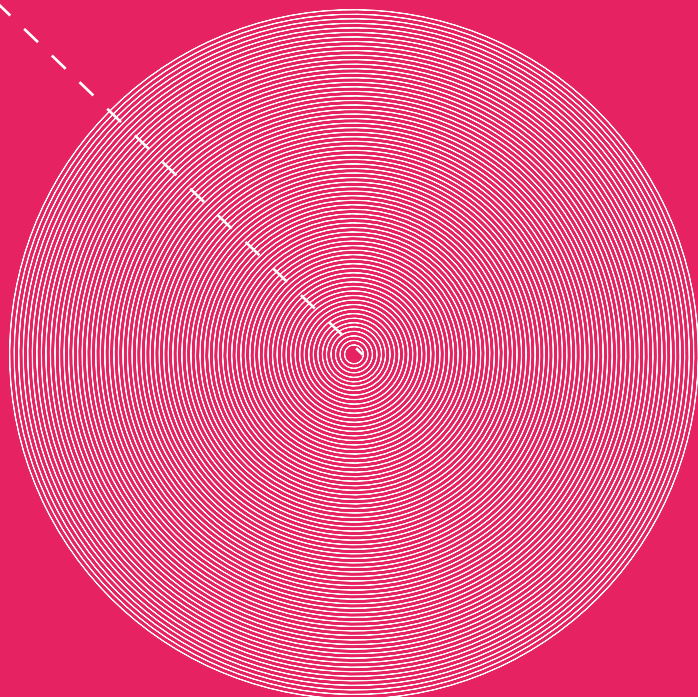
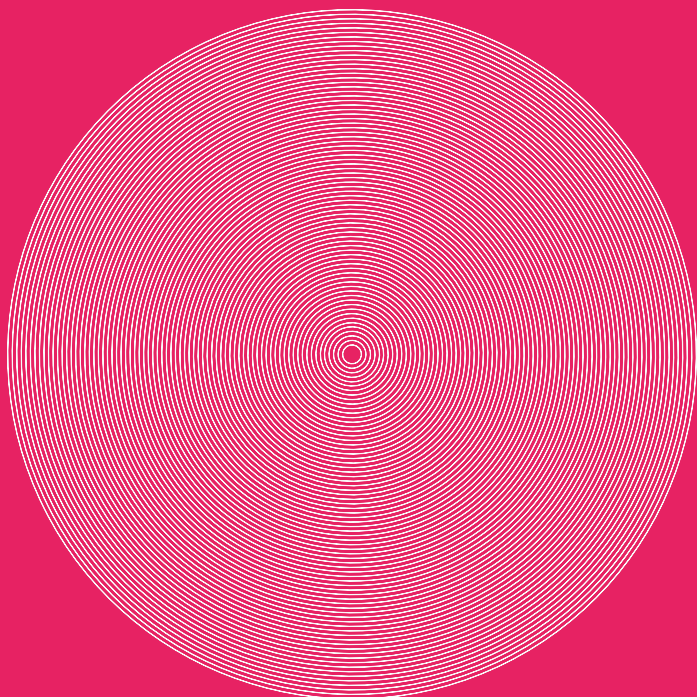
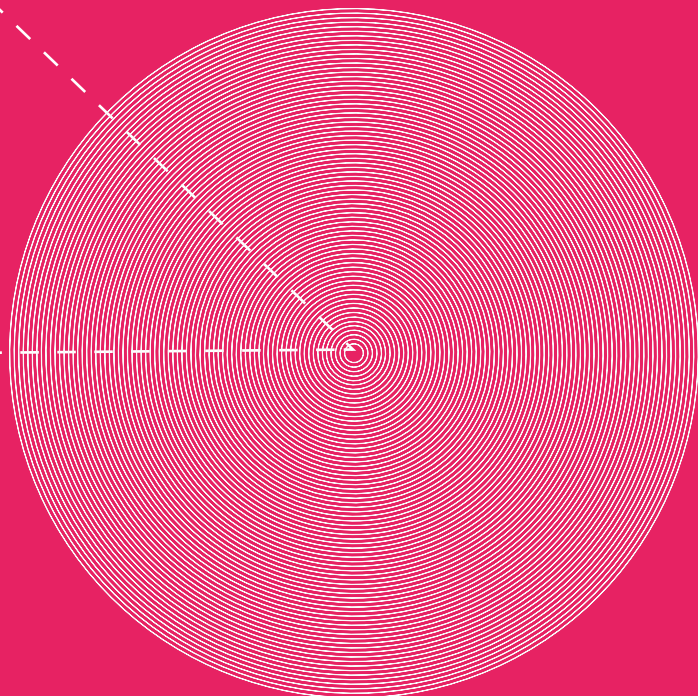
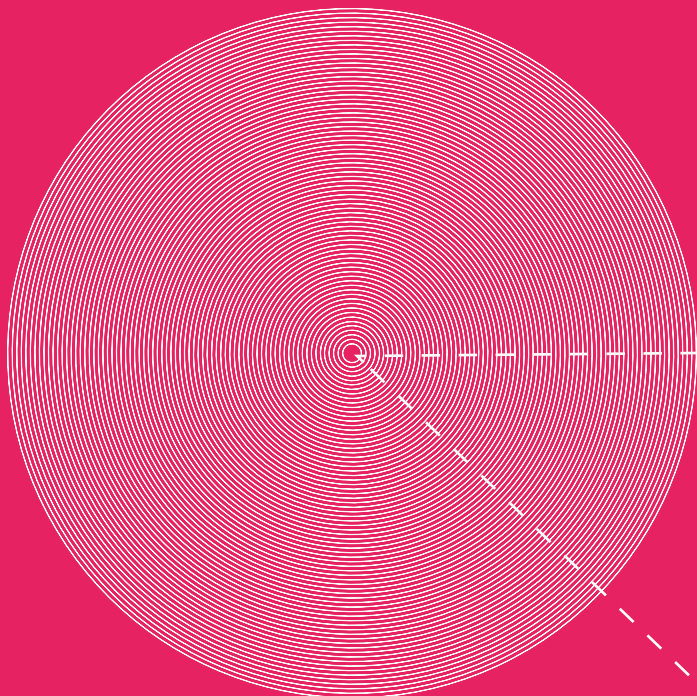
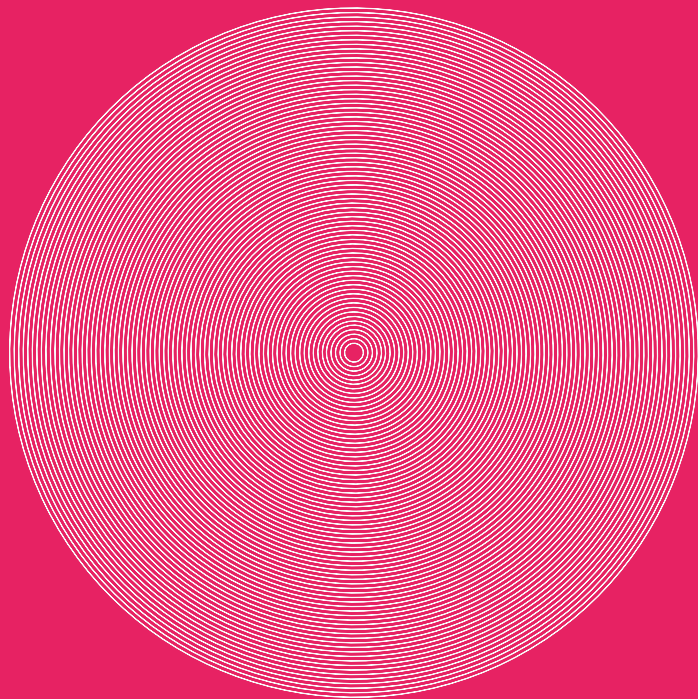
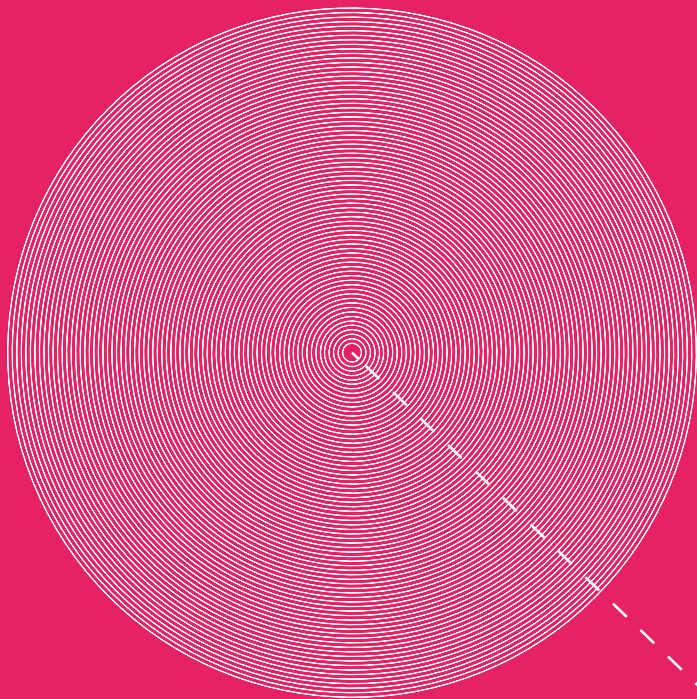




MOTOLSKÉ ÚDOLÍ

VÝSTUPY ZE ZAPOJENÍ VEŘEJNOSTI



POŘIZOVATEL

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

ZPRACOVATELÉ PARTICIPACE

A69 - architekti s.r.o.

