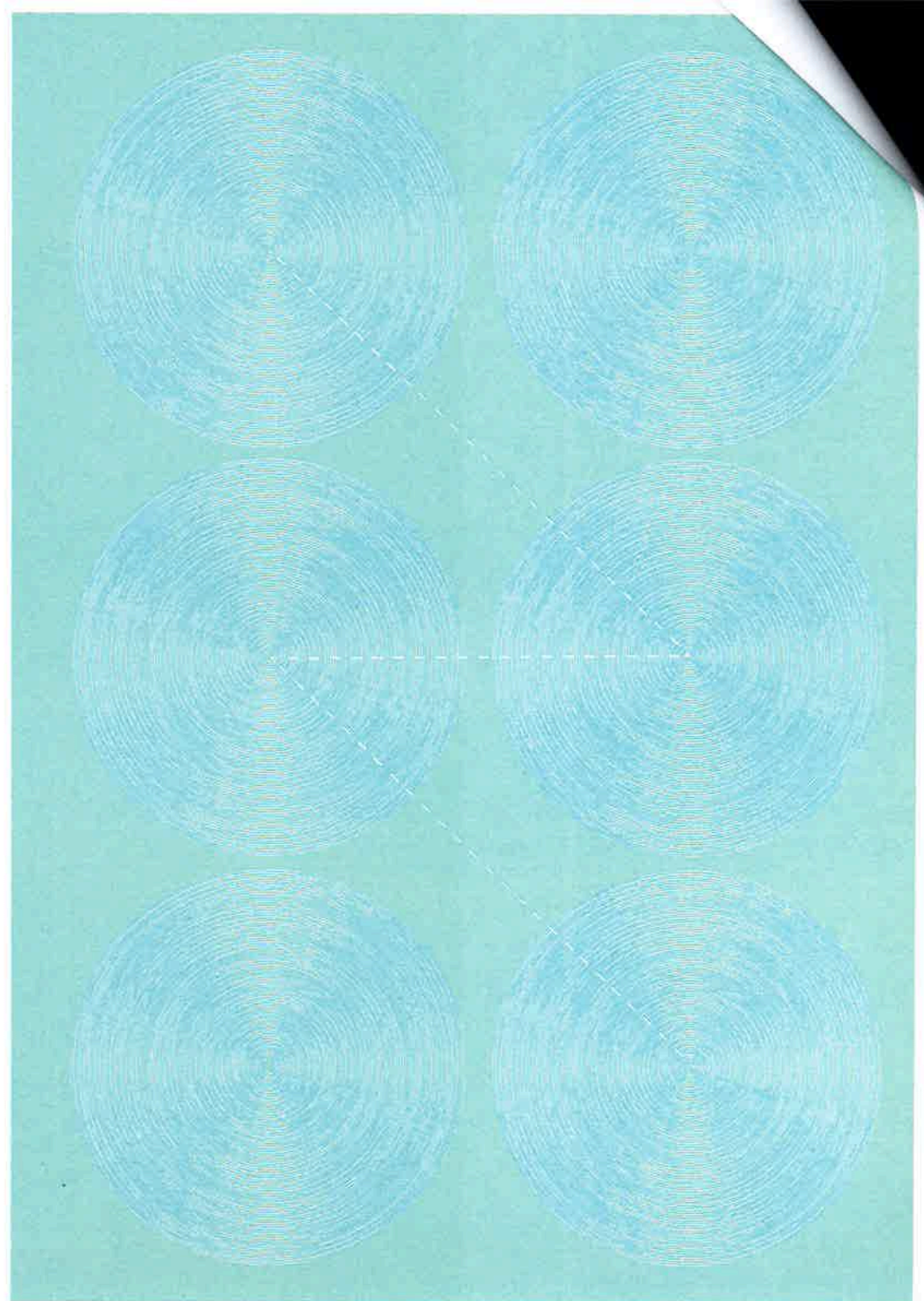
ZPRACOVATELÉ VÝSTUPŮ PARTICIPACE

Anthropictures – studio antropologického
výzkumu

**ANTHRO
PICTURES**

Mgr. Barbora Břiová – sociální antropoložka
Mgr. Michal Lehečka – urbánní antropolog

V Praze roku 2016





PLZEŇSKÝ MOTOL

Výstavy za zapojení veřejnosti



Česká podnikatelská pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group
Úsek podnikatelských rizik

Potvrzení o pojištění

Pojistná smlouva č.: 0013950487

Pojistitel: Česká podnikatelská pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group
Pobřežní 665/23, 186 00 Praha 8
IČ: 63998530

Pojištěný: A69 - architekti s.r.o.
Cheb, Valdštejnova 581/8, PSČ 350 02
IČ: 26355981

Pojistné riziko: Pojištění odpovědnosti za škodu vzniklou jinému výkonem architektů, autorizovaných inženýrů a techniků Pojištění odpovědnosti autorizovaných činných ve výstavbě v rozsahu čl. II. pojistné smlouvy č. 0013965697.

Límit pojistného plnění

Profesní odpovědnost: 30.000.000,-Kč

Obecná odpovědnost: 10.000.000,-Kč

Pojistná doba: 20. 12. 2016 – 19. 12. 2017

Pojištění se prodlužuje vždy na další rok, pokud pojistník nebo pojistitel nesdělí písemně druhému účastníku smlouvy, nejméně 6 týdnů před uplynutím pojistného roku, že na dalším pojištění nemá zájem.

Územní rozsah: Česká republika a Slovenská republika

Tento pojistný certifikát byl vydán jako potvrzení o uzavření pojistné smlouvy. Pojistný certifikát nemění ani žádným jiným způsobem nedoplňuje rozsah pojištění uvedený v pojistné smlouvě č. 0013950487.



ČESKÁ PODNIKATELSKÁ POJIŠŤOVNA, A.S.
VIENNA INSURANCE GROUP
Pobřežní 665/23, 186 00 Praha 8
IČ: 63998530 (37)

V Praze dne 15. 12. 2016

Česká podnikatelská pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group
Mgr. Jakub Póbiš Jan Skala
manažer odboru pojištění disponent odboru pojištění
odpovědnosti a speciálních rizik odpovědnosti a speciálních rizik

Česká podnikatelská pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group

Pobřežní 665/23, 186 00 Praha 8, fax: 242 213 406, e-mail: info@cpp.cz
je zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze - oddíl B, vložka 3433
IČ 63998530, DIČ CZ63998530, DIČ pro DPH CZ69900955

ČPP
VIENNA INSURANCE GROUP

28