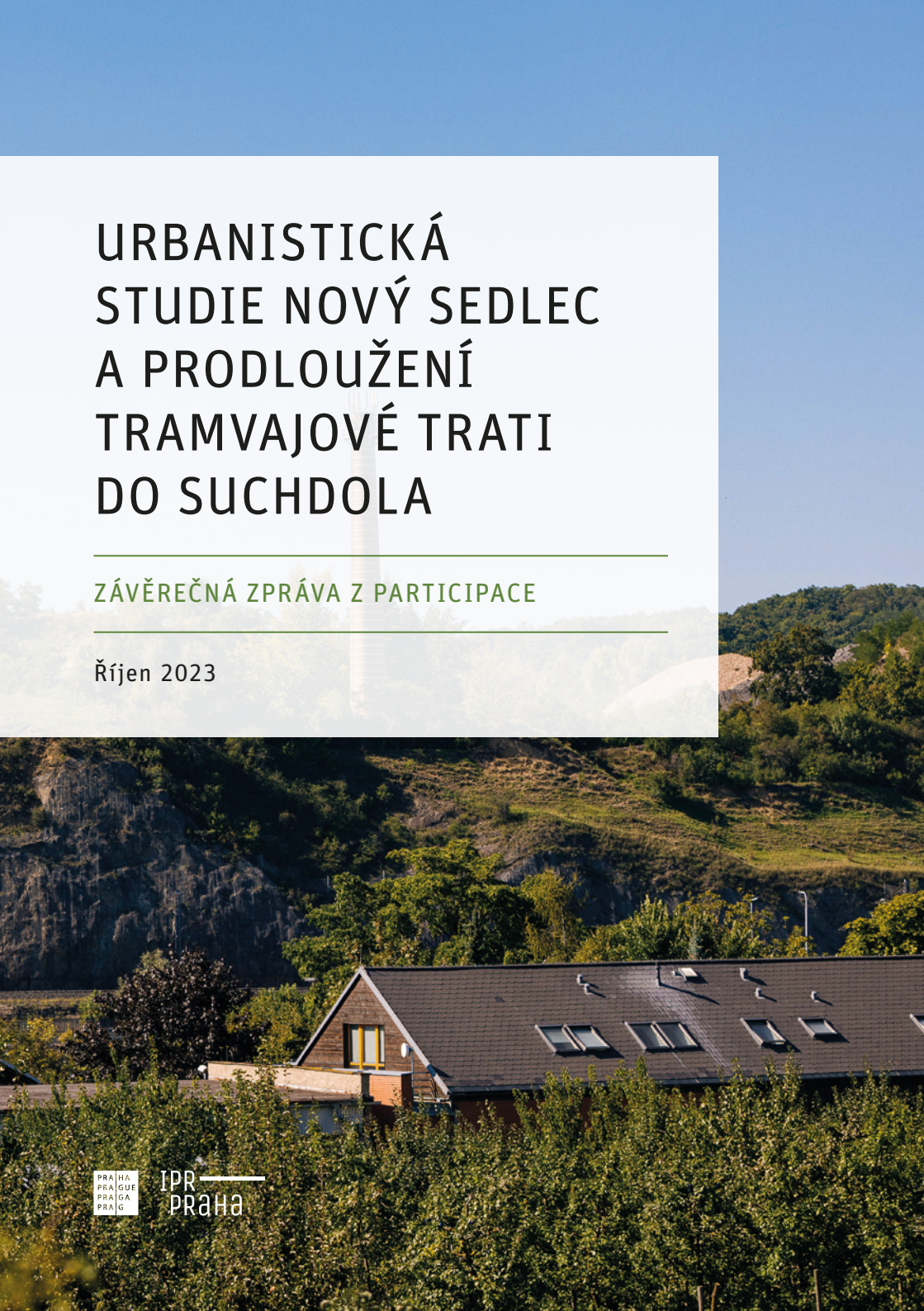
URBANISTICKÁ STUDIE NOVÝ SEDLEC A PRODLOUŽENÍ TRAMVAJOVÉ TRATI DO SUCHDOLA

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA Z PARTICIPACE

Říjen 2023



PRAHA PRAGUE PRAGA PRAG

IPR PRAHA

Zadavatel:

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
Vyšehradská 57
128 00 Praha 2

IČO: 70883858
DIČ: CZ70883858

OBSAH

ÚVODNÍ INFORMACE 6

PARTICIPAČNÍ AKTIVITY V ÚZEMÍ 8

PARTICIPAČNÍ AKTIVITY V ÚZEMÍ – PARTICIPAČNÍ KONTEJNER 8
PARTICIPAČNÍ AKTIVITY V ÚZEMÍ – KOMENTOVANÉ VYCHÁZKY 10

DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ - SBĚR DAT A METODOLOGIE 12

INFORMACE O RESPONDENTECH 14

PRODLOUŽENÍ TRAMVAJE DO SUCHDOLA 18

PŘÍLEŽITOSTI 18
RIZIKA 20
CELKOVÝ POHLED 22
VOLNÉ KOMENTÁŘE 24
ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ 28

ROZVOJ LOKALITY NOVÝ SEDLEC 30

VYBAVENOST A FUNKCE 30
DOPLŇUJÍCÍ KOMENTÁŘE 34

ROZVOJ LOKALITY VÝHLEDY 38

VYBAVENOST A FUNKCE 38
DOPLŇUJÍCÍ KOMENTÁŘE 42

ROZVOJ LOKALIT 45

ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ 45

ÚVODNÍ INFORMACE

Text shrnuje výsledky **on-line anketního průzkumu a podněty veřejnosti z participačních aktivit na místě v rámci veřejného představení a participace Urbanistické studie Nový Sedlec**, včetně záměru prodloužení tramvajové trati z Podbaby do Suchdola.

Cílem průzkumu bylo informovat místní veřejnost o záměrech v území, sebrat uživatelské podněty k rozvoji a budoucí vybavenosti lokalit Nový Sedlec a Výhledy a zmapovat postoje k záměru prodloužení tramvajové trati do Suchdola.

Výstupy z průzkumu slouží jako podklad pro zadání podrobnějších dokumentací, například zadání technické studie pro vedení tramvajové trati, či **pro jednání zástupců městských částí a hl. města Prahy s vlastníky pozemků**, například nad plánovacími smlouvami apod.

Participační aktivity v místě proběhly v říjnu 2023. Konkrétně se jednalo o:

- informační kontejner (2.–11. 10. 2023);
- komentované vycházky pro veřejnost (3. a 5. 10. 2023)
- a online sběr dat (3.–22. října).

Součástí dotazníku byly u každé tematické sekce i **krátké informační texty a ilustrační obrázky přibližující stručně podstatu diskutovaných záměrů v území**. V úvodu dotazníku měli respondenti možnost rozkliknout a zhlédnout **videoprezentaci celého návrhu** Urbanistické studie Nový Sedlec.

PARTICIPAČNÍ AKTIVITY V ÚZEMÍ

PARTICIPAČNÍ AKTIVITY V ÚZEMÍ – PARTICIPAČNÍ KONTEJNER

Zaměstnanci a zaměstnankyně IPR Praha představovali návrh Urbanistické studie a plánované prodloužení tramvajové trati a sbírali podněty v tzv. **participačním kontejneru, který byl umístěný na Brandejsově náměstí (2–5. 10.) a na Vítězném náměstí u zastávky autobusu směr Suchdol (9–11. 10.).**

Návštěvníci kontejneru byli podrobně seznámeni s návrhem studie, mohli se doptat na jakékoliv informace související s projektem a byli vyzváni k vyplnění online ankety.

Návštěvníky kontejneru lze na základě jejich podnětů, které byly evidovány proškolenými zaměstnanci IPR Praha, rozdělit do následujících skupin s různým přístupem k plánovanému projektu:

1. Okolo 40 % návštěvníků vnímá prodloužení tramvajové trati jako zlepšení kvality života a nutnost do budoucna a rozvoj lokality Výhledy a Nový Sedlec jako kultivaci zanedbaného území. Obavy mají zejména z protahování a neuskutečnění projektu či z navýšení automobilové dopravy z důvodu nové výstavby. Jsou otevření dialogu a kompromisům.

2. Zhruba polovina návštěvníků kontejneru (50 %) prodloužení tramvajové trati i územní rozvoj lokalit respektuje a rozumí důvodům záměru. Nicméně výrazněji upozorňují na vyšší nároky na dopravu a veřejnou vybavenost vzhledem k výstavbě v Novém, ale i Starém Sedlci. Požadují záruky od hlavního města, že na projekt naváže potřebnými politikami. I přes vyšší množství obav jsou stále otevření konstruktivní debatě.