Ing. arch. Boris **Redčenk**ov
Ing. arch. Prokop **Tomášek**
Ing. arch. Jaroslav **Wertig**
Ing. arch. Pavla **Enochová**
Ing. arch. Barbora **Havrl**ová

ZPRACOVATELÉ VÝSTUPŮ PARTICIPACE

pracovníci SOÚ AV ČR

Mgr. Tomáš **Samec**
sociologie

Petr **Gibas**, MSc
geografie, antropologie

Ing. arch. Irena **Boumová**, Ph.D.
architektura a urbanismus

Mgr. Ladislav **Kážmér**
geografie, demografie

PŘEDSTAVENÍ PROJEKTU

Radnice Prahy 5 zadala ateliéru A69 architekti zpracování urbanisticko – architektonické studie Motolského údolí. Projekt bude vizí území pro příštích 15 - 20 let s dlouhodobým výhledem až na 50 let. Studie bude také obsahovat ucelené řešení veřejného prostranství, které může být naplňováno již v příštích 5 letech. Projekt je rozdělen na dvě části. První etapa se zabývá lokalitou Plzeňská – Vrchlického, od městského okruhu po Budánky. Druhá etapa pak bude řešit území navazující, od Budánky po Bucharovu. (Tento dokument je součástí první etapy.)

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

CÍLE STUDIE

Požadavkem Městské části Praha 5 bylo v první řadě prověřit možnosti prostorového a funkčního využití vymezeného území. Cílem studie je tedy najít vhodné urbanisticko-architektonické řešení daného území v kontextu širších vztahů na okolní infrastrukturu, vytipování problémových stavebních záměrů a jejich začlenění do urbanizovaných struktur lokality.

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

OBSAH

PŘEDSTAVENÍ PROJEKTU

CÍLE STUDIE

OBSAH

ÚVOD (A69 - architekti)

ZPRACOVATELSKÝ TÝM	10
PARTICIPACE A ÚČAST OBČANŮ V PLÁNOVÁNÍ MĚSTA	12
HARMONOGRAM	13

ZPRÁVA (pracovníci SOÚ AV ČR)

SHRNUTÍ ZPRÁVY Z PARTICIPACE	16
PARTICIPACE: DATA, METODY, ANALÝZA	22

VÝSLEDKY PARTICIPACE (pracovníci SOÚ AV ČR)

ZELEŇ	26
DOPRAVA	31
CENTRUM	40
VOLNÝ ČAS A SPOLEČENSKÝ ŽIVOT	43
HISTORIE ÚZEMÍ A NOVÁ VÝSTAVBA	46
PREFERENCE ARCHITEKTONICKÉHO ŘEŠENÍ	50

ZÁVĚR 54

Příloha 1 – Příklady konkrétních připomínek (pracovníci SOÚ AV ČR)	57
---	----

Příloha 2 – Reporty z akcí a fotodokumentace (A69 - architekti)	58
--	----

ZPRACOVATELSKÝ TÝM

A69 - ARCHITEKTI S.R.O.

Ing. arch. Boris **Redčenk**
Ing. arch. Prokop **Tomášek**
Ing. arch. Jaroslav **Wertig**
Ing. arch. Pavla **Enochová**
Ing. arch. Barbora **Havřlová**

Atelier A69 zpracovává studii, provádí architektonicko-urbanistickou analýzu území, připravuje a vede participační akce a informuje o nich, jedná s veřejností a místními spolky, kreslí vlastní návrh a konzultuje jej s veřejností a se zadavatelem, zpracovává připomínky, koordinuje celý projekt a na konci jej bude prezentovat všem dotčeným orgánům i veřejnosti.

SPOLUPRACOVNÍCI ODBORNÝCH ČÁSTÍ PROJEKTU

Ing. arch. Petr **Preininger**, atelier DUK
dopravní infrastruktura

Ing. Jitka **Thomasová**, PPU spol. s r.o.
technická infrastruktura

Ing. arch. Tomáš **Cach**
cyklo infrastruktura

Tomáš **Ctibor** CRE, FRICS, 4 ct s.r.o.
ekonomika území

Ing. Radka **Šimková**, Terra Florida
zahradní architektura

Ing. arch. Lucie **Vogelová**, Terra Florida
zahradní architektura

ZPRACOVATELÉ VÝSTUPŮ PARTICIPACE

pracovníci SOÚ AV ČR

Mgr. Tomáš **Samec**
sociologie

Petr **Gibas**, MSc
geografie, antropologie

Ing. arch. Irena **Boumová**, Ph.D.
architektura a urbanismus

Mgr. Ladislav **Kázmér**
geografie, demografie

KONZULTANTI A ODBORNÍCI

Jiří **Kabelka**
web a grafika

Jolana Amazouz **Moravcová**
autor fotografií z participačních akcí

Ing. Jiří **Straka**
záměry v území

Ing. arch. Petr **Kučera**
vedení historické vycházky

STÁŽISTÉ PODÍLEJÍCÍ SE NA PRŮBĚHU PARTICIPAČNÍCH AKCÍ

Bc. Adrian **Gubčo**

Bc. Ondřej **Kubíček**

Bc. Ivo **Urbánek**

Bc. Marie **Úlehlová**

Bc. Helena **Vaňková**

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

ŠIROKÁ VEŘEJNOST:

Uživatelé území

Rezidenti, dojíždějící, pracující

Majitelé veřejných prostranství
v soukromém vlastnictví

KLÍČOVÍ AKTÉŘI:

Angažovaná veřejnost:

Živnostníci, v místě podnikající

Instituce a zaměstnavatelé, kterých se dotknou
úpravy území

Občanská sdružení, komunitní centra

Zainterесované subjekty a dotčené orgány

MHMP, TSK, DP, MZ, MPSV, IPR

Developeři a investoři

PARTICIPACE A ÚČAST OBČANŮ V PLÁNOVÁNÍ MĚSTA

Participace, nebo také proces zapojení veřejnosti do plánování, je cestou, jak umožnit lidem spoluvytvářet prostředí, ve kterém žijí. Participace je rozdělena na dvě části, první probíhá před samotným návrhem a má charakter zjišťovacího šetření potřeb uživatelů. Je zahrnuta do takzvané analytické části, kdy architekti a urbanisté sbírají informace o území, aby mohli začít navrhovat již plně seznámeni s místní problematikou. Zpracovávají vlastní odborné analýzy, shánějí podklady, provádějí rešerše z jiných měst či zemí. K tomu aby dostali ucelený náhled, potřebují i podněty a postřehy od lidí, kteří v území žijí a pracují. Uživatelé prostoru obohacení místní příslušností, mohou mít náležité připomínky k lokálním problémům či hodnotám, které by jinak byly odborníkovi skryty.

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

1. informovat o studii Motolského údolí
2. realizovat analýzu současného stavu – zjištění hodnocení současného stavu a potřeb jednotlivých skupin této lokality (potřeby a hodnocení přitom mohou být i ve vzájemném rozporu), jejich zohlednění v zadání
3. zjistit konflikty v území
4. konzultovat návrhy – shromáždění zpětné vazby od veřejnosti a hlavních aktérů v území ke konceptu návrhu.

5. aktivovat diskuse a spolupráce mezi hlavními aktéry v území o budoucnosti tohoto území.
6. podpořit sounáležitost s územím procesem zapojení.
7. identifikovat klíčová místa území a navrhovat jejich další rozvoj koncepční studií.

V našem případě uvedla participaci historická procházka. Během prvních čtrnácti dnů mohli lidé v ulicích potkat stážisty a s jejich asistencí vyplnit dotazník, který byl k dispozici také na sběrných místech po celém území během následujícího měsíce. První velkou akcí, kde byly sbírány názory uživatelů území, byla cyklovýjízdka a urbanistická vycházka. Vrcholem programu byla následně takzvaná plánovací setkání, kde občané mohli nad mapou vyjádřit svůj pohled na území a pohovořit o něm s odborníky.

Druhá fáze proběhne po několikaměsíční pauze, během které budou architekti a urbanisté zpracovávat podklady, pracovat na návrhu a zpracovávat připomínky, které vzejdou od zadavatele studie a od dotčených orgánů. Veřejnost se bude moci k návrhu vyjádřit během září, kdy je naplánovaná druhá část participace. Ateliér A69 následně zapracuje relevantní připomínky a odevzdá čistopis studie.

HARMONOGRAM

V březnu začali A69 architekti pracovat na první části. Ta obsahuje konzultace s odborníky, s dotčenými orgány a s odbornou i širokou veřejností. Provádějí se odborné analýzy území a shánějí se podklady, jako jsou například mapy technické infrastruktury, hlukové mapy, mapy přírodních hodnot, mapy dopravního zatížení a mnoho dalších. V rámci širších analýz byli participačně zapojeni také občané a uživatelé Motolského údolí. Výstupem participační fáze je právě tento dokument. Současně probíhající odborné analýzy budou představeny společně se samotným návrhem, který se bude odevzdávat na konci července.

PARTICIPACE V PRVNÍ FÁZI:

1. Kvalitativní sociologické šetření
2. Výběrové dotazníkové šetření
3. Internetový dotazník
4. Urbanistická vycházka
5. Cyklovýjížďka
6. Sousedské setkání nad mapou

Na analytickou fázi navazuje fáze návrhová, kdy architekti zpracovávají vlastní návrh a konzultují jej v průběhu s odborníky.

