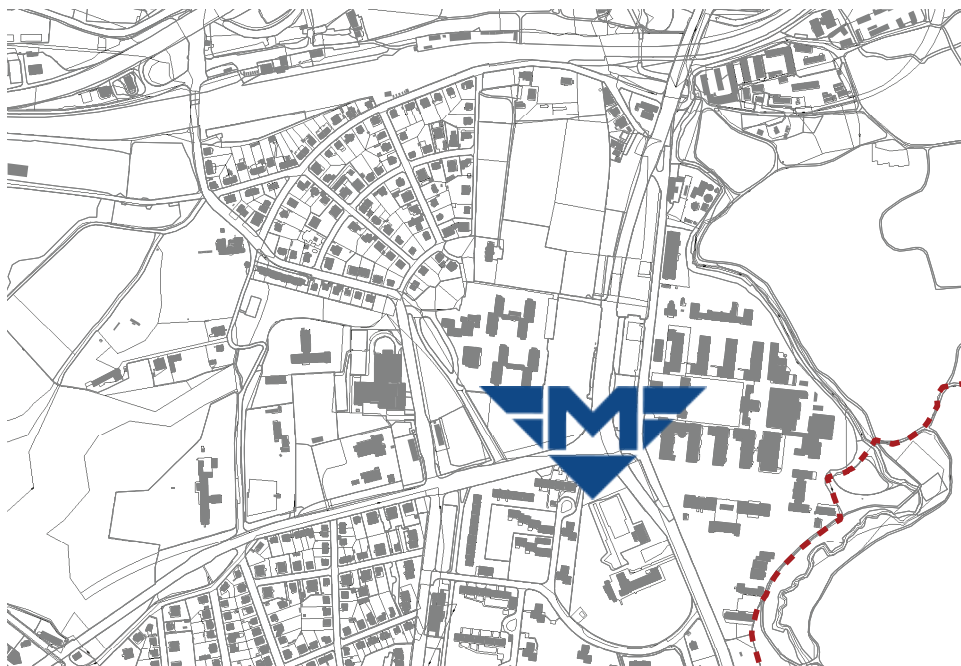




Příprava zadání územní studie pro lokalitu nad budoucí stanicí metra D Nemocnice Krč se systematickým zapojením klíčových aktérů a veřejnosti

Souhrnná závěrečná zpráva, zahrnující výsledky a vyhodnocení:

- fáze a) Kvalitativní šetření mezi klíčovými vlastníky,
institucionálními aktéry a uživateli
- fáze b) Participační setkání a
Representativní dotazníkové šetření

2016\ 12

Objednatel:
Městská část Praha 4



Zhotovitel:

ATELIERL

ATELIER L s.r.o. \ Kafkova 26 \ Praha 6 \ 160 00 \ www.atelierl.cz \ 222 967 376

Příprava zadání územní studie pro lokalitu nad budoucí stanicí metra D Nemocnice Krč se systematickým zapojením klíčových aktérů a veřejnosti

Identifikační údaje

Název dokumentace:	Příprava zadání územní studie pro lokalitu nad budoucí stanicí metra D Nemocnice Krč se systematickým zapojením klíčových aktérů a veřejnosti
Dílčí část (fáze)	Souhrnná závěrečná zpráva, zahrnující výsledky a vyhodnocení: fáze a) Kvalitativní šetření mezi klíčovými vlastníky, institucionálními aktéry a uživateli fáze b) Participační setkání a Representativní dotazníkové šetření
Objednatel:	Městská část Praha 4 Antala Staška 2059/80b, 140 46 Praha 4
Zhotovitel:	ATELIER L s.r.o., IČ 25056476 sídlo: Kafkova 580/26, 160 00 Praha 6
Zpracovatelé:	Jana Langerová Markéta Hugová Alica Brendzová Lukáš Hanus Martin Veselý Petr Klápště
Datum zpracování:	červen – prosinec 2016

Úvod

Cílem dokumentu je zpracování zadání územní studie se systematickým zapojením klíčových aktérů a veřejnosti. Těžištěm práce je vytvoření komplexního zadání, zohledňujícího požadavky rozhodujících partnerů v území ve vztahu ke stávající urbanistické struktuře i budoucím možnostem rozvoje území. Přístup vychází z mezioborové komunikace a návaznosti jednotlivých kroků.

Dílčím výsledkem práce je tato souhrnná závěrečná zpráva, zahrnující výsledky a vyhodnocení provedených průzkumů (fáze a, b).

Zpráva bude jedním z podkladů ke zpracování variant konceptu možného rozvoje oblasti **(fáze c)**. Na základě projednání variant konceptu s se zadavatelem, veřejností a dalšími účastníky **(fáze d)** bude zpracováno finální zadání územní studie finální variant a následně zadání územní studie **(fáze e)**.

Příprava zadání územní studie pro lokalitu nad budoucí stanicí metra D Nemocnice Krč se systematickým zapojením klíčových aktérů a veřejnosti

Souhrnná závěrečná zpráva, zahrnující výsledky a vyhodnocení provedených průzkumů a rozborů

Přístup a postupy průzkumů, rozborů a vyhodnocení

Přístup je založen na mezioborové komunikaci a návazností jednotlivých kroků:

- **Urbanistická analýza území** z hlediska širších vztahů, historického vývoje, urbanistické struktury, dalších urbanistických hledisek a možnostem, definovaných v územně plánovacích podkladech a územně plánovací dokumentaci.
Výsledky průzkumů jsou popsány v kapitole 2.
- **Kvalitativní šetření** mezi klíčovými vlastníky, institucionálními aktéry a uživateli (červen - září 2016)
Průběh, výsledky a vyhodnocení šetření byly podrobně popsány jsou popsány v souhrnné zprávě fáze a), vydané v září 2016 a v kapitole 3.
- **Plánovací participační setkání** s veřejností a klíčovými aktéry v území (září 2016)
Průběh, výsledky y vyhodnocení plánovacího setkání jsou popsány v kapitole 4.
- **Representativní dotazníkové šetření** mezi obyvateli spádového území (říjen – listopad 2016)
Průběh, výsledky a vyhodnocení dotazníkového šetření včetně celkové syntézy výsledků výzkumu jsou podrobně popsány v kapitole 5.

Celkové shrnutí nejvýznamnějších zjištěných skutečností je uvedeno v kapitole 1.

Obsah souhrnné závěrečné zprávy

zahrnující výsledky a vyhodnocení provedených průzkumů a rozborů

1. **Celkové shrnutí**
2. **Urbanistická analýza území**
3. **Závěrečné vyhodnocení kvalitativního výzkumu** v kontextu navazujícího dotazníkového šetření
4. **Výsledky a vyhodnocení participačního plánovacího setkání**
5. **Výsledky a vyhodnocení representativního dotazníkového šetření**



Příloha č. 1 Výsledky a vyhodnocení fáze a), zahrnující:

Kvalitativní šetření mezi klíčovými vlastníky,
institucionálními aktéry a uživateli budoucí stanice metra
Nemocnice Krč a její spádové oblasti
zaměřené na způsoby využívání veřejného prostoru

Datum zpracování: červen – září 2016

Objednatel:

Městská část Praha 4



Zhotovitel:

ATELIERL

ATELIER L s.r.o. \ Kafkova 26 \ Praha 6 \ 160 00 \ www.atelierl.cz \ 222 967 376

Zpracovatelé kvalitativního šetření:

Alica Brendzová
Lukáš Hanus
Martin Veselý

1. Celkové shrnutí nejvýznamnějších zjištěných skutečností

Objednatel:

Městská část Praha 4



Zhotovitel:

ATELIERL

ATELIER L s.r.o. \ Kafkova 26 \ Praha 6 \ 160 00 \ www.atelierl.cz \ 222 967 376

Obsah

1.	Celkové shrnutí	3
1.1.	Strategický cíl	3
1.2.	Podklady	3
1.3.	Shrnutí výsledků průzkumů, rozborů a analýz	4
1.3.1.	Vyhodnocení urbanistické analýzy území	4
	Cíle a principy, které by neměly být v návrhu opomenuty:	4
1.3.2.	Vyhodnocení výsledků kvalitativního šetření	5
1.3.3.	Vyhodnocení participačního plánovacího setkání	5
1.3.4.	Vyhodnocení výsledků dotazníkového šetření	5
1.4.	Závěr	6

1. Celkové shrnutí

Celkové shrnutí nejvýznamnějších zjištění, které vyplynuly z vyhodnocení průzkumů a vyhodnocení.

1.1. Strategický cíl

Strategický plán Prahy má vytyčen pět prioritních oblastí, kterým se ve svém návrhu věnuje.

Jsou jimi fyzické město, sociální soudržnost, autentické město, občanská společnost a prosperita. Jednotlivé prioritní oblasti jsou sestaveny na základě závěrů Analytické části Strategického plánu.

Plánovaná výstavba nové trasy metra D a jejích stanic významně ovlivní život obyvatel a prostředí přilehlých oblastí města. Základním cílem proměny prostředí by mělo být především zvýšení kvality života obyvatel, návštěvníků a ostatních uživatelů území.

Lokalita nad budoucí stanicí metra D Nemocnice Krč vyžaduje obzvláště citlivý a komplexní přístup. Výstavba stanice metra bude nepochybně impulsem k významné přeměně poměrně rozsáhlého transformačního území. Pro lokalitu bude zpracována územní studie, ověřující komplexně možnosti a podmínky změn v území v širších souvislostech.

Cílem této fáze práce je vytvoření koncepčního podkladu pro zpracování variant možného rozvoje lokality se systematickým zapojením klíčových aktérů a veřejnosti a v souladu s dlouhodobou strategií rozvoje území v souladu s principy udržitelného rozvoje.

1.2. Podklady

- Územně analytické podklady hl. m. Prahy
- Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy
- Územní plán hl. m. Prahy
- Návrh Metropolitního plánu
- Mapové podklady, katastrální mapa
- Průzkumy území, archivní materiály, fotodokumentace
- Informace o historii městské čtvrti Praha- Krč, uvedené na <http://krc-historie.cz> (A. Sečkář)
- Rešerše a analýza dat o obyvatelstvu, dopravních vztazích, občanské vybavenosti a nabídce zboží a služeb ve spádové oblasti budoucí stanice metra D Nemocnice Krč, zhotovitel ATELIER L s.r.o., zprac. v květnu 2016
- Rozvoj území u stanice metra Nemocnice Krč - koncept zadání, zprac. Ing. arch. Viktor Tuček v květnu 2016
-

1.3. Shrnutí výsledků průzkumů, rozborů a analýz

1.3.1. Vyhodnocení urbanistické analýzy území

Hodnoty

- Poloha území uvnitř kompaktního města
- Významný urbanistický celek Thomayerovy nemocnice
- Návaznost na krajinnou zeleň (Krčský les, Velký háj)
- Nadstandardní občanské vybavení (školství, zdravotnictví)
- Existující dopravní a technická infrastruktura
- Budoucí stanice metra D

Problémy

- Nedokončená neurbanizovaná plocha uvnitř města, narušená nekoncepční zástavbou jednotlivých budov a celků
- Bariéra nové Vídeňské ulice, ztráta vazby na Nemocnici
- Nečitelnost významné kompoziční osy Thomayerovy nemocnice
- Nedůstojný předprostor Thomayerovy nemocnice
- Nekoncepční výstavba administrativního centra, nepropustnost pro pěší (oploceno)
- Převýšená disproporční budova bývalé ubytovny sester (Štúrova 55)
- Předimenzované dopravní stavby (čtyřproudová ulice Zálesí)
- Dopravní zátěž ulice Vídeňská (bezpečnost, hluk, exhalace)

Nebezpečí (hrozby)

- Výstup z metra na jižní straně u sídliště Krč zásadně změní pěší trasy na sídlišti (hlavní pěší tah od metra do sídliště bude procházet „škvírou“ mezi oplocením hřiště školy A. Klára a bytovým domem Zálesí 96 do Kukučínovy ulice)
- Nebezpečí ztráty významu promenády východně od Štúrovy
- (ani autobusové zastávky ve Štúrově ulici nebudou důvodem k cestě sem)

Cíle a principy, které by neměly být v návrhu zadání opomenuty

- **Kompoziční a funkční návaznost** na nejvýznamnější urbanistický celek v území - Thomayerovu nemocnici
- **Přeměna předprostoru nemocnice** na skutečné fungující veřejné prostranství
- **Redukce dopravních ploch** (zúžení komunikací, omezení parkovacích ploch na terénu)
- **Řešení funkčního napojení stanice metra na sídliště Krč**, spojené s podporou promenády podél Štúrovy ulice (např. přeměnou ulice Zálesí, významné osy území, na městský bulvár, propojující promenádu se stanicí metra)
- **Podpora pěších (a cyklistických) tras**, upřednostnění nemotorové dopravy, prostupnost území
- Zajištění **prostupnosti území s návazností na plochy krajinné zeleně** (Krčský les, Velký háj)
- Podpořit **propojení rozvojového území s jádrem původní Krče** na severu za tratí
- V území severně od ulice Zálesí žije v současnosti tak malý počet obyvatel (vlastně nikdo), že **v rozvojovém území je nutné především podpořit primární iniciační funkci: bydlení**, spojené se související rozmanitou skladbou funkcí veřejné infrastruktury.
- **Zástavba území musí být prověřena v dálkových pohledech** z protějšího svahu (z vyhlídkového bodu i.d. 127 dle ÚAP – severní chodník ulice Na Strži)

Podrobnější urbanistická analýza území je uvedena v kapitole 2.

1.3.2. Vyhodnocení výsledků kvalitativního šetření

- V celé oblasti sídliště Krč, Jalovdorská, západní části Lhotky a Zeleného údolí panuje opravdu **vysoká spokojenost** se stavem veřejného prostoru, což má průmět do celkové spokojenosti s kvalitou rezidenční čtvrti a s žitím v oblasti.
- Obyvatelé vilové čtvrti v severní části Krče i severní části sídliště Krč jsou obtěžováni **hlukem** z Jižní spojky, severní část vilové čtvrti ruší i hluk ze železnice. .
- Obecně se ale dá po kvalitativní sondě zhodnotit, že jakýkoliv stavebně rozvojový projektu bude intervenovat do dobře fungující části města, kde obyvatelé vyjadřují vysokou míru spokojenosti s jeho současným stavem.
- S tím je nutné počítat a **nenarušit hodnoty**, které toto místo v současnosti buď přirozeně má, nebo jsou výsledkem soužití místních obyvatel, živnostníků a dalších aktérů.

Podrobný popis průběhu kvalitativního šetření a jeho vyhodnocení je uveden v kapitole 3.

1.3.3. Vyhodnocení participačního plánovacího setkání

Z pohledu aktivní veřejnosti by nová zástavba měla nabídnout zejména

- doplnění drobných obchodů a služeb
- vytvořit podmínky pro vznik centra místní komunity
- zachovat dostatek prostoru pro zeleň

Cílem návrhu musí být eliminace negativních dopadů:

- dopravy v klidu i v pohybu (bariéra, hluk, znečištění, parkování).
- Záměry navázané na novou stanici metra nesmí zhoršit stav dopravy v území.

Obavy z budoucího vývoje a vnějších vlivů zahrnovaly zejména:

- možné nevhodné funkční využití (z pohledu místních obyvatel = administrativa, velké obchodní centrum) navrhované zástavby
- negativní dopady nárůstu dopravy (parkování, hluk, nové velké dopravní plochy)
- obavu z necitlivého hmotového a architektonického řešení nové zástavby, které by znehodnotilo stávající cenné soubory staveb a drobné historické památky (zejména T. nemocnice, stará Krč)

Podrobný popis participačního setkání, výsledků a vyhodnocení je uveden v kapitole 4.

1.3.4. Vyhodnocení výsledků dotazníkového šetření

- Mezi oslovenými respondenty je vysoké procento těch, kteří chtějí dlouhodobě setrvat v oblasti. Toto zjištění potvrzuje kvalitativní sondu, která konstatovala vyšší míru spokojenosti s bydlením ve zkoumané oblasti.
- Obecně panuje poměrně vysoká shoda na přínosu nové stanice metra linky D (u obyvatel, tak i u pracujících v oblasti)
- Výzkum prokázal, že podstatnou část místních obyvatel tvoří lidé, kteří auto využívají maximálně dvakrát týdně.
- Respondenti vyjádřili nespokojenost s dostupností těchto služeb a vybavenosti :
 - specializované prodejny, kavárny, cukrárny, trhy
 - banky, spořitelny,
 - kino, bazén,
 - centrální náměstí
- V projektivní části týkající se možných dopadů zprovoznění metra se projeví především tyto obavy:
 - omezení parkování a úbytek či poškození parkových ploch a zeleně,
 - zvýšený objem provozu i přibývání lidí pohybujících se ve zkoumané oblasti,
 - omezení provozu, zvýšený hluk a znečištění během výstavby stanice metra.

1.4. Závěr

Při zásahu do území je třeba zohlednit Kompoziční urbanistické zásady, zmíněné v odstavci 1.3.1. Přehled samozřejmě není úplný (ani být nemůže), zmiňuje nejvýznamnější principy.

V zadání územní studie je nutné vzít v úvahu výsledky kvalitativního a dotazníkového šetření a projednání s veřejností. Podněty a přání veřejnosti jsou významnou inspirací. Lze obtížně naplnit zcela.

Spádové území má celou řadu silných stránek, které si jeho obyvatelé a uživatelé uvědomují a aktivně je využívají (zeleň uvnitř území i krajinnou zeleň v blízkosti, základní občanská vybavenost na vysoké úrovni, příjemné až "intimní" klidné prostředí atd). Zdá se, že proběhla vzácná identifikace obyvatel s domovem a jeho okolím.

Neobvykle vysoká míra spokojenosti, vyjádřená i přáním v místě setrvat je logicky spojena s přáním stav zachovat, obyvatelé po změnách netouží. Prázdná plocha neruší, nebrání ve výhledu, od okolních obyvatel nic nevyžaduje a oni od ní skoro nic neočekávají. Pustá plocha uvnitř kompaktního města, obklopená infrastrukтурой a brzy i "na metru" je nehospodárná a dlouhodobě neudržitelná.

Nejlidnatější sídliště Krč má předpoklady být téměř "soběstačné". Až na dopravu. V pohybu i v klidu. Metro výrazně zjednoduší a zrychlí přepravu do centra, cesta bude příjemnější než "nacpané autobusy", zmíněné ve výpovědích obyvatel. A stoupnou ceny domů i bytů (naprostá většina je v soukromém vlastnictví). Lidé jsou si přínosu stanice metra vědomi a proti metru nic nenamítají.

Pro uspokojení požadavku zajištění parkovacích stání (především sídliště Krč, kde je deficit extrémně vysoký) jsou prostorové možnosti v rámci území sídliště (v roce 2008 byla vypracována podrobná dopravně inženýrská studie, závěry jsou dosud v zásadě platné, většinu navrhovaných opatření lze uskutečnit). S parkováním je ale problém. Občané by měli vzít na vědomí, že k nákladům automobilisty patří nejen pořízení auta a jeho provoz, ale i poplatek za jeho odložení na cizím pozemku. Zabezpečení parkování patří mezi služby obyvatelstvu, nicméně mezi služby obvykle placené a vždy regulované. Rostoucí dostupnost automobilů a zkvalitňování dopravní infrastruktury způsobuje nárůst individuální automobilové dopravy. Se zvyšujícím se počtem automobilů se snižuje proběh vozidel a nadále roste potřeba parkovacích míst. V zemích, které na vývoj kontinuálně reagovaly, je již v obecném povědomí skutečnost, že auta mají parkovat mimo uliční prostor, že cenu garáže musí plně platit vlastníci aut. **Opakovaný přístup znevýhodňuje část obyvatel města (obyvatelé bez auta).** Parkující automobil zaujímá cca 20m², které mohou sloužit veřejné funkci (a pro více obyvatel).

Sídliště Krč mívalo na svou dobu nadstandardní vybavení včetně kinosálu, kdysi oblíbené restaurace v Modrém pavilonu a dalších služeb podél promenády. Pro uspokojení deficitu drobných specializovaných služeb (kadeřnictví, cukrárna apod.) je třeba především a nejdříve využít stávající budovy podél promenády. Opustit a nechat zchátrat existující stavby a postavit místo nich nové o kousek dál není cesta.

Uspokojení poptávky po dalších službách nadmístního významu (kino, bazén) je vhodné řešit v rámci výstavby obvodového centra v okolí stanice metra Nové dvory, jehož poloha v těžišti zástavby mezi sídlišti Krč, lidí v oblasti Lhotka, Jalodvorská a Zelené údolí předpokládá intenzivnější využívání speciálních zařízení a vybavení širokou a početnou veřejností.

Souhrnná závěrečná zpráva, zahrnující výsledky a vyhodnocení provedených průzkumů a rozborů

Lze předpokládat, že obvodové centrum Nové Dvory, obklopené lidnatou zástavbou, převezme i žádanou funkci "centrálního náměstí". To nevylučuje vznik dalšího centra na severu (v závěru promenády?). Nejeví se však reálné, že by veřejné prostranství oddělené od sídliště ulicí Zálesí (s pustinou a administrativou za zády), mohlo úspěšně převzít funkci místa komunitního setkávání obyvatel. Nové Dvory mají vzhledem ke své poloze šanci i bez metra...

Obavy spojené s výstavbou stanice metra D Nemocnice Krč jsou věcně správné, ale vesměs zvláštní - třeba "přibývání lidí". Obyvatelé sídliště Krč, dnes většinou vlastníci svých bytů, by si mohli vzpomenout, že před 45 lety museli obyvatelé vilových čtvrtí (Tempo, Lhotka, vilky západně od Vídeňské) přijmout cca deset tisíc nových sousedů. Krč byla a je příjemná residenční čtvrť bez rušivé výroby, obklopená velkorysími lesními plochami, téměř ideální místo k životu. Nevyužití cenného místa je dlouhodobě neudržitelné, na "sobecké" sousedy není třeba brát příliš zřetel.

Není nezbytné a ani vhodné zastavět celou zastavitelnou transformační plochu "z jedné vody načisto". Je třeba zadání studie koncipovat s ohledem na možnost etapizace. Nejdříve v návaznosti na výstavbu stanice metra uzdravit "nemocná" místa. Celková koncepce by měla vzít v úvahu různé scénáře budoucího rozvoje území a jeho spádové oblasti.

2. Urbanistická analýza území

Objednatel:

Městská část Praha 4



Zhotovitel:

ATELIERL

ATELIER L s.r.o. \ Kafkova 26 \ Praha 6 \ 160 00 \ www.atelierl.cz \ 222 967 376

Obsah

1. Urbanistická analýza území	3
1.1. Širší vztahy, základní údaje	3
1.2. Stručný urbanistický vývoj	3
1.3. Charakter území	4
1.3.1. Struktura a charakter	4
1.3.2. Infrastruktura (dopravní a technická)	5
1.3.3. Občanská vybavenost	5
1.3.4. Veřejná prostranství	6
1.3.5. Krajina a zeleň	6
1.4. Demografie	7
1.5. Územně plánovací podklady a dokumentace	8
1.5.1. Územně analytické podklady hl. m. Prahy	8
1.5.2. Zásady územního rozvoje	9
1.5.3. Územní plán hl. m. Prahy	9
1.5.4. Metropolitní plán	10
1.6. Stanice metra D Nemocnice Krč	10
1.7. Majetkoprávní vztahy	11
1.8. Vyhodnocení	12
1.8.1. Hodnoty	12
1.8.2. Problémy	12
1.8.3. Nebezpečí (hrozby)	12
1.9. Cíle a principy, které by neměly být v návrhu opomenuty:	12

1. Urbanistická analýza území

Území bylo prozkoumáno z hlediska topografie, využití území, struktury a charakteru zástavby, dopravní, občanské a technické infrastruktury, veřejných prostranství, krajiny, charakteru a kvality zeleně, vlastnických vztahů, demografické analýzy a rozvojových předpokladů a možností.

1.1. Širší vztahy, základní údaje

Spádová oblast budoucí stanice metra Nemocnice Krč se nachází v úzkém jižním výběžku katastrálního území Krč. Území se od jihu v mírném spádu severovýchodním směrem svažuje do údolí Kunratického potoka. Kunratický potok protéká na východním okraji území údolím mezi nemocničním areálem a Krčským lesem, na severu se stáčí a protéká údolím na západ směrem do Braníka. Za údolím se na východě a na severu zvedají svahy Pankráce a Krčského lesa.

Zájmové území zahrnuje navazující stabilizovaná území (areály škol, sídliště Krč, vilové čtvrti, rodinné domy a nižší bytové domy na jihozápadě, výškovou budovu bývalé ubytovny a zdravotnické a technické areály na západě, vilovou zástavbu na severu, areály nemocnic na východě a obytné celky v jihovýchodní části).

Jádrem lokality je rozvojová plocha o výměře cca 25 ha. Plocha je vymezena ulicemi Zálesí, Štúrova, V kole, U Společenské zahrady, U Krčského nádraží, Thomayerova. Součástí území jsou celé uliční profily hraničních komunikací a napojení výstupu z metra na jižně od ulice Zálesí na sídliště Krč.

Rozvojovou plochu tvoří z velké části zbytková volná plocha, obklopená dopravními trasami a rozmanitou zástavbou. Téměř uprostřed území byl v 70. letech vystavěn nudný administrativní celek Zálesí. Na severu před železnicí u zpustlé plochy Společenské zahrady plynule navazuje stará Krč a prvorepubliková vilová zástavba pod Višňovkou.

1.2. Stručný urbanistický vývoj

Krčská kotlina patří mezi stará obydlená bezpečná místa. Jistě je osídlení doloženo roku 1222. Sídlo sestávalo ze dvou tvrzí a několika velkostatků, obklopených velkými plochami polí. Historický vývoj rozdělení půdy v původní struktuře se výrazně propsal až do současnosti. Některá někdejší rozlehlá pole zůstala dodnes ve vlastnictví starých rodů.

Původní osídlení území sledovalo císařskou silnici a údolí Kunratického potoka.

Výraznou změnu v životě místa vyvolala v 80. letech 19. století výstavba železnice (trať Nusle – Modřany byla zprovozněna r. 1882). Většina obyvatel pracovala převážně v zemědělství, zejména v zahradnictvích, kde se pěstovala zelenina a okrasné květiny. Z rozlehlého areálu bývalé slavné „Společenské zahrady“, založené r. 1845, zbyla dosud čitelná zpustlá zelená plocha se vzrostlými stromy v severní části území a půvabná budova bývalé dívčí zahradnické školy z roku 1886.

Výhodná poloha, přírodní podmínky a dostupnost byly podnětem k založení lázeňského areálu v severozápadní části území (1893 lázně, později sanatorium Dr. Šimsy, dnes kojenecký ústav).

Po osmi letech byla Krč jako IV. pražská čtvrť v r. 1922 připojena k Velké Praze. Z Krče se postupně stala nadstandardní rezidentní a rekreační oblast.

Meziválečné období přineslo Krči mnoho nového, především monumentální významný urbanistický celek Masarykových domovů od architekta Bohumíra Kozáka (1954 přejmenované na Thomayerovu nemocnici) a areál školy Aloyse Klara.

Souhrnná závěrečná zpráva, zahrnující výsledky a vyhodnocení provedených průzkumů a rozborů

Areál Masarykových domovů vnesl do dosud neurbanizované krajiny pevný řád. Jeho kompoziční osa na pár desítek let ovládla přilehlé území. Na protějším návrší na kraji lesa je v ose dnešní Thomayerovy nemocnice postaven památník padlým v 1. světové válce („Kdo vykoupili svobodu národa nezemřeli - žijí“). Bývalý průhled od pomníku na věž nemocnice je dnes zastavěn nešťastnou budovou Štúrova 1701/55 (popsána níže).

Urbanistickou kvalitu vykazovala i nově založená výstavba „zahradních čtvrtí“ (na severu pod Višňovkou, na jihu kolonie Tempo a navazující vilová zástavba Lhotky). Obdobný vilový charakter měla mít i zástavba západně od Budějovické/Vídeňské ulice. Mezi vilkami a kolonií Tempo býval borový les. Rozvoj přerušila 2. světová válka, mnohé záměry zůstaly nedokončené.

Značný růst zaznamenala Krč i ve 2. polovině 20. století. V 60. letech vstoupilo do území zcela nové měřítko výstavbou sídliště Krč. Charakter sídliště je poplatný době svého vzniku, patří však ke kvalitním souborům vzniklým v tomto období.

Pozdější výstavba ubytovny sester (převýšená, urbanisticky i architektonicky nepřijatelná budova 1701/55) a administrativa na ploše před nemocnicí kvalitu území značně poškodila.

1.3. Charakteristika území

1.3.1. Struktura a charakter

Spádová oblast je rozmanité území mnoha tváří a vrstev. Každá z etap vývoje zanechala svou stopu, jednotlivé etapy jsou dosud čitelné (zbytky původní roztroušené venkovské zástavby, lázeňský areál, školské a zdravotnické areály, prvorepublikové zahradní čtvrti, rodinné domy a sídliště z 2. poloviny minulého století, neurbanizované dostavby z konce 20. století).

Nejvýznamnějším celkem spádové oblasti je areál nemocnice, kompozičně nejsilnější část území, rozvolněný areál s významným podílem kvalitně založeného parteru.

Zdaleka nejlidnatější částí spádové oblasti je sídliště Krč. Jeho volná forma zástavby výrazově chudých, unifikovaných bytových domů má bohatě dimenzovaná veřejná prostranství, centra, ústřední parkové plochy i založené veřejné vybavení.

Převažující část přiléhajícího spádového území zauímají rozlehlé areály veřejné a technické vybavenosti. Významným prvkem území jsou rozsáhlé plochy zeleně a lesů v těsné blízkosti.

Základ struktury města tvoří cesty. V širší spádové oblasti zůstala kostra původní cestní sítě v principu zachována. Byla proměněna v ulice a doplněna.

Na hranici vilové zástavby a bývalého lesa byla v 60. letech 20. století nově založena ulice Štúrova, která se od původní trasy cesty za kolonií Tempo odklání severovýchodním směrem a vrací se na „svou“ trasu až na severu ulicí Pod Višňovkou. Východně od nové Štúrovy ulice bylo v jižní části území založeno sídliště Krč, napojené (až na jedinou výjimku) jednostranně z nové ulice systémem slepých ulic se sedmi obratišti. Uvnitř sídliště není tradiční uliční systém.

Území sídliště je protkáno sítí pěších cest.

Souhrnná závěrečná zpráva, zahrnující výsledky a vyhodnocení provedených průzkumů a rozborů

Vlastní rozvojové území (lokalita nad budoucí stanicí metra) identitu postrádá. Jižní část území bývala (nikdy nezastavěným) polem, přes které procházely staré cesty. Cesty zanikly. V severní části byla zahradnický kultivovaná plocha bývalé Společenské zahrady, později Zahradnické školy. Zpusťla až koncem minulého století. Rozvojové území je nečitelný chaotický prostor uvnitř kompaktního města. Příléhající části města se však odlišují svou vesměs pevnou strukturou.