3. Přibližně 10 % návštěvníků nesouhlasí s vedením tramvajové trati Kamýckou ulicí a velmi problematicky vnímají rozvoj Nového Sedlce vzhledem k nárokům na dopravu. Projekt často vnímají pouze jako „zhodnocení pozemků“ soukromým vlastníkům. Nedůvěřují aktuálním dopravním modelům a prodloužení tramvaje společně s plánovaným přivaděčem pražského okruhu v budoucnu vnímají velmi negativně. Velmi silně vnímají rizika, které podle nich s sebou projekt může přinést, např. kácení zeleně, zhoršení výjezdu z vedlejších ulic a zahrad.

SHRNUTÍ

PARTICIPAČNÍ AKTIVITY V ÚZEMÍ – KOMENTOVANÉ VYCHÁZKY

Přímo v území proběhly také dvě komentované vycházky. První vycházky do lokality Výhledy (3. 10.) se zúčastnilo cca 20 lidí. Druhá vycházka směřovala do rozvojové lokality Nový Sedlec (5. 10.), kde bylo více než 40 účastníků a účastnic.

Nejčastější témata, která byla řešena v rámci vycházky do lokality Výhledy:

- harmonogram a fáze projektu;
- koordinace s pražským okruhem;
- charakter zástavby na Výhledech;
- podoba záchytného parkoviště P+R
- a vjezd z předzahrádek na Kamýckou ulici.

Nejčastější témata, která zajímala účastníky vycházky do lokality Nový Sedlec:

- řešení dopravní situace – dopravní modely;
- chybějící komunikace studie v minulosti;
- etapizace vedení tramvaje, zástavby a Pražského okruhu;
- závaznost studie a záruky pro místní;
- vjezd na Kamýckou ulici z vedlejších cest
- a ochrana Podbabských skal.

Na základě setkání s lidmi v kontejneru či na vycházkách lze shrnout, že prodloužení tramvajové trati a urbanistickou studii většina lidí vítá či minimálně respektuje. Na druhé straně rezonuje obava, že se na studii nenaváže s potřebnými kroky a politikami v budoucnu, např.: s omezením tranzitní dopravy, zvýhodněním P+R, zajištěním veřejné vybavenosti apod. Dalšími častými obavami jsou protahování a nekoordinace projektu, chybějící komunikace vývoje projektu, nespokojenost s aktuálností, rozsahem a kvalitou dopravních modelů.

DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ - SBĚR DAT A METODOLOGIE

Dotazník obsahoval celkem 19 otázek v rámci 4 tematických sekcí v tomto pořadí:

1. Prodloužení tramvajové trati do Suchdola
2. Rozvoj lokality Nový Sedlec
3. Rozvoj lokality Výhledy
4. Informace o respondentech

Otázky dotazníku tvořily baterie podotázek zaměřených na **hodnocení možných příležitostí a rizik prodloužení tramvajové trati a prioritních potřeb v rámci vybavenosti budoucích rozvojových lokalit**. V každé sekci dotazníku měli respondenti **možnost doplnit své individuální podněty či dovysvětlit své postoje v otevřené otázce** formou volného komentáře.

Dotazník byl distribuován **pomocí webového odkazu**, na němž respondenti vyplňovali dotazník samostatně pomocí počítače nebo mobilního telefonu. Pozvánka k vyplnění dotazníku byla distribuovaná prostřednictvím webových stránek a sociálních sítí Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy a dotčených městských částí a rovněž rozdávána osobně na informačním kontejneru a komentovaných vycházkách pro veřejnost.

Kompletní dotazník od začátku do konce vyplnilo 126 respondentů. Celkem se do průzkumu zapojilo **143 respondentů**, kteří vyplnili alespoň celou první sekci dotazníku týkající se záměru prodloužení tramvajové trati. Použitý dotazovací nástroj Lime Survey ukládá odpovědi respondentů po každé uzavřené stránce dotazníku, do analýzy jsme tedy mohli zahrnout i odpovědi respondentů, kteří dotazník nevyplnili až do konce. U počátečních otázek tak bylo možné pracovat s větším počtem odpovědí než u konečných. Rozdíly v počtu respondentů u jednotlivých sekcí jsou tu nicméně zanedbatelné (max. 17 respondentů).

Uzavřené otázky s využitím odpovědních škál byly zpracovány **kvantitativní analýzou pomocí sledování absolutních a relativních četností**. V sériích postojových otázek respondenti většinou odpovídali na škále od 1 do 4 (1 = rozhodně souhlasím, 2 = spíše souhlasím, 3 = spíše nesouhlasím, 4 = rozhodně nesouhlasím). Doplňující otevřené otázky s volnými komentáři byly zpracovány **metodou obsahové analýzy** s interpretací nejčastějších podnětů a narativů.

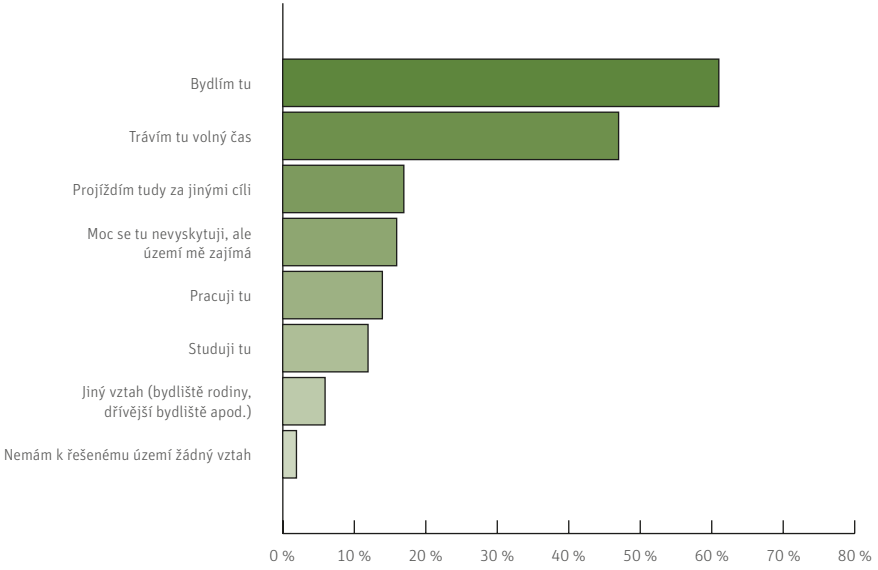
INFORMACE O RESPONDENTECH

Soubor respondentů tvořili převážně zástupci místní veřejnosti, tedy **obyvatelé a uživatelé dotčeného a navazujícího území**, tzn. lokalit Suchdol, Sedlec, Lysolaje, případně přilehlých částí MČ Praha 6 (Podbaba, Dejvice, Bubeneč).

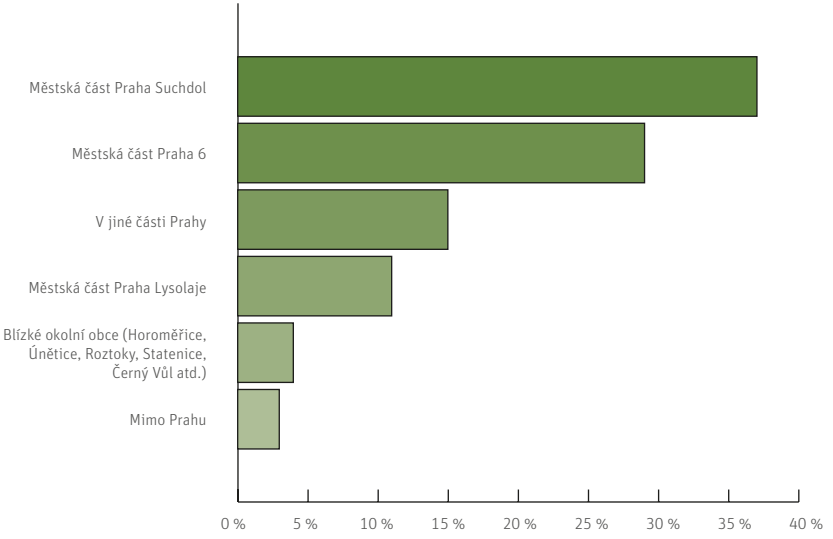
61 % respondentů v dotčeném či navazujícím území přímo bydlí. Necelá polovina dotázaných tu tráví volný čas (47 %), 14 % respondentů v lokalitě pracuje a 12 % zde studuje. Území je pro uživatele důležité i jako dopravní trasa, necelá pětina respondentů tudy projíždí za jinými cíli (17 %). Pro 16 % respondentů je území zajímavé, i přestože se tu nevyskytují příliš často, může to být dáno například blízkostí oblíbených výletních tras a rekreačních cílů (např. Kozí hřbety, Tiché údolí, Sedlecké a Podbabské skály apod.).