PARTICIPACE V DRUHÉ FÁZI - KONZULTACE PROJEKTU:

1. Veřejné projednání
2. Výstavní panely ve veřejném prostoru
3. Konzultační stánek
4. Online připomínky





SHRnutí ZPRÁVY

Následující zpráva shrnuje výsledky participativních aktivit v Motolském údolí, které proběhly jako součást přípravy architektonické studie tohoto území. Participace sestávala z několika provázaných aktivit, které proběhly v dubnu 2016: historické procházky s výkladem, cyklovyjíždky, urbanistické procházky s výkladem, dvou sousedských setkání nad mapou, jednoho setkání živnostníků a dotazníkového (anketního) šetření. Cílem těchto aktivit bylo zapojení občanů a uživatelů území do plánování jeho budoucí podoby a zároveň získání vhledu do perspektivy uživatelů a obyvatel daného území.

Zpráva je rozdělena do tematických částí, které shrnují dílčí výsledky analýzy celého procesu participace. Tato témata zahrnují zejména obecnější představy o celé lokalitě a jejím charakteru. Toto shrnutí představuje nejdůležitější poznatky a zjištění o jednotlivých tématech

ZELEŇ

Klíčovým tématem setkání byly plochy zeleně, které účastníci setkání definovali vlastním termínem „zeleň“. Zelené plochy jsou chápány jako zásadní pro celkový

charakter území, a to ve dvou rovinách:

- zeleň představuje pro účastníky setkání pozitivní hodnotu území

Existence zelených ploch v území je jednou z nejvíce pozitivně hodnocených skutečností napříč různými skupinami participantů. Vyšší koncentrace zeleně je vnímána jako prostředek vyrovnání se s negativně vnímanými důsledky nadměrné dopravní zátěže.

- a to díky množství a variabilitě prostor, kde se zeleň koncentruje (ve formě parků, zahrádek, skupin keřů a výsadby v ulicích nebo městských parků)

Zeleň v území by podle účastníků měla být dostupná, bezpečná a prostupná. Pokud tomu tak v současné době není, pak je to ze strany účastníků vnímáno jako nedostatečná údržba a nekoncepční řešení dané otázky. Do budoucna by tak měla probíhat dlouhodobá a koncepční kultivace zelených ploch, která by prohloubila jejich pozitivní dopad na celé území.

DOPRAVA

Další klíčové téma, tentokrát s převážně negativním dopadem na území, představuje pro účastníky participačních aktivit doprava.

Pozitivně je hodnocena dopravní dostupnost (a obslužnost) celého území a blízkost do centra Prahy. Negativně se účastníci vymezovali vůči míře dopravní zátěže, zejména komunikací Plzeňská a Vrchlického, a to zejména kvůli hluku a prašnosti. Dalšími negativními dopady intenzity dopravy zejména na Plzeňské ulici byl pocit bariéry pro chodce a dlouhodobá neudržitelnost služeb občanské vybavenosti.

- s hladinou hluku bylo nespokojeno nebo spíše nespokojeno až 71 % všech respondentů dotazníkového šetření
- v případě znečištění ovzduší bylo nespokojeno nebo spíše nespokojeno 68 % respondentů

Jediné řešení pro účastníky představuje zklidnění dopravy, tedy snížení intenzity dopravy, snížení rychlosti průjezdu

automobilů a v důsledku snížení hlučnosti a prašnosti. Konkrétní možné okamžité opatření pak pro účastníky představuje celkové zlepšení kvality komunikací (vozovek i chodníků), jejichž stav je neuspokojivý.

V souvislosti s dopravní obslužností se ukazuje, že většině dotázaných vyhovuje rozmístění tramvajových (91%) a autobusových (75%) zastávek. V obou případech navíc byla míra spokojenosti vyšší u těch, kteří tramvaj či autobus využívají a ulici navštěvují denně.

CENTRUM

V rámci setkání se diskutovala i otázka možného centra celého území. V současnosti jsou jako centra vnímána

- pro obyvatele západní části Motolského údolí: okolí Kavalírky s nabídkou obchodů a služeb obecně a zároveň Klamovka díky možnostem pobytu a rekreace (galerie, koncerty, restaurační zařízení).
- pro obyvatele východní části Motolského údolí: oblast Anděla, z důvodu, že v samotném území

centrum chybí. Obyvatelé východní části zároveň více vnímají potenciál Plzeňské ulice stát se městskou třídou.

Hranice mezi západní a východní částí ve vnímání centra se nachází zhruba mezi Klamovkou a zastávkou U Zvonu.

VOLNÝ ČAS A SPOLEČENSKÝ ŽIVOT

Nabídka vyžití v území je vnímána rozporuplně.

V území se vyskytuje řada hřišť a sportovišť. Jejich fyzický stav (některá zastaralá a neudržovaná), nevhodné umístění a horší dostupnost (pro ZŠ), absence dalších typů (pro mladistvé nebo seniory), případně komerční charakter zabraňuje podle účastníků setkání jejich úplnému využívání.

Co se týče dalších forem společenského vyžití, účastníci zmiňovali nedostatek či absenci některých typů zařízení a zmiňovali možnost jejich obnovení: kino, tančírna, lokální trhy, obecněji také kulturní centrum a zároveň širší nabídka kaváren, restaurací či cukráren.

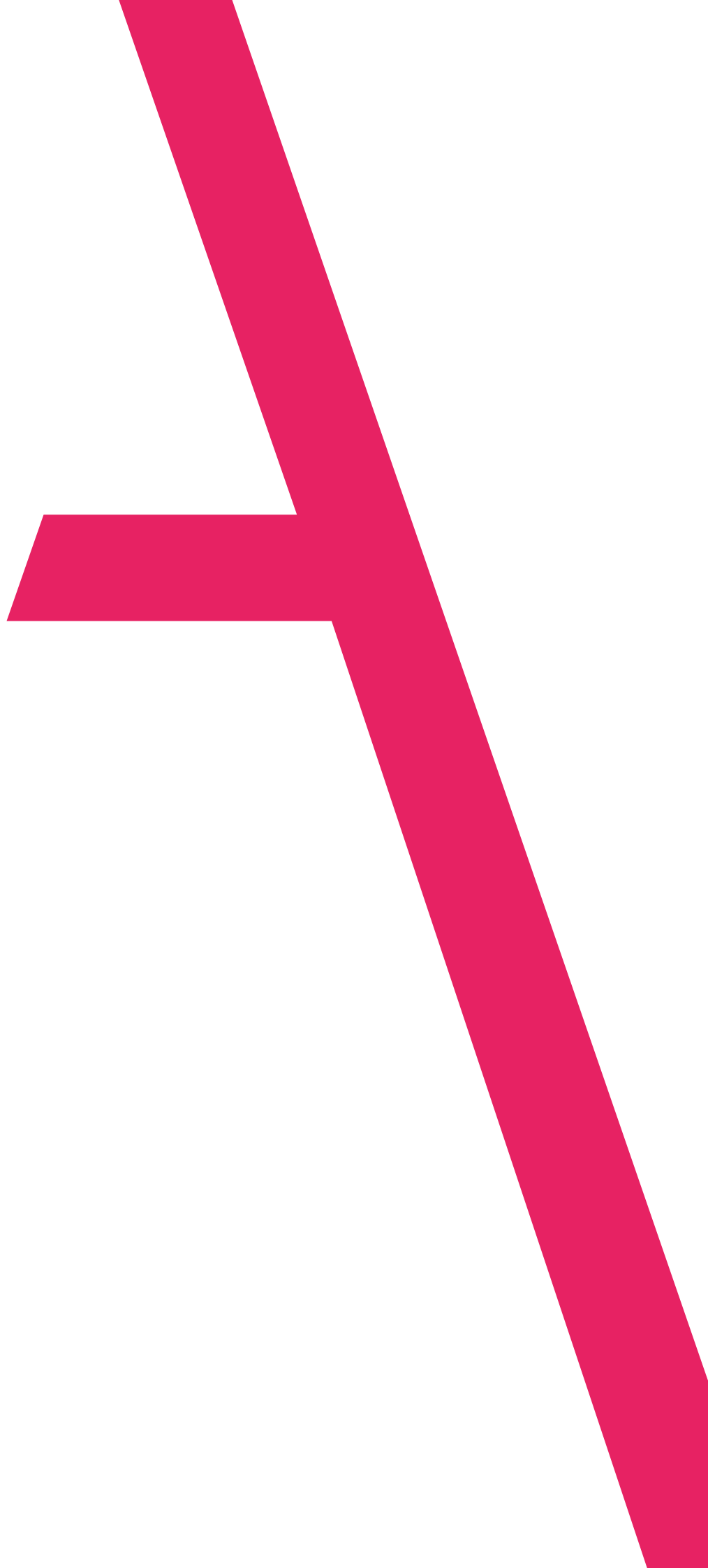
HISTORIE A VÝSTAVBA

Historická zástavba a stopy minulosti představují významný kontext pro hodnocení celého území a zejména zásahů do něj. Duch místa a jeho malebnost (viz Budánka) představuje podle účastníků klíčový prvek charakteru území, který může být snadno devalvován.

V této souvislosti byla často zmiňována nová výstavba, která je participanty hodnocena negativně z různých důvodů. Konkrétně proto, že:

- zvyšuje hlučnost a prašnost (stavby na úkor zeleně),
- zhoršuje mikroklima v údolí (přehřívání),
- ubírá na světelnosti v okolí.