1.3.2. Infrastruktura (dopravní napojení, technická infrastruktura)

Územím prochází několik dopravně významných komunikací (ulice Zálesí, Štúrova), nejfrekventovanější je ulice Vídeňská, sběrná komunikace městského významu. Vídeňská ulice („stará benešovská“) je součástí silnice II. třídy II/603, využívané pro příměstskou osobní dopravu.

Severně od území je údolím vedena Jižní spojka, nadřazená sběrná komunikace celoměstského významu.

Podél severního okraje území prochází železniční trať.

Území je nadměrně zatížené tranzitní automobilovou dopravou, kterou přivádí i nedaleká Jižní spojka. Předimenzované dopravní komunikace (čtyřproudová ulice Zálesí a Vídeňská) a další dopravní stavby včetně křižovatky ulic Vídeňská/Zálesí a povrchových parkovišť zabírají v území neúměrně velké plochy.

Území je napojeno na stávající veřejnou technickou infrastrukturu.

1.3.3. Občanská vybavenost

Základní občanská vybavenost území (zdravotnictví, školství) je kapacitně vysoce nadstandardní.

Sídliště Krč bylo postaveno s odpovídající občanskou vybaveností (školství, zdravotnictví, obchody, kultura). Dnes jsou zařízení jen částečně funkční, ačkoliv budovy a prostory jsou stále k dispozici. Pro služby byly v území vytvořeny podmínky, mnohé provozovny jsou však dnes nefunkční. Maloobchodní zařízení neabsentují, i když jejich rozložení a skladba nejsou zřejmě ideální.

Stabilizované území bylo vybaveno veřejnou infrastrukturou (občanskou vybaveností), problémem je pravděpodobně její kvalita a potřebná kapacita. Často zaniká, protože není dostatečně využívána.

Určité podmínky jsou vytvořeny i pro tělovýchovu a sport.

Ubytování a zařízení veřejného stravování jsou částečně zastoupeny, i když kapacitně a charakterem asi ne zcela vyhovují (ověřit, je-li poptávka).

Spádové území a rozvojová plocha jsou napojeny na veřejnou dopravní, občanskou a technickou infrastrukturu.

1.3.4. Veřejná prostranství

Veřejná prostranství spádové oblasti tvoří kombinace uličních prostranství, napojených na veřejná prostranství sousedních lokalit, parky a plochy rekreační zeleně (Krčský les a Velký háj).

Veřejná prostranství sídliště Krč tvoří převážně park ve volné zástavbě a promenáda ve Štúrově ulici. Jedním z jejích organizačních prvků jsou zařízení maloobchodu a specializované soubory těchto zařízení, které by měly spoluvytvářet obchodní a společenskou ulici. Velkoryse koncipovaná promenáda postupně ztrácí atraktivitu a význam. Směřuje odnikud nikam (na jihu ústí do parkoviště u Lidlu, na severu končí bez dalších návazností na chodníku ulice Zálesí. Obchodních a kulturních zařízení podél promenády ubývá, prostor nemá sociální kontrolu obyvatel domů (téměř všechny přilehlé obytné domy jsou k promenádě obráceny holými štíty s jedním oknem z kuchyní).

Dle ÚAP je prostor mezi Thomayerovou nemocnicí významným veřejným prostranstvím. Plocha má všechny předpoklady se tímto stát, zatím však funkci plní jen částečně.

V rozvojovém území zatím fungující veřejné prostranství není. Občasné plní funkci veřejného prostranství plocha západně od Vídeňské ulice (kolotoče, cirkus).

Prostorový rozvoj města předpokládá vznik obvodového centra v prostoru okolí stanice metra D Nové dvory. V rozvojovém území má předpoklady ke vzniku dvou lokálních center:

- v předprostoru Thomayerovy nemocnice s návazností na stanici metra
- a možná i v jihozápadní části území (ukončení promenády u Štúrově ulice).

Vznik a rozvoj obvodových a lokálních center a jejich propojení podpoří polycentrickou strukturu města.

1.3.5. Krajina a zeleň

Významným prvkem území jsou rozsáhlé plochy zeleně a lesů v bezprostřední blízkosti (Krčský/Kunratický/Michelský les, Velký háj), které jsou součástí celoměstského systému zeleně.

Krčský les je jeden z šesti stávajících celoměstsky významných rekreačních oblastí na území hl. m. Prahy. Další plochy zeleně jsou zastoupeny ve veřejných uličních prostranstvích, parcích a ve volné parkové ploše sídliště Krč a ve volné ploše areálů.

V severní části rozvojového území jsou úvabné zbytky vzrostlé zeleně bývalé společenské zahrady.

Rozvojovým územím prochází zatím nefunkční lokální biokoridor L4/269 (propojení Krčského lesa s funkčním biokoridorem L3/269, procházejícím Velkým hájem).

Příprava zadání územní studie pro lokalitu nad budoucí stanicí metra D Nemocnice Krč se systematickým zapojením klíčových aktérů a veřejnosti

Souhrnná závěrečná zpráva, zahrnující výsledky a vyhodnocení provedených průzkumů a rozborů

1.4. Demografie

Rozvojové území je součástí ZSJ Dolní Krč – Zálesí, která má celkem 1200 obyvatel, z nichž pouze několik desítek bydlí uvnitř rozvojového území, ostatní v areálech v západní části a ve vysokém bytovém domě Štúrova 55. Plocha jednotky obepíná na severu ZSJ U Krčského nádraží s 769 obyvateli (sčítání v roce 2011).

V severní části území spádové oblasti metra bydlí celkem 2 tisíce lidí, z toho v území mezi ulicemi Vídeňská, Zálesí, Štúrova a železniční tratí na severu žije pouze cca 800 obyvatel.

Je třeba předpokládat, že cca polovina obyvatel bude využívat stanici metra Nádraží Krč.

Ze severního sektoru případně na stanici metra Nemocnice Krč cca 1000 obyvatel.

V území, přiléhajícím na východě (ZJS Krčská nemocnice), žije jen 120 obyvatel. Podstatnou součástí území tvoří Thomayerova nemocnice s cca 1200 zaměstnanci (a 1600 lůžek pro pacienty).

Na stanici Nemocnice Krč případně odhadem cca 1500 lidí (zaměstnanců a návštěvníků nemocnice).



Na stanici Nemocnice Krč by tak z jižního přilehlého spádového území připadlo cca 6 tisíc lidí (při započtení zdravotnických a školských areálů uvnitř sídliště - odhadem).

1.5. Územně plánovací podklady a dokumentace

1.5.1. Územně analytické podklady hl. m. Prahy

Rozvojové území a spádová oblast jsou součástí vnějšího kompaktního města s významnými veřejnými prostranstvími (mezi Thomayerovou nemocnicí a Vídeňskou ulicí a na východní straně Štúrovy ulice s pěší promenádou).

Rozvojové území Krč – Zálesí je Rozvojové území pro městskou zástavbu (č. PR 8):

- „Volné plochy s atraktivními urbanistickými podmínkami a souvislostmi, předpokládaným investorským zájmem a s potenciálem dobrého napojení na technickou a dopravní infrastrukturu, představující potenciál pro zajištění nových bytů, občanské vybavenosti a nových pracovních příležitostí“

Specifická území ve spádové oblasti:

- Část na jihu navazujícího spádového území (jižně od sídliště Krč) je v ÚAP definováno „Území s dosud nenalezenou koncepcí - KŘEHKÁ ÚZEMÍ“ č. 24, popsaná problematika: „Dlouhodobě volné území, rezervované pro umístění stanice metra a navazujícího dopravního terminálu. Rozvojové území, včetně rozsáhlých ploch pro sport a rekreaci představuje nevybudované zázemí sídliště Lhotka, Krč. Neprověřená koncepce využití a prostorové formy.“
- Část území severně od rozvojové plochy je v ÚAP definováno: také jako „Území s dosud nenalezenou koncepcí - KŘEHKÁ ÚZEMÍ“ č. 31, popsaná problematika: „Atraktivní území údolí Kunratického potoka, atakované hlukem a emisemi z dopravy na Jižní spojce, s problematickou dopravní obsluhou, s významem pro provětrávání území. V současné době sportovní plochy a dočasné skladové areály, s kontroverzními požadavky na zástavbu.“

Vizuálně významné prvky v území

Mezi významnými stavebními dominantami jsou uvedeny tyto stavby v těsné blízkosti řešeného území:

- i.č. 465 komín teplárny Krč na ul. Zálesí
- i.č. 467 komín Thomayerovy nemocnice
- i.č. 468 věž brány Thomayerovy nemocnice

Významné vyhlídkové body v území:

Mezi významnými vyhlídkovými body (veřejně přístupná místa s významnými výhledy a rozhledy na sousední část města) jsou uvedeny body:

- i.č. 92 východní krajnice Vídeňské proti domu „u Točky“ panorama Pankrác
- i.č. 101 u Modrého pavilonu, Štúrova záběr na Krč (sever)
- i.č. 104 holina nad Thomayerovou nemocnicí panorama

1.5.2. Zásady územního rozvoje

Územím prochází nadmístní rozvojová osa O/1 – Osa jih ve vazbě na trasu D metra.

V území musí být respektovány trasy koridorů nadmístního významu:

Dopravní infrastruktura:

Koridor metra (trasa D), procházející územím
Severně od území prochází železniční koridor celoměstského významu a
koridor pozemní komunikace s celoměstským významem (Jižní spojka)

Technická infrastruktura, procházející územím:

Koridor stávající významné stoky (sběrač) s navrhovanou podzemní záchytnou nádrží
Hlavní tepelný napaječ s tepelným zdrojem Vt Krč

ÚSES nadmístního významu:

Na východě navazuje regionální biocentrum R/17 – Krčský les

Krajinný typ:

Území je součástí urbanizované krajiny, kód 1U0
Krčský les je součástí lesozemědělské krajiny (plošin a pahorkatin), kód 1M1

VPS (Veřejně prospěšné stavby)

Územím prochází koridor trasy metra – Z/500/DM

VPO (veřejně prospěšná opatření)

V území nejsou,
Krčský les na východě je regionální biocentrum R/17

1.5.3. Územní plán hl. m. Prahy

V dostupné grafické části platného územního plánu není zakreslena aktualizace trasy metra linky D, není tedy zakreslena ani stanice Nemocnice Krč. Původně měla být stanice metra D u křižovatky Štúrova/Zálesí a tak je v územním plánu zakreslena.

Na celý úsek metra D byl zpracován návrh zadání celoměstsky významné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy Z 2440/00. Přepřpracovaný návrh zadání jednotlivých změn byl schválen usnesením ZHMP č. 31/41 dne 26. 11. 2009. Trasa i poloha stanice byla posunuta blíže ke vstupu do nemocnice. Ve vydaném územním rozhodnutí je již v této poloze.

Rozvojová plocha je v územním plánu rozdělena do několika funkčních ploch.

Největší rozvojová plocha, obklopující administrativní areál (ZVO), je v jižní části, kde je navržen výstup z metra. Plocha je určena pro všeobecně smíšenou funkci SV-D.

Plocha jižního výstupu do sídliště Krč je v ploše všeobecně obytné (OV) a veřejného vybavení (VV).

Nezastavěný pás mezi ulicemi Vídeňskou a Thomayerovou je v jižní části plocha izolační zeleně (IZ) a veřejného vybavení (VV), v severní části, navazující na biokoridor, je plocha zeleně městské a parkové (ZMK). Rozvojové území rozděluje biokoridor vedoucí ve směru východ-západ na funkční ploše zeleně městské a parkové (ZMK). Biokoridor je přerušovaný na východě Vídeňskou ulicí

Severně od biokoridoru je v části bývalé zahrady plocha sady, zahrady a vinice (PS).

Ostatní plochy severně od biokoridoru jsou součástí území všeobecně smíšeného (západní část SV-B, východní část SV-C).

1.5.4. Metropolitní plán

V návrhu je rozvojové území součástí lokality Zálesí – 186

(Využití: obytná, Míra stability: transformační)

Základní požadavky (výběr):

Naplňovat potenciál zastavitelné; transformační; obytné lokality Zálesí

se strukturou heterogenní v souladu s jejím určujícím charakterem podle stanovených podmínek.

Rozloha uličního prostranství: 25%, Rozloha parku: 10%

Zastavitelnost stavebního bloku:

bloky do 4000m² : 60%

bloky od 4000 do 12000m² : úměrně (čl. 157, textová část)%

bloky od 12000m² : 30%

Zájmové území, obklopující rozvojovou plochu, je dle návrhu metropolitního plánu součástí lokalit:

Sídlště Krč – 538, Kolonie Tempo – 367, Krč – 366, Nemocnice Krč – 645, Zelené údolí - 147

Všechny lokality jsou podle Metropolitního plánu stabilizované

Krajinné plochy zeleně jsou součástí lokalit:

Velký háj – 777, Krčský/Michelský/Kunratický les – 877

1.6. Stanice metra D Nemocnice Krč

Územní rozhodnutí, vydané 16.10.2013, řeší vlastní stavbu metra, stanici a vestibuly bez širších vazeb na okolí.

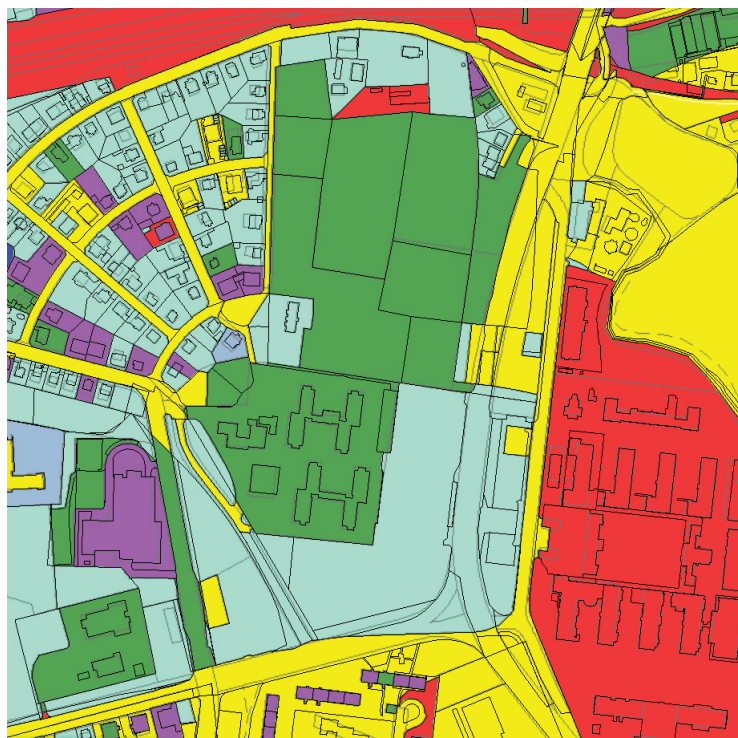
Stručný popis (citace z Rozhodnutí o umístění stavby):

Stanice Nemocnice Krč

- hloubená stanice s ostrovním nástupištěm
- hloubka stanice pod terénem TK cca 17,5 m (ve středu stanice), délka oddílu cca 207,7 m a délka nástupiště cca 100 m
- výstup eskalátory a šikmým výtahem do nadzemního zahloubeného vestibulu v severním kvadrantu křižovatky ulic Vídeňská x Zálesí, orientovaného do rozvojové plochy v předprostoru Thomayerovy nemocnice a výškově navazujícího na úroveň stávajícího podchodu k nemocnici, s návazností na autobusovou dopravu v ulici Vídeňská
- druhý výstup eskalátory a šikmým výtahem do nadzemního zahloubeného vestibulu v jižním kvadrantu křižovatky ulic Vídeňská x Zálesí, s návazností na zástavbu sídlště Krč
- Stanice Nemocnice Krč bude uložena přibližně kolmo pod ulicí Zálesí, u křižovatky s ulicí Vídeňská se dvěma krajními povrchovými vestibuly na severní a jižní straně ulice Zálesí, řešenými identicky jako lehké jednoúrovňové prosklené světlíky s nosnou ocelovou konstrukcí, osazené na nosnou železobetonovou konstrukci stanice.
Severní vestibul bude zahloubený na úroveň podchodu k Thomayerově nemocnici s přestupem na autobusové linky v ulici Vídeňská ve směru z centra i do centra.
Jižní vestibul bude v úrovni stávajícího terénu s přestupem na autobusové linky v ulici Zálesí směrem do centra. Přestup na autobusové linky v ulici Zálesí ve směru z centra bude zajištěn úrovnovým přechodem ulice V Zálesí.
- Stanice se umísťuje včetně:
Objektu zázemí BUS v Thomayerově ulici u nemocnice s návazností na autobusovou dopravu v ulici Zálesí a s propojením na severní část obytné čtvrti Krč

1.7. Majetkoprávní vztahy

Velká část rozvojových ploch, včetně ploch pro vlastní stanici metra i ploch komunikací jsou ve vlastnictví soukromých vlastníků (fyzických osob – sv. modrá nebo právnických osob – tm. zelená).



Podrobný rozbor majetkoprávních vztahů v území s tabulkou konkrétních vlastníků je součástí Souhrnné zprávy fáze a), zprac. 2016/09 (na str. 6 a 7)

1.8. Vyhodnocení

1.8.1. Hodnoty

- Poloha území uvnitř kompaktního města
- Významný urbanistický celek Thomayerovy nemocnice
- Návaznost na krajinnou zeleň (Krčský les, Velký háj)
- Nadstandardní občanské vybavení (školy, zdravotnictví)
- Existující dopravní a technická infrastruktura
- Budoucí stanice metra D

1.8.2. Problémy:

- Nedokončená neurbanizovaná plocha uvnitř města, narušená nekonceptní zástavbou jednotlivých budov a celků
- Bariéra nové Vídeňské ulice, ztráta vazby na Nemocnici
- Nečitelnost významné kompoziční osy Thomayerovy nemocnice
- Nedůstojný předprostor Thomayerovy nemocnice
- Nekoncepční výstavba administrativního centra, nepropustnost pro pěší (oploceno)
- Převýšená disproporční budova bývalé ubytovny sester (Štúrova 55)
- Předimenzované dopravní stavby (čtyřproudová ulice Zálesí)
- Dopravní zátěž ulice Vídeňská (bezpečnost, hluk, exhalace)

1.8.3. Nebezpečí (hrozby)

- Výstup z metra na jižní straně u sídliště Krč zásadně změní pěší trasy na sídlišti (hlavní pěší tah od metra do sídliště bude procházet „škvírou“ mezi oplocením hřiště školy A. Klára a bytovým domem Zálesí 96 do Kukučínovy ulice)
- Nebezpečí ztráty významu pěší promenády východně od Štúrovy ulice (ani autobusové zastávky ve Štúrově ulici nebudou důvodem k cestě sem)

1.9. Cíle a principy, které by neměly být v návrhu opomenuty:

- **Kompoziční a funkční návaznost** na nejvýznamnější urbanistický celek v území - Thomayerovu nemocnici
- **Přeměna předprostoru nemocnice** na skutečné fungující veřejné prostranství
- **Redukce dopravních ploch** (zúžení komunikací, omezení parkovacích ploch na terénu)
- **Řešení funkčního napojení stanice metra na sídliště Krč**, spojené s podporou promenády podél Štúrovy ulice (např. přeměnou ulice Zálesí, významné osy území, na městský bulvár, propojující promenádu se stanicí metra)
- **Podpora pěších (a cyklistických) tras**, upřednostnění nemotorové dopravy, prostupnost území
- Zajištění **prostupnosti území s návazností na plochy krajinné zeleně** (Krčský les, Velký háj)
- Podpořit **propojení rozvojového území s jádrem původní Krče** na severu za tratí
- V území severně od ulice Zálesí žije v současnosti tak malý počet obyvatel (vlastně nikdo), že **v rozvojovém území je nutné především podpořit primární iniciační funkci: bydlení**, spojenou se související rozmanitou skladbou funkcí veřejné infrastruktury.
- **Zástavba území musí být prověřena v dálkových pohledech** z protějšího svahu (z vyhlídkového bodu i.d. 127 dle ÚAP – severní chodník ulice Na Strži)

3. Závěrečné vyhodnocení kvalitativního průzkumu v kontextu navazujícího dotazníkového šetření

Datum zpracování:

červen - prosinec 2016

Zpracovatelé dotazníkového šetření:

Lukáš Hanus
Martin Veselý
Alica Brendzová

Objednatel:

Městská část Praha 4



Zhotovitel:

ATELIERL

ATELIER L s.r.o. \ Kafkova 26 \ Praha 6 \ 160 00 \ www.atelierl.cz \ 222 967 376

Obsah

Úvod	3
Spádová oblast výzkumu	4
Metodologie	4
Fáze projektu	5
Fáze a) Kvalitativní analýza potřeb obyvatel spádové oblasti kolem budoucí stanice metra linky D Nemocnice Krč ve vztahu k veřejnému prostoru	5
Fáze b1) Veřejné participativní plánovací setkání	5
Fáze b2) Dotazníkové šetření mezi uživateli spádové oblasti zaměřené na místně realizované potřeby a využití veřejného prostoru	6
Analytická část	6
Identita místa aneb zeleň, zeleň a zase zeleň	6
Centrální bod setkávání	7
Hodnoty místa	8
Pozitiva	8
Potenciál rozvojové plochy	8
Pozitivní momenty veřejného prostoru	9
Negativa	9
Rizika rozvoje v území kolem budoucí stanice Nemocnice Krč	9
Negativní rysy veřejného prostoru	10
Ambivalentní rysy a místa veřejného prostoru	10
Hodnocení proměn spádové oblasti	11
Konceptualizace veřejného prostoru uživateli	12
Bezpečnost	14
Pocit bezpečí a místa ohrožení	14
Dopravní bezpečnost	15
Prevence	15
Občanská vybavenost	15
Nákupní možnosti	16
Drobné živnostenské služby	16
Rekreačně-sportovní aktivity	17
Kulturní a komunitní služby	17
Vzdělávací služby	18
Sociální a zdravotní služby	18
Relevance sledovaných kategorií občanské vybavenosti	18
Komunitní a spolková činnost	19
Environmentálně orientované komunitní aktivity	19
Kulturně komunitní aktivity	20
Volnočasové komunitní aktivity	20
Komunitní aktivity ve veřejném prostoru	21
Území nad stanicí metra očima (potenciálních) uživatelů	21
Současná percepce území	22
Hodnoty území a potenciál rozvoje	22
Možné negativní dopady rozvoje	23

Úvod

Výstavba nových částí města se v současnosti nemůže obejít bez intenzivní spolupráce s aktéry, kterých se změna bezprostředně týká. Nejedná se pouze o vlastníky, investory, případně správu pověřené úředníky hájící veřejný zájem. Jsou to především sami obyvatelé dotčených oblastí, kteří přetváří prostor kolem sebe na místo k životu. Zapojení občanů má mnoho výhod, které mohou ve výsledku zkvalitnit návrh, předejít blokacím výstavby či dopomoci postihnout méně zřetelné proměnné záměru.

Zapojení obyvatel (nucených uživatelů veřejného prostoru) je důležité především proto, že to budou právě oni, kteří budou muset konzumovat výsledky urbanistické práce na mnoho desetiletí dopředu. Zapojením do návrhové části tak mohou zásadním způsobem ovlivnit kvalitu svých životů. Z tohoto předpokladu vyplývají i cíle tohoto projektu, k jímž je prověřit různé scénáře rozvoje oblasti kolem nové stanice metra linky D – Nemocnice Krč a propásání varianty nejlépe odpovídající prioritám klíčových aktérů a uživatelů území do zadání územní studie.

Prvotním úkolem bylo detailní zmapování uživatelů veřejného prostoru zkoumané oblasti a analýza sociálního rozměru tohoto prostoru.

Tato analýza je závěrečnou syntézou několika výzkumných projektů provedených v roce 2016 zaměřených na definování návazné koncepce rozvoje spádové oblasti kolem budoucí stanice metra linky D - Nemocnice Krč. **Analýzy byly vytvořeny kombinací kvalitativních (terénní antropologický výzkum, participačního setkání a kvantitativních (dotazníkové šetření, analýza statistických materiálů) metod se zaměřením na maximální zapojení místních obyvatel a pracujících do výzkumu.** Cílem tohoto projektu bylo vytvořit podklady pro zadání územní studie stanovující základní pravidla rozvoje území nad plánovanou stanicí metra Nemocnice Krč.

Analýza vychází z těchto podkladů:

- a) Antropologický výzkum módů využívání veřejného prostoru u různých skupin uživatelů**
Cílem bylo definovat ne/naplněné potřeby zdejších obyvatel a pracujících při využívání veřejného prostoru. Zachytit pozitivní a negativní momenty stavu veřejného prostoru a očekávání stran bydlení v této lokalitě. Akcentován byl subjektivní pohled oslovených uživatelů. Byly provedeny čtyři desítky hloubkových rozhovorů a dvouměsíční „nezúčastněné pozorování“ přímo v lokalitě. Tato část akcentovala etnografický přístup spojující subjektivní pohled místních obyvatel se zkušenostmi terénního výzkumníka.
- b) Statistická a demografická analýza populace obyvatel zkoumané oblasti**
Vybraná data týkající se zkoumané oblasti ze zdrojů Sčítání lidí, domů a bytů z roku 2011; pohybu obyvatel z cílových základních sídelních jednotek (přistěhovalé a vystěhovalé v ZSJ Praha podle pohlaví a věku), vývoje počtu obyvatel, bytového fondu, dopravy a způsobech kolektivního vlastnictví bytového fondu (bytová družstva, společenství vlastníků bytových jednotek atd.). Dále data o pohybu obyvatel v běžném dni ve zkoumané oblasti u uživatelů mobilních telefonů provozovatele Telefonica poskytnutých Institutem plánování a rozvoje hl. města Prahy.
- c) Výsledky plánovacího participativního setkání s občany Krče**
Plánovací setkání za účasti místních obyvatel, zástupců místně působných institucí a představitelů zastupitelstva Prahy 4. Účastníci definovali hlavní silné a slabé stránky oblasti, společně s riziky, cílovými aktivitami a příležitostmi. Plánování bylo orientováno na možnosti funkčně-prostorového uspořádání rozvojové plochy u budoucí stanice Nemocnice Krč.

- d) **Reprezentativní dotazníkové šetření zaměřené na dostupnost služeb občanské vybavenosti**
Šetření na vzorku 169 obyvatel a 31 zaměstnaných zkoumaného území. Šetření bylo zaměřeno primárně na testování subjektivního pocitu spokojenosti s dostupností služeb občanské vybavenosti, testování očekávání od zavedení nové trasy metra a preferovaných způsobů dopravy v oblasti (s ohledem na budoucí existenci tří nových zastávek metra v hodnocené oblasti nebo jejím blízkém sousedství).

Základním materiálem je dvouměsíční terénní dotazování komunitních aktérů (obyvatel a v oblasti pracujících uživatelů území) a institucionálních aktérů (zástupců v místě působících vzdělávacích, sociálních a zdravotnických institucí a spolků) ze zkoumané oblasti. Poskytlo dostatečné pochopení potřeb místních obyvatel týkajících se stavu veřejného prostoru (soukromého i vlastněného státní správou), z něhož byly odvozeny hypotézy pro další testování v dotazníkovém šetření a participativním plánování. **Výzkum byl zaměřen především na nabídku služeb, občanskou vybavenost, rozložení těchto jevů v prostoru, vnímané psychologické i fyzické bariéry.** Součástí procesu bylo také pochopení důvodů, proč se obyvatelé cítí v této oblasti ne/spokojeně a porovnání výsledků u různých skupin a kohort.

Spádová oblast výzkumu

Jedná se o lokality, částečně pomístně pojmenované:

- stará Krč
- obtížně specifikovatelná oblast zahrnující Thomayerovu nemocnici, rozvojovou plochu západně od ulice Vídeňská, okolí výškové budovy Štúrova 1701/55
- sídliště Krč
- východní část převážně vilové čtvrti Lhotka
- kolonie Tempo
- sídliště Jalodvorská
- obytný soubor Zelené údolí.

Metodologie

Hlavní soubory dat o řešeném území jsou vyjmenovány v úvodu této analýzy. Klíčovým faktorem pro vyhodnocení kvality řešeného území je fakt, že **podstatná část analýz byla vytvořena přímo pro potřeby tohoto projektu, a na jejím zadání se podíleli nejen odborní pracovníci, ale také místní obyvatelé svými podněty.** V případě analýzy proto nejde jen o odvozená data z jiných zdrojů, nýbrž o primární data vytvořená přímo v terénu, z výpovědí informátorů a respondentů v dotazníkovém šetření, zaměstnanců místních institucí, organizací a služeb, zaměstnanců místní samosprávy a dalších.

Analýza obsahuje také hodnocení mnoha sekundárních dat, jež nebyla vytvořena přímo pro tento projekt, jsou ale vysoce relevantní z pohledu jeho cílů. Data byla poskytnuta **Institutem plánování a rozvoje hl. města Prahy** (datové podklady uživatelů mobilních telefonů, mapové podklady, materiály obsažené v Územně analytických podkladech), **ROPID** (statistiky využití jednotlivých linek povrchové hromadné dopravy), **ČSÚ** (SLDB 2011, statistiky, přistěhovalectví a vystěhovalectví týkající se spádové oblasti), **ÚMČ Praha 4** (výsledky ověřovacích ankety MA21, urbanistické studie).

Samostatnou skupinou dat byly podklady vytvořené přímo místními zájmovými občanskými iniciativami. Hodnota těchto dat je dvojitá. Jednak se jedná o materiály sloužící k obhajobě jistého zájmu, ale rovněž představují unikátní možnost seznámení se s problémem očima konzumentů jeho následků. Jelikož je

v české společnosti tradičně protest jednou z nejsilnějších sil občanské aktivizace (na rozdíl od zemí západní Evropy, kde je tradice komunitní pospolitosti postavena na mnohonásobně širší škále témat), bylo velmi zajímavé pochopit nejen smysl zájmových iniciativ, ale také nahlédnout jejich fungování. V eticky korektní, anonymizované podobě jsou i tato zjištění součástí závěrečné zprávy.

V projektu na sebe logicky navazovalo několik výzkumných a analytických činností, kdy jedna obohacovala druhou. Cílem projektu bylo nejen pochopit způsoby využívání veřejného prostoru jeho uživateli (včetně nutných projevů adaptace na nedostatky), ale také připravit několik analýz týkajících se využívání infrastruktury v kvantitativní rovině (doprava, statistické údaje o obyvatelstvu, demografické údaje, technické údaje o území atd.).