Nejčastěji využívaným druhem dopravy v území je MHD, drtivá většina respondentů jezdí autobusem (87 %, z toho 63 % často). Podobný podíl dotázaných se v území **pohybuje pěšky** (84 %). 56 % respondentů jezdí alespoň občas autem, z toho 28 % často. Naproti tomu čtvrtina dotázaných autem jezdí výjimečně a pětina nikdy. Polovina dotázaných se v území alespoň občas pohybuje na kole či koloběžce, třetina naopak kolo nepoužívá.

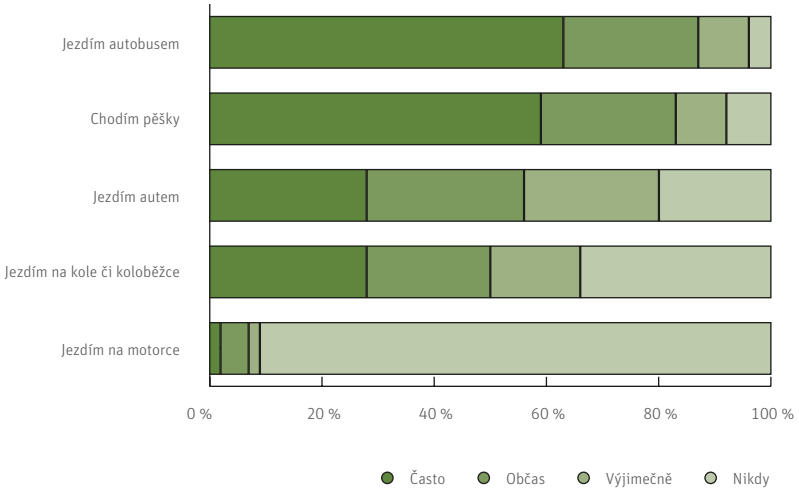
Přehled základních údajů o struktuře souboru – rozdělení respondentů podle vztahu k území, místa bydliště, dopravních zvyklostí, věku a pohlaví uvádějí následující grafy.



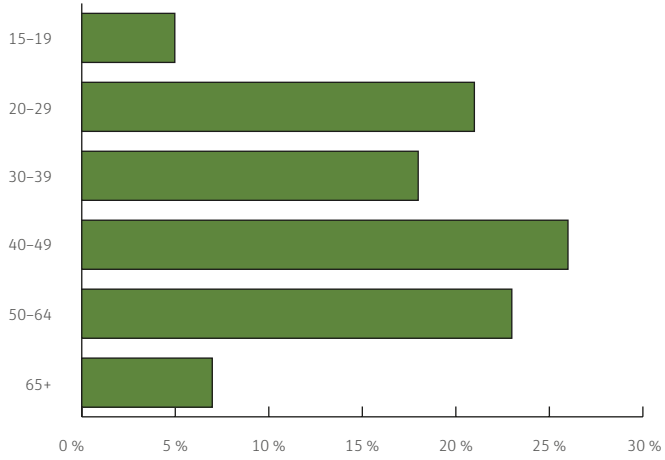
Graf 01: Respondenti – vztah k území



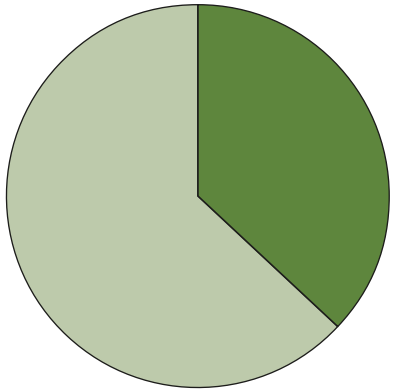
Graf 02: Respondenti – bydliště



Graf 03: Respondenti – využívané druhy dopravy



Graf 04: Respondenti – věk



Graf 05: Respondenti – pohlaví

PRODLOUŽENÍ TRAMVAJE DO SUCHDOLA

V úvodní sekci dotazníku jsme informovali o záměru prodloužení tramvajové trati z Nádraží Podbaba do zastávky Výhledy v Suchdole a zjišťovali názory respondentů na příležitosti a rizika, která s sebou tento záměr přináší, jejich celkové hodnocení záměru, případně doplňující komentáře.

Na tuto první sekci dotazníku odpovědělo celkem **143 respondentů.**

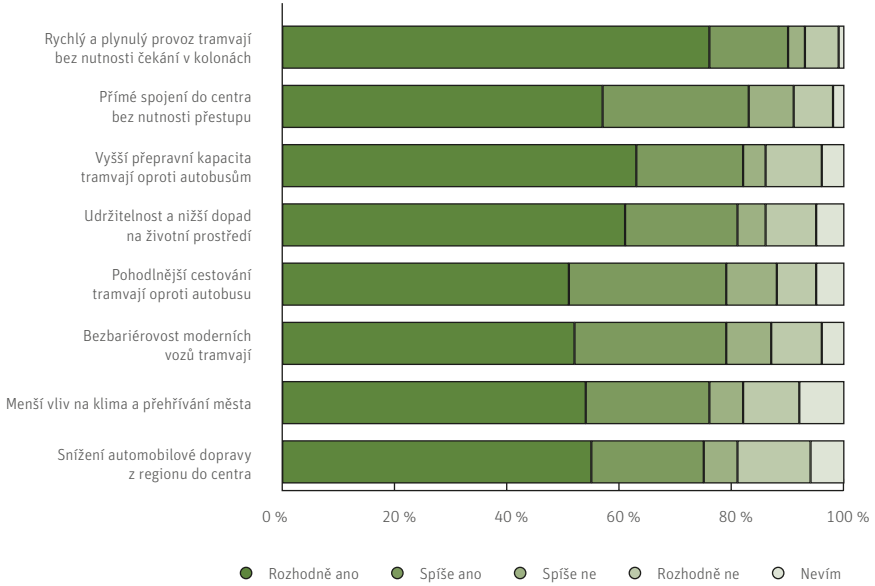
PŘÍLEŽITOSTI

Největší výhodou je podle většiny respondentů plynulý provoz tramvají bez nutnosti čekání v kolonách (celkem 90 % vyjádřilo souhlas, z toho 75 % rozhodný). Více než 80 % respondentů (z toho cca 60 % rozhodně) vnímá výhodu přímého spojení do centra, větší přepravní kapacity tramvají oproti autobusům a také nižšího vlivu kolejové dopravy na životní prostředí. Zhruba polovina respondentů rozhodně vnímá tramvaj jako pohodlnější dopravní prostředek či oceňuje bezbariérovost moderních vozů tramvají.

S tvrzením, že nová tramvaj pomůže snížit objem automobilové dopravy z regionu do centra, do určité míry souhlasí tři čtvrtiny respondentů (z toho 55% rozhodně). Naopak necelá pětina respondentů tomuto předpokladu rozhodně nebo spíše nedůvěřuje.

Všechny předložené návrhy výhod a příležitostí, které nová tramvaj může nabídnout, **se u respondentů setkaly většinově s rozhodně či spíše pozitivním hodnocením** (75–90 %). **Výrazně skepticky se vůči možným výhodám nové tramvajové trati vymezovala skupina zhruba 10 % respondentů**, převážně z řad obyvatel dotčené lokality Suchdola, kteří na sobě bezprostředně pocítí také nevýhody a rizika spojené se zavedením tramvaje.

Výsledky přehledně shrnuje graf na následující straně.



Graf 06: Prodloužení tramvaje do Suchdola – příležitosti

PRODLOUŽENÍ TRAMVAJE DO SUCHDOLA

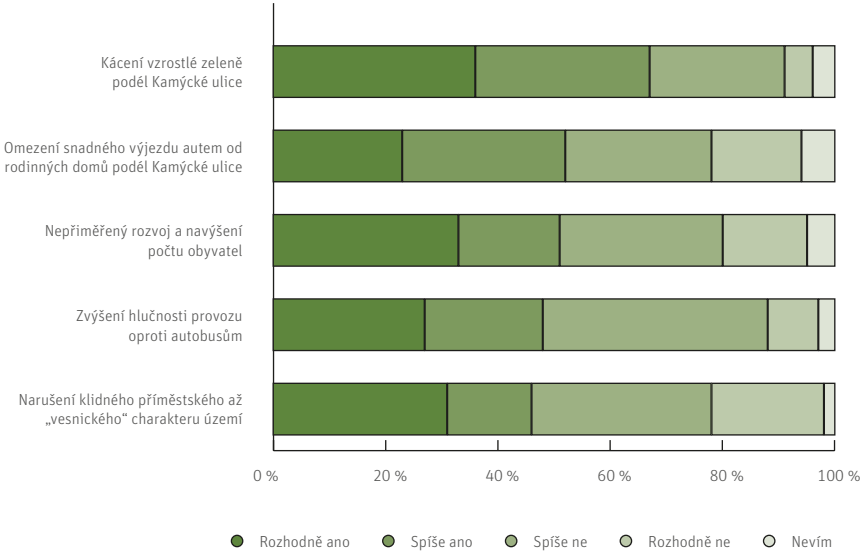
RIZIKA

Nejčastěji vnímaným rizikem prodloužení tramvaje je očekávané **kácení vzrostlé zeleně podél Kamýcké ulice** – celkem dvě třetiny respondentů se ho rozhodně (36 %) či spíše (31%) obávají. Polovina dotázaných se obává **zhoršení místních podmínek pro obyvatele při možném omezení výjezdu od rodinných domů podél Kamýcké ulice**. Oba tyto místní aspekty bude nutné komunikovat a dobře ošetřit v podrobnější technické studii.