Zároveň by podle účastníků měla mít nová výstavba jasně stanovená pravidla, která budou zároveň podporovat jejich zapojení do procesu jejího schvalování a hodnocení.





PARTICIPACE: DATA, METODY, ANALÝZA

Zpracovatelé předkládané studie, pracovníci Sociologického ústavu AV ČR, v.v.i., byli osloveni v březnu 2016 se žádostí zanalyzovat výstupy z průzkumu, který byl součástí přípravy urbanisticko-architektonické studie území Motolského údolí. Cílem průzkumu bylo zapojit občany a uživatele sledovaného území do plánování budoucí podoby území, získat od nich informace a poskytnout jim možnost aktivně vyjádřit svůj názor na současný stav i možnou budoucnost dané oblasti. Průzkum byl tedy postaven na představě participativního plánování, která se v poslední době začíná čím dál více prosazovat i v Praze, a to zejména pod patronátem Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy.

Participativní plánování a obecně participace ve správě věcí veřejných je takový přístup k veřejné správě, který usiluje o co nejširší zapojení občanů do demokratického procesu rozhodování. Důvodem je přesvědčení, že takto nastavené plánování bude více odpovídat zájmům občanů a zároveň povede k většímu ztotožnění se veřejnosti s výslednými dopady takto učiněných rozhodnutí. Participace představuje výhodné nastavení procesu plánování, kdy mají občané větší šanci dozvědět se o chystaných záměrech již v samotném počátku, a administrativa má možnost v průběhu přípravy své záměry upravovat s ohledem na informace získané od občanů. Z participace tedy těží občané, kteří získají svůj hlas ve veřejné debatě o podobě území a možnost ovlivnit řešení konkrétních problémů, jež se jich týkají. Participace je přínosem i pro správní orgány, které mohou lépe reagovat na preference obyvatel. Výhody participace se pak odrážejí i v samotných výstupech plánovacího procesu. V případě této koncepční studie je na straně správy možno dosáhnout lepších rozhodnutí a zamezit možným budoucím konfliktům

a na straně občanů získat větší kontrolu nad plánováním a lépe se ztotožnit s kompromisními rozhodnutími.

Ze strany Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy se participací konkrétně rozumí „všechny aktivity, které zprostředkovávají účast veřejnosti na vytváření podkladů, návrhů a konečné podoby rozhodnutí určujících podobu a charakter území a v něm se odehrávajících aktivit“ (Manuál participace 2015, 15). Na základě této představy byla připravena i participace v rámci projektu Motolské údolí, která tedy zahrnovala několik dílčích, na sebe navazujících aktivit. V průběhu měsíce dubna 2016 proběhla participativní část projektu sestávající z historické procházky s výkladem, cyklovýjíždky, urbanistické procházky s výkladem, dvou sousedských setkání nad mapou a jednoho setkání živnostníků a dalších institucionalizovaných aktérů aktivních v daném území. Po celý duben také probíhalo anketní (dotazníkové) šetření. Je zřejmé, že takto nastavený proces může poskytnout řadu informací, které je nicméně možné rozdělit na dvě skupiny dle jejich míry konkrétnosti. V první řadě jde o velmi konkrétní informace o jednotlivých místech, v řadě druhé pak o informace obecnějšího charakteru o představách obyvatel o současné povaze a možné budoucnosti celého území či jeho jednotlivých částí. Při analýze a interpretaci takto různorodých informací (neboli svou podstatou odlišných typů dat) je třeba tuto různorodost brát v úvahu a pracovat s ní. Proto jsme v rámci analýzy postupovali tak, že jsme data získaná z anketního (dotazníkového) šetření analyzovali samostatně a data ze sousedských setkání jsme s ohledem na jejich podobný charakter zpracovali spolu s informacemi z jednotlivých vycházek a cyklovýjíždky.

AKTIVITY PARTICIPAČNÍHO PRŮZKUMU

Historická procházka (7. 4.) s výkladem o historii jednotlivých míst a diskusí (vedené Ing. arch. Petrem Kučerou)

Cyklovyjížďka územím (17. 4.) a diskuse o jeho charakteru i dopravním nastavení (vedená Ing. arch. Tomášem Cachem)

Urbanistická procházka (17. 4.) s výkladem a diskusí

Sousedská setkání nad mapou zvlášť pro Západ (19.4.) a Východ (20.4.)

Setkání živnostníků, institucionalizovaných aktérů (26. 4.)

Anketní dotazování – dotazníkové šetření (v průběhu dubna 2014)

Pro přípravu této zprávy jsme od kanceláře A69 získali datové výstupy z jednotlivých typů metod participace, datové soubory z dotazníkového šetření a nahrávky a zápisy z jednotlivých setkání a vycházek spolu s mapovými podklady, do nichž moderátoři v rámci sousedských setkání a setkání živnostníků zaznamenávali zmíněné prostory a komentáře. Na tomto místě je třeba podotknout, že autoři této zprávy neměli možnost do přípravy nastavení celého procesu, ani jednotlivých metod zásadně vstoupit, jelikož byli přizváni na konci přípravné fáze. Naše role se proto omezila na konzultace zejména ohledně strategie vedení diskusí v rámci setkání v režimu připomínek z hlediska nastolených témat a scénářů rozhovorů. Abychom získali větší porozumění území Motolského údolí z pohledu účastníků jednotlivých setkání i přejímaným datům,

zúčastnili jsme se vždy jednotlivých setkání a vycházek. Nad rámec přejatých dat jsme tak naše analýzy vedli i na základě osobních (terénních) poznámek.

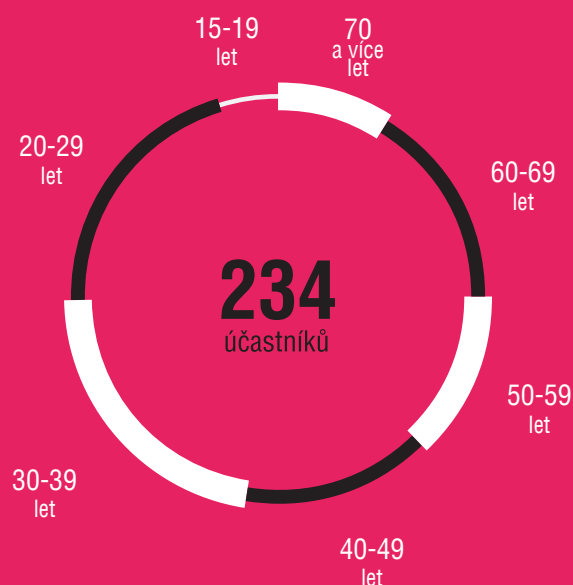
Jednotlivé vycházky a cyklovyjížďka posloužily především ke zmapování terénu a prvotnímu zmapování témat, která se mohou objevit jako důležitá na straně účastníků průzkumu. Vycházky i setkání nad mapou představují participativní metody, kdy se místní obyvatelé či běžní uživatelé dané lokality vyjadřují k otázkám, která jsou jim v rámci diskusí představena ze strany moderátorů, v tomto případě architektů a architektek z kanceláře A69. Jejich cílem je „zhodnotit současný stav území jeho uživateli (obvykle hodnoty, problémy) a zjistit potřeby jeho uživatelů (žádoucí aktivity, budoucí charakter místa apod.)“ (Manuál participace 2015, 112), tedy zachytit zkušenosti a představy účastníků setkání ze strany veřejnosti. Protože setkání jsou nicméně dialogická (jednotliví účastníci reagují na sebe a na moderátory diskuze), výsledné zápisy, podněty i informace jsou nutně výsledkem tohoto dialogu. Při analýze je nutné od sebe alespoň v hrubé míře odlišit, s čím přicházejí samotní účastníci, s čím moderátoři (a pořadatelé), a jakým způsobem na tyto podněty zpětně účastníci reagují. Je tomu tak mimo jiné proto, že cílem je zjistit právě názor občanů a uživatelů. Tato zpráva (a naše analýzy, na kterých je založena) má tedy primárně promlouvat za účastníky setkání z veřejnosti. Právě pozorování jednotlivých setkání a zkušenost s tím, jak probíhala, umožňuje na straně analýzy kontrolovat výstupy z těchto setkání (ve formě zápisů, ale i nahrávek) tak, abychom mohli jednotlivé hlasy (účastníci, moderátoři) a jednotlivé zájmy v pozadí vyvažovat.