Fáze projektu

Realizaci tohoto projektu předcházelo zpracování Rešerše a analýzy dat o obyvatelstvu, dopravních vztazích, občanské vybavenosti a nabídce zboží a služeb ve spádové oblasti budoucí stanice metra D Nemocnice Krč (květen 2016). Reálně nebyla tato analýza přímou součástí projektu, ale nutně jí předcházela a výzkumný tým z ní bohatě čerpal. Tento dokument posloužil jako podklad pro vymezení výzkumného území, výběr vzorku obyvatel pro kvalitativní i kvantitativní část a tematického zaměření na stav služeb občanské vybavenosti v souvislosti s charakterem veřejného prostoru. Důležitou součástí byla také analýza vytíženosti infrastruktury městské hromadné dopravy. Právě doprava se stala silným tématem všech dalších částí analýzy, a to nikoliv jen proto, že v centru celého výzkumného projektu stojí stavba nové linky metra D. Doprava, jak se posléze ukázalo, silně ovlivňuje život obyvatel z celé oblasti. Možná překvapivě asi nejvíce v místech, kde je sice její nejmenší relativní kapacita (stará Krč), zato jsou obyvatelé nuceni konzumovat negativní rušivé vlivy z okolních dopravních staveb (Jižní spojka, nádraží Krč, magistrála, Vídeňská ulice).

Fáze a) Kvalitativní analýza potřeb obyvatel spádové oblasti kolem budoucí stanice metra linky D Nemocnice Krč ve vztahu k veřejnému prostoru

První fáze byla zaměřena na terénní výzkum aktérského vnímání veřejného prostoru, tj. na způsoby, jak veřejný prostor využívají a používají samotní rezidenti a pracovníci. Výsledky jsou shrnuté v dokumentu Fáze a) Kvalitativní šetření mezi klíčovými vlastníky, institucionálními aktéry a uživateli (červenec – srpen 2016). Pro pochopení těchto vazeb je nejvhodnějším nástrojem kombinace hloubkových rozhovorů s vybranými informátory a intenzivní několikaměsíční pobyt v terénu s cílem pochopit každodenní život a ne/naplněné potřeby místních obyvatel a institucí. Polostrukturované rozhovory byly podpořeny jednotnou osnovou otázek, jíž výzkumníci obohacovali o nově identifikovaná významná témata. Čtyřicet hloubkových rozhovorů bylo realizováno s představiteli místních organizací a obyvateli spádové oblasti.

Fáze b1) Veřejné participativní plánovací setkání

Druhou fází tvorby analytických podkladů se stalo veřejné participativní plánování s občany zkoumané oblasti. Realizovalo se v září roku 2016 a účastnili se ho zhruba čtyři desítky lidí z řad místních obyvatel, zástupců bytových družstev, zástupců místně působících institucí, zástupců ÚMČ Prahy 4 a dalších. Pomocí tohoto setkání se podařilo definovat další priority rozvoje této části města, stejně jako hodnoty a problémy současného stavu veřejného prostoru. Část diskutovaných tematických okruhů vyplynula z kvalitativního šetření, které tímto způsobem nabídlo základní orientaci v problematice veřejného prostoru ve zkoumané oblasti.

Fáze b2) Dotazníkové šetření mezi uživateli spádové oblasti zaměřené na místně realizované potřeby a využití veřejného prostoru

Třetí fází bylo ověření stanovených hypotéz z kvalitativního výzkumu pomocí dotazníkového šetření. Do něj byly zahrnuty především tyto oblasti, které byly kontextualizovány pomocí sociodemografických dat:

- subjektivní spokojenost s dostupností služeb občanské vybavenosti ve zkoumané oblasti
- názor obyvatel zkoumané oblasti na zprovoznění linky metra D
- typologie uživatelů jednotlivých druhů dopravy (MHD, IAD a další)
- subjektivní vnímání veřejného prostoru z hlediska uživatelské kvality, bezpečnosti a prostupnosti

Dotazníkové šetření bylo provedeno pomocí souboru 200 dotazníků. Dotazník měl cca 50 otázek. 169 dotazníků bylo zaměřeno na obyvatele oblasti, 31 na lidi v oblasti zaměstnané podle poměru rezidentů a pracovních míst ve zkoumané oblasti. Dotazník je pro sekci obyvatel reprezentativní v rovině věku a socioekonomického statusu.

Výběr vzorku respektuje kvótní výběr dle jednotlivých věkových kohort typických pro populaci zkoumané oblasti (viz SLDB 2011 – ČSÚ). Dotazníky byly získány kontaktním způsobem sběru pomocí proškolených tazatelů v průběhu měsíce října a listopadu. Podrobně je popsáno v kapitole 5. Výsledky a vyhodnocení reprezentativního dotazníkového šetření, zahrnující reprezentativní dotazníkové šetření mezi uživateli spádové oblasti zaměřené na místně realizované potřeby a využití veřejného prostoru a vyhodnocení.

Analytická část

Identita místa aneb zeleň, zeleň a zase zeleň

„Tady ta lokalita je mnohem zelenější, mnohem příjemnější. Mimo těch hlavních tady tam moc aut nejezdí. Takže když se občas říká, že by se tu mělo něco zastavět, tak jsem proti, protože jak se říká, zeleně nikdy není dost. Myslím, že když přijde nějaká návštěva z jiný části Prahy, tak nám závidí, že koukáme přímo do zeleně, že bydlíme v parku, i když vlastně bydlíme na sídlišti.“ (Informátor J. B.)

Základem shody místních obyvatel týkající se kvality veřejného prostoru je zeleň. Je tím nejdůležitějším momentem identifikace s veřejným prostorem. Zeleň ve všech jejích podobách. Kunraticko-michelský les, lesoparky a parková úprava sídelních oblastí. Oceňované je především to, že zeleň nepřipomíná okrasnou parkovou úpravu, ale má praktičtější charakter. Je spíše volným zeleným doplňkem bydlení, nabízí větší možnosti než park městského typu. Bydlet v Krči znamená proto bydlet v zeleni. Veškeré sídelní struktury ve spádové oblasti jsou upravenými plochami zeleně. Zeleň je také maximálně využita, neslouží pouze k dekoracím účelům jako statický doplněk města. Obyvatelé si jí cení jak při sportovních a relaxačních činnostech, tak při pasivním pohledu z okna svého domu, nebo prostém průchodu na zastávky autobusu, či na nákup. **Nepřekvapí proto, že nezastavěnost rozvojové oblasti u budoucí stanice metra Nemocnice Krč je u většiny informátorů viděna jako bezproblémový stav, který je plně v kontextu veřejného prostoru Krče.**

Bydlení v Krči se z hlediska obyvatel vyznačuje **bezpečností, otevřeností a vzdušností veřejného prostoru, dostupností základních občanských služeb (školství, zdravotnictví), možností volného pohybu s otevřenou možností postupu územím mimo katastr Krče.** Vyznačuje se ale také minimální možností kulturního vyžití, nižší nabídkou komerčních služeb, a vyjma areálů obou nemocnic (Thomayerova nemocnice, IKEM) také nízkou možností zaměstnání v místě bydliště. **Pevnou součástí bydlení v této oblasti je nutnost adaptovat se na tyto nedostatky.**

Souhrnná závěrečná zpráva, zahrnující výsledky a vyhodnocení provedených průzkumů a rozborů

V současnosti se objevují sousedské iniciativy tematizující problémy veřejného prostoru. Dá se očekávat dle celospolečenského vývoje, že vztah především mladší generace s dětmi (současné kohorty 25 – 35 let) k veřejnému prostoru bude sílit, požadavky se budou konkretizovat a participace občanů (vycházející z jejich vlastní iniciativy) bude růst. Sledované trendy v komunitní aktivizaci současné generace do 26 let věku (tzv. mileniálů nebo generace Y) žijící ve městech ukazují spíše na akcentování témat spojených se sofistikovanou konzumací veřejného prostoru, než vlastní politické angažmá. Je zde sílící trend na ovlivňování podoby veřejného prostoru, ale s odstupem od komunálních politických struktur. Lidé artikuluji svoje potřeby jako přátelské kolektivy či jako aktivní jednotlivci, ale ochota proto vstupovat do komunální politiky není výrazná. Už i Krč a Lhotka znají své akce Zažít město jinak, pořádané spolkem Auto*Mat a místními obyvateli, jež mají potenciál podněcovat další komunitní aktivity směrem ke stavu a podobě veřejného prostoru (viz např. hodnotící zprávy spolku Anthropictures).

Statistické údaje ukazují, že již proběhla přirozená obměna obyvatel bytů spojená s dokončenou privatizací bytového fondu (především v oblasti sídliště Krč). To znamená, že do části bytů se nastěhovala generace, která zde vyrůstala, ovšem již s vlastní rodinou. Rodiče přitom odešli buď do jiného bydlení, nezářka pořízeného v blízkosti svého původního bydliště (případ nákupu bytů v novém bytovém resortu Zelené údolí – jižně od IKEM), nebo zcela mimo oblast. Zbytek současného bytového fondu doplňují nájemní byty s rozmanitou skladbou pronájemců, nezářka cizích státních příslušníků. **Jižní část sídliště již nyní inklinuje k bližším provozům (LIDL, Novodvorská Plaza) a je otázkou, zda by pro možný obchodní rozvoj prostoru před Thomayerovou nemocnicí byla významnou cílovou skupinou.**

Sídliště Krč se od klasické blokové struktury města odlišuje mimo jiné tím, že populaci paneláků (domy tzv. švédského typu mají dokonce pouze jeden vchod) tvoří i několik stovek obyvatel. Všechno zmíněné ukazuje na jedno důležité zjištění. **Pro pěší pohyb jsou okrajové části sídliště vzdálené natolik, že jsou prostorem výskytu především místních rezidentů.** Jinými slovy, nejen že například obyvatelé staré Krče neznají vnitřní prostředí sídliště, ale také obyvatelé severní části sídliště pouze tuší, jak vypadá prostor v jeho jižní části. **Faktorem, který překlenuje vzdálenosti mezi jednotlivými částmi spádové oblasti, je ale využívání služeb, a to především nákupů.** Za nákupy se jednoduše jezdí, čehož důvodem je především minimální nabídka v docházkové vzdálenosti na většině sídliště. Čtvrť stará Krč, Lhotka a Jalový dvůr nemají prakticky žádné služby, výjimkou je Zelené údolí s dvěma večerkami a dvěma restauracemi.

Centrální bod setkávání

Je třeba zmínit, že celá spádová oblast nemá žádný centrální bod podobný náměstí, centru služeb nebo významnějšímu místu setkávání. Do velké míry tyto funkce supluje okolní zalesněné prostory či ostrůvky nekultivované zeleně. Například plocha travních a náletových dřevních porostů na Nových Dvorech, tzv. „louka“ je v současnosti typickým místem setkávání chovatelů psů, a nejen jich. Kunraticko-michelský les je velmi frekventovaným místem. Místa, která jsou tradičně areálem formujícím identitu, s koncentrovanými službami světskými i duchovními, v Krči absentují. Otázka, kterou je si třeba klást, zní, zda této oblasti jisté centrum chybí, nebo zda se obyvatelé této oblasti adaptovali na tento fakt.

Zatímco kvalitativní výzkum neukázal, že by ve vnímání místních obyvatel napříč věkovými skupinami chyběl centrální bod setkávání, další dvě výzkumné metody ukázaly něco jiného. V dotazníkovém šetření byl centrální bod veřejného prostoru podobný náměstí identifikován ve středním poli nálehavosti. Podobně se umístilo také kino či plavecký bazén. Při participativním plánování s místními obyvateli v září 2016 byl u území kolem budoucí stanice metra Nemocnice Krč zdůrazněn „potenciál stát se centrem oblasti, která zatím centrum nemá“. Tento podnět získal druhé nejvyšší hodnocení (14 bodů – zvítězil návrh s 18 body). Podobně se objevil i v sekci „nápadů“, kde účastníci plánovacího setkání akcentovali potenciál prostoru kolem vstupu do metra (severní vstup) jako vhodné místo pro náměstí – nejvyšší počet prioritních bodů (14 bodů).

Hodnoty místa

Cílem všech fází projektu bylo nalézt důležité body veřejného prostoru, k nimž se lidé vztahují, považují je za důležité pro svůj život. Adaptace na nedostatečnou vybavenost města je jedním z důležitých rysů identity obyvatel zkoumané lokality.

Pozitiva

Potenciál rozvojové plochy

Definování potenciálu rozvojové plochy kolem budoucí stanice metra byly věnovány dvě výzkumné sondy (participativní plánování a dotazníkové šetření) a odvozeně i kvalitativní výzkum. Obecně se dá konstatovat, že obyvatelé si váží nezastavěného charakteru tohoto místa. V druhé řadě si ale uvědomují jeho potenciál ve spojitosti se stavbou zastávky metra. Diskuse o jeho zastavění tak nikde nenarazila na větší odpor.

Hlavní témata diskutovaná obyvateli zkoumané oblasti ve spojitosti s rozvojovou plochou:

- **Thomayerova nemocnice jako pozitivní měřítko k nové výstavbě** – naopak výšková budova na adrese Štúrova 1701/55 je viděna jako negativní příklad stavby v prostoru.
- Místo se může stát novým **centrem oblasti**, jistou variantou náměstí.
- **Nezastavěný charakter** „pruhu“ před nemocnicí, lemující ulici Thomayerova, obsahující dvě parkoviště, plácek se stánky a parčík.
- **Podzemní parkovací plochy** - parkování návštěvníků nemocnice, nebo možné budoucí administrativní/bytové výstavby v rozvojové ploše ideálně v podzemních prostorách.
- **Izolační zeleň** - zeleň na severu rozvojové plochy, která chrání vilové domy v oblasti staré Krče před hlukem z Vídeňské ulice.
- **Stavba stanice metra** je očekávána jako pozitivní proměna místa, obyvatelé se spíše neobávají zvýšení kriminality ve spojení s otevřením nové zastávky.
- **Měřítko výstavby nových budov v rozvojové oblasti** - potenciál je viděn ve výstavbě spíše nižších budov, výškově nepřesahující okolní panelákovou zástavbu, nabízející služby občanské vybavenosti, které nyní chybí ve veřejném prostoru zkoumané oblasti – Novodvorská Plaza je kvůli současnému trasování linek MHD dostupná z většiny residenčních oblastí zkoumané lokality pouze s přestupem, nebo pěší chůzí do vzdálenosti několika set metrů.
- **Kultivace podchodu** mezi ulicí Vídeňskou a Thomayerovou nemocnicí, přímý vstup z metra do nemocnice.
- **Veřejný nezastřešený prostor** mezi preferovanými solitérními domy (monolitická budova vyplňující kompaktně celou plochu je obyvateli odmítána) může nabídnout prostor pro trhy, venkovní kulturní a společenské akce, místo pro odpočinek či setkávání, služby pro návštěvníky a zaměstnance nemocnice.

Pozitivní momenty veřejného prostoru

- **Thomayerova nemocnice jako architektonicky cenná stavba** – stavba je pozitivním měřítkem ve vztahu k okolnímu prostoru, participativní plánování s občany tuto hodnotu potvrdilo. Jako negativní kontrast byla zmiňována výšková budova na adrese Štúrova 1701/55, tzv. ubytovna.
- **Dostupnost služeb občanské vybavenosti** – dotazníkové šetření potvrdilo spokojenost především s dostupností ambulantní péče, prodejen základních potravin, parku a služeb policie. Testována byla ovšem pouze dostupnost. Z rozhovorů je znatelné, že široce kritizována je kvalita nabízených služeb a nabídky a servisu prodejen. V tomto smyslu ani Novodvorská Plaza nenabízí vyšší kvalitu, za ní se část obyvatel vydává do periferních nákupních center, či do centra města a městské části.
- **Bezpečnost při pohybu vnitřním prostorem sídliště**, včetně tranzitní pěší dopravy do jiných částí spádové oblasti (ZŠ je pro všechny děti bydliční v prostoru sídliště dosažitelná bez nutnosti překovávat silniční tepny), včetně pěší severojižní promenády.
- **Přehlednost sídliště Krč** – nárožní části chodníků slouží jako časté místo setkávání sousedů a přátel. Soustava solitérních panelových budov a vzdušnost prostoru mezi nimi.
- Vnitřní prostory mezi panelovými domy na sídlišti Krč mají **velmi podobný kontext jako rozsáhlé okolní parkové a lesoparkové porosty**. Obyvatelé často hovoří o tom, že pokud neopustí Krč, tak jsou stále v zeleni, která je hodně a dobře udržovaná.

Negativa

Rizika rozvoje v území kolem budoucí stanice Nemocnice Krč

- Obyvatelé poměrně jasně deklarují, že v těsné blízkosti jejich bydliště je obchodní centrum Novodvorská Plaza a dostupná je také občanská vybavenost na Budějovické – riziko je proto viděno v možnosti vzniku totožného obchodního centra s vnitřní pasáží, které zabere podstatnou část rozvojové plochy a nenabídne venkovní veřejnou plochu pro další poptávané aktivity. Obava panuje také z příliš progresivního architektonického návrhu, extravagancí nenavazujících na okolní zástavbu.
- **Uzel autobusových linek** – prostorově náročná stavba s rušivým vlivem na okolní prostředí.
- **Zvýšení automobilové povrchové dopravy** – v mnoha variacích se objevující téma, které navazuje na diskusi o „zkapacitnění“ ulice Vídeňská, a kriticky ho rozvíjí. Část obyvatel se obává, že by budoucí výstavba administrativních budov mohla opět otevřít diskusi o rozšíření Vídeňské ulice v pásmu kolem Thomayerovy nemocnice dále na jih.
- **Úbytek zeleně (výstavbou)** - vzrostlé stromy u bývalé zahradnické školy; snížení zelených ploch zástavbou – důsledek ekonomického ztraktivnění lokality zprovozněním linky metra.
- **Parkování** – obava ze vzniku velkého parkoviště typu P+R; využívání rezidenčních parkovacích kapacit návštěvníky nové občanské vybavenosti případně návštěvníky nemocnice, pokud zůstane pouze placené parkování; parkování nebude zavedeno pod zem, ale zůstane na povrchu; parkující vozy budou využívat kapacit staré Krče.
- **Ohrožení staré Krče** – narušení historického architektonického rázu a klidného charakteru bydlení; výstavba výškových budov na kraji vilové čtvrti; zrušení stezky Heleny Malířové.

Negativní rysy veřejného prostoru

- **Dopravní přetížení** - nadměrná dopravní zátěž ulice Nad Višňovkou a Vídeňská (hluk, exhalace, bariéra). Obyvatelé se obávají, že by budoucí výstavba v rozvojové oblasti mohla zafixovat tento stav, v horším případě ho ještě posílit.
- **Chybějící služby občanské vybavenosti** – dotazníkové šetření prokázalo poměrně přijatelnou dostupnost základních služeb, nespokojenost ale panuje s jejich kvalitou. V některých částech zkoumané oblasti absentují obchody a služby zcela.
- **Bariéry v prostupnosti** - podchod pod ulicí Vídeňská k nemocnici; Vídeňská ulice; ulice Pod Višňovkou; prostřední část ulice Štúrova; chybějící přechody v ulici Štúrova; okolní oblast kolem domu Štúrova 1701/55 jako bariéra prostupnosti; oplocené území Business centra Zálesí a rozsáhlého pozemku mezi ulicemi Vídeňská, U Krčského nádraží a U Společenské zahrady – brání pěší prostupnosti.
- **Nevhodné řešení veřejného prostoru před Thomayerovou nemocnicí** – myšlen prostor rozvojové plochy a bezprostředního okolí Thomayerovy ulice. Nevzhledné stánky, nebezpečný podchod, placené parkování, nevyužitý potenciál parčíku, nekoncepčně vyřešená Thomayerova ulice, prostor využívaný jen pro cirkusy a venčení psů.
- **Jižní spojka** – hlučnost, masivní průjezdy automobilů klidnými oblastmi čtvrtě.
- **Sběrna druhotného odpadu** na železničním Nádraží Krč – hluk při překládce materiálu.

Ambivalentní rysy a místa veřejného prostoru

Jedná se o místa, která mají historickou paměť, nyní už ale neslouží svému účelu, jsou nedostupná nebo uzavřená. Přesto byla v minulosti významnými činiteli místní identity, nebo sloužila ke společnému setkávání, které vytváří důležité body v kolektivní paměti.

- **Modrý pavilon** – kdysi místo naplněné rozmanitými maloobchody a službami, včetně multifunkčního sálu využívaného jako kino.
- **KC Novodvorská** – program centra je považován za málo atraktivní, místo není považováno za místní kulturní křižovatku.
- **Koupaliště Lhotka** – velmi silně a často diskutovaný moment. Obyvatelé si přejí jeho brzké zprovoznění.
- **Celá promenáda Štúrova** – v současnosti má minimální význam v rámci denního provozu, přes některé velmi dobře hodnocené provozy (masna, mandl, second-hand, fitness Action). Problematickým místem se stává po setmění. Obyvatelé mají pocit snížené bezpečnosti z důvodu přítomnosti klientely heren a restauračních podniků nižší cenové kategorie.
- **Tzv. „louka“** na Nových Dvorech – pro část obyvatel místo strategického významu a mimořádné hodnoty, pro další část potenciálně nebezpečné místo, špatně prostupné především v severojižním směru – viděno jako bariéra.
- **Lavičky a odpočívadla** v prostoru mezi panelovými domy na sídlišti Krč, či v jeho bezprostředním okolí na promenádě u Štúrovy ulice – v nočních hodinách slouží klientele restaurací na promenádě k pokračování konverzace. Toto je velmi rušivé pro obyvatele okolních domů.

Závěrem se dá konstatovat, že celá spádová oblast je především lokalitou nabízející klidné rodinné bydlení těžící ze své strategické pozice uprostřed několika významných zalesněných ploch. Mezi obyvateli výrazně převažuje pocit spokojenosti se stavem veřejného prostoru.

Hodnocení proměn spádové oblasti

Následující kapitola je souhrnem poznatků získaných od respondentů kvalitativního výzkumu týkajících se proměn, ke kterým došlo v posledních desetiletích ve spádové oblasti. Pochopení postojů obyvatel oblasti je důležitým předpokladem pro identifikaci potenciálů rozvoje čtvrti v souvislosti s výstavbou linky metra D.

Velmi pozitivně jsou hodnoceny zásahy směřující ke **kultivaci lesoparků** (Kunraticko-michelského lesa, Velkého háje) a rovněž ke zlepšení údržby ploch zeleně, přičemž poslední bod se vztahuje spíše k plochám na sídlišti Krč. Ve vilové čtvrti Lhotka a v Kolonii Tempo byly zaznamenány i stížnosti na místy nedostatečnou údržbu trávníků a křovin. Umisťování laviček a altánků v zelených plochách je hodnoceno dosti ambivalentně – v některých případech účastníci kvalitativního výzkumu jejich instalaci vítají, v jiných však poukazují na skutečnost, že tento inventář slouží spíše lidem konzumujícím na veřejnosti alkohol a porušujícím veřejný pořádek (zejména na pěší zóně Štúrova) a jako přístřešky bezdomovců (altánky ve Velkém Háji).

Výstavba a modernizace dětských hřišť v celé oblasti se setkává s kladným hodnocením takřka všech respondentů a je často zmiňována společně s výše uvedenou údržbou a kultivací zelených ploch a lesoparků. Obyvatelé poukazují rovněž na skutečnost, že díky privatizaci bytů na sídlišti Krč, která umožnila rekonstrukci pláště panelových domů, je sídliště esteticky příjemnější, „barevnější“.

Z nových služeb v oblasti občanské vybavenosti jsou nejlépe hodnoceny supermarket LIDL, a také otevření ambulaní lékařů a veterinárního lékaře v sídlišti Krč (podrobněji viz kapitola Občanská vybavenost). U některých respondentů je velmi oblíbená také kavárna Start v Hurbanově ulici. Je ale také třeba připustit, že ani někteří obyvatelé blízkého okolí nevědí, že v jejich sousedství nějaká kavárna funguje. Především mnozí „starousedlíci“ ze sídliště Krč, ale i obyvatelé sídliště Jalodvorská, kritizují **ukončení provozu maloobchodních prodejen** v objektech občanské vybavenosti v ul. Štúrova a jejich nahrazení restauračními zařízeními nižší cenové kategorie; nahrazení obchodů hernami je pak trnem v oku téměř všem respondentům kvalitativního výzkumu a představuje zdroj mnoha dalších problémů identifikovaných obyvateli (viz zejm. kapitola bezpečnost). Podobně vyjádřila řada respondentů lítost nad **úpadkem provozů drobných živnostníků na sídlišti**, a také nad ukončením provozu **koupaliště Lhotka**.

Doprava je ve spádové oblasti velkým tématem a tak nepřekvapí, že bylo od respondentů získáno mnoho jak kladných tak i záporných postojů k nedávným změnám. Pozitivně jsou hodnoceny kroky vedoucí ke **zvýšení bezpečnosti chodců** a lidí se sníženou pohyblivostí či schopností orientace – např. osvětlení přechodů pro chodce, ozvučení přechodu pro chodce přes Štúrovu ulici u prodejny Albert a vybudování ostrůvků v silnicích. Obyvatelé rádi využívají i vybudovanou cyklostezku vedoucí okolo restaurace U Labutě a považují ji za příjemnou trasu. Naopak s velkou nelibostí se setkává hustota provozu na dopravních tepnách Vídeňská, Štúrova a Zálesí. Obyvatelé, kteří se při každodenním dojíždění do zaměstnání či školy spoléhají na MHD, si zase obecně stěžují na **prodlužování intervalů autobusových linek a na změny ve vedení těchto linek** (např. přerušení přímého spojení do Modřan).

Konceptualizace veřejného prostoru uživateli

Pro pochopení způsobu, jak uživatelé uchopují a člení prostor spádové oblasti, byl využit koncept obrazivosti Kevina Lynche. Lynch rozlišuje pět základních forem veřejného prostoru města, které nazývá **cesty, okraje, oblasti, uzly a významné prvky**.

Z pohledu uživatelů můžeme rozlišit tyto základní oblasti, které v podstatě odpovídají základním urbanistickým celkům v území:

- **Převážně vilovou čtvrť stará Krč** vnímanou jako poklidnou rezidenční oblast, jejíž klid narušuje hluk z Jižní spojky a menší měrou také z dalších frekventovaných komunikací a železniční trati. Stará Krč je od sousedních oblastí oddělena neudržovanými, negativně vnímanými prostory.
- **Administrativní areál** Business Centrum Zálesí a „**okolí ubytovny**“ (tj. výškového panelového domu Štúrova 1701/55, který mnoho obyvatel okolí stále považuje za „ubytovnu“, nikoliv standardní bytový dům). Administrativní areál tvoří přinejmenším psychologickou bariéru mezi starou Krčí a oblastí **Thomayerovy nemocnice** za Vídeňskou ulicí, jelikož je sice průchozí přes vrátnici, funkci veřejné spojnice k nemocnici však nenaplnuje.
- Rozlehlá, pečlivě udržovaná **zahrada domova seniorů** na protější straně Sulické ulice, která je sice přístupná veřejnosti, návštěvníci však musí respektovat její klidový režim, takže parkem, městskou zahradou či podobným veřejným prostorem v úzkém smyslu tedy není. Areál Thomayerovy nemocnice je z pohledu některých obyvatel okolních rezidenčních čtvrtí další uzavřenou oblastí, jiní říkají, že areálem prochází celkem volně. Z pohledu obyvatel tak **lze Thomayerovu nemocnici vnímat spíše jako významný prvek, jeden ze symbolů oblasti a architektonickou dominantu**, kolem níž se však spíše prochází nebo projíždí, než že by se do ní běžně vstupovalo.
- Druhou oblastí oddělující rezidenční čtvrti od Krčského lesa (a zároveň také významným prvkem, orientačním bodem a „značkou“), je sousední **areál IKEM**.

Centrální oblast řešeného území, kde se navíc koncentruje většina obyvatel, představuje **sídlíště Krč**. Přestože se jedná o oblast poměrně rozlehlou, je obyvateli vnímána jako celek, protože a) skutečně tvoří jeden logicky urbanistický útvar (jehož čitelnost a rozumné měřítko dávají do kontrastu s jinými sídlišti, která znají – Lhotka, Jižní Město) a b) je jasně ohraničena ze tří stran hlavními komunikacemi a z jihu rozlehlým, nezastavěným územím pokrytým spontánně rostoucími dřevinami a travními porosty. Tuto rozvojovou plochu lze označit za samostatnou oblast oddělující sídlíště Krč od menšího sídlíštního celku, rovněž bez ustáleného pomístního názvu (nejčastěji nazývaného **sídlíště Jalodvorská**).

Toto sídlíště je i svými obyvateli vnímáno jako oblast v kontextu rozvojového území periferní. To je dáno nejen její okrajovou polohou a relativně větší vzdáleností jak na plánovanou stanici metra Nemocnice Krč, tak na Nové Dvory, ale rovněž naprostým nedostatkem i zcela základní občanské vybavenosti, jemuž je věnováno více pozornosti v příslušných kapitolách této zprávy. Naproti přes Vídeňskou ulici se nachází další periferní rezidenční oblast, **Zelené údolí**, která se rovněž potýká s deficitem občanské vybavenosti, byť v míře o něco menší, a má také výhodu bezprostředního sousedství Krčského lesa. Poslední oblastí, kterou je nutno v rámci řešeného území zmínit, je část Lhotky ohraničená ulicemi Zálesí, Štúrova, Novodvorská a U Nového Dvora. Tuto oblast obyvatelé označují jako vilovou (přestože se v ní vyskytují i menší panelové domy) a je vnímána ve srovnání se sídlištěm jako měřítkově příjemnější, klidnější, někteří obyvatelé sídlíště ji využívají procházkám. Specifickými oblastmi za hranicemi spádového území jsou také rozlehlé lesoparky – **Krčský les a Velký háj**, a **oblast rybníků** za železniční tratí, kolem krčského zámku.

Hlavní cesty **pro automobilovou dopravu** - ulice Vídeňská, Štúrova, Novodvorská a Zálesí jsou zatíženy tranzitní dopravou a s výjimkou Štúrovy se podél nich ve spádové oblasti nekonzcentruje lokální občanská vybavenost. To posiluje jejich charakter „dopravních koridorů“ a v některých případech z nich činí z hlediska chodců spíše bariéry (typickým příkladem je obtížný přístup z opačné strany Vídeňské do Thomayerovy nemocnice, nedostatečná frekvence bezpečných přechodů ale vede k „zacházení si“ nebo nebezpečnému přebíhání také v případě obyvatel Lhotky, kteří se chtějí dostat do Velkého háje, nebo v některých částech Vídeňské dále směrem do Kunratic, optimální není ani přístup z vilové čtvrti Lhotka do Velkého háje, který vyžaduje buď si zajít na přechod, nebo přebíhat ulici Zálesí).

Za významné **pěší cesty** lze označit „**promenádu**“ **podél Štúrovy ulice, hlavní přístupové cesty do Krčského lesa** (cestu podél rybníka Labuť a restaurace U Labutě a cestu mezi IKEM a Zeleným údolím). Ostatní pěší cesty i vnitřní komunikace obytných oblastí mají lokální význam.

Pohyb obyvatel vnitřním veřejným prostorem sídliště se většinou omezuje na nejkratší cesty z bodu A do bodu B (typicky zastávka MHD - bydliště, bydliště - požadovaný objekt občanské vybavenosti), a každodenní činnosti jako venčení psů či doprovod dětí na dětská hřiště. Nejsou v něm tedy vyjma objektů občanské vybavenosti a snad ještě „louky“ u Jalového Dvora, kam směřuje větší množství pejskařů zejména s horní poloviny sídliště Krč, žádné významnější lokální cíle. Je ale nutno říci, že rozlehlé a dobře udržované zelené plochy mezi domy se vzrostlými stromy jsou také hojně využívány ke hrám a krátkodobé rekreaci obyvateli různých věkových skupin.