Třetina respondentů vyjádřila výraznou obavu z nepřiměřeného rozvoje a nárůstu počtu obyvatel, které s sebou záměr prodloužení tramvajové trati a navazujících rozvojových projektů přináší. Celkem se tohoto rizika obává polovina respondentů. Necelá třetina dotázaných, převážně z řad obyvatel Suchdola, také výrazně pociťuje obavu z narušení klidného až vesnického charakteru lokality.

Zhruba „půl na půl“ dopadlo hodnocení **rizika zvýšené hlučnosti tramvají** oproti stávající autobusové dopravě. 48 % respondentů vyjádřilo obavu z větší hlukové zátěže, stejný podíl dotázaných naopak věří, že toto riziko není významné.

Výsledky přehledně shrnuje graf na následující straně.



Graf 07: Prodloužení tramvaje do Suchdola – rizika

PRODLOUŽENÍ TRAMVAJE DO SUCHDOLA

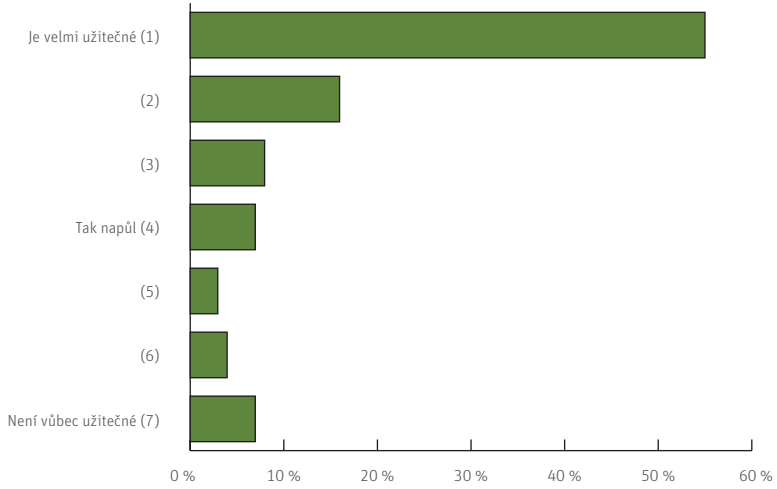
CELKOVÝ POHLED

V poslední otázce sekce věnované prodloužení tramvajové trati jsme se respondentů ptali na jejich celkové hodnocení – je-li podle nich, při zvážení všech výhod a rizik, prodloužení tramvaje do Suchdola užitečné.

Více než polovina dotázaných (55 %) vyjádřila maximální podporu užitečnosti záměru. Jednoznačně negativní hodnocení vyjádřilo 8 % respondentů. Zbytek dotázaných vyjádřilo více či méně výrazné postoje mezi krajními body hodnotící stupnice.

Celkově lze shrnout, **že pozitivní hodnocení vyjádřilo 71 % respondentů** (dva krajní body škály), naproti tomu **negativní názor uvedlo 12 % dotázaných** (dva krajní body škály), zatímco **18 % dotázaných zastává více méně nerozhodný postoj** (tři prostřední body škály).

Rozložení odpovědí na sedmibodové hodnotící škále ukazuje graf na následující straně.



Graf 08: Prodloužení tramvaje do Suchdola – celkový pohled
Odpověď na otázku „Je prodloužení tramvaje do Suchdola užitečné?“

PRODLOUŽENÍ TRAMVAJE DO SUCHDOLA

VOLNÉ KOMENTÁŘE

Respondenti měli možnost doplnit své podněty, postřehy a připomínky k záměru prodloužení tramvajové trati v doplňující **otevřené otázce formou volných komentářů**. Uvedli celkem **109 relevantních odpovědí**, z nichž mnohé byly velmi obsáhlé a zahrnovaly **celou řadu aspektů a úvah o samotném záměru, ale i souvisejících dopravních a rozvojových poměrech v širším území**.

Komentáře byly zpracovány metodou obsahové analýzy a rozděleny do tří kategorií*:

1. Příležitosti a hodnoty – 56 podnětů
2. Rizika a problémy – 78 podnětů
3. Otázky a doporučení – 22 podnětů

Přehled hlavních témat a narativů včetně četností uvádí tři tabulky na následujících stranách.

**Součet podnětů v rámci kategorií neodpovídá celkovému počtu odpovědí (109). Respondenti zmiňovali více témat (podnětů) v rámci jedné odpovědi.*

PŘÍLEŽITOSTI A HODNOTY V SOUVISLOSTI S PRODLOUŽENÍM TRAMVAJE DO SUCHDOLA	ABSOLUTNÍ ČETNOST
Rozvoj Sedlce a Suchdola, kultivace území	7
Vybudování parkovišť P+R	6
Kvalitní a pohodlné spojení MHD	5
Snížení objemu individuální automobilové dopravy	4
Lepší dopravní propojení Prahy a regionu	4
Prodloužení tramvaje do Horoměřic, případně dále	4
Zlepšení podmínek pro cyklodopravu, kvalitní řešení cyklotras podél tramvaje	4
Vytvoření nového obchodního centra Suchdola u konečné tramvaje a přestupního terminálu	3
Obecně samotná tramvaj je výhoda	3
I přes určitá rizika a nevýhody, tramvaj je potřeba	3
Přímé spojení do centra	2
Lepší noční doprava	2
Lepší dopravní obsloužení ČZU	2
Kultivace Podbabské ulice	2
Budoucí odbočka tramvaje přes řeku do Bohnic	2
Plynulost provozu MHD, bez čekání v kolonách aut	1
Lepší dostupnost rekreačních a výletních cílů v okolí	1
Plánovaná tramvajová zastávka „Na vinici“ výhodná pro obyvatele Lysolaj	1
CELKEM PODNĚTŮ V KATEGORII PŘÍLEŽITOSTI A HODNOTY	**56**
CELKEM OTEVŘENÝCH KOMENTÁŘŮ *(respondenti zmiňovali více podnětů v rámci jednoho komentáře)*	**109**

RIZIKA A PROBLÉMY V SOUVISLOSTI S PRODLOUŽENÍM TRAMVAJE DO SUCHDOLA	ABSOLUTNÍ ČETNOST
Zhoršení dopravních zácp a kolon v důsledku nárůstu počtu obyvatel a vybudování přivaděče k tunelu Pražského okruhu	12
Zhoršení spojení vzdálenějších části Suchdola či Sedlece s Dejvicemi, nutnost přestupu navíc, prodloužení cestování MHD	12
Nekoordinovaný rozvoj zástavby bez potřebné dopravní infrastruktury, výstavba nesmí předběhnout tramvaj	8
Lidé nepřesednou z auta na MHD, řidiči budou dále jezdit autem a bude jich víc	7
Tramvaj u nás prostě nechceme	6
Tramvaj stejně nebude kapacitně stačit v důsledku rozvoje a nárůstu počtu cestujících	5
Zvýšená hluková zátěž a vibrace z provozu tramvaje pro obyvatele lokality	5
Křižování tramvajové trati a vozovky - riziko kolizí, zdržování dopravy a nehod	4
Kácení cenné vzrostlé zeleně podél Kamýcké	3
V plánech rozvoje není komplexně uvažován celek širšího území a jeho dopravní poměry, potřeby a kapacity	3
Snížení počtu pruhů pro auta	2
Obrovský zásah do území	2
Obava z nákupního střediska u terminálu Výhledy	2
Tramvaj s sebou přinese větší výskyt lidí bez domova	2
Blokace dopravy kvůli opravám kolejí nebo nehodě na trati	1
Profil ulice je příliš úzký, nemůže se tam vše vejít	1
Ztráta klidného vesnického charakteru místa	1
Zhoršení životních podmínek pro obyvatele	1
Vyšší návštěvnost a tlak na klidné rekreační oblasti	1
CELKEM PODNĚTŮ V KATEGORII RIZIKA A PROBLÉMY	78
CELKEM OTEVŘENÝCH KOMENTÁŘŮ *(respondenti zmiňovali více podnětů v rámci jednoho komentáře)*	109