Samotné zpracování dat ze setkání nad mapou a vycházek probíhalo tak, že zápisy z jednání byly analyzovány metodou kvalitativní obsahové analýzy textu. V rámci této analýzy byly identifikovány napříč setkáními a mezi účastníky určitá sdílená témata. Následně byly analyzovány a komparovány konkrétní výpovědi k daným tématům. Protnutím jednotlivých tematických celků, klíčových promluv a našich terénních záznamů vzniklo jádro této zprávy, které bylo v dalším kroku obohaceno o výsledky analýzy výstupů z anketního (dotazníkového) šetření. Sousedská setkání nad mapou mohou poskytnout pohled na perspektivu a názory uživatelů a obyvatel daného území. Metoda i jejím prostřednictvím získané informace má však své limity, které souvisí s mírou jejich zobecnitelnosti. Setkání se účastní jen omezené množství lidí – v našem případě jde o účast okolo 10 až 20 lidí na jedné akci. Je zřejmé, že jde jen o určitou skupinu lidí, která nemůže být považována za reprezentanta všech uživatelů a obyvatel, a to ani na rovině jednotlivých typů. Čím konkrétnější jednotlivé podněty týkající se jednotlivých míst v území jsou, tím více musí být brány pouze jako jednotlivé návrhy konkrétních jednotlivců bez větší míry zobecnitelnosti. Konkrétní připomínky a případná opatření, které během setkání zazněly, uvádíme v příloze výzkumné zprávy a je nutné je chápat jako ilustrativní příklady. Odlišná situace je v rovině obecnějších představ, které je možné identifikovat na základě jednotlivých, mnohdy vysoce konkrétních a na první pohled nesouvisejících promluv. Představy o obecném charakteru daného území – formulované například prostřednictvím častých odkazů na zeleň a její různé formy – představují obecnější

rovinu sdělení, která má pro svou konsensuální povahu napříč jednotlivými setkáními obecnější platnost. Právě těmto obecnějším představám, ať již ve vztahu k celé lokalitě, či k jejím jednotlivým částem, se primárně věnujeme v této zprávě.

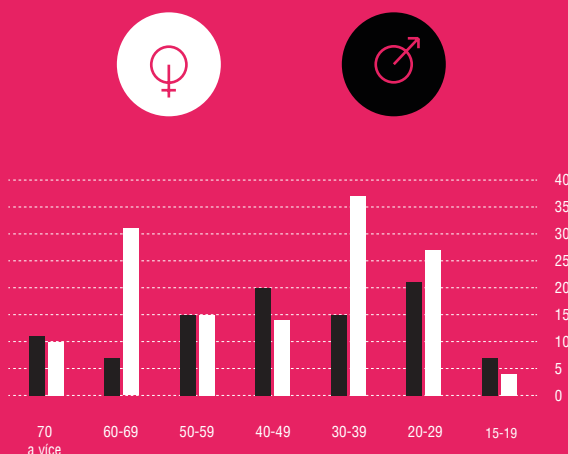
Povaha dotazníkového šetření je odlišná od ostatních použitých metod participace. Jeho cílem je poskytnout standardizované a statisticky zpracovatelné informace o preferencích jednotlivých skupin obyvatel a uživatel daného území. Dotazníkové šetření probíhalo jako anketní dotazování v ulicích a na internetu v průběhu dubna. Papírové dotazníky byly k dispozici na jednotlivých sběrných místech (odtud se podařilo získat 25 vyplněných dotazníků) a zároveň probíhalo šetření v ulicích s dotazovateli, kteří nasbírali 209 dotazníků. Do našich analýz nakonec vstoupily pouze tyto papírové dotazníky, a to proto, že internetové dotazování od začátku trpělo problémy v nastavení. Všeobecná dostupnost dotazníku vedla k situaci, kdy narostlo podezření na možnou sabotáž internetového dotazníku způsobeného neobvyklým nárůstem aktivity, jež vedla k podezřelým změnám v celkových preferencích respondentů. Zároveň se internetový a papírový dotazník plně neshodovaly, co se týče možností vyplnění ze strany respondentů (absence vícenásobného výběru na internetu, absence některých možností). Pro rozdílnost internetové a papírové verze bohužel není možné do zpracování zahrnout ani ty internetové dotazníky, které bychom mohli pokládat za věrohodné (tj. reflektující názory skutečných uživatelů území). Internetové dotazníky nebyly z metodologických důvodů zahrnuté v analýze dat v rámci této zprávy, byly však zohledněny při přípravách témat (scénářů) pro setkání uživatelů

Ilustrace 1 Věkové rozložení



Graf 1 Struktura respondentů podle věku a pohlaví (absolutní početnost)

Zdroj dat: Participace Plzeňská/Vrchlického, 2016: N = 234 („papírové dotazníky“).



území organizátory setkání a budou zohledněny při přípravě návrhu studie řešeného území. Na problémech s internetovou verzí dotazníku ukazuje problematičnost takto nastaveného dotazování, kdy je obtížné kontrolovat populaci respondentů a zároveň dosáhnout na jejich dostatečně.

Dotazníky jsme analyzovali prostřednictvím statistického softwaru SPSS. V prezentovaných analýzách založených na kvantitativním výběrovém šetření byly všechny rozdíly v odpovědích jednotlivých skupin respondentů testovány pomocí neparametrických statistických testů (χ^2 test dobré shody, Likelihood Ratio Test). Všechny uvedené rozdíly byly signifikantní na hladině pravděpodobnosti $p < 0,05$. Výsledky výběrového šetření uvádíme v jednotlivých kapitolách, kde jimi obohacujeme interpretace postavené na analýze setkání nad mapou a vycházek.

Graf 1 prezentuje strukturu dotázaných respondentů, kteří vyplnili papírový dotazník a byli zahrnuti do kvantitativní části analýz. Z grafu lze vidět, že mezi respondenty mírně převládaly ženy (59 %) nad muži (41 %). Nejpočetněji zastoupenou věkovou kategorií z hlediska věku a pohlaví byly ženy ve věku 30–39 let, kterých se v porovnání se stejně starými muži zúčastnilo 2,5x více.

VÝSLEDKY PARTICIPATIVNÍCH SETKÁNÍ A DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

1. ZELEŇ

*„Je tu úžasná zeleň a ta
by se měla zachovat.“*

Jedním z témat, které bylo v rámci různých forem participace (sousedská setkání, procházky územím, setkání zástupců institucí) zmiňováno nejčastěji byla zeleň. Protože se jedná o poměrně široce uchopitelnou kategorii, je nutné vymezit, jaké druhy zeleně byly účastníky setkání zmiňovány a co bylo předmětem debat. Výpovědi participantů o zeleni byly dvojího druhu. Zaprvé, lidé hovořili o plochách zeleně zeleni obecně, bez odkazu na konkrétní místa v prostoru. V tomto chápání pak zeleň figurovala jako určitá pozitivní hodnota. Zadruhé, v souvislosti s tímto tématem byly zmiňovány konkrétní místa a území, ve kterých se zeleň koncentruje ať ve formě parků, zahrádek, skupin keřů a výsadby v ulicích nebo lesoparků. Podobně tato podkapitola respektuje toto rozdělení a nejprve pojednává o tom, jak se lidé vztahovali k zeleni v obecné rovině. Následně se budeme zabývat konkrétními místy, jejich potenciálem, případně negativně vnímanými vlastnostmi těmto místům připisovaným.

Zaměříme-li se na hodnocení zeleně v obecné rovině, tak se ukazuje, že existence zeleně v území je jednou z nejvíce pozitivně hodnocených skutečností napříč různými skupinami participantů. V odpovědích na otázku, „Čeho si v území nejvíce ceníte?“ byla zeleň tematizována nejčastěji. V některých případech

také s vysloveným dovětkem, že díky její vyšší koncentraci, se účastníci diskuzí mohou lépe vyrovnávat s negativně vnímanými důsledky nadměrné dopravní vytiženosti. Obecný postoj účastníků lze parafrázovat tak, že zeleně není nikdy dost.

*„Líbí se mi vlastně spousta
těch zelených ploch, že to není
jen procházka v parku, ale dá
se vlastně procházet v lese.“*

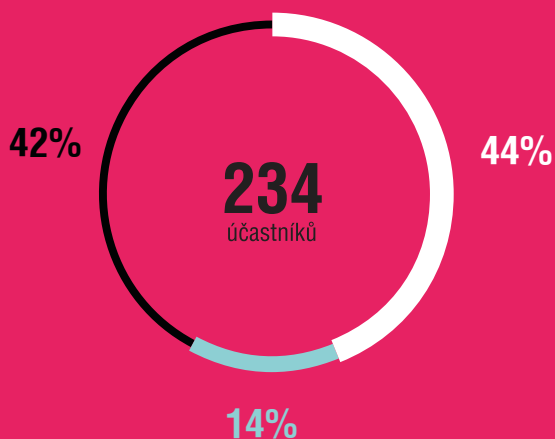
Zároveň však hodnocení charakteru zeleně v území Motolského údolí a přilehlých kopců není tak přímočaře jednoduché. Právě proto, že jsou zelené plochy ve svých různých podobách parků s hřišti a restauracemi, stromořadí v ulicích nebo rozsáhlých lesoparků tak vysoce ceněna, jsou kladeny na její charakter a podobu vyšší nároky. Se současným stavem stromů a zeleně je spokojeno nebo spíše spokojeno celkem 44 % respondentů. Téměř shodný počet respondentů (42 %) byl se současným stavem nespokojen nebo spíše nespokojen (viz graf 2). Při hodnocení spokojenosti se stromy a zelení se projevily rozdíly mezi muži a ženami, i mezi jednotlivými věkovými skupinami. Mezi nespokojenější patřili zejména lidé mladší 30 let (51 %). S narůstajícím věkem se spokojenost respondentů snižovala a nejméně spokojeni byli lidé starší 60 let (36 %). Nespokojenost se současným stavem stromů a zeleně zároveň také častěji vyjadřovaly ženy (49 %) než muži (31 %).