S Krčským lesem souvisí také nepočtené **uzly** nad rámec hlavních dopravních křižovatek. Jsou jimi **oblíbené restaurace při okrajích lesa** – U Labutě, Na tý louce zelený a U krále Václava IV. Role Modrého pavilonu jako uzlu spíše upadla v souvislosti se zánikem některých služeb, které v něm řadu let fungovaly a na něž obyvatelé kladně vzpomínají (společenský sál s „kinem“, železářství, papírnictví). Naopak uzlem ve smyslu místa, které koncentruje hodně lidí, se stal supermarket **LIDL** na křižovatce ulic Štúrova a V Štíhlách, nejčastější cíl místních nákupů potravin a základních domácích potřeb.

Účastníci kvalitativního výzkumu v rámci uspokojování svých lokálních potřeb běžně překračují hranice spádové oblasti. Mnozí respondenti nejen ze Lhotky, ale ze staré Krče a sídliště Krč například využívají běžně občanskou vybavenost na sídlišti Novodvorská a nezřídka tam chodí pěšky. Obecně lze říci, že západní hranice široce pojímané spádové oblasti (směrem za Novodvorskou ulici) je nejméně ostrá. Poměrně volná je i hranice jižní, nicméně v uvažování místních aktérů nepřekračuje oblast Nového Dvora, Jalového Dvora a Ústavů Akademie věd. Naopak velmi jasnou severní hranici představuje Jižní spojka. Za ní se účastníci výzkumu téměř nevzdávají pěšky a pouze tudy míří autobusem na stanici metra Kačerov nebo na Budějovickou. Také východní hranice je zcela zřetelná, tvořená Kunratickým potokem a Krčským lesem.

Bezpečnost

Pocit bezpečí a místa ohrožení

Z hlediska kvality života je důležitým faktorem pocit bezpečí v místě bydliště, pracoviště a v místech každodenního pohybu. **Obecně lze říci, že je spádová oblast účastníky kvalitativního výzkumu hodnocena jako bezpečné místo k bydlení a práci.** Máme-li mluvit o místech, která byla respondenty označena za problematická, lze říci, že mezi nimi dominují **místa se zanedbanou údržbou a vyznačující se častou přítomností lidí bez domova nebo lidí narušujících veřejný pořádek hlučným chováním, opilostí apod.**

Primárně je nutno zmínit úsek pěší zóny podél Štúrovy ulice ohraničený objekty občanské vybavenosti (Modrý pavilon, Žlutý pavilon, „JYSK“). Mezi účastníky kvalitativního výzkumu panuje **značná shoda v označení oblasti okolo Modrého pavilonu za neútlunou zónu, která spíše než ke klidnému pobytu vybízí k co nejrychlejšímu průchodu.** Příčinou pocitu ohrožení vedoucímu k neoblíbenosti daného místa je zde a na několika dalších místech v rezidenční zástavbě (okolí domu Štúrova 1701/55, tj. bývalé ubytovny, nájezdová rampa v ulici Šípková na sídlišti Jalodvorská a nedaleký prostor v okolí prodejny autodílů) patrně kombinace vizuálně neatraktivního či zanedbaného prostředí a přítomnosti lidí bez domova, lidí spojovaných s konzumací drog, uživatelé heren a restaurací nižších cenových kategorií, cizinci a mládež, „výrostci“.

Značně ambivalentní je naopak z hlediska bezpečnosti vnímání rozlehlé nezastavěné území mezi sídlišti Krč a Jalodvorská (viz kapitola této zprávy pojednávající o veřejném prostoru). Některé části tohoto rozvojového území vyvolávají svou neprostupností, nepřehledností a odlehlostí pocit strachu z možného napadení především u žen-respondentek a starších lidí, a po setmění rovněž u většiny obyvatel. Podobně vzbuzuje obavy z ohrožení svou neupraveností a nepřehledností oblast Velkého háje a úsek „lesa“ rozléhající se u Nádraží Krč (mezi Jižní spojkou a železniční tratí).

V souladu s obecnou neoblíbeností podchodů je za potenciálně nebezpečné místo pokládán i podchod pod ulicí Vídeňskou spojující autobusovou zastávku a hlavní vchod do areálu Thomayerovy nemocnice, a také podchod v blízkosti KC Novodvorská. **Negativní vnímání podchodu u Thomayerovy nemocnice („tmavý a nebezpečný“) respondenty kvalitativního výzkumu potvrdili rovněž účastníci participativně plánovacího setkání (tématu bylo přiděleno 14 prioritních bodů).**

V dotazníkovém šetření byla ověřována hypotéza vyplývající z kvalitativní části výzkumu, týkající se potenciálních obav obyvatel ze zhoršení bezpečnostní situace v oblasti po zprovoznění stanice metra Nemocnice Krč. Tato hypotéza nebyla verifikována, jelikož se **pouze 16 % respondentů z řad obyvatel a 19,36 % respondentů z řad pracujících v oblasti domnívá, že by se míra kriminality v budoucnosti měla zvýšit v důsledku otevření stanice metra.**

Dopravní bezpečnost

Vzhledem k dopravnímu zatížení ulic lemujících a protínajících spádovou oblast je otázka bezpečnosti v dopravě zásadní jak pro místní obyvatele, tak pro lidi přijíždějící do škol a do zaměstnání. **Respondenti kvalitativního výzkumu vnímají velice negativně vysokou rychlost projíždějících vozidel.** Shodně označili také účastníci plánovacího setkání místa, která jsou kvůli řešení provozu vnímaná jako **bariéry při pěším pohybu územím**, konkrétně např. chybějící přechod pro chodce uprostřed Štúrovy ulice, křižovatku u čerpací stanice v ulici Zálesí nepřehlednou pro řidiče, nedostatek přechodů pro chodce v ulici V Štíhlách, v místech, kudy děti chodí do školky a do školy; ozvučený přechod pro zrakově postižené.

Prevence

Společným jmenovatelem témat představených v předchozích dvou podkapitolách je **poptávka po viditelnější přítomnosti a aktivnějším působení strážníků Městské policie ve veřejném prostoru.** Pozitivně je sice hodnocen dohled strážníků MP u přechodů pro chodce v blízkosti základních škol v sídlišti Krč na začátku a konci školního roku, nicméně v daleko větší míře kritizují respondenti absenci strážníků na výše jmenovaných problematických místech.

Mezi respondenty byla též vyslovena kritika MP za úmyslné ignorování případů porušování veřejného pořádku (rušení nočního klidu, znečišťování veřejných prostor odpadky) na pěší zóně Štúrova („ale on chodí tak rychlým krokem, tak aby nebyl vidět, aby si nezadal“). Ačkoli dle výsledků dotazníkového šetření panuje s dostupností policie jako základní občanské vybavenosti spokojenost, ze strany respondentů kvalitativního výzkumu byla zaznamenána poptávka po větší pasivní přítomnosti policie v oblasti v podobě rozšíření úředních hodin služebny MP v Modrém pavilonu (v současnosti jedna hodina týdně).

Občanská vybavenost

Účastníci výzkumu vyjadřovali s výjimkou staré Krče, Zeleného údolí a sídliště Jalodvorská – spokojenost s dostupností základní občanské vybavenosti ve zkoumaném území. Naprostou většinu základních potřeb mohou uspokojit v blízkém okolí bydliště, obvykle v docházkové vzdálenosti.

Na čtyřstupňové škále 1 (zcela spokojen) až 4 (zcela nespokojen) spadá ze sledovaných kategorií do škály spokojenosti ($r \leq 2$) ambulantní lékařská péče, prodejna potravin, služebna policie/městské policie, park městského typu a volnočasové aktivity pro děti. Naopak negativně hodnoceny z hlediska dostupnosti ($r \geq 3$) jsou dostupnost centrálního veřejného prostoru/náměstí, kina, bazénu, trhů a kulturních akcí ve veřejném prostoru, tedy občanské infrastruktury a služeb, které ve zkoumaném území a jeho blízkém okolí zcela absentují. Poptávka většího počtu účastníků kvalitativního šetření po **základní občanské vybavenosti** a cenově dostupném **místě k setkávání a posezení** v rozvojovém území nad budoucí stanicí metra koresponduje s poptávkou po centrálním veřejném prostoru, kde se tyto služby mohou přirozeně koncentrovat.

Výsledky kvalitativního i kvantitativního šetření lze interpretovat tak, že obyvatelé zkoumaného území jsou smířeni s tím, že vzhledem ke spíše periferní pozici zkoumaného území v rámci města a městské části nemohou v docházkové vzdálenosti očekávat ve větším množství občanskou vybavenost a služby nadmístního významu. Respondenti žijící ve zkoumané oblasti kratší dobu se tam již s tímto vědomím stěhovali, ti dlouholetí poukazovali na postupný úpadek občanské vybavenosti, s nímž se museli vyrovnat. Dílčí nedostatky občanské vybavenosti budou zmíněny v textu níže.

Pro větší přehlednost je občanská vybavenost členěna do několika kategorií:

- nákupní možnosti
- drobné živnostenské služby
- rekreačně-sportovní aktivity
- kulturní a komunitní služby
- vzdělávací služby
- sociální a zdravotní služby

Nákupní možnosti

V pohodlné docházkové vzdálenosti naprosté většiny obyvatel sídliště Krč se nacházejí supermarkety LIDL a **ALBERT**. S nabídkou **LIDL**-u jsou účastníci kvalitativního šetření velmi spokojeni (pouze několik uvedlo, že by uvítali rozšířit nabídku nepotravinářského zboží). K nabídce a prostředí supermarketu Albert mají zákazníci mnohem více výhrad, přesto slouží pro běžné denní nákupy obyvatel sídliště Krč.

Tyto supermarkety jsou také pěšky dostupné pro obyvatele části vilové čtvrti Lhotka. Většina rezidentů Lhotky má navíc blízko **Penny Market** na Novodvorské. Hodně obyvatel těchto oblastí také poměrně často využívá služeb obchodního centra **Novodvorská Plaza**.

Výrazně hůře jsou na tom s dostupností základních služeb stará Krč (do kopce a přes rušnou křižovatku Štúrova – Zálesí do Alberta nebo přes Velký háj do Penny), sídliště Jalodvorská (cca 700 metrů přes „louku“ do LIDL-u) a nejhůře Zelené údolí (nejvzdálenější od supermarketů, jediný pohodlný směr pro cestu MHD je Kačerov, větší nákupy je tak nutné realizovat autem). Pro další, náročnější nákupní potřeby využívají obyvatelé spádové oblasti obchodní centra na lince metra C (Chodov, Pankrác), případně i jinde v Praze, kam lze pohodlně zajet autem. S výjimkou zmíněných okrajových lokalit zkoumaného území však patří prodejny potravin k nejlépe dostupné občanské vybavenosti.

Drobné živnostenské služby

Úpadek spatřují respondenti v dostupnosti drobných živnostenských služeb, zejména v **zániku většiny drobných obchodů v nákupní pasáži na Štúrově ulici** a úpadku zdejších restauračních zařízení (která mají nyní charakter „hospod čtvrté cenové skupiny“). V lepším případě byly zaniklé živnosti nahrazeny obchody s asijským spotřebním zbožím nebo večerkami, v horším případě **hernami** či sázkovým sport barem. Tamní obyvatelé také velmi negativně vnímají **zánik samoobsluhy na sídlišti Jalodvorská**, což nutí obyvatele k předzásobením se i základními čerstvými potravinami (slovy jednoho rezidenta si musí „i rohlíky kupovat na tejden“). Naopak velmi pozitivně jsou hodnoceny **restaurace při vstupech do lesoparku**. Za nejvíce popotávané drobné živnosti lze označit některé zaniklé provozovny na Štúrově ulici - zejména příjemná, kultivovaná místa k posezení (kavárna, cukrárna, čistá nezakouřená restaurace) a obchody s domácími potřebami, železářství anebo papírnictví s širší a kvalitnější nabídkou než nabízejí vietnamští obchodníci.

Rekreačně-sportovní aktivity

Dostupnost některých venkovních rekreačně sportovních aktivit (cykloturistika, in-line bruslení, procházky) patří k zřejmým pozitivům zkoumaného území a proto nebyla v rámci dotazníkového šetření ověřována. Hlavním místem těchto aktivit je **Krčský les**. Využití **Velkého Háje** je limitováno aspekty bezpečnosti a údržby, o nichž pojednává samostatná část této zprávy. Nezanedbatelné množství obyvatel, zejm. cyklistů, míří také dále směrem k Vltavě – do **Modřanské rokle a údolí Zátíšského potoka**. Především děti a mládež mohou využít k rekreačnímu sportu některé z **modernizovaných hřišť** situovaných zejména na sídlišti Krč a Lhotce, vhodných pro míčové hry – basketbal, malý fotbal, případně **sportoviště v areálu základní školy**, kde se kromě povinného tělocviku odehrává také řada sportovních kroužků. Naopak **na sídlišti Jalodvorská dětská hřiště i sportovní hřiště zchátrala** a existuje zde velká poptávka po jejich obnově.

Pestré možnosti placeného sportovního vyžití nabízí **sportovní areál Domyno** na křižovatce ulic Novodvorská – Durychova. Na oblibě postupně získává také nové **fitness centrum Action** v objektu občanské vybavenosti na Štúrově ulici. Spíš mladými lidmi než seniory je využíváno **hřiště s cvičebními prvky** v bývalém „bazénu“ (brouzdališti) v prostoru mezi Hurbanovou a Ružinovskou ulicí. Negativně účastníci výzkumu vnímají současný **havarijný stav koupaliště Lhotka**, obyvateli spádové oblasti v minulosti hojně využívaného. Tím lze také do velké míry vysvětlit subjektivně vnímanou **nespokojenost obyvatel s dostupností bazénu**, který vychází z dotazníkového šetření jako jedna z nejvíce poptávaných služeb. Několikrát zazněl nápad vytvořit na sídlišti Krč dráhu pro **in-line bruslení**. **Rozsáhlejší venkovní sportovní plochy** (fotbal, atletika) a případně i nějaká krytá sportoviště shodně účastníci výzkumu situují do prostoru nezastavěného území na Nových Dvorech.

Kulturní a komunitní služby

Nabídka kulturních a komunitních služeb ve spádové oblasti je velmi omezená. V **Modrém pavilonu** již funguje pouze knihovna (nikoliv společenský sál s možností koncertů a promítání filmů). Nejbližší kulturní centrum se tak nachází až na sídlišti Novodvorská. Prostředí kulturního domu po rekonstrukci i veřejný prostor před ním jsou ale vnímány s rozpaky. Několik účastníků kvalitativního výzkumu také poukázalo na nepřilíš nápaditý program.

Roli chybějícího komunitního centra se částečně snaží suplovat **kavárna Start** zřízená při Dětském integračním centru a mateřské škole v Hurbanově ulici a **základní škola U Krčského lesa**. V kavárně Start se konají besedy, přednášky, výtvarné kroužky apod. a postupně se stává místem setkávání menších neformálních skupin obyvatel z okolí. Nemůže však sloužit k setkávání početnějších skupin. **Větší společenský sál** jako místo pro neformální setkání, schůze i kulturní akce tak lze označit za nejvýrazněji poptávanou komunitní službu, zejména na sídlišti Krč. Tuto potřebu se snaží částečně uspokojovat základní škola, kde se konají nejen akce pro děti a rodiče, ale také schůze SVJ a bytových družstev.

Ředitelky obou zmíněných vzdělávacích institucí poukazují na **absenci vhodného místa setkávání pro starší děti a mládež**. Poptáván je také kulturně-společenský **prostor pro seniory**. Jak účastníky kvalitativního výzkumu, tak účastníky dotazníkového šetření je negativně hodnocena dostupnost kina. V rámci kvalitativních rozhovorů nicméně respondenti připouštěli, že se nejedná o službu, kterou by využívali s větší frekvencí, a nevadí jim tedy za ní jet do centra města.

Vzdělávací služby

Ve spádové oblasti se nachází **široké spektrum institucí poskytujících základní i speciální vzdělávací služby** (speciální základní škola Ružinovská pro žáky s mentálním a kombinovaným postižením, Střední škola a Mateřská škola Aloyse Klara pro žáky zrakově postižené) a také základní škola a gymnázium Nový PORG. Žáci mateřských a základních škol tak mají své školy **v docházkové vzdálenosti**. Někteří účastníci výzkumu vyjádřili **obavu z nedostatečné kapacity základní školy** po sloučení základních škol a prodeji jedné budovy soukromé základní škole a gymnázium Nový PORG. Ředitelka sloučené základní školy ale tuto obavu nesdílí. Přestože v posledních letech žáků přibýlo (je jich asi 550), stále má škola značnou rezervu do maximální kapacity 700 žáků. Nový PORG nevidí ředitelka ZŠ jako hrozbu ani konkurenci. Rozšiřuje nabídku vzdělávacích služeb v oblasti. Někteří nejnadanější žáci základní školy tam již studují na gymnázium a obě školy spolupracují. Velmi dobrý je také vztah mezi speciální základní školou a Novým PORG-em, které využívají společnou jídelnu v areálu Nového PORG-u. Protože nabídka školního vzdělávání patří dle zjištění kvalitativního výzkumu zjevně k silným stránkám zkoumané oblasti, nebyla spokojenost s dostupností školních vzdělávacích služeb v dotazníkovém šetření ověřována.

Sociální a zdravotní služby

Ve spádové oblasti se nachází řada institucí poskytujících sociální a zdravotní služby. Většinou se jedná o **institute celoměstského významu** s klienty/pacienty z celé Prahy 4, ale i z jiných částí Prahy a Středočeského kraje. Platí to pro Thomayerovu nemocnici, IKEM, Domov seniorů Krč, Dětské centrum při Thomayerově nemocnici v Sulické ulici, Domov pro osoby se zdravotním postižením tamtéž a jeho detašované pracoviště v Murgašově ulici na sídlišti Krč, Dětské integrační centrum a mateřskou školu v Hurbanově ulici i pracoviště Diakonie ČCE na sídlišti Jalodvorská. Jedná se však o instituce, které zdejší **obyvatelé navštěvují okrajově** (ambulantní péče v Thomayerově nemocnici nebo IKEM) či vůbec. Kromě několika **praktických lékařů a specialistů** majících praxi na sídlišti Krč, Lhotce nebo v staré Krči, využívají obyvatelé spádové oblasti některou z bližších **velkých poliklinik** (Budějovickou, případně Modřany). Blízkost dvou významných nemocnic přesto vnímají pozitivně. Jsou nerušivým, dobrým sousedem, a „kdyby se něco stalo, tak je dobře, že nemocnici máme takhle blízko“. Kapacita a umístění těchto zařízení se dle výsledků dotazníkového šetření jeví jako plně dostačující, protože **dostupnost ambulantní zdravotní péče je hodnocena nejlépe** z více než dvaceti sledovaných kategorií občanské vybavenosti.

Relevance sledovaných kategorií občanské vybavenosti

Důležitou otázkou z hlediska městského plánování také je, pro kolik respondentů je dostupnost určité kategorie občanské vybavenosti relevantní. Jinými slovy, jak velká část respondentů daný typ vybavenosti alespoň příležitostně využívá a dokáže tedy posoudit jeho dostupnost v určité oblasti. V případě tohoto dotazníkového šetření jsme sledovali podíl respondentů, kteří dostupnosti vybraných kategorií občanské vybavenosti přiřadili konkrétní hodnotu na škále 1-4, a těch, kteří odpověděli „nevím, nedokážu to posoudit“. Výrazná většina sledovaných kategorií vykazuje vysokou míru relevance $\geq 80\%$ odpovědí. Nižší míru relevance vykazují aktivity pro děti (58,58 %), sociální služby pro seniory (47,93 %) a zřetelně nejméně nízkoprahové centrum (37,28 %).

Komunitní a spolková činnost

Environmentálně orientované komunitní aktivity

Nejbohatší komunitní aktivita je ve spádové oblasti sdružena kolem tématu uchování, správy a rozvoje zeleně. Zeleně, míněno zalesněné či zatravněné plochy, se dle vyjádření informátorů jeví jako nejvýznamnější hodnota oblasti. V oblasti se vyskytuje několik zalesněných ploch, které mají pro místní obyvatele emocionálně i esteticky vysokou hodnotu. **Velký háj, nezastavěné území v oblasti Nových Dvorů a oblast kolem zámeckého rybníka mezi Jižní spojkou a železniční tratí jsou nejen nejdiskutovanější lokality, ale váže se k nim nejvíce praktických aktivit místních občanů** (úklid, naučné stezky, rekreace – pikniky, občanská iniciativa za jejich zachování, rozvoj či rekultivaci).

Občanské sdružení 4-občanská se angažuje ve věci nezastavěné plochy v oblasti Nových Dvorů, zástupci spolku obvykle nazývané „louka“. Kromě zdůrazňování hodnoty volně bujícího ekosystému (**je zde vytyčena naučná stezka s odbornými popisky**) zde sympatizanti spolku organizují **pravidelné úklidové akce**, kterých se účastní nejen obyvatelé sídliště Krč, ale i staré Krče. Místo je relativně hojně využíváno pro venčení psů a rekreaci především v teplých měsících. Je nutno říci, že názory na současný stav tohoto prostoru se u obyvatel různí, neexistuje jednotné stanovisko k jejímu rozvoji. Přesto je její současné využití viděno jako jedno z nejlepších možných řešení, jelikož existuje rozšířená obava z další výstavby bytových domů.

Volné sdružení obyvatel staré Krče, které se v blízké době zřejmě bude formalizovat, aktivně usiluje o **svěření části pozemku v oblasti „u zámeckého rybníka“**. Příkladem jsou jim aktivity obyvatel z oblasti Habrovka, kteří zkulivovali kostelní zahradu. V oblasti rybníka Sýkorka je požadavek na vybudování otevřeného a udržovaného travnatého plácku, jenž by mohl mít multifunkční využití. Cílem je vytvořit prostor pro volné setkávání obyvatel navštěvujících tuto oblast, která je považovaná za zanedbanou. Nutno podotknout, že kultivované místo pro setkávání, vyjma luxusního resortu Chateau sv. Havel, zde chybí.

V poslední době se zvolna formují také sousedské kolektivy cílící na humanizaci veřejného prostoru – mimo jiné jsou v oblastech sídliště Krč a Lhotky navázány na akci Zažít město jinak spolku Auto*Mat. Na ně navazují generační komunitní aktivity navázané na potřeby rodičů s malými dětmi či sportovců.

Červenou nití táhnoucí se komunitní (sousedskou) diskusi napříč je **uchování prostor volné zeleně, a to nehledě na její aktuální stav**. Jedním dechem je ale dodáváno, že ve veřejném prostoru obecně chybí volně dostupná, či řekněme nízkoprahová, **volnočasová infrastruktura pro dospívající mládež**. Její zbudování je předvídatelným cílem občanských iniciativ do budoucna.¹

Velký háj je častým cílem návštěv místních obyvatel. Pravidelně sem dochází skauti ze 145. oddílu Naděje a 66. oddílu Tempo. Pravidelně zde pořádají akci Pohádkový les, která je veřejně přístupná. Ačkoliv ze strany Skautů nedochází k cílené kultivaci tohoto prostoru, je jimi hojně využíván.

Procházky Velkým hájem, stejně jako ještě významnějším prostorem Kunraticko-michelského lesa (místními označovaným jako „Krčák“), se dají označit za sdílený místní kolorit. **Patří k místní kultuře navštěvovat tyto lokality, které jsou zároveň významným činitelem místní identity a faktorem spojenosti obyvatel s životem v oblasti.** Především blízká část lesa za Thomayerovou nemocnicí slouží jako oblíbené místo pro sport, zábavu a relaxaci, jíž vhodně doplňují oblíbené lesní restaurace.

¹ Tyto snahy potvrzují i výsledky Fóra městské části Praha 4 pořádané 27. 4. 2016 v ZŠ U Krčského lesa. Viz Místní agenda 21 městské části.

Souhrnná závěrečná zpráva, zahrnující výsledky a vyhodnocení provedených průzkumů a rozborů

Ty jsou po většinu roku cílem setkávání obyvatel všech okolních spádových oblastí a přirozeně doplňují neuspokojivou nabídku restauračních zařízení přímo na sídlišti Krč a v okolních oblastech.

Nezanedbatelnou skupinu uživatelů veřejného prostoru tvoří i **osoby sociálně vyloučené**, především lidé bez domova. Pro ně je dolní Krč bezpečnou oblastí, kde mohou po jistou část roku poměrně nerušeně žít. V mnohém jim v tom napomáhají velkorysé prostory reziduální městské zeleně.

Kulturně komunitní aktivity

Podmínky pro realizaci kulturně-komunitních aktivit jsou ve zkoumané oblasti výrazně horší. Absenci komunitního centra nebo jen společenského sálu pro konání kulturních a společenských akcí se částečně snaží suplovat **kavárna Start v Hurbanově ulici**. Zde se pravidelně konají menší hudební, přednáškové a výtvarné akce, jež si postupně rozšiřují okruh zájemců. Konání větších akcí ale neumožňují malé prostory kavárny.

Významnějším centrem komunitního života je KC Novodvorská, kde trvale sídlí loutkové divadlo Zvoneček, s nímž nepravidelně spolupracují místní skautské oddíly. Účastníci kvalitativního výzkumu se zájmem o kulturní aktivity ale jeho programovou nabídku hodnotí jako nepřiliš zajímavou a nenápaditou.

Úpadkem je v tomto smyslu především Modrý Pavilon, kde kdysi fungoval multifunkční sál, v němž si řada obyvatel pamatuje kino. Velmi dobrou pověst má místní pobočka Městské knihovny, jejíž možnosti k dalšímu rozvoji jsou ale velmi omezené, především z finančních důvodů. Ambivalentní přístup mají obyvatelé k **cirkusovým produkcím** na rozvojové ploše před Thomayerovou nemocnicí. Cirkus v této lokalitě má svou tradici, původně navštěvoval i lokalitu Nové Dvory (dnes zastavěnou pobočkou LIDL-u), nehraje ale významnou roli pro rozvoj komunity.

Oblíbeným cílem je v letních měsících především restaurace U krále Václava IV., kde probíhají jak koncerty, tak další akce zaměřené především na rodiče s dětmi. Skautský oddíl pořádá pravidelně oblíbenou akci Pohádkový les ve Velkém háji, a taktéž Domov seniorů Krč v Sulické pořádá na začátku září výroční pouť.

Tradičně nejvýznamnějším svorníkem komunitního života, a taktéž kontinuity v sousedských vztazích, jsou základní školy. ZŠ U Krčského lesa připravuje se svými studenty výroční kulturní akce - vánoční besídka, pálení čarodějnic a rozlučku se školním rokem. Akce jsou hojně navštěvované dětmi i jejich rodiči (často bývalými žáky jedné ze dvou dnes sloučených základních škol na sídlišti Krč). Tyto akce jsou oblíbené. Těžko ale lze posoudit jejich dlouhodobý vliv na komunitní život. Soukromé gymnázium Nový PORG navštěvují z velké části studenti žijící mimo spádovou oblast (což je pro gymnázium obvyklé).

Volnočasové komunitní aktivity

Spolková volnočasová činnost je soustředěna především do prostředí základních a mateřských škol. Především **Dětské integrační centrum a mateřská školka v Hurbanově ulici**² dlouhodobě stimuluje rozvoj volnočasových aktivit pro místní obyvatele. V portfoliu jeho činností lze najít mateřské centrum Kamínek nabízející výtvarné kurzy pro rodiče s dětmi. Především ale provozuje tréninkové pracoviště v podobě kavárny Start, jehož otevřenou ambicí je stát se křižovatkou místního kreativního života. Je obdobou kulturně komunitních center, jaká lze najít v jiných částech města (například Plechárna na Černém Mostě nebo Sousedské centrum v Jahodnici na Praze 14).

² <http://www.dic-saop.cz/>.

V teplých měsících lze využívat dětské dopravní hřiště u ZŠ a gymnázia Nový PORG, které je volně přístupné. Stále oblíbenější je **fitness Action** na Štúrově ulici. Instituce s nadlokálním významem je sport areál **Domyno** v Libušské ulici. **Etablované spolky a instituce jsou skautské oddíly 66. a 145., Sokol Lhotka.**

Neméně důležitým faktorem pro místní obyvatele je **absence volnočasové infrastruktury pro dospívající mládež**. Kavárna Start nemůže být tímto prostorem. Jiný, který by nabídl kombinaci sportovního, kulturního a sociálně-vzdělávacího využití zde chybí. Jelikož se sídliště výrazně generačně obměňuje, a tento trend bude s přirozenou obměnou obyvatelstva ještě sílit, lze očekávat, že dětí, v blízké budoucnosti již dospívajících, bude výrazně přibývat. Výrazné téma je proto v této kategorii rozvoj jak venkovní volnočasové infrastruktury, tak vnitřní.

Komunitní aktivity ve veřejném prostoru

Pro sledování veřejného prostoru je obzvláště zajímavé pochopení snah a aktivit spolků a uskupení, jež se přímo snaží o nějaký druh změny ve veřejném prostoru, nebo do něho novým způsobem intervnují. Ve sledované spádové oblasti dochází k místně specifickým proměnám, jež nejsou srovnatelné například se sousedním sídlištěm. Monitoring událostí a vývoje veřejného prostoru nabízí otevřená facebooková skupina Sídliště Krč a okolí¹.

Ke stále intenzivnějšímu propojování snah a aktivit dochází mezi volnými spolky Stará Krč, aktivními občany z horní Krče a několika aktivisty ze sídliště Krč. V současnosti pracují na seznamu témat, jimž se budou společně do budoucna věnovat. Mezi hlavní témata patří:

- zjednosměrnění ulice U Krčského nádraží
- zabránění rozšíření Vídeňské ulice o další jízdní pruh
- kultivace zalesněné části u zámeckého rybníka včetně podchodu pod tratí v ulici U Krčského nádraží
- odhlučnění Jižní spojky pod tzv. Zeleným pruhem a dále
- instalace přechodů pro chodce v ulicích Sulická a U Krčského nádraží
- monitoring developerské výstavby v rozvojových oblastech především dolní Krče.

Území nad stanicí metra očima (potenciálních) uživatelů

Na úvod této kapitoly je nutno konstatovat, že účastníky kvalitativního výzkumu většinou velmi pozitivní hodnocení záměru přivést do oblasti novou linku metra se potvrdilo také v dotazníkovém šetření, 68,45 % dotazovaných obyvatel je přesvědčeno, že zprovoznění metra bude pro oblast rozhodně přínosem, podle názoru 15,48 % respondentů bude spíše přínosem. Pouze 5,36 % respondentů se domnívá, že zprovoznění metra rozhodně přínosem pro oblast nebude. V případě respondentů, kteří v oblasti pracují, ale nežijí, je podíl těch, kteří předpokládají, že výstavba metra bude pro oblast (spíše) přínosem, o něco nižší, přesto stále vysoký 64,52 %. Navíc je nutno zohlednit a) malý vzorek respondentů-pracujících (N = 31) a b) skutečnost, že pro pracující osoby, které do zkoumané oblasti jezdí převážně autem a nákupy realizují zpravidla mimo tuto oblast, bude přínos zprovoznění metra skutečně výrazně menší.