OTÁZKY A DOPORUČENÍ V SOUVISLOSTI S PRODLOUŽENÍM TRAMVAJE DO SUCHDOLA	ABSOLUTNÍ ČETNOST
Proč se raději nezavedou trolejbusy nebo autobusy na vodíkový pohon - jsou stejně ekologické a nemusí se budovat trať	5
Je třeba minimalizovat a kompenzovat zátěž a omezení pro obyvatele a dopravu v průběhu výstavby trati	4
Je nutné jednat s developery, developeři se mají podílet na budování vybavenosti, zelených ploch a infrastruktury	4
Je nutné efektivně motivovat lidi dojíždějící autem k přestupu na MHD, zvýhodnit využití MHD	3
Záměr je třeba koordinovat s dopravním řešením v Dejvicích a řešením v rámci rekonstrukce Vítězného náměstí	3
Je potřeba dobře ošetřit obslužnost a napojenost vzdálenějších částí Suchdola	3
Komunikovat s místními, snižovat nedůvěru a pracovat s NIMBY efektem	3
Upozornění na chybu v použitém názvosloví - tramvaj není bezmotorová doprava, má elektromotor	3
Efektivně a vhodně nastavit kapacitu, cenu a podmínky využití záchytného parkoviště P+R	2
Zvolit vhodné názvy zastávek, konzultovat s místními, kteří místní názvy dobře znají	2
Zachovat co nejvíce zeleně a přírodního charakteru území v oblasti terminálu Výhledy	2
Použít moderní technologie a materiály pro eliminaci hlukové zátěže	1
Zajistit dostatečnou frekvenci tramvajových spojů, posílení spojů ve špičce	1
Zachovat pás izolační zeleně podél Kamýcké	1
Zachovat pěší propojení přes Podbabské skály	1
Využít energii z rekuperace při brždění tramvají při jízdě z kopce	1
Jak bude naloženo s nedávno rekonstruovanou kanalizací?	1
Kdy dojde k realizaci?	1
Tramvajovou trať vést nad vlakovou tratí	1
Raději prodloužit metro	1
Lépe vyřešit křižovatku Sídlištní - Kamýcká - Suchdolská, snazší napojení	1
Detailně prověřit napojení přivaděče Rybářka na Kamýckou a ulici K vinici	1
CELKEM PODNĚTŮ V KATEGORII OTÁZKY A DOPORUČENÍ	22
CELKEM OTEVŘENÝCH KOMENTÁŘŮ *(respondenti zmiňovali více podnětů v rámci jednoho komentáře)*	109

PRODLOUŽENÍ TRAMVAJE DO SUCHDOLA

ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

Z výsledků postojových otázek doplněných o informace z otevřených doplňujících komentářů respondentů vyplývá, že záměr prodloužení tramvajové trati do Suchdola se u respondentů setkal většinově s pozitivním hodnocením. **Naprostá většina respondentů si uvědomuje benefity**, které s sebou prodloužení tramvaje přináší a vnímá přínosy v různých oblastech.

Cca třetina respondentů se přitom výrazně obává rizika kácení stromů podél ulice Kamýcká, nepřiměřeného nárustu obyvatel a narušení klidného příměstského charakteru území. **Pozornost je však třeba věnovat i ostatním uvedeným rizikům, která více či méně závažně vnímá zhruba polovina dotázaných.**

Z podrobného čtení a obsahové analýzy doplňujících komentářů vyplývá, že v následujících fázích bude žádoucí další komunikace, případně participace s občany, podrobné vysvětlování a konzultace podrobných technických řešení a návazných vztahů. Vzhledem ke komplexitě diskutovaných otázek pak ideálně ve spolupráci všech dotčených subjektů veřejné správy (DPP, MČ, HMP a další). Nejčastěji rezonující témata a otázky vyžadující odpovědi a společnou diskusi byly především:

- délka jízdy tramvaje, intervaly a kapacita spojů, počet a umístění zastávek, docházkové vzdálenosti, řešení návazných spojů a obslužnosti Suchdola, hluková a vibrační zátěž, kácení zeleně, křižování vozovky a bezpečnost provozu, omezení pro obyvatele v průběhu stavby, nově rekonstruovaná kanalizace;
- koordinace se záměrem Pražského okruhu a rozvojovými záměry v širším kontextu (včetně soukromých), strategie snižování automobilové dopravy v celoměstském měřítku, jednání s vlastníky a investory.

ROZVOJ LOKALITY NOVÝ SEDLEC

Druhá sekce dotazníku byla věnována **návrhu urbanistické studie pro lokalitu Nový Sedlec** a mapovala priority a náměty respondentů v oblasti budoucí veřejné a komerční vybavenosti nové čtvrti, rekreačních funkcí a zelených ploch.

Na otázky v této sekci odpovědělo celkem **135 respondentů**.

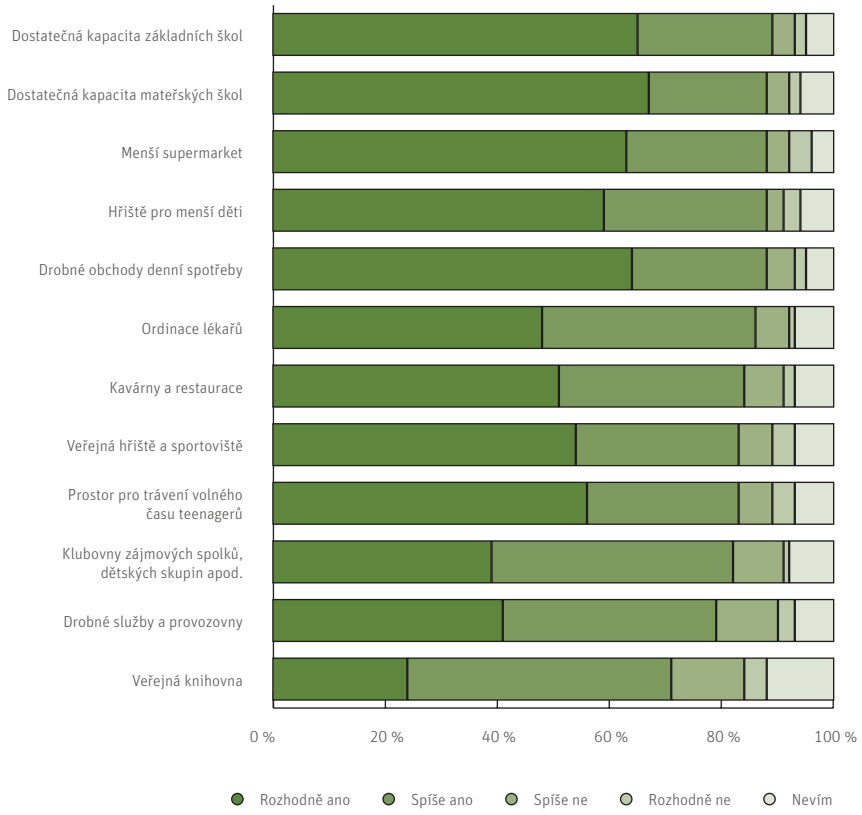
VYBAVENOST A FUNKCE

Všechny návrhy na budoucí příležitosti v nové čtvrti se setkaly se zájmem výrazné většiny respondentů. Prioritou je podle nich **zajištění dostatečného počtu míst ve školách a školkách** a rovněž **nabídka obchodů** (88 % rozhodně a spíše pro). Také o **další návrhy z oblasti veřejné a komerční vybavenosti** vyjádřilo určitý zájem alespoň 80 % respondentů. Nepatrně slabší byl zájem o umístění pobočky veřejné knihovny (70 %), což může souviset s nyní obtížně představitelnou intenzitou zalidnění a společenského života v nové čtvrti a otázkou, zda taková veřejná služba bude v lokalitě skutečně využívána.