Graf 2 Spokojenost se stavem stromů a zeleně

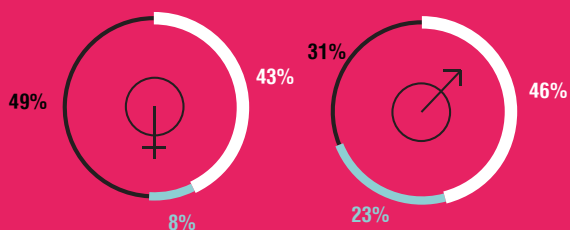
Zdroj dat: Participace Plzeňská/Vrchlického, 2016: N = 234 („papírové dotazníky“).

Otázka: Jak jste spokojen/a se současným stavem veřejného prostoru na Plzeňské/Vrchlického ulici? g) Stromy a zeleň.

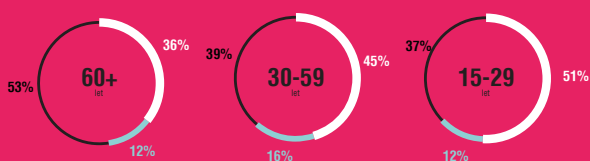
CELKOVĚ



POHLAVÍ



VĚK



spokojen/a
spíše spokojen/a



nespokojen/a
spíše nespokojen/a



neutrálně

Kromě pobytu v zeleni je místními obyvateli ceněn i výhled či průhledy na zeleň.

„Mně se líbí, že když se podívám z okna, tak vidím samý zelený plochy, což je úžasný.“

Na tomto místě bychom měli zmínit tři hlavní vlastnosti, které by ideální zeleň a potažmo zelené plochy v území měly podle participantů splňovat:

- dostupnost,
- bezpečnost,
- prostupnost.

Je zřejmé, že první a třetí vlastnost spolu úzce souvisejí. V pojetí participantů se jedná především o to, aby byl jasně přístup definovaný a legální do parků a lesoparků (např. Šalamounka, Božínska, Skalka). Aby přístup do parků byl dobře dosažitelný z ulice, byl přímočarý a pochopitelný i pro uživatele území, bez znalosti místního kontextu. Nicméně se ukazuje, že jen pouze jasně vymezená dostupnost zelených ploch na území kopců využitelná pro rekreační sport nebo jiné volnočasové aktivity není dostačující.

„Na Šalamounku je přístup jenom víceméně zezdola, chybí tam cesty. No, jsou tam nějaký neoficiální pěšiny.“

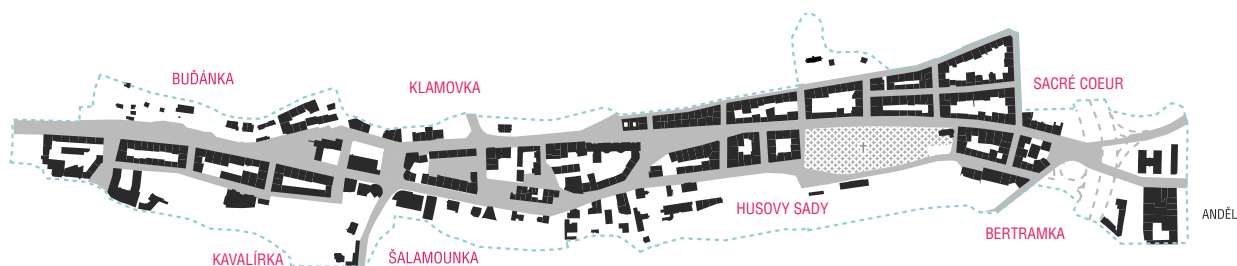
Během setkání zaznívaly hlasy, které navrhovaly vyšší míru propojení různých zelených ploch, které spolu sice vzdušnou čarou téměř sousedí, ale jsou odděleny buď materiálními, nebo mentálními bariérami (zastavěný prostor, frekventovaná silnice, obtížně rozpoznatelná cesty). Toto propojení by mohlo zvýšit hodnotu celé zeleně, protože by její jednotlivé prostorově i funkčně odlišné části propojilo a umožnilo jejich využívání. Tato varianta by mohla být funkční například i z hlediska alternativní paralelní cyklostezky pro ulice Plzeňská/Vrchlického (touto variantou se budeme ještě blíže zabývat v kapitole zaměřené na dopravu).

„Pokud se člověk podívá na nějaký fotopohled, tak je vidět, že to je zelená část Prahy, ale zas ta zeleň není pro ty lidi přístupná, třeba když se podíváme okolo tý Šalamounky, tak to je les, ale není to pro ty lidi nijak přístupný.“

Jestliže dostupnost a prostupnost jsou součástí skládanek kvalitního a efektivního využívání zeleně, tak pocit bezpečnosti uživatelů představuje její ústřední kousek. Lidé zmiňovali některé vstupy do parků a svahů jako subjektivně nepříjemné a z hlediska pocitu bezpečí jako nedostatečně řešené (odkazy na strach z kriminální činnosti, která je potenciálně častější v odlehlých místech koncentrované zeleně). Zastřešujícím konceptem, kterým lze shrnout přístup k řešení bezpečnosti i dostupnosti zelených ploch by proto mohla být participativně navrhovaná kultivace zeleně. Opět narážíme na určitou obecnost tohoto pojmu. Jak si ji tedy uživatelé území a místní obyvatelé představují?

VÝPOVĚDI ÚČASTNÍKŮ SETKÁNÍ LZE ABSTRAHOVAT DO NÁSLEDUJÍCÍCH ZÁSAD KULTIVACE ZELENĚ:

1. kultivace zeleně je dlouhodobého a koncepčního charakteru – nelze ji řešit jedním ad hoc řešením (např. vykácením a novou výsadba stromů – kdy existuje riziko, že se stromy „neujmou“ a zásah bude spíše na škodu),
2. kultivace musí respektovat stávající zeleň (např. pocit bezpečí v lesoparku se nezvyší vykácením pruhu stromů a asfaltovou cestou),
3. kultivace by měla směřovat k motivaci různých typů uživatelů (např. mladiství, rodiče s dětmi, senioři, aktivní sportovci) k užívání veřejných ploch zeleně,



4. kultivace znamená využívat prvky přiměřené charakteru území v míře adekvátní typu daného území (např. v historickém parku není adekvátní stavět nová hřiště),
5. kultivace v pojetí participantů znamená konečně zmíněné propojení různých funkčně variabilních zelených ploch, které může vést k realizaci bodu 3 (sdílení prostoru).

Nyní se zaměříme na to, jak participanté hodnotili různá místa, ve kterých se zeleň vyskytuje, nebo jsou zelení tvořeny především. Následně ukážeme výběr z konkrétních návrhů, které během participace byly lidmi navrženy v souvislosti s tématem ploch zeleně.

BUĎÁNKA jsou prostorem sousedícím s Plzeňskou ulicí, ve kterém se nacházela dělnická kolonie a v bezprostřední vzdálenosti se nyní nachází zastávka MHD Kavalírka. V dalších kapitolách budeme diskutovat jejich potenciál z hlediska (kulturního) centra Motolského údolí, nicméně i v souvislosti se zelení se vyskytovaly konkrétní připomínky k řešení prostoru. Místo je chápáno jako relativně (přes blízkost Plzeňské ul.) klidné a mající svůj charakteristický půvab. Přestože je místo hodnocené jako zarostlé, tak hlasy participantů volaly spíše po kultivaci a nikoliv vykácení. Jeden z návrhů bylo zřízení komunitních zahrádek, které by funkčně rozvíjely, diverzifikovaly a doplňovaly případné další funkce místa v případě komplexní renovace prostoru.

KAVALÍRKA je lokalita zahrnující park v prostoru mezi ulicemi Pod Kavalírkou a Nad Kavalírkou s navazující zelenou plochou v sousedství ulice K Zastávce. Místní obyvatelé zmiňovali nižší vnímanou atraktivitu lokality z hlediska subjektivní zanedbanosti parku a hřišť, zastavění prostoru novou zástavbou bylo také vnímáno negativně. Na druhou stranu se ukazuje, že participanté vnímali i potenciál lokality plynoucí z blízkosti k zastávce Kavalírka (občanská vybavenost – dopravní i služby a obchody) a blízkost k parku Klamovka. Z hlediska užívání parku se jedná i o prostor „průchozí“ pro studenty/ky Gymnázia a tudíž by bylo chybou vyloučit lokalitu ze seznamu potenciálně „kultivovatelných“ zelených ploch a míst.

KLAMOVKA je vnímána jako místo s vysokým potenciálem pro městské využití zeleně – tedy jako místo, kde mohou lidé trávit volný čas ve veřejném prostoru – konkrétně díky zahradní restauraci, možnostem zřídit pikniková místa a dobrou dostupností v rámci řešeného území a prostupností (kladně hodnocená přístupnost parku ze všech světových stran). Na druhou stranu ani lokalita Klamovky není z hlediska uživatelů perfektní a ozývaly se hlasy kritizující čistotu parku, případně navrhuující více propojit prostor parku s Plzeňskou ulicí, tj. aby byl význam a funkce místa evidentní i pro nezasvěcené uživatele prostoru. Klamovka je tedy místem s výrazným potenciálem pro využívání jako městský park v prostoru Motolského údolí a představuje cennou lokalitu z hlediska místních obyvatel.

ŠALAMOUNKA A BOŽÍNKA představují od Klamovky typologicky odlišnou lokalitu, charakteru lesoparku s městskou loukou na vrchu. Jde o prostor, kde je podle participantů možné sáňkovat a pouštět draky. V této lokalitě se ukazuje jako nejpálčivější právě nesnadný přístup do prostoru (především ze strany od Jinonické ul.), kdy je někdy z tohoto důvodu upouštěno od využívání daného prostoru. Ten však představuje potenciál z hlediska svého téměř lesního charakteru, což v sousedství ulice Vrchlického vyvažuje její dopravní zatížení.