Současná percepce území

Nevyužitý prostor, louka a cirkusy, to jsou tři klíčová slova, která se účastníkům kvalitativního výzkumu vybavovala v souvislosti s tímto územím. S menší frekvencí následovaly i další asociace jako hluk a smog z ulic Vídeňská a Zálesí, ošklivé, oprýskané stánky, nepříjemný podchod k nemocnici, a rovněž negativně vnímané placené parkoviště. S výjimkou občasného venčení psů a konání poutí a cirkusů (asi dvakrát do roka) se jedná o území nevyužívané.

Hodnoty území a potenciál rozvoje

Ohledně možností rozvoje území už se názory účastníků výzkumu více různí. Někteří zdůrazňují, že „louka“ jako nezastavěná zelená plocha je v území přetíženém dopravou do té míry významnou hodnotou, že by se měla chránit – tj. nezastavovat a pouze kultivovat do podoby vhodné pro krátkodobou rekreaci – umístit stromy, cesty, lavičky, odpadkové koše, případně další parkový mobiliář. **Další, nejpočetnější, skupina dotazovaných považuje za žádoucí (nebo alespoň přijatelnou) nepříliš objemnou a kompaktní zástavbu nad stanicí metra, která by poskytla základní služby běžné pro stanice metra (prodejna potravin, pekárna, občerstvení, kavárna či restaurace...), případně suplovala deficity občanské vybavenosti v rezidenčních čtvrtích spádové oblasti (supermarket hůře dostupný pro obyvatele sídliště Jalodvorská, Zeleného údolí a staré Krče), obchody a služby, které dříve byly v nákupní zóně ve Štúrově ulici (domácí potřeby, železářství, pekařství, cukrárna...), případně i kulturní a komunitní služby (nejčastěji účastníci výzkumu navrhovali kino a společenský sál).** Několik dotazovaných také navrhlo možnost ambulantních zdravotnických služeb a lékárnu (v souvislosti s potřebami a vytížeností Thomayerovy nemocnice). Poměrně silný je požadavek dojít do areálu nemocnice příjemně, bezpečně suchou nohou jak „od cirkusů“, tak od sídliště Krč (tedy od obou plánovaných výstupů z metra).

V souvislosti s hmotovým a architektonickým řešením případné výstavby zazněly charakteristiky jako vzdušná, lehoučká, nízká. **Prakticky všichni účastníci výzkumu kladou důraz na zachování části území jako nezastavěného veřejného prostoru.** Obecně se shodují, že by mělo jít o kultivované veřejné prostranství na důležitém přestupním bodu, vhodné pro čekání a odpočinek. Někteří zmiňují potenciál vytvořit zde centrální veřejný prostor pro celou oblast Krče na jih od Jižní spojky. Preferované využití zahrnuje celou škálu forem od parku (který jiní nepovažují za vhodný s ohledem na dopravní zátěž), přes centrální náměstí s obchodním parterem až po využití více akcentující rekreačně-sportovní využití. Opakovaně zazněl nápad s vodním prvkem. Dotazovaní si dovedou představit, že by se zde v určité části veřejného prostoru mohly nadále konat poutě a cirkusy. Neméně důležitá než vlastní řešení rozvoje dosud nezastavěných pozemků naproti nemocnici je pro řadu účastníků výzkumu revitalizace Vídeňské ulice. Ta podle jejich názoru svou syrovou podobou s betonovým zátarasem uprostřed a pro chodce nepřátelských okolím (plot autobazaru a málo udržovaná louka na straně jedné, parkoviště na straně druhé) působí spíš jako dálnice než městská ulice, kterou by podle jejich názoru vzhledem k poloze u nemocnice a rezidenční oblasti měla být. Někteří poukazují na potenciál příjemného, krátkého pěšího propojení se starou Krčí a možnost snazšího, příjemnějšího přístupu do Krčského lesa a k rybníkům.

Možné negativní dopady rozvoje

Prakticky všichni účastníci kvalitativního výzkumu by „na metru“ přivítali základní služby, o nichž byla řeč výše. Tento názor koresponduje s výraznou poptávkou po centrálním veřejném prostranství s nabídkou menších obchodů a služeb v dotazníkovém šetření i mezi účastníky plánovacího setkání.

Výrazná většina rezidentů ale zastává názor, že by se nemělo jednat o rozlehlé nákupní centrum typu Novodvorská Plaza nebo Arkády Pankrác, a zejména by se nemělo jednat o monofunkční, nevzhledný objekt jako je Novodvorská Plaza nebo některé hypermarkety. Často byl zmiňován odpor proti zastřešené pasáži, podobné jako je v Centru Černý Most.

V souvislosti s výstavbou velkého nákupního centra se kromě velké dopravní zátěže někteří obyvatelé obávají dalšího úpadku občanské vybavenosti v okolí (krachu menších podniků) a také zvýšeného nepořádku a kriminality. Slovy jednoho z účastníků kvalitativního výzkumu „čím více krámů, tím víc se tam budou stahovat“ (bezdomovci, narkomani, „výrostci“). Výsledek dotazníkového šetření ale ukázal, že tato obava ze snížení bezpečnosti v okolí stanice metra je relevantní pouze pro zřetelnou menšinu obyvatel zkoumaného území, konkrétně 16 %. Podle očekávání tvořili více než třetinu těchto respondentů lidé v důchodu, u kterých lze předpokládat subjektivně větší pocit zranitelnosti, a u kterých je ve výzkumech pocitu bezpečí ve veřejném prostoru standardně zaznamenáváno nízké skóre. Je důležité podotknout, že pod zvýšením míry kriminality rozuměla část respondentů i pobyt osob bez domova v blízkosti stanic metra, který má nepochybně vliv na subjektivní pocit bezpečí, ne však nutně na míru kriminality.

Za hrozbu je považována také výstavba dalších „paneláků“ (tj. objemných budov o výšce cca 8 pater jako na sídlišti Krč) a „věžáků“. V obou případech poukazují na předimenzovanost takové zástavby, dopravní zátěž, a někteří také na aroganci vůči Thomayerově nemocnici, citlivě zasazené do terénu. Pro obyvatele vyšších pater domů ve střední části sídliště Krč se jedná také o otázku výhledu. Výrazná většina obyvatel nepovažuje za vhodnou obytnou funkci (argumenty znějí „velký hluk z dopravy“, „bydlení už je všude kolem dost“) ani funkci čistě administrativní (argumenty „kanceláří už je na Praze 4 dost“, „obyvatelům okolí to nic pozitivního nepřinese, jen další dopravní zátěž“).

4. Výsledky a vyhodnocení participačního plánovacího setkání

Objednatel:

Městská část Praha 4



Zhotovitel:

ATELIERL

ATELIER L s.r.o. \ Kafkova 26 \ Praha 6 \ 160 00 \ www.atelierl.cz \ 222 967 376

Obsah

1.	Kontext práce	3
1.1.	Participace	3
1.2.	Účel a důvod setkání	3
1.3.	Cílové skupiny	3
2.	Postup vzniku dat	4
2.1.	Získávané vstupy a jejich smysl pro projekční práci	4
2.2.	Průběh plánovacího setkání	5
3	.Výstupy - komplexní data a komentáře	5
3.1.	Charakteristika skupiny zapojených obyvatel	6
3.2.	Vnímání současného stavu	6
3.2.1.	Vnímané hodnoty	6
3.2.2.	Vnímání současného stavu: problémy	8
3.3.	Očekávání od budoucího (cílového) stavu	10
3.3.1.	Očekávání od cílového stavu - aktivity v budovách	10
3.3.2.	Očekávání od cílového stavu - aktivity ve veřejném prostoru	11
3.3.3.	Očekávání od cílového stavu - nápady	13
3.4.	Rizika a hrozby změn v území	14
4.	Závěr	15

1. Kontext práce

1.1. Participace

Participaci veřejnosti a klíčových aktérů v území (zapojování občanů a dalších důležitých osob/organizací fungujících v území) chápeme jako důležitou součást plánování. Umožňuje získat představu o potřebách obyvatel a hodnotit variantní možnosti; a tím optimalizovat výsledný návrh.

Cílená participace znamená při dobré znalosti plánovacího procesu průběžně vytipovávat a otevírat relevantní témata a připravovat otázky i způsob diskusí tak, aby byly věcné a efektivní.

Participace (na rozdíl od průzkumů veřejného mínění) neznamená ptát se pouze obecně na to, co si lidé myslí, ale velmi konkrétně na to, co projektanti potřebují vědět, aby mohli kvalitně odvést svou odbornou práci a naplnit potřeby lidí.

1.2. Účel a důvod setkání

Veřejné plánovací setkání je součástí analytické fáze přípravy zadání územní studie pro lokalitu nad budoucí stanicí metra D - Nemocnice Krč. Tomuto setkání předcházela rešerše a analýza dat o území a kvalitativní výzkum potřeb místních obyvatel. S jejich pomocí byly sestaveny relevantní okruhy otázek pro osnovu setkání. Výstupy setkání budou využity jako jeden z podkladů pro tvorbu variantních zadání rozvoje oblasti.

1.3. Cílové skupiny

Hlavní skupiny mající zájem o prostor jsou zejména následující:

- obyvatelé okolí rozvojového území
- angažovaná veřejnost – lidé věnujících se veřejnému prostoru a životnímu prostředí
- potenciálně významní jsou také uživatelé prostoru jako dopravního uzlu, tato skupina však není oslovitelná a zapojitelná v rámci veřejného setkání

2. Postup vzniku dat



2.1. Získávané vstupy a jejich smysl pro projekční práci

Vstupy od veřejnosti vznikly na plánovacím setkání dle následující osnovy:

- Vnímané **hodnoty** území (takové, které mají územní průmět – váží se k fyzickému místu či prvku) = co ze současného stavu je vhodné zachovat případně návrhy rozvíjet, akcentovat či při zrušení nahradit + **jejich třídění dle důležitosti**
- Vnímané **problémy** území = co je vhodné pokusit se návrhy změn v území řešit nebo alespoň neprohlubovat + **jejich třídění dle závažnosti**
- Vnímané **cílové aktivity v budovách** = pro jaké aktivity je vhodné v návrzích objektů vytvořit podmínky a prostor + **jejich třídění dle důležitosti**
- Vnímané **cílové aktivity ve veřejném prostoru** = pro jaké aktivity je vhodné v návrzích veřejného prostoru vytvořit podmínky a prostor + **jejich třídění dle důležitosti**
- **Nápady** = podněty které se netýkají žádné z diskutovaných kategorií + **třídění dle názorové četnosti**
- **Rizika** = jaké vnější nebo budoucí ohrožení obyvatelé vnímají ve vztahu k řešenému prostoru = čeho se v rámci návrhů i rozhodovacího procesu vyvarovat + **třídění dle názorové četnosti**.

Tyto výstupy jsou podkladem – je třeba je kreativně uchopit a hledat řešení, které je naplní v co největší míře, avšak nikoli za jakoukoli cenu. Proto je velmi důležité stanovení priorit (uvedeny dále přímo u jednotlivých vstupů) a variantní prověření řešení lokality, které ukáže různé reálné možnosti.

2.2. Průběh plánovacího setkání

Na plánovacím setkání byla ve čtyřech menších pracovních skupinách podrobněji diskutována výše zmíněná témata. Dokončený seznam ke každému okruhu poté účastníci ohodnotili prioritními body, aby byly výsledky roztrženy dle vnímané důležitosti. Každý měl při hodnocení následující počet prioritních bodů k rozdělení:

- Současné hodnoty území – 5 bodů (hodnoceno nad výstupem skupiny)
- Současné problémy území – 5 bodů (hodnoceno nad výstupem skupiny)
- Cílové aktivity v budovách – 5 bodů (hodnoceno nad výstupem skupiny)
- Cílové aktivity ve veřejném prostoru – 5 bodů (hodnoceno nad výstupem skupiny)
- Nápady – 5 bodů (hodnoceno nad výstupem skupiny)
- Rizika a obavy – 5 bodů (hodnoceno nad výstupem skupiny)



3. Výstupy - kompletní data a komentáře

Tabulky s výstupy seřazenými dle prioritních bodů jsou poměrně instruktivní a zároveň autentické. Proto jsou bez rozvláchného opakování pouze doplněny stručným komentářem, který nabízí shrnující interpretaci, „příběh“. Jedná se o kvalitativní interpretaci; pojmenování diskursu, ke kterému výroky směřují, nikoli čistě statistické vyhodnocení. Nad daty lze hledat i další souvislosti a výkladové roviny, proto jsou k dispozici v přehledné a podrobné podobě.

Výstupy z plánovacích setkání byly zaznamenány tak, aby nedošlo k degradaci dat. Výroky věcně znamenající totéž byly sloučeny do jednoho řádku. Pokud se formulace v jednotlivých skupinách výrazněji odlišovala, ale stále se jedná o významově shodný nebo velmi podobný výrok, je za středníkem uvedena další formulace či doplnění, které se liší. Bodování prioritními body je odděleno pro jednotlivé pracovní skupiny (číslování odpovídá číslům na zápisových arších). Tam, kde je uvedena nula, byl výrok ve skupině zmíněn, nezískal však žádné prioritní body.

3.1. Charakteristika skupiny zapojených obyvatel

Plánovacího setkání se zúčastnilo 32 zaregistrovaných jednotlivců – 37 místních obyvatel a 5 zastupitelů městské části. Zastoupeni byli zejména obyvatelé sídliště Krč, bytového domu Štúrova 1701/55 a vilové čtvrti Stará Krč – Višňovka.

3.2. Vnímání současného stavu

3.2.1. Vnímané hodnoty

Tabulka 1: současné hodnoty území + jejich priority

Hodnoty stávající	prioritní body v pracovních skupinách				prioritní body
	1	2	3	4	SOUČET
výstupy veřejného plánovacího setkání (21.9.2016)					
výhled na Thomayerovu nemocnici; Thomayerova nemocnice – architektonicky cenná stavba pozitivního měřítko	12	3		3	18
potenciál stát se centrem oblasti, která zatím centrum nemá; centrální bod dolní Krče			8	8	16
zahrada / les u bývalé zahradnické školy; vzrostlé stromy severně od administrativního areálu; zelená plocha u zkratky – vzrostlé stromy, chrání domky před hlukem z Vídeňské	4	6	4		14
rozvojový potenciál – lze zlepšit a řešit komplexně			10		10
nezastavěný pruh před nemocnicí	6				6
zeleň; volná zeleň	4			2	6
rondel – archeologické naleziště	6				6
volný prostor; otevřený prostor pro konání větších akcí; volná plocha pro různé využití	2	3			5
volný plácek pro obyvatele Višňovky – U Kola / U Společenské Zahrady	5				5
nezahuštěné – nabízí možnost ke kultivaci zeleně				5	5
parkoviště na Zálesí (možnost zaparkovat); hlídané parkoviště mimo sídliště		3		2	5
kousek neplaceného parkoviště před nemocnicí pro pacienty		4			4
dobrá dopravní napojenost na ostatní části města (IAD)		4			4
dobrá dostupnost MHD na metro C; dostupnost do centra, dobrý dopravní uzel		3		1	4
urbanistický koncept vilové čtvrti Višňovka	3				3
klid ve staré Krči (Višňovka + okolí Krčského zámku)		3			3
mimoúrovňový přechod přes Vídeňskou – pěší a moto doprava se navzájem neblokuje		3			3
dostatečná kapacita silnic i chodníků		3			3
chráněný strom na zahradě domu Ivana Olbrachta			3		3

Souhrnná závěrečná zpráva, zahrnující výsledky a vyhodnocení provedených průzkumů a rozborů

Hodnoty stávající	prioritní body v pracovních skupinách				prioritní body
výstupy veřejného plánovacího setkání (21.9.2016)	1	2	3	4	SOUČET
průchod z ulice U Kola podél business centra Zálesí; pěší propojení (stezka Heleny Malířové)	2		0		2
starý pilíř železničního mostu u rybníka Labuť	2				2
Olbrachtova vila; dům Ivana Olbrachta s pamětní deskou	1		1		2
budova kojeneckého ústavu	2				2
U Labutě – příjemné prostředí, vstup, nástup do lesa, rybník – zachovat přístupnost			2		2
administrativní centrum – klientela				2	2
dostatek parkování v ulicích (Višňovka)	1				1
různorodost zástavby (výška, forma, kvalita)		1			1
zájezdni restaurace U Labutě – tradice, historie, symbol Krče			1		1
autobus staví před nemocnicí		0			0
čerpací stanice za podjezdem		0			0
mix soukromých a veřejných funkcí v řešeném území a okolí, včetně nástupní plochy k okolí		0			0
využití bus čísel 300+ (PID)		0			0

Komentář k výstupům

Největší vnímanou hodnotou celého prostoru je jeho **nezastavěnost a nepředurčenost**. Pozitivně je vnímán i ve svém současném stavu, kdy představuje protiváhu okolní zástavby a prostor pro zeleň, která částečně kompenzuje negativní dopady vysoké dopravní zátěže území. Ještě výrazněji je však volný prostor kladně vnímán jako potenciál pro budoucí využití, ať už je účastníky předpokládáno jakékoli. Nejčastěji bylo zmiňováno nové **centrum** oblasti, potenciál pro zlepšení a **komplexní řešení** okolní zástavby a kultivace **zeleně**.

Další často zmiňované okruhy hodnot byly tyto:

- **architektura a koncepce města** – Thomayerova nemocnice je dominanta území s příjemným měřítkem. Uchopitelné měřítko a kompozici má také vilová čtvrť Stará Krč - Višňovka kompozice Višňovky. Ceněná je také různorodost hmot a funkcí zastoupená v zástavbě.
- **doprava** – Jako největší pozitivum dopravy je vnímána dobrá dostupnost MHD (snadný přístup na metro) i IAD (těsná blízkost kapacitních komunikací). Kladně jsou také vnímána stávající parkoviště, zejména parkoviště zvyšující kapacitu parkování mimo sídliště Krč.
- **historická stopa** – Zkoumané území je poměrně rozsáhlé a posledních několika desetiletích prošlo poměrně výraznou proměnou. Zřejmě proto jsou pro obyvatele významné stopy původního osídlení, jako arch. naleziště, železniční pilíř, Olbrachtova vila a hostinec U Labutě.
- **zeleň** - Velmi ceněná je vzrostlá zeleň u oční kliniky i volná zeleň v celém prostoru.

3.2.2. Vnímání současného stavu: problémy

Tabulka 2: současné problémy území + jejich priority

Problémy stávající	prioritní body v pracovních skupinách				prioritní body
	1	2	3	4	SOUČET
výstupy veřejného plánovacího setkání (21.9.2016)	17				17
nadměrná dopravní zátěž ulice Nad Višňovkou		7	1	8	16
není dostatek parkovacích míst - neplacených, pro pacienty; parkování - v sídlišti, nedostatek míst, parkují proto po okolí; nedostatečná kapacita u nemocnice; nedostatečná kapacita neplacených parkovišť	6	3	2	3	14
nepříjemný podchod k nemocnici – špinavý, tmavý, nebezpečný; nedůstojný přístup do nemocnice	2	5	2	4	13
provoz na Vídeňské ulici -nadměrné zatížení především v ranní a podvečerní špičce (hluk, exhalace, bariéra)	11				11
doprava – zátěž (Vídeňská, Pod Višňovkou)		2	5	2	9
neužívaný prostor (kromě cirkusu a venčení psů); „mrtvý“			9		9
drogová oblast – rizikový prostor	5	2			7
smog / znečištění – v severní části území; špatná kvalita vzduchu a cirkulace, zhoršující se výškovou výstavbou		7			7
dlouhé zpoždění výstavby metra		6			6
příliš velké měřítko výškové budovy „ubytovny“ Štúrova – negativní dominanta	6				6
parkování dojíždějících			5		5
chybí bezpečné pěší propojení Štúrova (věžák) – Vídeňská (bus)			4		4
chybí služby ve Višňovce	1	1		1	3
oprýskané stánky kolem nemocnice				3	3
chybí přechod pro chodce – Štúrova uprostřed		2			2
plocha působí neudržovaně, odkládání vraků v ulici pod Višňovkou		0		2	2
malá občanská vybavenost – restaurace, obchod; chybí běžné obchody v okolní oblasti			2		2
neprostupné přes koleje do dolní Krče				2	2
nezpevněné cesty pro tranzit na Višňovku (od MHD kolem business centra)			0	2	2
špatný stav zeleně – nebezpečí, bezdomovci; zanedbané, nebezpečné místo pro pěší, prostup				2	2
lidé bez domova v severní části	1				1
znečištění trojúhelníku Zálesí-Štúrova-Pod Višňovkou	1				1
neprůchozí prostor bývalé Společenské zahrady				1	1
smyčka busu – posunutí dopravní zátěže o kousek vedle				1	1
placené parkoviště u Zálesí				1	1

**Příprava zadání územní studie pro lokalitu nad budoucí stanicí metra D Nemocnice Krč
se systematickým zapojením klíčových aktérů a veřejnosti**

Souhrnná závěrečná zpráva, zahrnující výsledky a vyhodnocení provedených průzkumů a rozborů

Problémy stávající	prioritní body v pracovních skupinách				prioritní body
	1	2	3	4	SOUČET
výstupy veřejného plánovacího setkání (21.9.2016)					
nevybavené zastávky MHD ve Štúrově ulici				1	1
bariérové přechody – Zálesí, Štúrova				1	1
špinavé zastávky autobusu, nepříjemná společnost na zastávkách		0			0
stávající ??? centrum nekonceptně umístěné, blokuje střed			0		0
špatné pěší propojení Štúrova (promenáda) – Vídeňská (bus)			0		0
bývalá ubytovna jako bezpečnostní riziko				0	0

Komentář k výstupům

Nejvýraznější vnímané problémy popisují negativní dopady velké dopravní zátěže území, často v kombinaci s nedostatečnou údržbou prostoru.

- **doprava** – Problémem je zejména vysoká dopravní zátěž ulic Vídeňské a Pod Višňovkou, tedy přivaděčů na Jižní spojku a také nedostatek parkování, hlavně neplaceného.
- **veřejný prostor** – je neudržovaný a ve špatném stavu VP, pohyb pěších není systematicky řešen a proto chybí některá důležitá pěší propojení.
- **bezpečnost** – zejména drogy, bezdomovci a bývalá ubytovna (přestože je již delší dobu transformována na bytový dům, je stále veřejností vnímána negativně).
- **občanské vybavení** - nedostatek služeb a občanské vybavenosti.

3.3. Očekávání od budoucího (cílového) stavu

3.3.1. Očekávání od cílového stavu – aktivity v budovách

Tabulka 3: cílové aktivity a služby v budovách + jejich priority

Aktivity a služby v budovách	prioritní body v pracovních skupinách				prioritní body
	1	2	3	4	
výstupy veřejného plánovacího setkání (21.9.2016)	1	2	3	4	SOUČET
základní služby běžné pro stanice metra (prodejna potravin, pekárna, občerstvení, kavárna či restaurace); kavárna se zahrádkou	8	7		8	23
plavecký bazén; bazén + sauna	12			5	17
společenský sál; kulturní „stánek“ taneční zábavy, koncerty – lokální??); multifunkční (např. klub seniorů)	11		2	1	14
parkovací dům; kryté parkování (free??? -podzemní) i pro příchozí		10	3		13
pošta			3	5	8
supermarket	5	1	1		7
drobné kamenné služby; řemesla (zámečnictví, sklenářství); služby obecně		3	1	2	6
koupání malé děti 0-6 let		6			6
služebna městské policie; služebna policie			2	4	6
ělocvična (např. Sokol)	5				5
kino; spíše malé – nikoli multiplex	2	1		1	4
parkoviště pro pacienty		4			4
ambulance lékařů		1		2	3
fitness studio			3		3
cukrárna				3	3
dárkové zboží				3	3
čistírna; čistírna	2		0		2
klub pro mladé				2	2
sportoviště (tenisové sporty) +fitness				2	2
zvětšení kapacity podchodu u nemocnice				2	2
lékárna		1			1
veřejné WC		1			1
dětský koutek – hlídání (ve spojitosti s návštěvou nemocnice)				1	1
propojka od metra do nemocnice – lávka				1	1
půjčovna cyklokol				1	1

Příprava zadání územní studie pro lokalitu nad budoucí stanicí metra D Nemocnice Krč se systematickým zapojením klíčových aktérů a veřejnosti

Souhrnná závěrečná zpráva, zahrnující výsledky a vyhodnocení provedených průzkumů a rozborů

Aktivity a služby v budovách	prioritní body v pracovních skupinách				prioritní body
	1	2	3	4	SOUČET
výstupy veřejného plánovacího setkání (21.9.2016)					
kadeřnictví	0				0
opravna bot; obuvník	0		0		0
banka			0		0
pedikúra, manikúra			0		0
přednáškový sál				0	0

Komentář k výstupům

V cílových **aktivitách** (programu území) výrazně převládá požadavek na **občanské vybavení a služby** - hlavně drobné služby a obchody. Další významně vyžadované aktivity byly:

- **společensko-sportovně-kulturní komunitní prostor** – specificky byly zmíněny multifunkční společenský a kulturní sál, sokolovna, malé kino, klub a přednáškový sál
- **bazén**
- **parkování** – pro rezidenty a pacienty nemocnice

3.3.2. Očekávání od cílového stavu – aktivity ve veřejném prostoru

Tabulka 4: cílové aktivity a služby ve veřejném prostoru + jejich priority

Aktivity na veřejných prostranstvích	prioritní body v pracovních skupinách				prioritní body
	1	2	3	4	SOUČET
výstupy veřejného plánovacího setkání (21.9.2016)					
venkovní společenský prostor – komunitní; místo k setkávání + posezení; náměstí (střed), místo setkávání, meeting point	8	7		11	26
tržiště; farmářské trhy; farmářské trhy, jarmarky	8	6	6		20
posezení v zeleni; sednout si a koukání do zeleně, relaxace; oddych v zeleni (vnitroblok, parčík)	8	5	3		16
multifunkční hřiště pro míčové hry; hřiště sportovní (např. basket, multifunkční)	6			3	9
dětské hřiště; dětské hřiště (mladší děti)	6		0		6
park – rekreační; relaxační a sportovní využití (inline, skate)	2			4	6
koncerty; koncerty aj. kulturní akce; venkovní koncerty	4	1	0		5
fitness pro dospělé; senior park, venkovní cvičení		2	3		5
zbourat administrativní centrum – neb je centrem (blokuje oblast přirozeného centra)				5	5
bezbariérové „přemostění“ Vídeňské směr k lesu				5	5
jízda na kole – doprava		4			4
Zastavět 50:50 zeleň (volný prostor) a budovy				4	4
fitpark – cvičení s vlastní vahou těla			3		3

**Příprava zadání územní studie pro lokalitu nad budoucí stanicí metra D Nemocnice Krč
se systematickým zapojením klíčových aktérů a veřejnosti**

Souhrnná závěrečná zpráva, zahrnující výsledky a vyhodnocení provedených průzkumů a rozborů

Aktivity na veřejných prostranstvích	prioritní body v pracovních skupinách				prioritní body
	1	2	3	4	SOUČET
výstupy veřejného plánovacího setkání (21.9.2016)					
méně budov, více zeleně a prostoru				3	3
prostor pro venčení psů		2			2
piknikové místo		2			2
koupání – brouzdaliště, cachtání, probíhání vodou		2			2
divadlo	1				1
Tai-chi	1				1
petanque	1				1
možnost her dětí – všechny věkové kategorie 0-15		1			1
nestavět billboardy			1		1
staré billboardy zrušit			1		1
možnost se napít z fontány, pítka					0

Komentář k výstupům

V cílových **aktivitách** pro veřejný prostor nepřevažuje žádná kategorie činností. Přesto jsou však některé specifické požadavky poměrně silně zastoupeny:

- **venkovní společenský prostor** – jako veřejné i komunitní centrum oblasti
- **tržiště pro farmářské i jiné trhy** (vnímáno opět výrazně jako společenská aktivita)
- **klidová zóna se zelení**
- **sportovní využití**

3.3.3. Očekávání od cílového stavu – nápady

Tabulka 5: Nápady a podněty k řešení + jejich priority

Nápady	prioritní body v pracovních skupinách			prioritní body	
výstupy veřejného plánovacího setkání (21.9.2016)	1	2	4	SOUČET	poznámky
náměstí spíše u zastávky metra			14	14	
náměstí jako v Dolních Břežanech (velikost, fce)	13			13	
průchod ze sídliště Krč, od věžáku, z Višňovky k centru (metru); prostupnost k nemocnici V-Z	6	3		9	
zkapacitnění Vídeňské + zavřít ulici Pod Višňovkou	9			9	
parkování pod zem	8			8	dtto a aktivity budovy
odhlučnění Vídeňské	7		1	8	
nikoliv oděvní butiky (a la H&M - prostě velké)			7	7	
výškové budovy – max 5 pater			6	6	
vyjít z návrhů vlastníků pozemků		5		5	
fontána, brouzdaliště		4		4	
pěší prostupnost území do sokola a na vlakové nádraží S-J		4		4	
zpříjemnit chůzi podél Vídeňské		4		4	
farmářský trh			4	4	dtto aktivity VP
nestavět předimenzované monofunkční obchodní centrum			4	4	
zbořit část středové administrativní budovy			3	3	
náměstí jako hlavní společenský a shromažďovací prostor Krče	2			2	dtto aktivity VP
nestavět žádné business centrum			1	1	
nemocnice je dominanta místa			0	0	

Komentář k výstupům

Nápady zmiňované během setkání se zaměřovaly zejména na způsob řešení **veřejných prostorů**, řešení **problémů s dopravou** a obavy z **nevhodného funkčního využití** navrhované zástavby. Nejvyšší počet prioritních bodů získaly podněty k řešení náměstí u stanice metra a požadavek zajištění průchodnosti území.