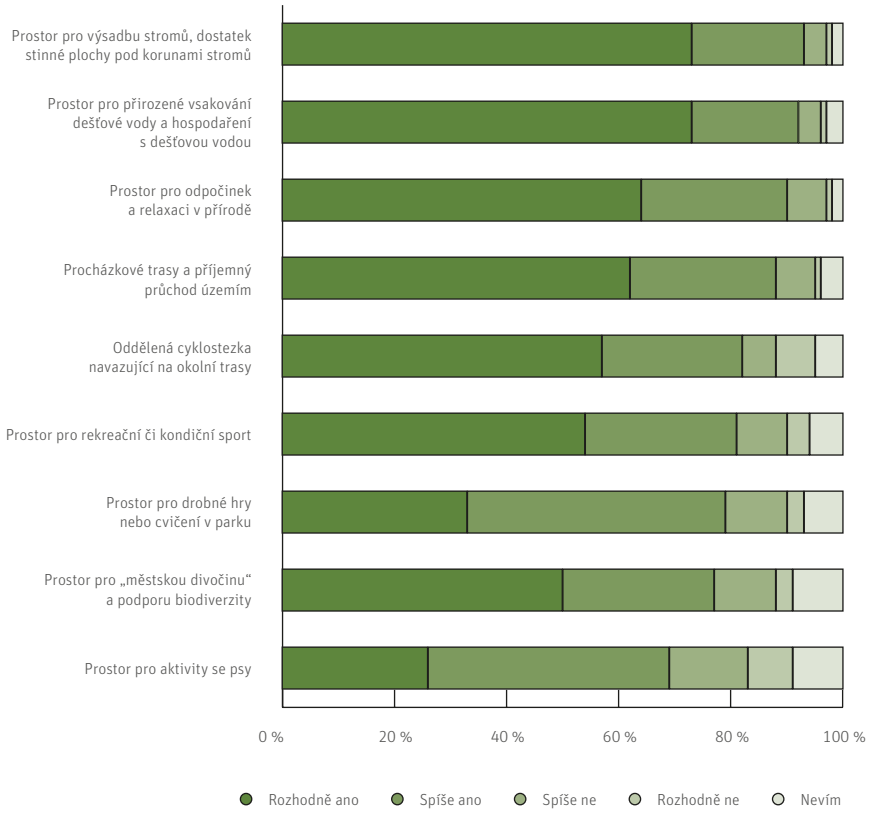
V oblasti rekreačních funkcí a přírodních hodnot nové čtvrti je pro respondenty jednoznačnou prioritou **výsadba stromů a hospodaření s dešťovou vodou** (92 % rozhodně či spíše pro). Jednoznačný zájem je také především o **zachování a rozvoj míst pro odpočinek a relaxaci v přírodě** a **příjemné pěší trasy územím** (88 % rozhodně a spíše pro). Nepatrně slabší byl zájem o prostor pro aktivity se psy (69 %), což je obvyklé vzhledem k tomu, že se tento koníček týká jen některých skupin obyvatel.

Hlasy proti se obecně u celého spektra návrhů objevovaly v nízké míře v rozmezí 5–14 %. Dva nejméně oblíbené návrhy (veřejná knihovna, prostor pro aktivity se psy) zaznamenaly nepatrně vyšší podíl nesouhlasu (do 20 %). **Podle analýzy doplňujících komentářů lze odhadovat, že u části respondentů jejich negativní postoje k jednotlivým návrhům odráží i obecnou deklaraci nesouhlasu s rozvojem nyní nezastavěné lokality.**

Výsledky přehledně shrnují dva grafy na následujících stranách.



Graf 09: Nový Sedlec – veřejná a komerční vybavenost



Graf 10: Nový Sedlec – rekreační funkce a zelené plochy

ROZVOJ LOKALITY NOVÝ SEDLEC

DOPLŇUJÍCÍ KOMENTÁŘE

Respondenti měli možnost doplnit své podněty, postřehy a připomínky k záměru rozvoje lokality Nový Sedlec v doplňující **otevřené otázce formou volných komentářů**. Uvedli celkem **87 relevantních odpovědí**, z nichž mnohé byly velmi obsáhlé a zahrnovaly celou řadu aspektů a úvah o samotném záměru, ale i souvisejících dopravních a rozvojových poměrech v širším území.

Komentáře byly zpracovány metodou obsahové analýzy a rozděleny do dvou kategorií*:

1. Příležitosti a hodnoty – 64 podnětů
2. Rizika a problémy – 53 podnětů

Přehled hlavních témat a narativů včetně četností uvádí dvě tabulky na následujících stranách.

CO BY NEMĚLO CHYBĚT PŘI BUDOUCÍM ROZVOJI LOKALITY NOVÝ SEDLEC	ABSOLUTNÍ ČETNOST
Co nejvíce zachovat a podpořit přírodní hodnoty lokality, klidný charakter místa a prostor pro relaxaci v zeleni a městskou přírodu	9
Vodní plocha, např. biotop na koupání, brouzdaliště, pítka apod.	6
Kvalitní síť cyklotras spojujících přirození cíle a stávající cyklostezky (podél řeky, na Suchdol, k vlaku v Sedlci apod.)	4
Zachovat a kultivovat pěší propojení z Nového Sedlce přes Podbabské skály do Podbaby a Šáreckého údolí	4
Co nejvíc začlenit zeleň do ulic, náměstí i vnitrobloků nové čtvrti (stromořadí, zelené pásy, stinné plochy apod.)	3
Dostatečná nabídka obchodů a služeb v nové čtvrti	3
Vytvořit rychlé a pohodlné pěší a cyklo propojení z Nového Sedlce a od tramvaje na vlakovou zastávku Praha-Sedlec	3
Kvalitní a příjemná cyklotrasa při ulici Podbabská – oddělená cyklostezka v obou směrech na straně u řeky	3
Obecně spokojenost s návrhem vybavenosti lokality	3
Zachovat a podpořit veřejně přístupná místa s výhledy na město na hraně Podbabských skal	2
Ochranná pásma a migrační podchod pro zvěř pod ulicí Kamýcká	2
Upravit místo na nedalekém břehu Vltavy pro rekreační koupání či vodní sporty	2
Plavecký bazén	2
Baseballové hřiště	2
Dostatek parkovacích míst	2
Parkování pro nové bytové domy řešit jako podzemní, ne stání ve veřejném prostoru ulic	2
Zachovat střelnici	2
Moderní čtvrť podle konceptu „města krátkých vzdáleností“	1
Nový most přes řeku do Troji a Bohnic	1
Dostatečná kapacita škol a školek	1
Různá vybavenost (vždy 1× zmíněno) – skatepark, kino, kostel, czech point, policejní služebna, poliklinika, místo pro sdílená kola	7
CELKEM PODNĚTŮ V KATEGORII CO BY NEMĚLO CHYBĚT	**64**
CELKEM OTEVŘENÝCH KOMENTÁŘŮ *(respondenti zmiňovali více podnětů v rámci jednoho komentáře)*	**87**

**Součet podnětů v rámci kategorií neodpovídá celkovému počtu odpovědí (87). Respondenti zmiňovali více témat v rámci jedné odpovědi.*

RIZIKA A PROBLÉMY PŘI BUDOUCÍM ROZVOJI LOKALITY NOVÝ SEDLEC	ABSOLUTNÍ ČETNOST
Zhoršení dopravních poměrů v ulici Kamýcká a oblasti Sedlce v důsledku nárůstu počtu obyvatel a přivaděče Pražského okruhu	7
Příliš vysoká hustota zástavby a úbytek nezastavěných zelených ploch	6
Nic nestavět, zachovat plochu bez výstavby	5
Hluk a emise z dopravního zatížení v okolí	5
Nekoordinovaný rozvoj zástavby ve Starém Sedlci a nárůst počtu obyvatel bez potřebné infrastruktury, nutné postavit nejdříve tramvaj	4
Není uvažován komplexní celek území a jeho dopravní poměry a kapacity zastavění	3
Riziko, že developeři postaví byty, ale nezajistí potřebnou vybavenost a infrastrukturu	3
Propojení Nového Sedlce a lokality „K vinici" řešit pouze jako pěší a cyklo – riziko, že řidiči tudy budou objíždět zácpy na Kamýcké	3
Geologická nestabilita území, rizikové navážky a skládky	3
Výška zástavby by mohla být vyšší pro větší využitelnost území a návratnost investic	2
Podlehnutí tlaku developerů na zastavění lokality	2
Nová čtvrť překračuje hranice městských částí, nutno projednat podmínky správního zařazení	2
Obava z vysoké sídlištní zástavby a ztráty klidného charakteru území	1
Nezávaznost urbanistické studie pro developery, absence závazného regulačního plánu, který musí každý investor respektovat	1
Tramvaj nebude kapacitně stačit v důsledku přílišného nárůstu počtu obyvatel	1
Na tak malé území se to nemůže všechno vejít	1
Nebezpečný provoz střelnice, měla by být mimo obydlené území	1
Neochota lidí něco měnit, NIMBY efekt	1
Všechna křížení tras tramvaje, aut a pěších by měla být mimoúrovňová	1
Nedostatečný zřetel k udržitelnosti, kapacitám území a adaptaci na změnu klimatu	1
CELKEM PODNĚTŮ V KATEGORII RIZIKA A PROBLÉMY	53
CELKEM OTEVŘENÝCH KOMENTÁŘŮ *(respondenti zmiňovali více podnětů v rámci jednoho komentáře)*	87

ROZVOJ LOKALITY VÝHLEDY

Třetí sekce dotazníku představila **návrh urbanistické studie pro okolí plánovaného terminálu Výhledy**. Otázky mapovaly priority a náměty respondentů v oblasti budoucí veřejné a komerční vybavenosti, dopravních funkcí, rekreačních příležitostí a zelených ploch.