HUSOVY SADY jsou z hlediska obyvatel lokality hodnoceny nejednoznačně – v jejich hodnocení se objevují pozitivní i negativní skutečnosti. Na jednu stranu jsou pozitivně hodnocené z hlediska dostupnosti a specifických vlastností místa – pramenu v sadech, potenciálu na propojení s Bertramkou. Nadruhou stranou jsou častá negativní hodnocení místa spojená s blízkostí frekventované ulice Vrchlického, s pocitem nebezpečí plynoucím z nedostatečné údržby zeleně (částečně řešené ostrahou místa). Kromě toho, hřiště v lokalitě jsou hodnocena jako nekvalitní a vyžadující rekonstrukci – nicméně opět jejich potenciální využívání souvisí s tím, zda se podaří prostor proměnit tak, aby byl vnímán jako bezpečný z hlediska všech potenciálních skupin uživatelů.

BERTRAMKA A SACRE COEUR účastníci setkání shodně vnímají jako místa pobytu (procházky, rekreační sport – běhání, sportoviště, dětská hřiště) i místa průchozí, kdy fungují jako „zkratky“

umožňující například obejítí prostoru pod Městským okruhem. Opět v několika případech zazněly úvahy o případném propojení obou parků ambiciózním způsobem (zastřešení MO a zřízení zeleného průchodu).

SKALKA A CIBULKA byly zmiňovány jako místa s výrazným potenciálním i aktuálním využíváním prostoru na západní straně Motolského údolí. Obě oblasti byly zmíněny jako místa, které by potenciálně mohly být využívány například školními družinami (v návaznosti na zlepšení průchodnosti Plzeňskou ulicí) a v případě Cibulky také napojeny na systém městské zeleně v rámci Motolského údolí. V případě Skalky bylo zmíněno v minulosti funkční sportovní centrum jako jeden z důvodů pro využívání lokality (které by podle návrhů účastníků mohlo být znovuobnoveno).

MOTOLSKÝ POTOK je ve většině řešeného území zatrubněný a probíhá pod povrchem ulic a zastavěného území. V rámci participace bylo řešeno, do jaké míry by obyvatelé uvítali jeho odkrytí a zapojení do prostoru. V prostoru Budánek byly reakce participantů na možnost odkrytí potoka veskrze pozitivní, v případě prostoru Husových sadů zaznívaly hlasy pozitivní i zdrženlivé (diskuze o riziku povodní, hluchost navázaná na podzemní klenbu potoka v ul. Vrchlického).

2. DOPRAVA

„Ona ta lokalita tady je unikátní v tom, že je to blízko do centra, tam je dobré spojení, především MHD, no tím autem je to trochu horší.“

Druhým tématem, které bylo z hlediska uživatelů Motolského údolí klíčové, byla doprava. Jedná se opět o velmi široký pojem zahrnující jak abstraktní chápání dostupnosti určitých konkrétních míst a dopravní obslužnosti území obecně, tak konkrétní způsoby transportace: hromadnou, automobilovou, pěší a cyklo dopravu a především dopady, které různé způsoby dopravy mají pro místní obyvatele. V této podkapitole budeme sledovat podobnou strukturu jako v předchozí – nejprve se zaměříme na téma dopravy obecně, poté se budeme věnovat konkrétním relevantním místům v prostoru Motolského údolí a uvedeme ukázky konkrétních připomínek účastníků participace.

Jestliže participanti zmiňovali zeleň jako jeden z charakteristických rysů řešeného území, tak doprava je téměř na stejné úrovni významu pro místní obyvatele i uživatele (projíždějící). Charakter a míra dopravní vytíženosti formuje vnímání daného území a poměrně nepřekvapivě se mezi

místními obyvateli ozývají hlasy odkazující na významné dopravní vytížení komunikací Plzeňské a Vrchlického, které má většinou spíše negativní dopady. Nejčastěji jsou zmíněny konkrétní důsledky, které jsou zaznamenatelné bezprostředně lidskými smysly: hlučnost a prašnost související s dopravou.

Negativní vnímání hladiny hluku a znečištění ovzduší se významně projevilo i ve spokojenosti se stavem veřejného prostoru hodnocené v rámci dotazníkového šetření. Jak ukazují grafy 3 a 4 s hladinou hluku bylo nespokojeno nebo spíše nespokojeno až 71 % všech respondentů, v případě znečištění ovzduší se jednalo o 68 %. Stejně jako při hodnocení zeleně, i při hodnocení hladiny hluku a znečištění ovzduší se projevily rozdíly v hodnocení podle věku a pohlaví respondentů. Nespokojenost s hladinou hluku i s úrovní znečištění ovzduší se zvyšovala se vzrůstajícím věkem. Mezi osobami staršími 60 let bylo s hladinou hluku nespokojeno 78 % dotázaných, zatímco v nejmladší věkové kategorii 15-29 let jen 63 %. Ještě výraznější rozdíly mezi jednotlivými věkovými skupinami respondentů byly přítomny u hodnocení úrovně znečištění ovzduší (76 % nespokojených u osob starších 60 let; 54 % u osob mladších 30 let). Co se týče pohlaví, ženy byly nespokojeny více než muži, a to jak při hodnocení hladiny hluku, tak i znečištění ovzduší: s hladinou hluku nebylo spokojeno 79 % žen oproti 58 % mužů; v případě znečištění ovzduší 76 % žen oproti 56 % mužů.

Dále byly často zmiňovány pocity bariéry, kterou doprava v ul. Plzeňská vytváří (souvisejí

se subjektivním pocitem bezpečí při přechodu komunikace) a také souvislost s (ne)udržitelností služeb občanské vybavenosti (př. obchody, kavárny/restaurace) v místě, kde ulice má charakter „výpadovky“ a ne „městského bulváru“.

„Co mi vadí, že i když by Plzeňská mohla být městský bulvár, tak jím není.“

To, co bylo během participací nazýváno jako „zklidnění“ dopravy je podle obyvatel klíčem k zajištění jejich vysokého životního standardu a z jejich pohledu k vyšší celkové kvalitě území. Zklidnění dopravy znamená v pojetí účastníků snížení intenzity dopravy, snížení rychlosti průjezdu automobilů a snížení hlučnosti a prašnosti.

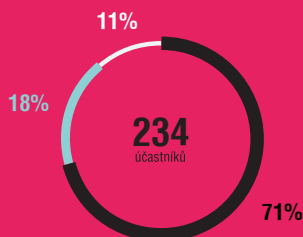
„Na Plzeňský je strašně špatný přecházení, kór tady je to nepřehledný, ještě když dcera měla kluky malý, tak se bála je pouštět, protože to tam je opravdu nebezpečný. Tady byl podchod, ten zasypali, takže malý děti tam dost špatně přecházej.“

Graf 3 Spokojenost s hladinou hluku

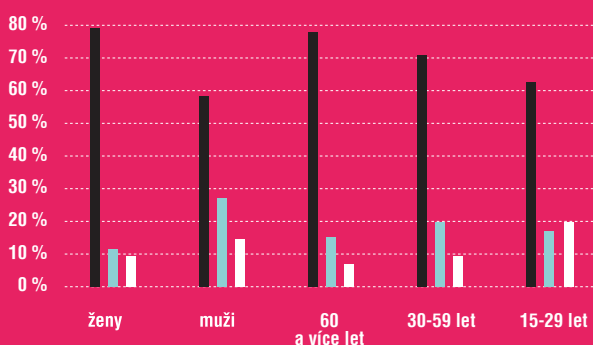
Zdroj dat: Participace Plzeňská/Vrchlického, 2016: N = 234 („papírové dotazníky“).

Otázka: Jak jste spokojen/a se současným stavem veřejného prostoru na Plzeňské/Vrchlického ulici? d) Hladina hluku.

CELKOVĚ



PODROBNĚ

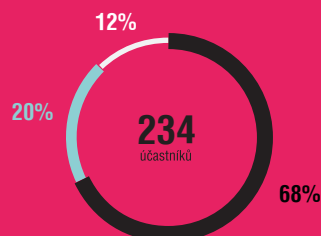


Graf 4 Spokojenost s hladinou znečištění ovzduší

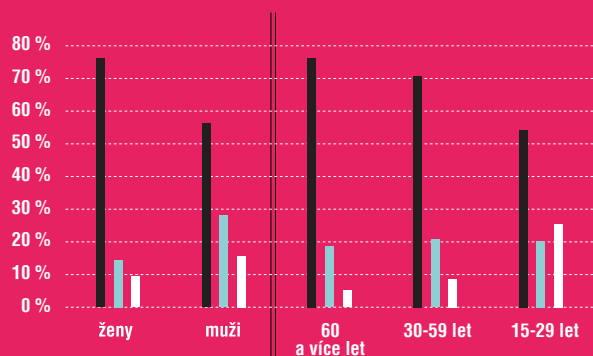
Zdroj dat: Participace Plzeňská/Vrchlického, 2016: N = 234 („papírové dotazníky“).

Otázka: Jak jste spokojen/a se současným stavem veřejného prostoru na Plzeňské/Vrchlického ulici? d) Hladina hluku.