3.4. Rizika a hrozby změn v území

Tabulka 6: Rizika a obavy ze změn v území + jejich priority

Rizika	prioritní body v pracovních skupinách			prioritní body
výstupy veřejného plánovacího setkání (21.9.2016)	1	2	4	SOUČET
vznikne velké obchodní centrum s pasáží uvnitř – nevzhledné, nelidské měřítko, zvýší dopravní zátěž; obchodní centrum a la Novodvorská		1	15	16
vznik autobusového uzlu (chybí místo na případnou otočku); autobusová smyčka v území	9		7	16
příliš vysoké stavby, věžáky – necitlivé vůči Thomayerově nemocnici, zakryjí výhled ze stávajících panelových domů	7	4		11
kanceláře - zvýší dopravní zátěž; více dopravního zatížení okolní oblasti	9		2	11
nevhodný sci-fi architektonický nápad			8	8
zmizí zeleň (výstavbou) - vzrostlé stromy u zahradnické školy; snížení zelených ploch zástavbou – důsledek ztráty lokality metrem	4	3		7
velké parkoviště typu P+R			7	7
parkování nemocnice a nové výstavby se přelije do sídliště	1	5		6
parkování ve veřejném prostoru; parkoviště nebude součástí výstavby v budově – pouze úrovně		3	2	5
parkování se přelije do Višňovky	4			4
zničení charakteru Višňovky (přestavba RD na bytové)	4			4
vznik vysoké zástavby na okraji vilové čtvrti	4			4
zmizí historická stopa cest (staré trasování Pod Višňovkou, stezka Heleny Malířové)	3			3
studiemi a jinými aktivitami neoddálili stavbu metra		3		3
nadměrná výstavba			3	3
nekvalitně vyprojektované stánky v exteriéru			2	2
prostupnost metra do staré Krče – zrušení klidu		1		1

Komentář k výstupům

Obavy z budoucího vývoje a vnějších vlivů zahrnovaly zejména **nevhodné funkční využití** (z pohledu místních obyvatel = administrativa, velké obchodní centrum) navrhované zástavby, negativní dopady **nárůstu dopravy** (parkování, hluk, nové velké dopravní plochy) a v neposlední řadě obavu z **necitlivého hmotového a architektonického řešení** nové zástavby, které by znehodnotilo stávající cenné soubory staveb (nemocnice, Stará Krč)

4. Závěr

Z pohledu aktivní veřejnosti by nová zástavba měla nabídnout zejména doplnění drobných obchodů a služeb, vytvořit podmínky pro vznik centra místní komunity a zachovat dostatek prostoru pro zeleň. Zároveň by měla měřítkem, a kompozicí respektovat stávající dominanty a hodnotnou zástavbu.

Cílem návrhu musí být eliminace negativních dopadů dopravy v klidu i v pohybu (bariéra, hluk, znečištění, parkování). Záměry navázané na novou stanicí metra nesmí zhoršit stav dopravy v území.

5. Výsledky a vyhodnocení dotazníkového šetření, zahrnující:

Representativní dotazníkové šetření mezi uživateli spádové oblasti
zaměřené na místně realizované potřeby a využití veřejného prostoru a vyhodnocení

Datum zpracování:

říjen - prosinec 2016

Zpracovatelé dotazníkového šetření:

Lukáš Hanus
Martin Veselý
Alica Brendzová

Objednatel:

Městská část Praha 4



Zhotovitel:

ATELIERL

ATELIER L s.r.o. \ Kafkova 26 \ Praha 6 \ 160 00 \ www.atelierl.cz \ 222 967 376

Abstrakt

Analytická zpráva shrnuje výsledky dotazníkové sondy testující subjektivní pocity obyvatel a uživatelů spádové oblasti budoucí stanice metra D – Nemocnice Krč a okolí v otázce spokojenosti s dostupností služeb občanské vybavenosti v okolí jejich bydliště. Reprezentativní šetření na vzorku 169 obyvatel a 31 pracujících respondentů poukázalo na dostupnost nejfrekventovanějších kategorií služeb. Výsledky sondy budou využity jako jeden z podkladů pro tvorbu zadání územní studie pro rozvojové území kolem budoucí stanice metra linky D – Nemocnice Krč. Cílem výzkumu bylo definovat sdílené vzorce chování ve veřejném prostoru včetně využívání veřejných služeb. Dotazníková sonda se zaměřila především na čtyři okruhy: testování způsobu přepravy osob po zkoumané oblasti (potažmo do dalších částí města), spokojenost se současnou dostupností služeb občanské vybavenosti, projektivní otázky týkající se možností využití nové linky metra D, a na propojení těchto údajů v sociodemografické perspektivě.

Obsah

Abstrakt	2
Obsah	3
Úvod	4
Metodologie dotazníkového šetření	5
Výběr vzorku respondentů	5
Zkoumaná oblast	6
Základní socio-demografické údaje o vzorku obyvatel	7
Struktura domácností	7
Struktura domácností vzhledem k ekonomickým ukazatelům	7
Setrvání ve zkoumané oblasti	9
Doprava	11
Konzumní vzorce obyvatel ve spojitosti s možnostmi dopravy	14
Přínos nové linky metra D	16
Využívání dopravy respondenty zaměstnanými ve zkoumané oblasti	16
Doprava: shrnutí	17
Analýza spokojenosti s dostupností služeb občanské vybavenosti	17
Spokojenost s dostupností služeb občanské vybavenosti	17
Relevance odpovědí	18
Index spokojenosti s dostupností služeb občanské vybavenosti	18
Kategorie relevantnosti 100 % - 90 %	19
Kategorie 89,9 % - 80 %	20
Kategorie 79 % a méně	20
Výsledky otevřené otázky po chybějící občanské vybavenosti	21
Srovnání se vzorkem respondentů zaměstnaných ve spádové oblasti	21
Shrnutí	22
Přínos a rizika výstavby a provozu metra D ve zkoumané oblasti	22
Vnímání bariér ve veřejném prostoru	24
Závěr	25
Základní charakteristiky vzorku respondentů	26

Úvod

Dotazník obsahově navazuje na proběhlý kvalitativní výzkum potřeb a deficitů uživatelů spádové oblasti budoucí stanice metra D Nemocnice Krč z hlediska dostupnosti občanské vybavenosti, služeb a užívání veřejných prostranství. Výzkum proběhl v měsících červenci až srpnu 2016 ve vytyčené oblasti zahrnující rezidenční lokality v blízkosti budoucí stanice metra Nemocnice Krč - areál Thomayerovy nemocnice a Business centrum Zálesí. Dotazník ověřuje několik stanovených hypotéz, které se podařilo definovat, v souladu se zadáním výzkumu, pomocí čtyř desítek hloubkových rozhovorů s místními institucionálními i komunitními aktéry. Kvalitativní část výzkumu přinesla obsáhlou zprávu o vnímání veřejného prostoru ve spádové oblasti i o využívání veřejného prostoru různými skupinami uživatelů.

Dotazníková sonda rozšiřuje na reprezentativním vzorku místních obyvatel znalosti o veřejném prostoru na základě odvozených hypotéz týkajících se dostupnosti občanské vybavenosti ve spádové oblasti budoucí stanice metra linky D - Nemocnice Krč.

Dotazník se stejně jako kvalitativní výzkum zaměřuje na subjektivní aktérské vnímání sledovaných jevů. Tato perspektiva je značně rozdílná u různých typů respondentů, přináší však nejplastičtější obrázek o způsobech využívání veřejného prostoru. Předpokladem projektu je hypotéza o sdílených vzorcích chování uživatelů, které se promítnou i do využívání nového prostoru kolem stanice metra linky D. Lze dedukovat jistou shodu na dostacích a nedostacích veřejného prostoru a jeho funkcí.

Dotazníkové šetření je zaměřeno na zhodnocení současného stavu. Pro kvantitativní měření je velmi obtížné testovat projektivní otázky, které se týkají jevů, s nimiž nemají respondenti přímou zkušenost. Proto byly projektivní otázky použity pouze srovnávacím způsobem s baterií dat věnovaných spokojenosti s dostupností občanské vybavenosti. Analýza dotazníku je zaměřená na možnou dedukci budoucího stavu skrze porovnání tří oblastí:

- současná subjektivně vnímaná dostupnost služeb a občanské vybavenosti,
- socioekonomické složení reprezentativního vzorku obyvatel spádové oblasti,
- kultura využívání veřejného prostoru a pohybu ve spádové oblasti.

Cílem dotazníkového šetření bylo ověřit hypotézy v těchto rovinách:

- současný stav spokojenosti s dostupností občanské vybavenosti u různých věkových kohort ve všech lokalitách zkoumané oblasti, dle procentuálního zastoupení respondentů,
- stav využívání individuální automobilové dopravy u respondentů v běžném pracovním týdnu,
- stav využívání městské hromadné dopravy u respondentů v běžném pracovním týdnu,
- projektivní část věnovaná přínosu a rizikům nové linky metra D (stanice Nemocnice Krč).

Metodologie dotazníkového šetření

Sběr proběhl pomocí asistovaného dotazníku metodou face-to-face, který vyplňuje tazatel společně s respondentem. Je založený na převážně uzavřených otázkách „bud' - anebo“, a dále na škálování pocitů respondentů u sledovaných jevů. Sběr proběhl na různých místech v různých denních časových úsecích, aby nejlépe postihl různé skupiny uživatelů veřejného prostoru, které se v průběhu dne výrazně mění. Modely používání veřejného prostoru jsou v různé denní časy ovlivněné rozdílnými okolnostmi, které zasahují situačně do sběru dat. Toto zkreslení je nutnou součástí sběru, je ovšem minimalizováno náhodným výběrem a širší škálou situací při sběru dat.

Dotazníkové šetření ověřuje hypotézy stanovené ve dvou různých kvalitativních měřeních

- 1) terénní antropologický výzkum způsobu využívání veřejného prostoru v délce trvání 3 měsíce,
- 2) participační setkání pod vedením urbanistů za účasti místních obyvatel týkající se definování možností rozvoje sledovaného rozvojového území.

Dotazníkové šetření proběhlo jednokolově v průběhu měsíců října a listopadu 2016 ve spádovém území.

Výběr vzorku respondentů

Ve zkoumané oblasti žije asi 12 tisíc obyvatel v několika rozdílných typech městské zástavby. **Reprezentativnost je v tomto smyslu zajištěná kvótním výběrem na náhodném vzorku obyvatel všech studovaných lokalit.**

Kvótní výběr je veden po rovinách procentuálního zastoupení věkových skupin jak u mužů, tak u žen. Pro jednotlivé věkové kohorty byl procentuálně vypočítán jejich absolutní výskyt v populaci.

Vzorek: 200 respondentů starších 15-ti let (169 obyvatel spádové oblasti, 31 lidí zaměstnaných ve spádové oblasti).

obtížné testovat projektivní otázky, které se týkají jevů, s nimiž nemají respondenti přímou zkušenost. Proto byly projektivní otázky použity pouze srovnávacím způsobem s baterií dat věnovaných spokojenosti s dostupností občanské vybavenosti. Analýza dotazníku je zaměřená na možnou dedukci budoucího stavu skrze porovnání tří oblastí:

Tabulka č. 1 – Počty respondentů dle kvótního výběru

OBYVATELÉ							
ženy věk	15-19	20-29	30-39	40-49	50-64	65+	celkem
počet dotazníků	5	14	17	11	21	25	93
muži věk	15-19	20-29	30-39	40-49	50-64	65+	
počet dotazníků	3	13	16	16	9	19	76
						CELKEM SEBRANÝCH	169

Níže tabulka četnosti sebraných dotazníků dle rozdělení do jednotlivých mikrolokalit. Poměrně menší lokality byly v rámci kvótního výběru sdruženy dohromady.

Tabulka č. 2 – Počet respondentů v jednotlivých mikrolokalitách zkoumané oblasti

MIKROLOKALITA	% z obyvatel zkoumané oblasti	SEBRANÝCH DOTAZNÍKŮ OBYVATELÉ
Zálesí + stará Krč	10	10
Sídlíště Krč	50	124
Sídlíště Jalodvorská + Zelené údolí ¹	20	13
Vilová čtvrť Lhotka + kolonie Tempo	20	22
Celkem	100	169

Vzorek populace místních obyvatel byl doplněn 31 dotazníky lidí, kteří jsou v lokalitě zaměstnáni. Sběr proběhl na těchto místech:

- v maloprodejnách v celé spádové oblasti,
- v Thomayerově nemocnici a IKEM,
- v Business centru Zálesí,
- volným výběrem.

Zkoumaná oblast

Průzkumy potvrdily subjektivně vnímané hranice jednotlivých čtvrtí, či oblastí, které byly zahrnuty do výzkumu. Lokality byly původně vybrány deduktivně podle míry pravděpodobnosti, že jejich obyvatelé budou spádovat k budoucí stanici metra Nemocnice Krč. Ve vybraných lokalitách byli následně vyhledáni informátoři a respondenti, byl v nich prováděn tříměsíční monitoring a výsledky byly statisticky zpracovány. Jedná se o lokality, částečně pomístně pojmenované:

Severozápadní část oblasti:

- rozvojové území stanice metra D Nemocnice Krč
- stará Krč
- oblast areálů západně od rozvojového území budoucí stanice metra včetně výškové budovy bývalé „ubytovny“ Štúrova 1701/55

Jihozápadní část oblasti:

- území východně od Vídeňské ulice
- sídlíště Krč (zahrnující kromě vlastního sídlíště také rodinné domy ve východní části území)
- vilová čtvrť a panelová výstavba menšího měřítka na Lhotce
- kolonie Tempo
- sídlíště Jalodvorská

Východní část spádové oblasti (východně od Vídeňské ulice)

- Thomayerova nemocnice a na severu přiléhající lokalita U Labutě
- areál IKEM
- obytný soubor Zelené údolí.

¹ Obytný soubor Zelené údolí nespádá do katastru Prahy 4. Přesto jsme ho zařadili do vzorku, jelikož se dá předpokládat, že obyvatelé této lokality budou přirozenými konzumenty infrastruktury spojené s novou výstavbou kolem stanice metra Nemocnice Krč.

Základní sociodemografické údaje o vzorku respondentů

Kvantitativního šetření mezi populací obyvatel spádové oblasti se zúčastnilo 169 respondentů. Skladba respondentů dle pohlaví a věku je uvedena v tabulce č. 1 a odpovídá skladbě obyvatel v těchto kritériích dle SLDB 2011.

Respondenty kvantitativního šetření byli jednotlivci bydlící ve zkoumané oblasti. Vzhledem k předpokladu, že způsob života jednotlivce v místě bydliště jsou do značné míry dány strukturou respondentovy domácnosti a naplňováním potřeb jejích členů (např. závislých dětí, starších osob apod.), byla část otázek v dotazníku² zaměřena na socioekonomické ukazatele vypovídající o struktuře a ekonomické úrovni domácností ve zkoumané oblasti.

Tabulka č. 1 – Počty respondentů dle kvótního výběru

OBYVATELÉ							
ženy věk	15-19	20-29	30-39	40-49	50-64	65+	celkem
počet dotazníků	5	14	17	11	21	25	93
muži věk	15-19	20-29	30-39	40-49	50-64	65+	
počet dotazníků	3	13	16	16	9	19	76
						CELKEM SEBRANÝCH	169

Struktura domácností

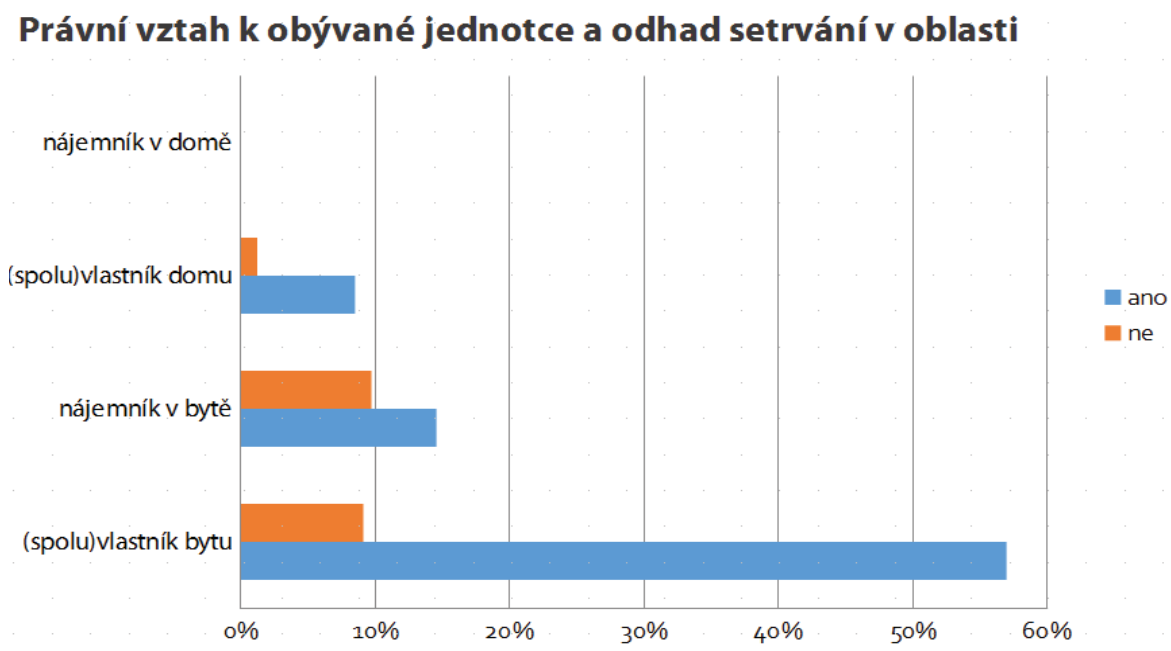
Ze vzorku 169 respondentů-obyvatel žije 112 lidí (tj. 66,27 %) v domácnostech bez závislých dětí, přičemž polovinu z nich představují lidé nad 50 let věku a téměř polovinu (56 respondentů) lidé žijící v dvoučlenné domácnosti. V jednočlenné domácnosti bez závislých dětí žije 41 respondentů (24,26 % z dotázaných respondentů) – v tomto celku jsou rovnoměrně zastoupeny osoby svobodné, rozvedené a ovdovělé.

Celkem 54 respondentů (tj. 31,95 % dotázaných) uvedlo, že žije v domácnosti se závislými dětmi. Z tohoto počtu jde v 70 % o rodiny, kde respondent žije s partnerem buď v manželství, nebo v nesezdaném partnerství.

² Otázky č. 5, 6, 42, 43, 44, 45, 46.

Graf č. 1

Rozložení kategorií domácností dle čistého měsíčního příjmu domácností s/bez závislých dětí



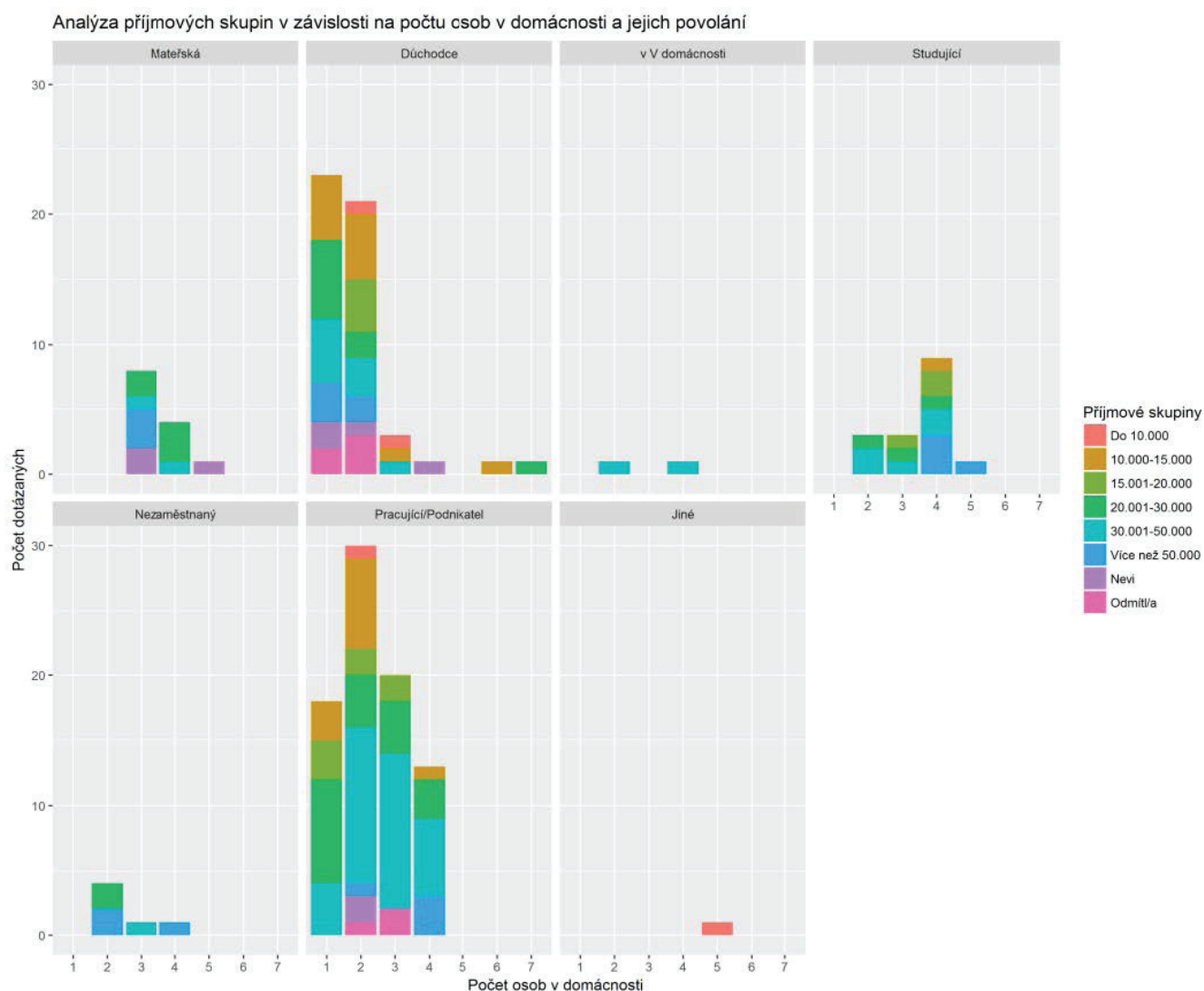
Z hlediska ekonomické aktivity jsou ve vzorku respondentů nejvíce zastoupeni lidé zaměstnaní nebo podnikající (47,93 %), a dále lidé v důchodu invalidním nebo starobním (celkem 29,59 %).

Podíl dalších skupin obyvatel dle ekonomické aktivity viz graf č. IV v odstavci Základní charakteristiky vzorku respondentů. Podíl lidí v důchodu je v poměru k pracujícím obyvatelům zkoumané oblasti značný a v dotazovaném vzorku populace je zastoupen především obyvateli sídliště Krč.

Dotazovaní obyvatelé jsou, co se týče nejvyššího dosaženého vzdělání nadprůměrní. Toto zjištění je v souladu s údaji ze SLDB za zkoumanou oblast. Vysokoškolské, vyšší odborné a úplné středoškolské vzdělání (ukončené maturitní zkouškou) má 72,62 % respondentů (viz graf č. V odstavci Základní charakteristiky vzorku respondentů).

Graf č. 2

Analýza příjmových skupin v závislosti od počtu osob v domácnosti respondenta a povolání respondenta

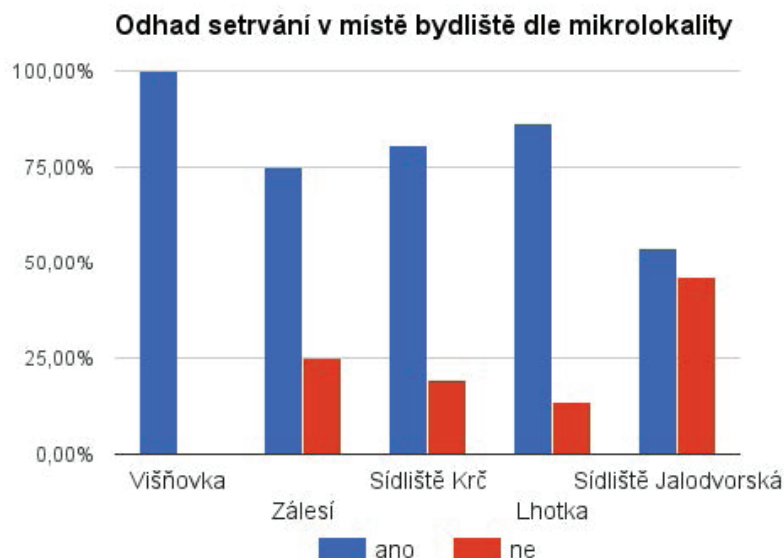


Setrvání ve zkoumané oblasti

Otázka č. 47 zjišťovala, zda respondenti předpokládají setrvání v současném bydlišti za dobu 5 let. Cílem bylo získat rámec pro interpretaci respondentových odpovědí na otázky týkající se aspektů rozvojové plochy – projektivních otázek (č. 34 – 39, vyhodnocení viz dále). **Obecně se ukazuje, že téměř 80 % dotázaných hodlá ve svém současném místě bydliště žít i nadále, 20 % setrvání v oblasti v dalších 5 letech nepředpokládá.** Z tohoto ukazatele lze částečně odvodit spokojenost obyvatel se životem ve zkoumané oblasti. **Obecně se ukazuje převaha míry spokojenosti u vlastníků obývaných domů/bytů, u obyvatel mikrolokalit Višňovka, Zálesí, sídliště Krč a Lhotka.**

Graf č. 3

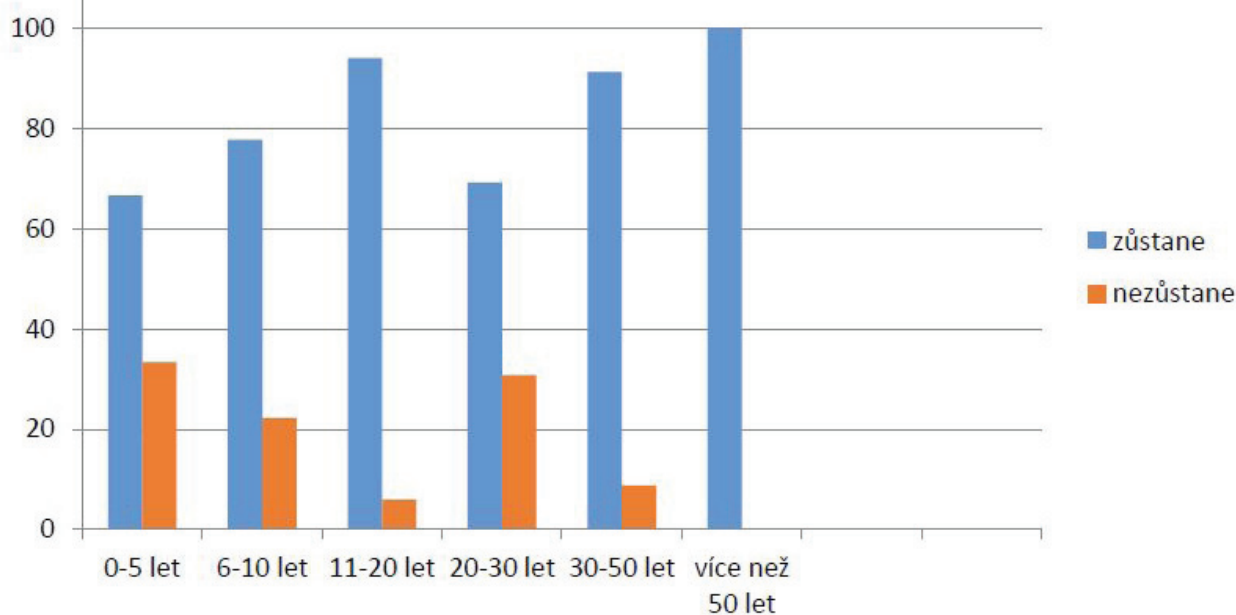
Odhad setrvání respondenta v současném místě bydliště do 5 let dle mikrolokality bydliště



Reálně je však podíl respondentů, kteří čtvrť neplánují opustit, vyšší než uvedených 80 %. Část zmiňovaných 20 % respondentů, kteří na otázku „Předpokládáte, že budete v dalších 5 letech bydlet na stejném místě?“ odpověděli „ne“ totiž tvoří mladí lidé, v současnosti žijící v domácnosti rodičů a do pěti let plánují osamostatnění. **Dále se projevila tendence k odstěhování ze zkoumané oblasti ve větší míře u obyvatel sídliště Jalodvorská ve srovnání s obyvateli jiných částí** (viz graf č.3 výše), obyvatel žijících ve zkoumané oblasti relativně krátce (viz graf č. 4 níže) a obyvatel, kteří žijí v nájemních bytech (viz graf č. 5 níže). Graf č. 4 vyjadřuje, jak pravděpodobné je podle respondentů, že budou žít na stejném místě za 5 let v závislosti na době jejich dosavadního života v oblasti.

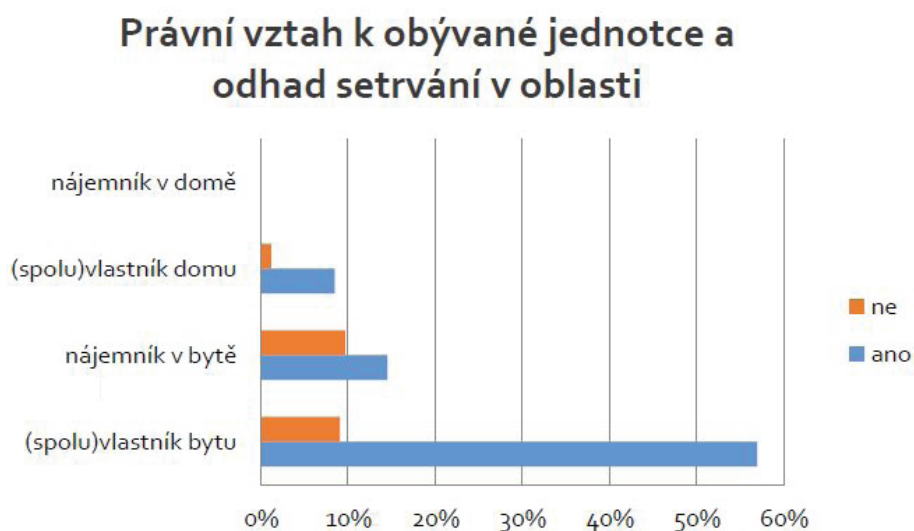
Graf č. 4

Srovnání procentuálního podílu respondentů, kteří ne/plánují setrvat ve zkoumané oblasti



Graf č. 5

Srovnávací graf odhadu setrvání v oblasti dle právního vztahu k obývané rezidenční jednotce



Doprava

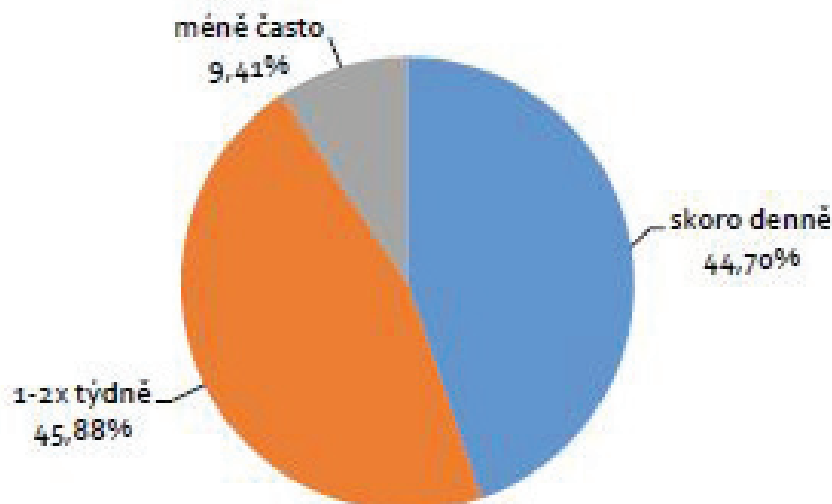
Způsob přepravy obyvatel po spádové oblasti a ze spádové oblasti ven (především směrem do centra města, či periferních center) je důležitým faktorem z hlediska „života“ veřejných prostranství a vnímání dostupnosti občanské vybavenosti a služeb.