Na otázky v této sekci odpovědělo celkem **129 respondentů**.

VYBAVENOST A FUNKCE

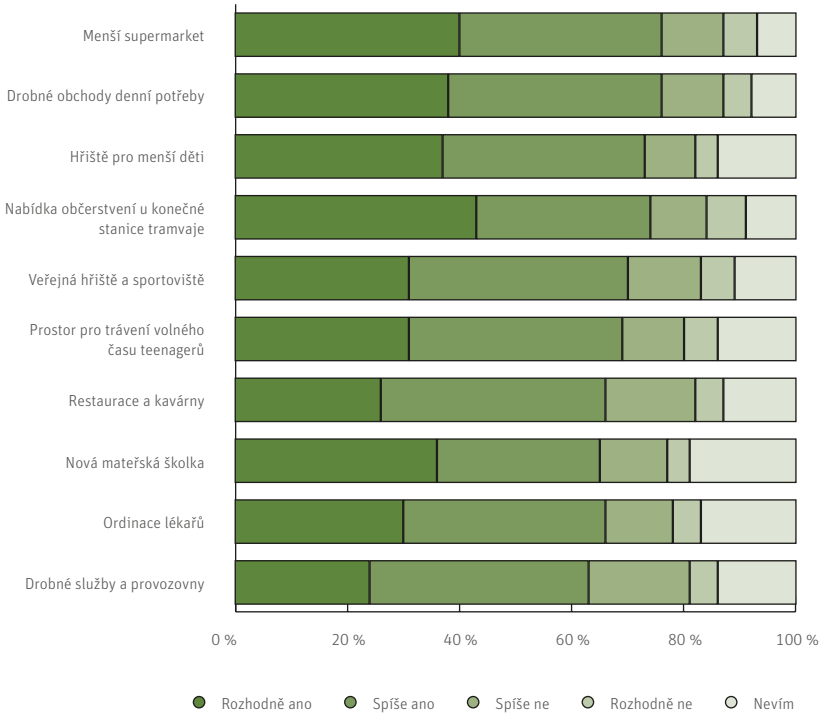
V lokalitě Výhledy je pro respondenty největší prioritou **zachování a podpora přírodních a rekreačních hodnot**, podobně jako v oblasti Nového Sedlce je to primárně **výsadba stromů a hospodaření s dešťovou vodou**, **prostor pro odpočinek a relaxaci v zeleni** a **příjemné procházkové trasy územím** (90 % rozhodně a spíše pro). Nejméně populární (cca 60 %) jsou i zde aktivity se psy či koňmi, které se týkají užší skupiny obyvatel, ale také třeba možnost drobných her či aktivit v parku (může být dáno např. stávající nízkou potřebou upravené parkové plochy vzhledem k nyní spíše venkovskému charakteru území s dostatkem přírodě blízké zeleně).

V rámci vybavenosti zaznamenala největší zájem respondentů (75 %) **dostupnost obchodů či občerstvení u konečné tramvaje**. **Naopak 16 % dotázaných se vyslovilo proti těmto návrhům – což podle analýzy doplňujících komentářů může odrážet obavu z přílišného rozvoje nyní klidné, zelené plochy na okraji zástavby.**

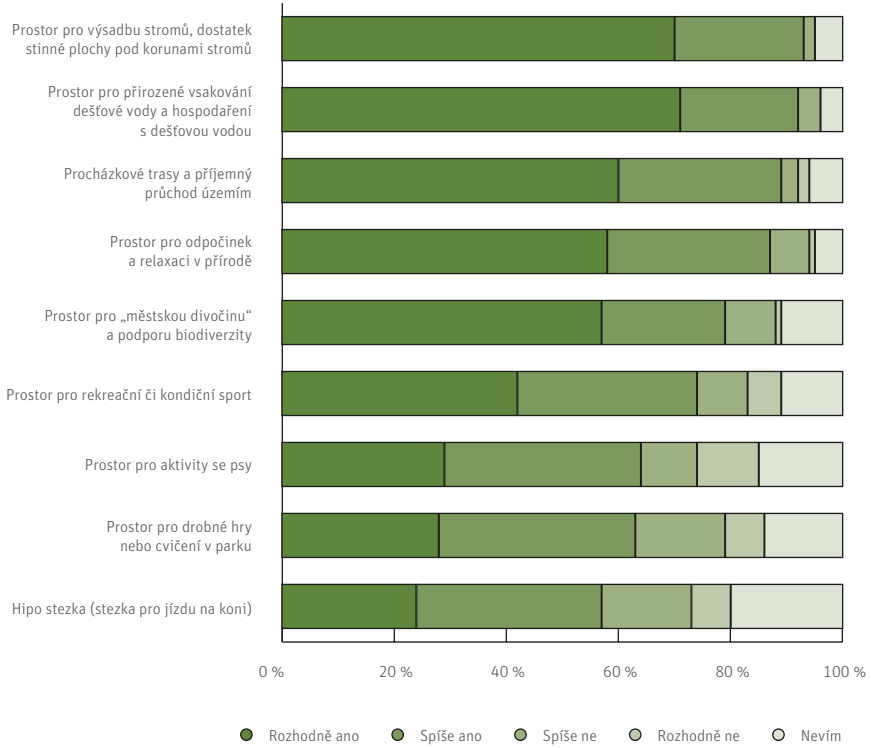
Specifickou roli v lokalitě Výhledy hrají **plánované dopravní stavby** – konečná smyčky tramvaje, plánovaný přestupní terminál pro regionální dopravu, parkoviště P+R, ale i tunel Pražského okruhu. Největší shoda zde panovala na tom, že budoucí stanice Výhledy by měla nabízet **příjemný a bezpečný prostor pro čekání na MHD**, prioritou jsou také **pohodlná pěší propojení napříč územím** (více než 90 % rozhodně a spíše pro). Dvě třetiny dotázaných si rozhodně přeje **kvalitní cyklotrasy** spojující přirozené okolní cíle.

O něco méně výraznou podporu si získalo parkoviště P+R pro dojíždějící z regionu (77 % rozhodně a spíše pro). Obsahová analýza doplňujících komentářů naznačuje, že na skeptickém hodnocení parkoviště P+R se může podílet nedůvěra, že se městu skutečně podaří řidiče z regionu motivovat k zaparkování auta na okraji města a přestupu na MHD.

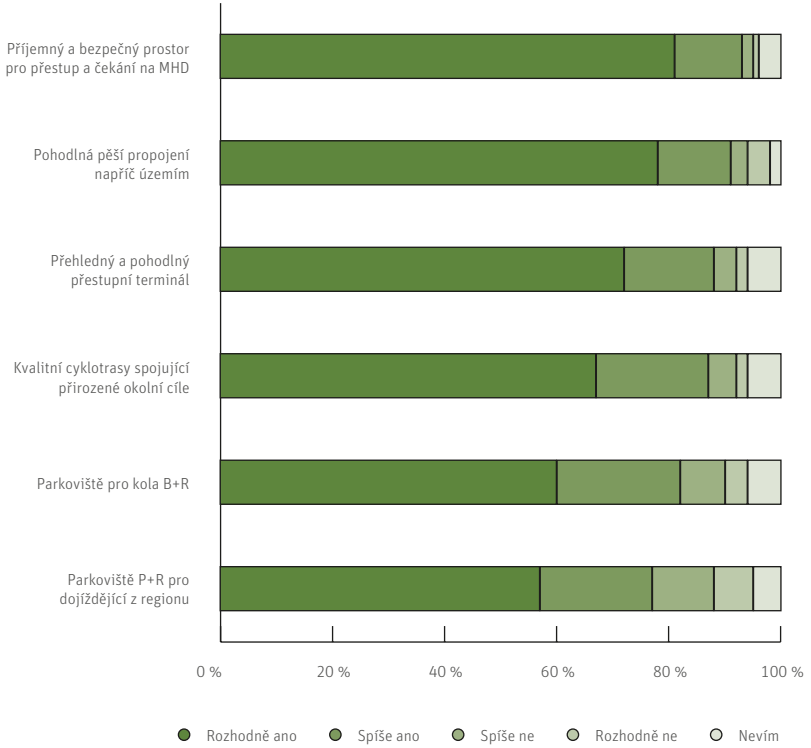
Výsledky přehledně shrnují tři následující grafy.