Těsná většina respondentů (51,8 %) uvádí, že mají k dispozici osobní vůz a využívají ho (skoro) denně. Nejčastější věkovou kohortou využívající každodenně osobní vůz jsou respondenti mezi 30-39 lety. Při frekvenci využívání se prokázalo, že polovina (49,7 %) respondentů není schopna odhadnout míru jeho používání. Výsledky druhé poloviny jsou zaznamenány v grafu č. 6.

Počet respondentů blížící se polovině používá osobní vůz skoro denně. U této skupiny obyvatel se dá předpokládat, že osobní auto využívají i pro běžné návštěvy služeb občanské vybavenosti. Využívání osobního vozu je také důležitým ukazatelem o životě v oblasti. **Až 46 % respondentů využívá auto jednou až dvakrát týdně.** Ukazuje to na jev, který vyplynul z kvalitativní sondy předcházející dotazníku, že především obyvatelé sídliště netráví v okolí svého bydliště volný čas o víkendech, ale často vyjíždějí mimo spádovou oblast (na chatu a chalupu, za rekreací).

Graf č. 6

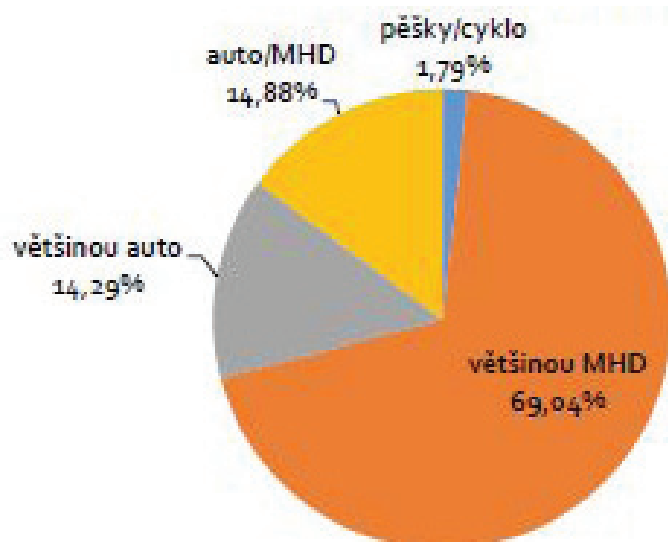
Možnost využívání osobního vozu



Detailnější vhléd nabízí graf č. 7 shrnující využití určitého druhu dopravy do jiných částí města. **Vzhledem k deficitu občanské vybavenosti v oblasti (absentují zde úřady, banky, spořitelny, pošta je na samém okraji spádové oblasti), je nutné využívat dopravy takřka každodenně.**

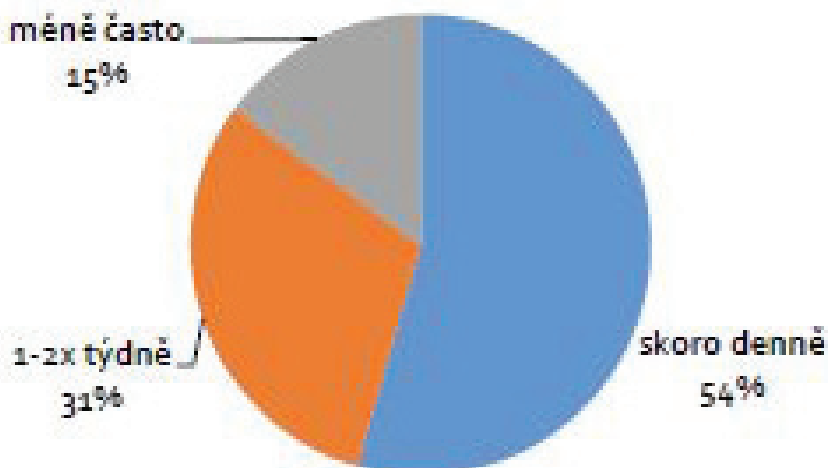
Graf č. 7

Využití dopravy směrem ven ze spádové oblasti



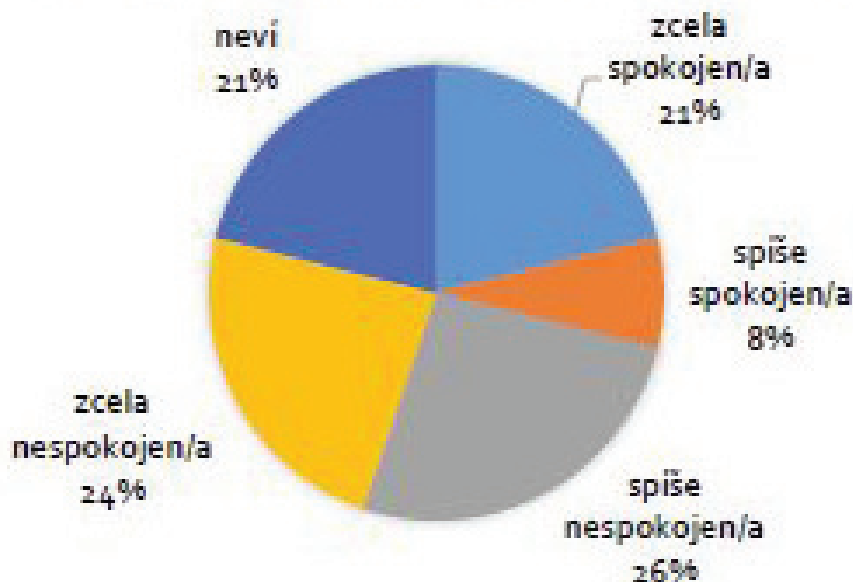
Každodenně využívá městské hromadné dopravy 54 % respondentů. Tento výsledek potvrzuje počet uživatelů, kteří každodenně používají osobní vůz. Ukazuje se tak, že pohyb po spádové oblasti a ze spádové oblasti ven, je v pracovním týdnu zhruba rovnoměrně rozvržen mezi uživatele automobilu a uživatele MHD. **U skupiny ekonomicky aktivních obyvatel je výsledek téměř totožný: 54 % respondentů využívá MHD takřka denně, 28 % minimálně jednou týdně.**

Graf č. 8
Četnost využití MHD – celek respondentů



Graf č. 9 ukazuje poměr respondentů, kteří využívají osobní vůz ke každodenní přepravě ve vztahu ke spokojenosti s dostupností parkování. Tito řidiči jsou nejnáročnějšími konzumenty parkovacích míst, jelikož je potřebují mít každodenně k dispozici. Z celkového počtu 38 respondentů (44,7 % respondentů denně využívajících osobní vůz) je 29 % zcela či spíše spokojeno s dostupností parkování (je však nutné uvést, že 18 % jsou obyvatelé čtvrtí, kde je většina parkování realizována na svém vlastním pozemku. Mezi obyvateli obou sídlišť zkoumané oblasti převažují řidiči nespokojení s možnostmi parkování). Detailnější vzhled nabízí graf č. 7 shrnující využití určitého druhu dopravy do jiných částí města. **Vzhledem k deficitu občanské vybavenosti v oblasti (absentují zde úřady, banky, spořitelny, pošta je na samém okraji spádové oblasti), je nutné využívat dopravy takřka každodenně.**

Graf č. 9
Spokojenost s parkováním - každodenní uživatelé vozu

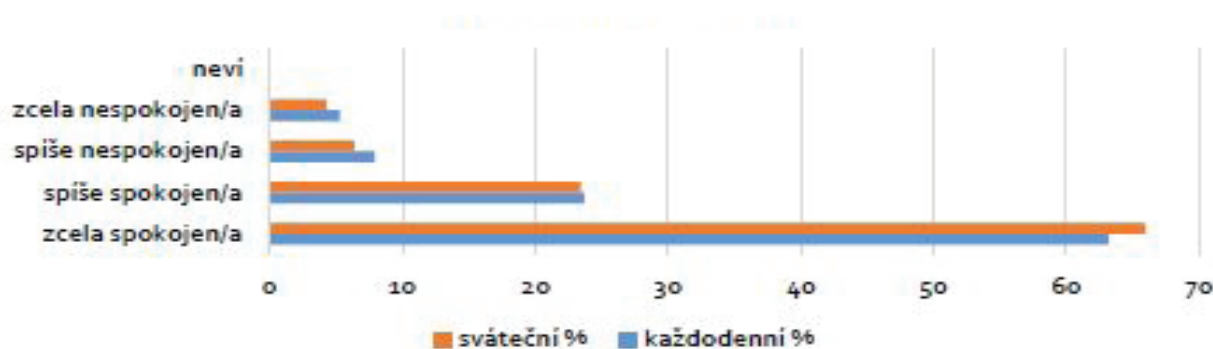


Konzumní vzorce obyvatel ve spojitosti s možnostmi dopravy

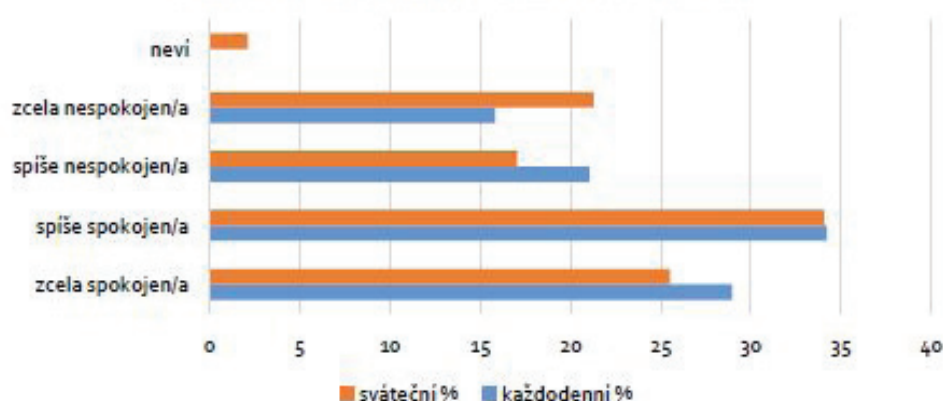
Možnost využití osobního vozu výrazně ovlivňuje životní styl obyvatel. Ve spádové oblasti jsou zajištěny základní služby občanské vybavenosti. Jsou ovšem častým terčem kritiky týkající se jejich kvality, případně dostupnosti. Především nákup základních potravin a doplňkových služeb a zboží tak obyvatelé často řeší za hranicemi spádové oblasti v okolních nákupních centrech (Modřany, Chodov, Novodvorská).

Grafy č. 10 a 11 ukazují srovnání spokojenosti respondentů, kteří využívají osobní vůz vícekrát týdně a respondentů využívajících vůz dvakrát týdně a méně, s nabídkou základních potravin a specializovaných základních služeb (řezník, pekař, kadeřnictví atd.). Ukazuje se, že rozdíly ve spokojenosti mezi těmito skupinami obyvatel jsou minimální. **Nedá se tedy očekávat, že by osobní vůz nějak zásadně proměňoval vzorce spotřeby u těchto rozdílných skupin uživatelů osobního vozu.**

Graf č. 10 - Srovnávací graf spokojenosti s dostupností prodejen základních potravin u pravidelných a svátečních uživatelů osobního vozu



Graf č. 11 - Srovnávací graf spokojenosti se specializovanými službami u pravidelných a svátečních uživatelů osobního vozu

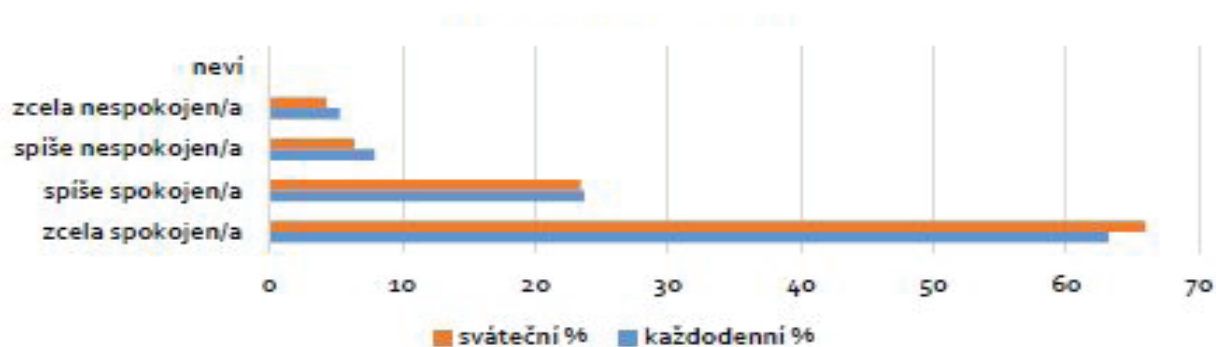


Konzumní vzorce obyvatel ve spojitosti s možnostmi dopravy

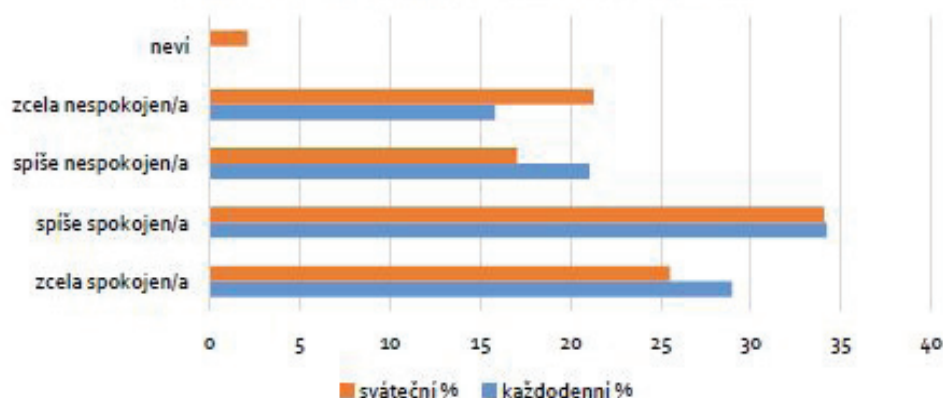
Možnost využití osobního vozu výrazně ovlivňuje životní styl obyvatel. Ve spádové oblasti jsou zajištěny základní služby občanské vybavenosti. Jsou ovšem častým terčem kritiky týkající se jejich kvality, případně dostupnosti. Především nákup základních potravin a doplňkových služeb a zboží tak obyvatelé často řeší za hranicemi spádové oblasti v okolních nákupních centrech (Modřany, Chodov, Novodvorská).

Grafy č. 10 a 11 ukazují srovnání spokojenosti respondentů, kteří využívají osobní vůz vícekrát týdně a respondentů využívajících vůz dvakrát týdně a méně, s nabídkou základních potravin a specializovaných základních služeb (řezník, pekař, kadeřnictví atd.). Ukazuje se, že rozdíly ve spokojenosti mezi těmito skupinami obyvatel jsou minimální. **Nedá se tedy očekávat, že by osobní vůz nějak zásadně proměňoval vzorce spotřeby u těchto rozdílných skupin uživatelů osobního vozu.**

Graf č. 10 - Srovnávací graf spokojenosti s dostupností prodejen základních potravin u pravidelných a svátečních uživatelů osobního vozu



Graf č. 11 - Srovnávací graf spokojenosti se specializovanými službami u pravidelných a svátečních uživatelů osobního vozu



Přínos nové linky metra D

Graf č. 12 přináší srovnání v otázce přínosu nové linky metra D. V dotazníku se jednalo o jednu z mála projektivních otázek, kde respondenti vycházeli z jejich představy o přínosu metra pro jejich každodenní život. Ukazuje se, že rozdíly mezi jednotlivými projekcemi jsou v řádu jednotek procent. **Nelze tedy předem potvrdit ani vyvrátit hypotézu, že by zprovoznění linky metra nějak zásadně promluvalo do počtu uživatelů osobních vozů, kteří jsou zvyklí ho využívat k cestám po městě.** V obou případech, častých i příležitostných motoristů je zřetelné, že linku metra vnímají jako pozitivní a očekávanou proměnu okolí jejich domovů s předpokládatelným pozitivním přínosem.

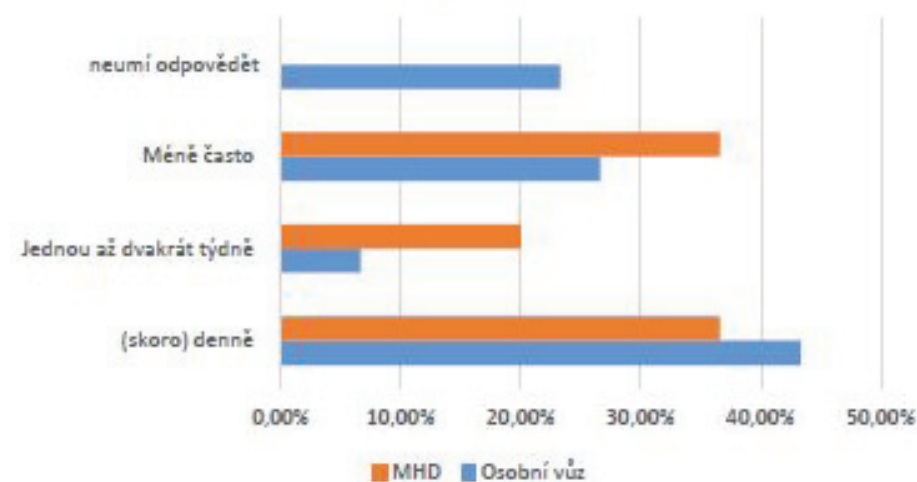
Graf č. 12 - Pocit z přínosu metra dle typu uživatele osobního vozu



Využívání dopravy respondenty zaměstnanými ve zkoumané oblasti

Výzkum využívání dopravy pro cesty do zaměstnání doplňuje v případě respondentů zaměstnaných v oblasti sonda, která proběhla na vzorku 31 zaměstnaných ve spádové oblasti. Graf č. 13 ukazuje převážný způsob, který tito respondenti volí při cestě do a ze zaměstnání. Ukazuje se mírná převaha využívání MHD. Je třeba podotknout, že většina respondentů musí kombinovat provoz metra s povrchovou dopravou. Oproti obyvatelům spádové oblasti tak mírně převažuje využívání MHD. Podstatná část zaměstnanců nebydlí ve spádové oblasti a musí dojíždět.

Graf č. 13 - Druh dopravy do zaměstnání – pracující respondenti



Doprava: shrnutí

Osobní automobil hraje v životě obyvatel spádové oblasti významnou roli. Svědčí o tom jak počet každodenních uživatelů osobního vozu, tak výrazný počet odpovědí v otázkách dostupnosti parkování. Stejně významnou roli hraje městská hromadná doprava, jejímiž každodenními uživateli je takřka polovina oslovených respondentů. Nepřekvapí proto vysoké pozitivní hodnoty spojené s projekcí výstavby metra linky D, která má procházet přímo skrze zkoumanou oblast, a nabídne rychlejší propojení s centrem města. Rizikům výstavby a provozu metra se věnuje samostatná sekce „Přínos a rizika výstavby a provozu metra D ve zkoumané oblasti“.

Podstatný je také počet uživatelů, kteří využívají osobní vůz pouze příležitostně. U této skupiny nelze očekávat, že by po zprovoznění linky metra D výrazně klesl celkový počet uživatelů osobního vozu, jelikož pro každodenní účely využívají dominantně možností městské hromadné dopravy. Více zjištění v tomto směru přináší syntéza kvalitativního výzkumu s výsledky dotazníkového šetření, které poukazuje na další efekty soužití MHD a individuální automobilové dopravy. Především se jedná o napojení linek MHD na okolní centra (Novodvorská, Budějovická).

Analýza spokojenosti s dostupností služeb občanské vybavenosti

Hlavní baterie otázek referovala k otázce, jak jsou respondenti spokojeni s dostupností běžných prvků občanské vybavenosti. Otázka primárně neřeší způsob dosažení služeb občanské vybavenosti (pešky, vozem, MHD, jinak), ale pouze **subjektivní pocit spokojenosti s dosažitelností**. Tvorba baterie otázek č. 11 – 33 vychází z výsledků kvalitativní části výzkumu z léta 2016. Zde se ukázalo, že **žít v lokalitách spádové oblasti nutně znamená být adaptován na nedostatečnou občanskou infrastrukturu**. Mladší rezidenti se s tímto faktem do oblasti již stěhovali, starší rezidenti se s upadající kvalitou občanské vybavenosti museli vyrovnat v průběhu času. Nižší kvalita občanské vybavenosti referuje z pohledu místních občanů především k úpadku její rozmanitosti. Nabídka širšího sortimentu zboží pro domácnost se stáhla do několika supermarketů v místě či v krátké dojezdové vzdálenosti vozem. Zanikly specializované prodejny a služby, které byly v minulosti ve spádové oblasti dostupné a oblíbené.

Tato adaptace nutně ovlivňuje výsledek šetření, který je potřeba srovnat se způsobem pohybu obyvatel v místě či směrem do centra města či městské části. **Adaptace na nutný nedostatek však neznamená automatické vyhledání všech místně absentujících služeb jinde.** Naopak, jejím důsledkem je rezignace na využívání některých prvků občanské vybavenosti – a to buď bez náhrady, nebo v jiné podobě. Tento jev určuje životní styl místních obyvatel či obecně to, co by se dalo nazvat „každodenností“ místních obyvatel.

Spokojenost s dostupností služeb občanské vybavenosti

Do celkového sběru dat na vzorku 169 respondentů, kteří se zúčastnili dotazníkového šetření, zasáhla především frekvence užití možnosti „nevím (9)“. Ta je v tomto smyslu samostatnou statistickou hodnotou. A nikoliv nezajímavou. Referuje k významnosti tohoto jevu pro obyvatele spádové oblasti. Frekvence této odpovědi jasně ukázala na menšinová témata, která jsou důležitá spíše pro specifické skupiny oslovených respondentů. Celé pole odpovědí jsme proto rozdělili na 3 skupiny dle procenta zodpovězených dotazů na konkrétní otázku týkající se spokojenosti s dostupností. Je zde hypotetický předpoklad, že u nejvýše hodnocených otázek na škále definující jasný názor je u respondentů nejvyšší míra zkušenosti s touto službou. **Nejsilnější názor (100 % odpovědí) byl vysloven v otázce po dostupnosti prodejny základních potravin, nejnižší míru zodpovězení mělo nízkoprahové centrum (nějaký názor má pouze 37,2 % respondentů).**

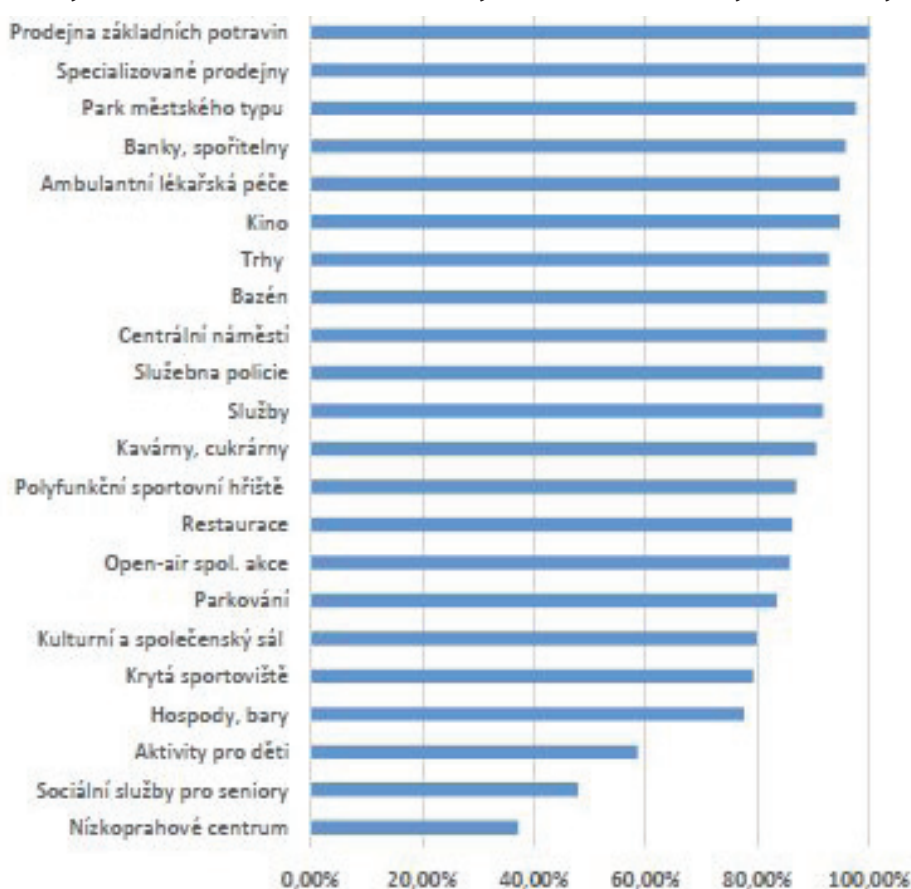
Relevance odpovědí

Dotazník testoval širokou škálu 22³ možných služeb občanské vybavenosti, přičemž se snažil stanovit dvě věci:

- subjektivně vnímanou významnost těchto služeb pro místní obyvatele,
- současný stav spokojenosti s dostupností s významnými službami občanské vybavenosti

Graf č. 14 zobrazuje počet odpovědí „nevím (9)“ na otázky, na něž respondenti nebyli schopni či ochotni odpovědět. V každém případě se ale jedná o otázky, které respondenti nebyli schopni zhodnotit z hlediska spokojenosti s dostupností. Je proto možné předpokládat, že pro ně nehrají výraznější roli.

Graf č. 14 -Významnost institucí občanské vybavenosti – celkový vzorek obyvatel



Index spokojenosti s dostupností služeb občanské vybavenosti

Respondenti měli možnost vybrat na pětibodové škále. Každá odpověď má přiřazenu hodnotu, z níž je odvozen index. Zcela spokojen/a (1 bod), spíše spokojena (2 body), spíše nespokojen/a (3 body), zcela nespokojen/a (4 body). **Celkový součet počtu odpovědí byl vynásoben přiřazenými hodnotami a následně z něho odvozený průměr. Hodnota „nevím“, zde není započítána z výše zmíněných důvodů.** Index – čím nižší celkové hodnocení, tím vyšší uváděná míra spokojenosti s dostupností.

³ Hospody, bary; restaurace; kavárny, cukrárny; prodejna základních potravin; služby; centrální náměstí; park městského typu; trhy; polyfunkční sportovní hřiště; open-air spol. akce; specializované prodejny; kino; parkování; ambulantní lékařská péče; nízkoprahové centrum; bazén; krytá sportoviště; kulturní a společenský sál; služebna policie; banky, spořitelny; sociální služby pro seniory; aktivity pro děti.

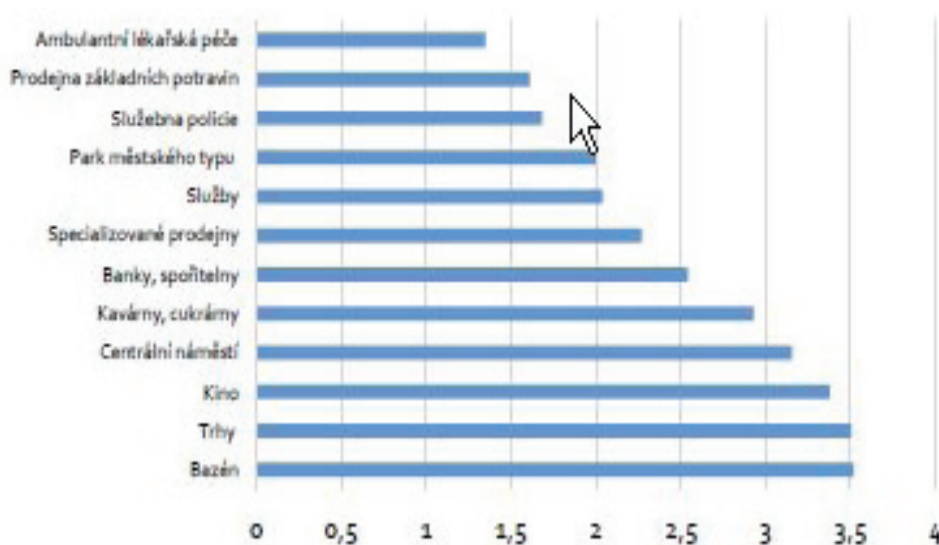
Kategorie relevantnosti 100 % - 90 %

Statisticky nejvýznamnější názor je v sekci zodpovězených dotazů 100 – 90 %. V této kategorii se nachází 54,5 % otázek na stav spokojenosti s dostupností služeb občanské vybavenosti. Z hlediska vyhodnocení otázek je tato skupina stěžejní.

Spokojenost panuje prakticky pouze se základními funkcemi veřejné vybavenosti, které mají v lokalitě ještě dost výraznou tradici (park, lékařská péče dostupná skrze několik zdravotnických zařízení, služebna policie). Výčet spokojenosti doplňuje prodejny základních potravin.

Dvě třetiny odpovědí v této sekci ale spadají do oblasti nespokojenosti. Zajímavým momentem je nespokojenost s absencí venkovních **trhů** jako doplňku prodeje základních potravin v dominantních supermarketech. Opět se zde objevuje také plavecký bazén, i v souvislosti s dlouholetým uzavřením koupaliště Lhotka. **Centrální náměstí** (místo setkávání) v představách místních obyvatel výrazně absentuje. Tento jev je nutné ještě důsledně poměřit s výsledky kvalitativního šetření, jelikož by mohlo dojít k falešné korelaci, že obyvatelům tato funkcionality města chybí.⁴ V současnosti žádné místo v prostoru spádové oblasti nefunguje jako přirozené místo pro setkávání, lokální náměstí. Tuto funkci do jisté míry supluje „promenáda“ na Štúrově ulici.

Graf č. 14 - Významnost institucí občanské vybavenosti – celkový vzorek obyvatel



⁴ Zde je nutné uvést metodologickou poznámku. Jak dotazníkové šetření, tak participativní plánování mají tendence být návodné k rozhodování respondenta. Ani reprezentativnost vzorku respondentů neobrousí limity kvantitativního šetření, které je sice schopno zjistit velmi přesně názor respondentů na danou otázku, ale pouze na tuto otázku, pouze v jejím definovaném znění, přičemž samotná otázka již zavádá podnět k přemýšlení nad tímto tématem. Zatímco u dotazníkového šetření bylo centrální místo setkávání vybráno explicitně jako jedna z hypotéz pro testování, existovala tedy přímá otázka s požadavkem na hodnocení tohoto tématu, při více než čtyřiceti hloubkových rozhovorech se téma chybějícího náměstí objevilo jen naprosto okrajově. Podobné zkreslení může vzniknout i při tzv. focus group – technice použité při proběhlém participativním plánování. Hlasování o největší naléhavosti bodů může být ovlivněno náladou pracovní skupiny, stejně jako srozumitelností okolních definic. Shrnutí, kvalitativní a kvantitativní techniky sběru dat přinesly na centrální bod ve veřejném prostoru Krče protichůdné názory, což je nutné k zamyšlení. Téma v hlubší rovině rámuje především reprezentativní kvalitativní šetření.

Kategorie relevantnosti 89,9 % - 80 %

Statisticky méně relevantní kategorie odpovědí. Dle respondentů nejvíce absentuje prostor pro **sezonní společenské a kulturní akce pod širým nebem**. Do kategorie mírné nespokojenosti pak spadají všechny další tři možnosti (**parkování, polyfunkční sportovní hřiště i restaurace**). Parkování se logicky netýká všech respondentů v reprezentativním vzorku. Jeho výsledná hodnota 2,6 je proto spíše překvapením, pokud tento údaj porovnáme s kvalitativní částí, výsledky participativního setkání ze září 2016, nebo pravidelně definovanými problémy obyvatel Praha 4 v rámci veřejných fór Místní agentury 21. Tyto analytické podklady ukazují na větší míru nespokojenosti s dostupností parkování. Zkreslení je ale již možné přisoudit ovlivnění statistickou chybou, který je v kategorii 89,9 % - 80 % vyšší než 10 %.

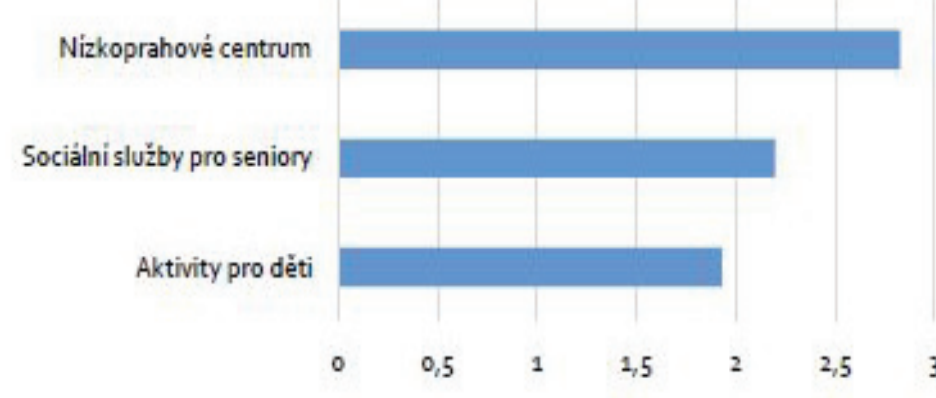
Graf č. 16 - Index spokojenosti s dostupností služeb občanské vybavenosti - sekce 89,9 % - 80 %



Kategorie relevantnosti 79 % a méně

Tuto kategorii již silně ovlivňuje hodnota „nevím (9)“, je proto problematické zobecnění na celek populace. Vzhledem k demografickému složení obyvatelstva spádové oblasti jsou zde vyjmenované kategorie (**nizkoprahové centrum, sociální služby pro seniory a aktivity pro děti**) na samém okraji zájmu respondentů. Přesto je z celkového počtu odpovědí odvoditelné, že aktivity pro děti jsou poměrně dostupné, a to jak ve veřejném prostoru, tak v rámci organizovaných aktivit. Dotazník se již nezabýval testováním možnosti nabídky volnočasových aktivit pro dospívající mládež, jelikož tato oblast vyšla jako priorita k řešení jak z kvalitativního výzkumu (léto 2016), tak z veřejného plánovacího setkání pořádného v září 2016.

Graf č. 17 - Index spokojenosti s dostupností služeb občanské vybavenosti - sekce 79,9 % a méně



Výsledky otevřené otázky po chybějící občanské vybavenosti

Dotazník nabídl i možnost zahrnout v otevřené otázce další možnosti, které nebyly uvedeny v samotném dotazníku. Respondentům tak bylo umožněno, aby se vyjádřili, zda jim ve spádové oblasti nechybí nějaká služba občanské vybavenosti, za níž musejí dojíždět jinam, či by ji ocenili jako podstatné doplnění kvality jejich života. **V otevřené otázce byly zmíněny především tyto možnosti, které je možné brát jako další podněty:**

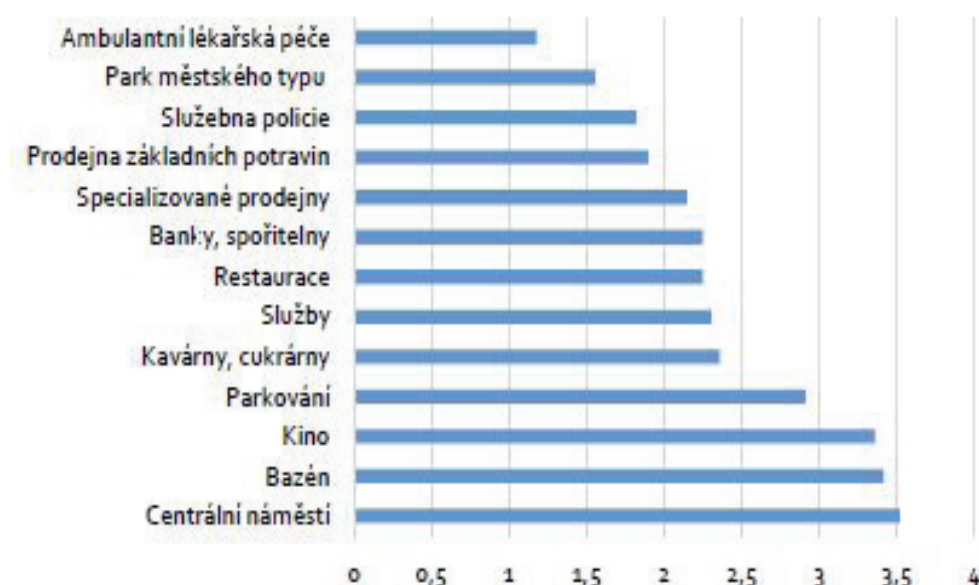
V oblasti chybějí bankomaty (potažmo bankovní a spořitelní služby). Zmíněno bylo také metro linky D, jako dlouho očekávaný projekt. Některým respondentům chybí lavičky k odpočinku (ve staré Krči, Zálesí, Zeleném údolí a Sídlišti Jalodvorská). Ve stejných lokalitách chybí také dětská hřiště, která jsou dominantně umístěná na Sídlišti Krč. Vícekrát byly zmíněny specializované služby (lékárna, čistírna, potřeby pro psy, bioprodejny, speciální stravování atd.). Několikrát byly zmíněny chybějící služby pro nejmenší děti (zájmové kroužky, dětská a komunitní centra). Výčet v jednotlivých bodech doplňují psi loučka, parkování, cyklostezky, místa pro venkovní veřejné kulturní a společenské akce.

Srovnání se vzorkem respondentů zaměstnaných ve spádové oblasti

Vyhodnocení výsledků proběhlo stejnou technikou jako u vzorku obyvatel z oblasti (viz kapitola „Spokojenost s dostupností služeb občanské vybavenosti“ a dále). **Z výsledků dotazů na spokojenost s dostupností služeb se ukázalo, že lidé zaměstnaní v oblasti mají obecně nižší povědomí o občanské vybavenosti, a také ji poměrně méně používají.** Celkový součet hodnoty „nevím (9)“ dosahuje téměř o dvě desítky procent vyšších hodnot než u obyvatel. Srovnání je ale pouze orientační, protože **celkový počet 31 odpovědí** je pouze rozšířenou anketou na toto téma. Nemá statistickou relevanci už jen proto, že není možné přesněji odhadnout celkový počet lidí, kteří jsou ve spádové oblasti zaměstnaní. Pro srovnání byly použity výsledky do 30 % odpovědí „nevím“.

Předpokládané instrumentální využívání občanské vybavenosti ze strany v oblasti pracujících respondentů se potvrdilo, stejně jako větší tolerance k dojíždění za potřebnými institucemi a službami absentujícími ve zkoumané oblasti (banky, spořitelny). Stejně jako u skupiny obyvatel se i zde ukazuje deficit centrálního bodu (náměstí, místa setkávání), stejně jako večerních relaxačních služeb (bazén, kino). Právě tyto kategorie jsou nejvíce k zamyšlení, jelikož je hodnotilo nejvíce respondentů a jsou relativně nejhůře hodnocené.

Graf č. 18 - Index spokojenosti s dostupností služeb občanské vybavenosti - sekce 79,9 % a méně



Shrnutí

Nejproblematictější body týkající se chybějící občanské dostupnosti se nacházejí ve středu celkového hodnocení (specializované prodejny, banky, spořitelny, kavárny, cukrárny, centrální náměstí, kino, trhy, bazén). Je tomu především proto, že na mnoho funkcí vyjmenovaných v dotazníku nemají logicky některé skupiny obyvatel názor. Je proto třeba zhodnotit, jaké funkce jsou z hlediska rozvoje města stěžejní, stěžejní v rámci specifických skupin obyvatel, a jaké doplňkové. Celek spádové oblasti nabízí bohatou občanskou vybavenost. Její rozvoj a kvalitu brzdí především charakter okolních služeb, který je hodně ovlivněný místními hernami a kasiny a na ně navázanými službami nižšího standardu (restaurace, bary, pivnice).

Dotazníkové šetření bylo zaměřeno na současný stav. **Záměrně nebyl položen důraz na projekci služeb, jež by mohly být umístěny v rozvojové oblasti.** Tato skutečnost ovlivnila artikulovanou poptávku po službách typu bazén či centrální náměstí (místo setkávání). Obě místně absentují, po obou je obecná poptávka, otázkou však zůstává jejich relevance v rámci spádové oblasti.

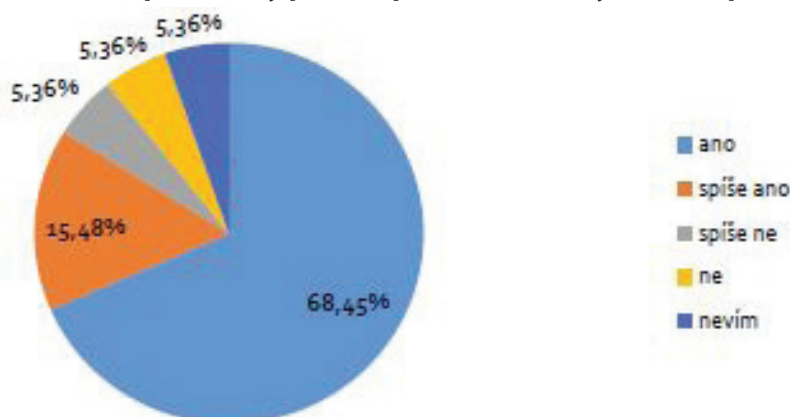
Rozdíly mezi místními obyvateli a lidmi, kteří do spádové oblasti dojíždí do zaměstnání, je především ve znalosti možností občanské vybavenosti. Pracující často nebyli schopni odpovědět na dané otázky, jelikož a) neznají možnosti občanské vybavenosti, b) nevyužívají možnosti občanské vybavenosti, c) neřeší své potřeby místně ve spádové oblasti.

Důležitou rovinou spokojenosti s dostupností je řešení dopravní infrastruktury, případně frekvence využití individuální automobilové dopravy (samostatně se tomuto tématu věnuje kapitola „Doprava“). Obecně se dotazníkové šetření shoduje s výsledky kvalitativní části v rovině celkové spokojenosti s životem ve spádové oblasti. Ta dosahuje velmi pozitivních hodnot. Na tuto skutečnost poukázal jak počet nevyplněných odpovědí, tak nízká míra rozmanitosti u doplňujících otevřených otázek. Nejvíce obyvatelům chybí bazén, centrální náměstí, banky. V každém případě je nutné se ptát na charakter kvality současných služeb občanské vybavenosti, což je náplní syntézy dotazníkového šetření a kvalitativního terénního výzkumu z léta roku 2016.

Přínos a rizika výstavby a provozu metra D ve zkoumané oblasti

Otázky č. 34 – 37 byly zaměřeny projektivně – žádaly po respondentech, aby si představili stav, kdy bude linka metra D a stanice Nemocnice Krč zprovozněna, a odhadli, do jaké míry jim tento stav bude vyhovovat. Jinými slovy, zjišťovali jsme současný vztah respondentů k situaci, se kterou nemají žitou zkušenost, což je pro kvantitativní šetření netypická a výpovědní hodnotu odpovědí snižující otázka. **Z odpovědí na otázku č. 34 („Předpokládáte, že pro vás bude zprovoznění linky metra D přínosem?“) vyplynula zcela zřejmě pozitivní očekávání ve vztahu k plánované lince metra – kladné odpovědi („ano“ nebo „spíše ano“) uvedlo téměř 84 % respondentů.**

Graf č. 19 - Předpokládaný přínos zprovoznění linky metra D pro respondenty – obyvatele



Pouze čtvrtina obyvatel uvedla, že pro ně výstavba a provoz linky metra představuje rizika (otázky č. 35 a č. 36). Nejčastěji se obavy obyvatel spojují s omezením parkování a úbytkem či poškozením parkovacích ploch a zeleně, dále se zvýšeným objemem provozu i přibýváním lidí, pohybujících se v blízkosti jejich bydliště, a také s omezením provozu a zvýšeným hlukem a znečištěním během výstavby stanice metra.

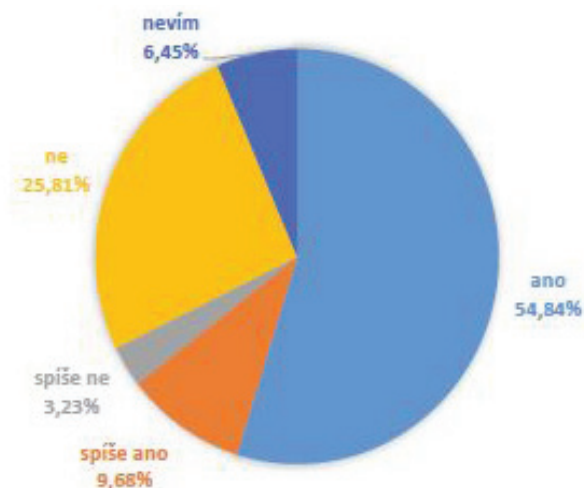
Subjektivní předpoklad přínosu zprovoznění linky metra D je u respondentů pracujících v oblasti nižší proti respondentům, kteří v oblasti bydlí – jde o pouze cca 64 % respondentů (viz graf č. 20). Tuto nižší míru pozitivních očekávání spojených s výstavbou stanice metra je možno s určitou opatrností danou malým vzorkem dotazovaných přičíst skutečnosti, že většina respondentů – pracujících (s výjimkou jednoho) využívá pro dopravu do místa pracoviště osobní vozidlo. Ve spojení se zprovozněním stanice metra D – Nemocnice Krč se část pracujících obává, podobně jako obyvatelé oblasti, zhoršení možností parkování a zvýšení objemu provozu, které by mohlo vést k „vytvoření odstavných parkovišť“ v ulicích např. vilové čtvrti Lhotka, což by mohlo ohrozit přístupnost či atraktivitu zde sídlících provozoven.

Graf č. 20 - Předpokládaný přínos zprovoznění linky metra D pro respondenty – pracující ve zkoumané oblasti

Dotazníkové šetření bylo zaměřeno na současný stav. **Záměrně nebyl položen důraz na projekci služeb, jež by mohly být umístěny v rozvojové oblasti.** Tato skutečnost ovlivnila artikulovanou poptávku po službách typu bazén či centrální náměstí (místo setkávání). Obě místně absentují, po obou je obecná poptávka, otázkou však zůstává jejich relevance v rámci spádové oblasti.

Rozdíly mezi místními obyvateli a lidmi, kteří do spádové oblasti dojíždí do zaměstnání, je především ve znalosti možností občanské vybavenosti. Pracující často nebyli schopni odpovědět na dané otázky, jelikož a) neznají možnosti občanské vybavenosti, b) nevyužívají možnosti občanské vybavenosti, c) neřeší své potřeby místně ve spádové oblasti.

Graf č. 19 - Předpokládaný přínos zprovoznění linky metra D pro respondenty – pracující ve zkoumané oblasti



Otázka č. 37 zjišťovala specificky, zda se obyvatelé obávají zvýšení kriminality v oblasti jejich bydliště v důsledku zprovoznění stanice metra D – Nemocnice Krč. **Obavu ze zhoršení situace v oblasti kriminality vyjádřilo pouze 16 % respondentů** (odpovědi „spíše se zvýší“ a „zvýší se“). Očividně mezi nimi byly výrazně nadprůměrně zastoupeni senioři, a zejména seniorky. Očekávatelně tvořili více než třetinu lidí v důchodu, u kterých lze předpokládat subjektivně větší pocit zranitelnosti, u kterých je ve výzkumech pocitu bezpečí ve veřejném prostoru standardně zaznamenáváno nízké skóre. Je důležité podotknout, že pod zvýšením míry kriminality rozuměla část respondentů i pobyt osob bez domova v blízkosti stanic metra, který má nepochybně vliv na subjektivní pocit bezpečí, ne však nutně na míru kriminality.

Co se týče obavy ze zvýšení kriminality ve zkoumané oblasti, u respondentů zde pracujících se projevila mírně vyšší míra obavy ze zhoršení bezpečnostní situace v okolí stanice metra (19,36 % odpovědí „zvýší se“ a „spíše se zvýší“ u pracujících proti již zmiňovaným 16 % těchto odpovědí u obyvatel).

Vnímání bariér ve veřejném prostoru

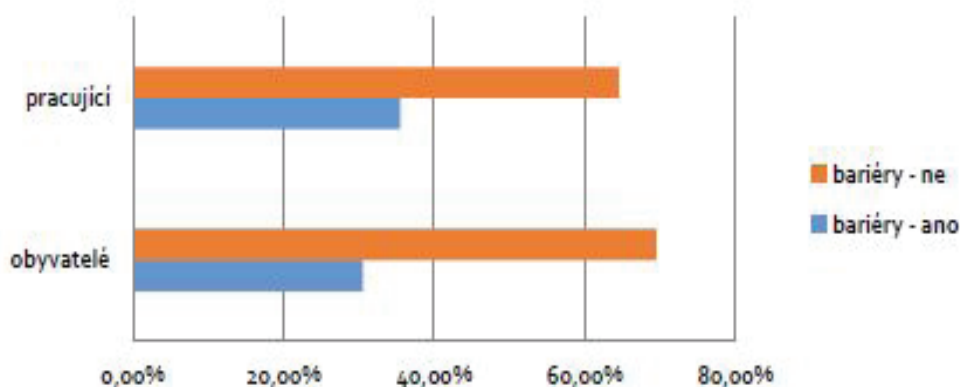
Otázky č. 38 a č. 39 se dotazovaly na subjektivně vnímané bariéry ve veřejném prostoru. **Celkem 30 % respondentů zaznamenává při běžném pohybu ve zkoumané oblasti problematická místa, která stěžují nebo znemožňují pohodlný přechod osobám** samostatně nebo např. s dětským kočárkem.

Z analýzy otevřené otázky č. 39 vyplývá jako nejproblematictější stav chodníků (neopravený nebo ve vlhkém či mrazivém počasí neschůdný povrch, vysoké obrubníky a nájezdy obtížně schůdné a sjízdné pro kočárky). Jako velmi významná bariéra pohybu pěších se také jeví množství aut parkujících podél chodníků a částečně na nich.

Polovinu respondentů, kteří odpověděli na otázku, zda vnímají bariéry v pěším pohybu kladně, tvoří lidé žijící v domácnosti se závislým dítětem, rovněž polovinu důchodci a lidé na mateřské či rodičovské dovolené – vnímání bariér či neprostupných míst v území lze tedy vysvětlit zkušeností dotazovaných s pohybem s kočárkem nebo malým dítětem, nebo snížené pohyblivosti.

Vyšší shodu se zkušeností obyvatel oproti srovnání subjektivního předpokladu přínosu linky metra D vykazují pracující respondenti v otázce vnímání bariér pěšímu pohybu v oblasti, kde se podíl odpovědí liší přibližně pěti procentními body (viz graf č. 21).

Graf č. 21 - Srovnávací graf subjektivního vnímání bariér v pěším pohybu mezi obyvateli a pracujícími ve zkoumané oblasti



Závěr

Dotazníková sonda je třetím vstupním analytickým materiálem pro celkové zhodnocení současného využívání veřejného prostoru zkoumané oblasti jejími obyvateli a lidmi, kteří zde pracují. Navazuje na výsledky kvalitativního šetření a veřejného participačního setkání. Testuje hypotézy, které byly z předchozích šetření vytvořeny na reprezentativním vzorku místních obyvatel vybraných dle kvótního výběru respektujícího věkový a socio-ekonomický profil místních obyvatel. Kvantitativní šetření je schopné poměrně přesně odpovědět na otázky, které jsou v dotazníku položeny. Pro celkové pochopení problematiky chování (nejen) místních obyvatel ve veřejném prostoru je nutné doplnit tato zjištění o komplexnější výsledky terénního kvalitativního výzkumu.

Obecně se dá konstatovat, že v otázce spokojenosti s dostupností konkrétních služeb občanské vybavenosti nejvíce respondentů v nejrelevantnější skupině do 90% odpovědí zmínilo v rovině mírné či naprosté nespokojenosti tyto služby: **specializované prodejny, banky, spořitelny, kavárny, cukrárny, centrální náměstí, kino, trhy, bazén**. Právě tyto oblasti jsou do budoucna sěžejní pro jistý druh změny či doplnění. Silně se na tomto výčtu podílí jednak neuspokojivý stav obchodní „promenády“ Štúrova (včetně tzv. Modrého pavilonu), jednak obtížná dopravní dostupnost obchodního centra Novodvorská. Především z nekapacitnějšího Sídliště Krč je nutné přestupovat, jelikož neexistuje přímé spojení MHD mezi zastávkami na Štúrově ulici a Novodvorskou Plazou. Odděleně je nutné zohlednit také menšinová témata, která oslovují jen specifické skupiny místních obyvatel (sociální služby pro seniory, nízkoprahové kluby atd.). V dotazníku nebyly testovány některé služby, u nichž je už z kvalitativního výzkumu zřejmé, že jsou prioritní potřebou pro místní obyvatele – jedná se především o volnočasové služby pro dospívající mládež.

Rozdělení každodenních uživatelů osobního vozu a městské hromadné dopravy je zhruba vyrovnáno. Hodnoty se liší pouze při pohybu obyvatel do centra města či centrálních částí městské části Praha 4, kde převyšuje počet uživatelů MHD zhruba o deset procent. Praha 4 je obecně příliš rozlehlá, aby se zde dalo efektivně cestovat pěšky. Z hlediska konzumních vzorců se neukázalo, že by byl větší rozdíl mezi každodenními uživateli osobního vozu a ostatními. Výzkum prokázal, že podstatnou část místních obyvatel tvoří lidé, kteří auto využívají maximálně dvakrát týdně. Obě tyto skupiny uživatelů osobních automobilů vnímají zkoumanou oblast především jako rezidenční a považují za přirozené, že řadu konzumních a volnočasových potřeb musejí uspokojovat jinde.. Toto se silně promítá i do celkového pocitu místní dostupnosti služeb občanské vybavenosti. Ukazuje se totiž, že podstatná skupina místních obyvatel pravidelně využívá služeb mimo zkoumanou oblast, v okolních částech města.

Městská hromadná doprava nenavazuje plynule na periferní centrum na Novodvorské, s čímž mají problémy především obyvatelé se sníženou hybností. Senioři tvoří obecně podstatnou složku místní společnosti, je proto vhodné této problematice věnovat zvýšenou pozornost.

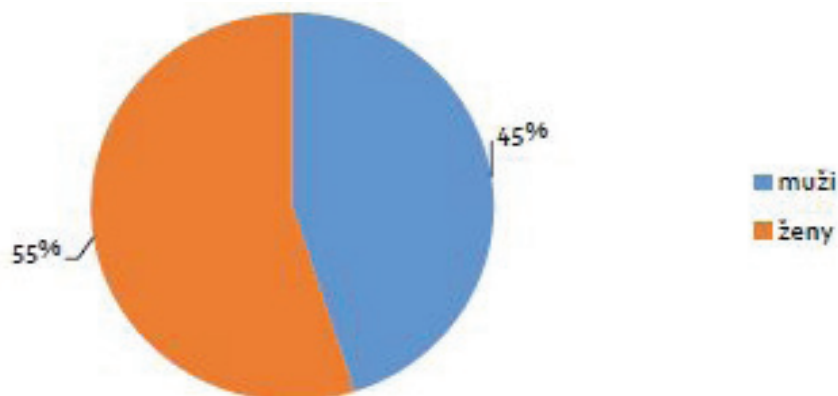
U oslovených respondentů je vysoké procento těch, kteří chtějí dlouhodobě setrvat v oblasti. Toto zjištění potvrzuje kvalitativní sonda, která konstatovala vyšší míru spokojenosti s bydlením ve zkoumané oblasti.

Obecně panuje poměrně vysoká shoda na přínosu nových zastávek metra linky D. A to jak u obyvatel, tak i u pracujících. V projektivní části týkající se možných dopadů zprovoznění linky metra se projeví především tyto obavy: omezení parkování a úbytek či poškození parkových ploch a zeleně, zvýšený objem provozu i přibývání lidí pohybujících se ve zkoumané oblasti, omezení provozu, zvýšený hluk a znečištění během výstavby stanice metra.

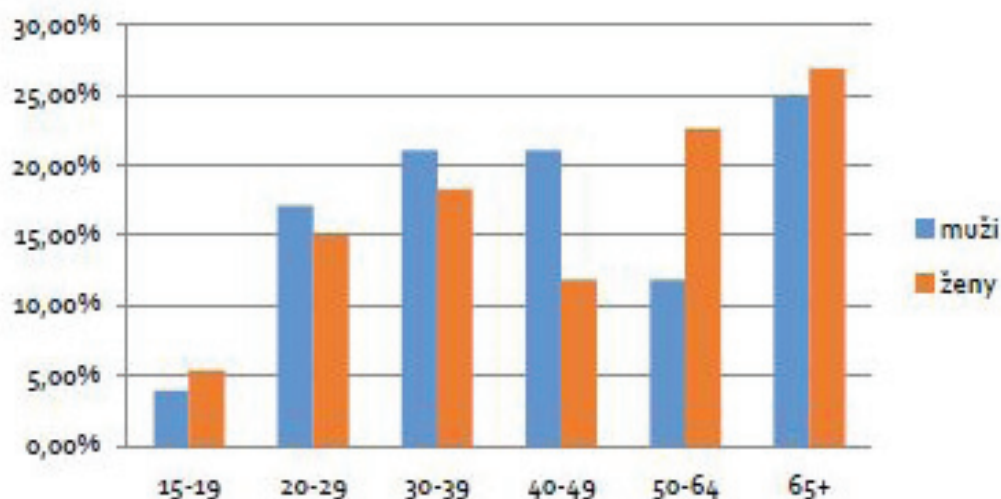
Cílem dotazníkového šetření bylo dedukovat v hlavních výzkumných otázkách potřeby, jejichž naplnění by mohlo být součástí nabídky nové výstavby kolem stanice metra D Nemocnice Krč. Analytické podklady v této analýze budou propojeny se zbývajících a společně vyhodnoceny v závěrečné zprávě z výzkumu.

Základní charakteristiky vzorku respondentů

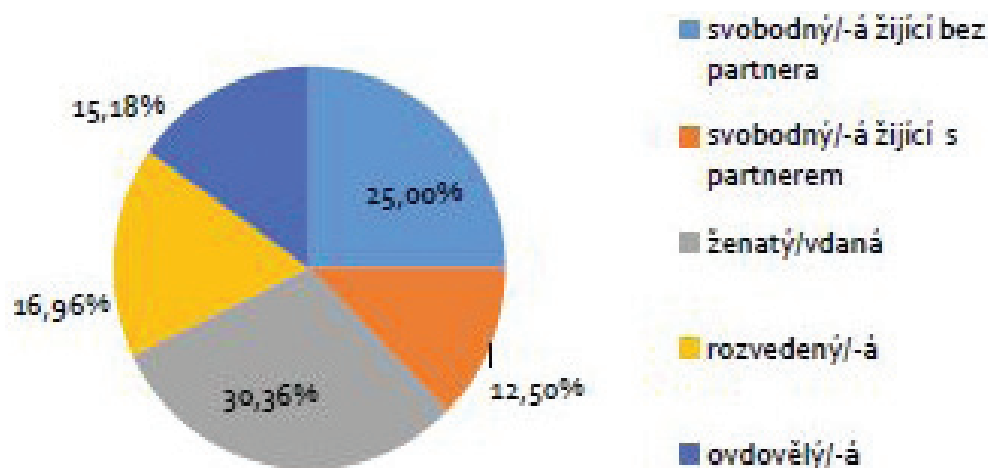
Graf č. I - Složení vzorku respondentů - obyvatel dle pohlaví



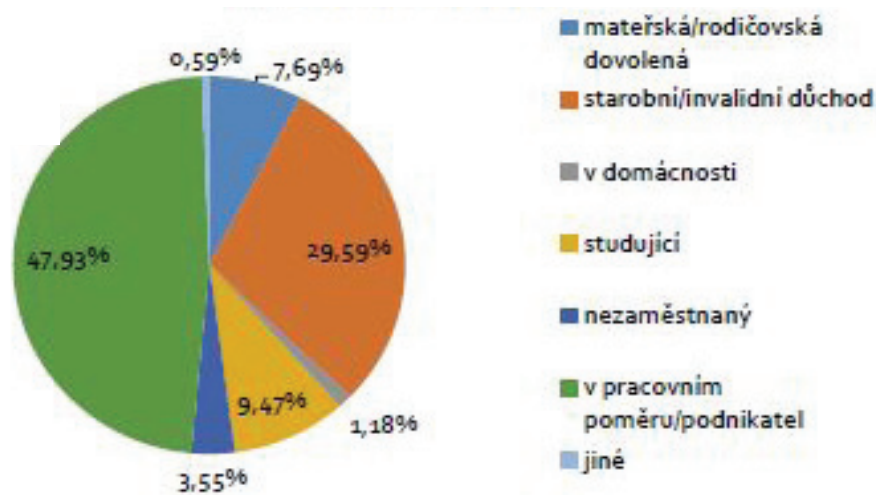
Graf č. II - Složení vzorku respondentů - obyvatel dle věku a pohlaví



Graf č. III - Rodinný stav respondentů žijících v domácnostech bez závislých dětí



Graf č. IV - Skladba vzorku respondentů – obyvatel dle ekonomické aktivity



Graf č. V - Skladba vzorku respondentů – obyvatel dle nejvyššího dosaženého vzdělání