Graf 11: Výhledy – veřejná a komerční vybavenost



Graf 12: Výhledy – rekreační funkce a zelené plochy



Graf 13: Výhledy – dopravní vybavenost

ROZVOJ LOKALITY VÝHLEDY

DOPLŇUJÍCÍ KOMENTÁŘE

Stejně jako v předchozích sekcích dotazníku i zde měli respondenti možnost doplnit své podněty, postřehy a připomínky k záměru prodloužení tramvajové trati v doplňující **otevřené otázce formou volných komentářů**. Uvedli celkem **70 relevantních odpovědí**, v nichž zmiňovali často i více námětů k rozvoji lokality i návaznostech sousedního Středočeského kraje.

Komentáře byly zpracovány metodou obsahové analýzy a rozděleny do dvou kategorií*:

1. Příležitosti a hodnoty – 53 podnětů
2. Rizika a problémy – 54 podnětů

Přehled hlavních témat včetně četností uvádí dvě tabulky na následujících stranách.

**Součet podnětů v rámci kategorií neodpovídá celkovému počtu odpovědí (70). Respondenti zmiňovali více témat v rámci jedné odpovědi.*

CO BY NEMĚLO CHYBĚT PŘI BUDOUCÍM ROZVOJI LOKALITY VÝHLEDY	ABSOLUTNÍ ČETNOST
Vznik nového obchodního centra Suchdola, dostatek nákupních možností a nabídka služeb	8
Přestupní terminál MHD a dobře napojené, dostatečné kapacitní parkoviště P+R	7
Obecně spokojenou s návrhem vybavenosti lokality	4
Minimalizovat počet aut přijíždějících z regionu ku Praze (vyjednat s obcemi Středočeského kraje kvalitní napojení MHD k terminálu ad.)	4
Efektivně motivovat řidiče k přestupu na MHD, naplňovat strategii snižování objemu automobilové dopravy v celoměstském kontextu)	3
Příležitosti pro budoucí propojení Suchdola a Horoměřic (prodloužení tramvaje i sdílení kapacit vybavenosti)	3
Pěší a cyklo propojení od konečné tramvaje k přirozeným cílům lokality (např. ulice Na mírách, Za sokolovnou, hřbitov ad.)	3
Dostatek stromů a zeleně (stín a vsakování vody)	3
Zelená pás kolem Brandejsova statku (koordinovat s rekonstrukcí statku)	2
Plochy pro parkování osázet stromy (stín a vsakování vody)	2
Pohodlné, bezpečné, dostatečně široké zastávky MHD (např. tzv. typ hrana-hrana)	2
Kvalitní, zastřešené a bezpečné parkoviště pro kola B+R	2
Kvalitní cyklo infrastruktura, oddělené cyklostezky	2
Vytváření pracovních příležitostí v lokalitě	1
Příjemný nástupní bod pro výlety, pěší a cyklo turistiku v okolní krajině	1
Park nad budoucím tunelem Pražského okruhu	1
Rozhledna	1
Stanice záchranné služby, hasičů a policie	1
Posilovna	1
Baseballové hřiště	1
Veterinární klinika či sběrný dvůr	1
CELKEM PODNĚTŮ V KATEGORII CO BY NEMĚLO CHYBĚT	**53**
CELKEM OTEVŘENÝCH KOMENTÁŘŮ *(respondenti zmiňovali více podnětů v rámci jednoho komentáře)*	**70**

RIZIKA A PROBLÉMY PŘI BUDOUCÍM ROZVOJI LOKALITY VÝHLEDY	ABSOLUTNÍ ČETNOST
Obava z příliš intenzivní zástavby v okolí terminálu, prostor ponechat v maximální míře jako nezastavěnou, zelenou plochu	7
Současná vybavenost Suchdola je dostačující, dokonce se tu řada podniků sotva uživí	7
Omezení prostoru pro přírodu a divoká zvířata, narušení ekosystému	4
Lidé nepřesednou z aut na MHD, řidiči budou dále jezdit do města autem	3
Právní nezávaznost studie, riziko, že plány vybavenosti a parametry rozvoje nebudou dodrženy (absence závazného regulačního plánu)	3
Zvýšený hluk a ruch v souvislosti s provozem přestupního terminálu	3
Ztráta klidného a přírodě blízkého charakteru lokality	3
Zhoršení dopravní obslužnosti vzdálenějších částí Suchdola	3
Není uvažován komplexní celek území, návaznosti Středočeského kraje, jeho dopravní poměry a kapacity rozvoje	2
Zhoršení dopravních zácp v důsledku nárůstu bytové výstavby	2
Nedostatečný zřetel k udržitelnosti rozvoje a kapacitám území	2
Kácení zeleně	2
Problémem je vedení Pražského okruhu – hluk, exhalace, zdevastování klidné zelené lokality	2
Riziko zvýšeného výskytu lidí bez domova a uživatelů návykových látek	2
V lokalitě není potřeba další fotbalové hřiště	2
Problematické místo v ulici Pod rybníčkem – odlehčit lepším přímým napojením do oblasti Nový Suchdol	1
Problémem je zajistit dostatek parkovacích míst (např. pro supermarket apod.)	1
Návrh řešení bez znalosti místních poměrů a problémů	1
Zhoršení podmínek pro stávající obyvatele lokality, potíže v průběhu výstavby apod.	1
Zástavba by měla být naopak vyšší pro vyšší využitelnost území a návratnost investic	1
Nechceme tramvaj	1
Nejedná se o zábor zemědělské půdy?	1
CELKEM PODNĚTŮ V KATEGORII RIZIKA A PROBLÉMY	54
CELKEM OTEVŘENÝCH KOMENTÁŘŮ *(respondenti zmiňovali více podnětů v rámci jednoho komentáře)*	70

ROZVOJ LOKALIT

ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

Všechny návrhy na budoucí vybavenost lokalit Nový Sedlec a terminál Výhledy se u výrazné většiny respondentů setkaly s podporou – u žádného z nabízených řešení se nezazněl poměrově významný nesouhlas.

Celkově se návrhy na doplnění veřejné a komerční vybavenosti v lokalitě Výhledy setkaly s o něco méně výraznou podporou respondentů (65–75 %) než v oblasti Nového Sedlce (80–90 %). Může to odrážet rozdíly v současném charakteru a využití obou lokalit. Oblast Výhledů je již nyní běžnou součástí čtvrti, je osídlena a pravidelně využívána místními a má svůj specifický ráz – s otázkou jejího rozvoje se proto logicky pojí více nároků na zachování současných hodnot, ale i obav z rizika necitlivého řešení. Naproti tomu oblast Nového Sedlce je nyní spíše neatraktivní, nejasně definovanou a obtížně přístupnou plochou s okrajovým využitím pro místní – úvahy o jejím rozvoji tak mohou nabízet větší prostor pro vyslovení přání a očekávání nových možností s nižším rizikem ztráty současných hodnot a funkcí.

Rizika a problémy představených návrhů na rozvoj lokalit respondenti vidí především v nedostatečné koordinaci dílčích rozvojových záměrů v širším spádovém území (včetně regionálního rozvoje) a stále se zhoršujícími dopravními poměry v území. Obavy mají z především z příliš intenzivního rozvoje, nárůstu počtu obyvatel při nedostatečných kapacitách infrastruktury a zahlcení lokality automobilovou dopravou v důsledku budování Pražského okruhu. Zásadní je podle nich zachovat v maximální možné míře cenné přírodní hodnoty lokality, podpořit její zelený charakter a dobrou pěší a cyklistickou prostupnost. Od hlavního města a městských částí v tomto ohledu očekávají dobrou koordinaci rozvojových záměrů v celoměstském měřítku a potřebné vyjednávání veřejných zájmů se soukromými investory, případně též s obcemi Středočeského kraje.

Z podrobného čtení a obsahové analýzy doplňujících komentářů vyplývá, že v následujících fázích je žádoucí místní obyvatele průběžně informovat o dalším postupu a konzultovat jak dílčí místní řešení, tak koordinaci přesahujících záměrů, zejména v oblasti dopravy. Podobně jako u záměru tramvajové trati i zde lze doporučit společný postup všech dotčených subjektů veřejné správy (MČ, HMP, DPP a další).

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy

Vyšehradská 57/2077
128 00 Praha 2

Dotazníkové šetření zpracovala:
Mgr. Reza Vlasáková