CELKOVĚ



PODROBNĚ



spokojen/a
spíše spokojen/a



nespokojen/a
spíše nespokojen/a



neutrálně

Na druhou stranu dobrá dopravní propustnost (především pro tramvaje a autobusy) je hodnocena pozitivně.

Dotazníkové šetření se blíže zaměřilo na zhodnocení současné polohy tramvajových a autobusových zastávek. Podle výsledků šetření vyhovuje rozmístění tramvajových zastávek naprosté většině dotázaných. Až 91 % respondentů se vyslovilo, že jim rozmístění vyhovuje úplně nebo spíše ano. Rozmístění zastávek vyhovuje především osobám, které ulici navštěvují denně (94 % těchto osob je s rozmístěním spokojených), o něco méně pak osobám, které ulici navštěvují méně často – alespoň jednou týdně (87 %), příp. jednou za 14 dní či méně často (75 %). Nejvyšší spokojenost s rozmístěním zastávek je u osob, které tramvaj využívají denně (96 % těchto respondentů je spokojených). Míra spokojenosti pak klesá s frekvencí užívání tramvají na Plzeňské/Vrchlického ulici – jednou až 3krát týdně (82 % spokojených), jednou za 14 dní či méně často (68 % spokojených). O něco méně pozitivně než spokojenost s rozmístěním tramvajových zastávek dopadlo hodnocení rozmístění zastávek autobusů. S rozmístěním bylo spokojeno 75 % všech respondentů. Míra spokojenosti byla vyšší u těch osob, které ulici navštěvují denně (94 %), a které autobus denně využívají (94 %). S frekvencí návštěvnosti ulice a využíváním autobusů pak spokojenost klesala. U těchto osob pak rostl podíl těch, kteří se k dané otázce neuměli vyjádřit.

Ukazuje se, že podobně jako zeleň, je i dopravu nutné chápat jako komplexní systém, kdy skutečnost, že lidé dojíždějící za prací z okolí Prahy podle participantů využívají území Motolského údolí jako rozlehle P+R parkoviště určuje charakter potenciálně navržených opatření křešení daného tématu. Jinak řečeno, automobilová i hromadná doprava jsou v určité propojené koexistenci a souvisejí také s tématem dlouhodobé i krátkodobého parkování, které není podle obyvatel řešeno optimálně (a ani parkovací zóny podle nich nepředstavují dokonalé řešení situace).

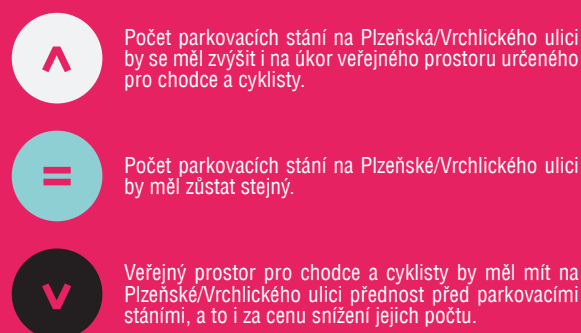
Z dotazníkového šetření vyplynulo, že téměř polovina respondentů (44 %) by na Plzeňské/Vrchlického ulici zachovala stávající počet parkovacích míst. Z grafu 5 dále vyplývá, že zatímco respondenti využívající auto vícekrát než 1 týdně se častěji vyslovovali pro zvýšení počtu parkovacích míst (39 %), lidé využívající auto 1 za 14 dní nebo méně často se naopak ve vyšší míře přikláníli k názoru, že veřejný prostor pro chodce a cyklisty by měl mít na Plzeňské/Vrchlického ulici přednost před parkovacími stáními, a to i za cenu snížení jejich počtu (40 %).

Podle výsledku dotazníkového šetření nadpoloviční většina respondentů (56 %) po Plzeňské/Vrchlického ulici na kole nejedí a jezdit neplánuje, a to ani v případě, kdyby se podmínky pro cyklisty zlepšily. Třetina dotázaných (33 %) by na kole jezdit začala, pokud by se podmínky pro cyklisty zlepšily (graf 6). Jak ukazují grafy 6 a 7, mezi respondenty, kteří by o cyklodopravě za zlepšených podmínek uvažovali, převládají

Graf 5 Názory respondentů na počet parkovacích míst podle frekvence využívání automobilu na ulici

Zdroj dat: Participace Plzeňská/Vrchlického, 2016: N = 234 („papírové dotazníky“).

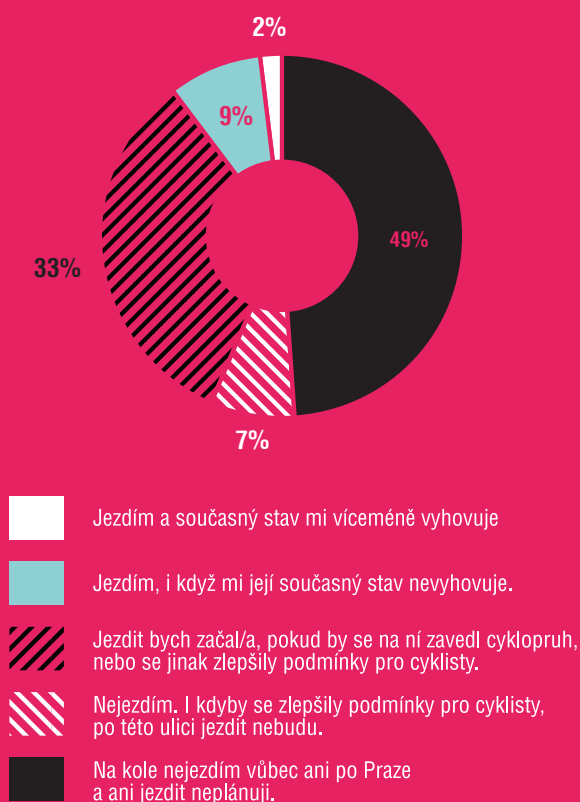
Otázka: Který z následujících výroků o parkovacích místech nejlépe vystihuje Váš názor?



Graf 6 Využívání cyklodopravy

Zdroj dat: Participace Plzeňská/Vrchlického, 2016: N = 234 („papírové dotazníky“).

Otázka: Jezdíte po Plzeňské/Vrchlického ulici na kole?

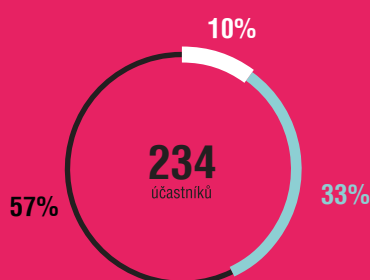


Graf 7 Využívání cyklodopravy dle věku a pohlaví respondenta

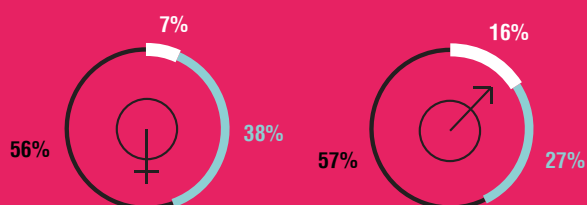
Zdroj dat: Participace Plzeňská/Vrchlického, 2016: N = 234 („pá-
pírové dotazníky“).

Otázka: Jezdíte po Plzeňské/Vrchlického ulici na kole?

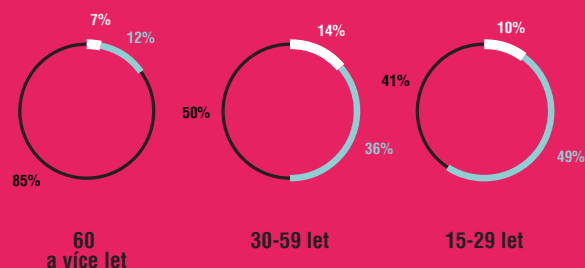
CELKOVĚ



POHLAVÍ



VĚK



Na kole nejždím
a ani to neplánuji



Na kole bych
jezdit začal/a



Na kole jezždím

zejména lidé do 30 let (49 %) a ve vyšší míře také ženy (38 %). Ze zbývajících 11 % respondentů, kteří uvedli, že po ulici Plzeňská/Vrchlického v současnosti na kole jezdí, jich dvě třetiny nejedí častěji než 1 za 14 dní.

Předmětem dotazníkového šetření byla dále také bezpečnost chodců. Bezpečnost pohybu chodců na ulici hodnotí pozitivně téměř dvě třetiny všech dotázaných – za naprosto nebo spíše bezpečný pohyb se vyslovilo celkem 64 % respondentů. V dané otázce se ale výrazně lišily názory mužů od žen. Zatímco až 85 % mužů hodnotilo pohyb chodců pozitivně, u žen to bylo jenom 50 %. Zajímavé je, že mezi jednotlivými věkovými skupinami dotazovaných osob nebyly rozdíly na danou otázku přítomné. Bezpečnost pohybu chodců ale úzce souvisí s názory respondentů na celkový stav veřejného prostoru. Osoby, které pohyb chodců hodnotí negativně, takto rovněž hodnotí i širší souvislosti na Plzeňské/Vrchlického ulici, včetně otázky bezpečnosti samotné (resp. kriminality – viz graf 8). Vzhledem k ostatním aspektům veřejného prostoru se jednalo o názory na hladinu hluku, hladinu znečištění ovzduší či celkový vzhled a dojem z veřejného prostoru (graf 9). Například osoby, které byly nespokojené se vzhledem veřejného prostoru, hodnotily také bezpečnost chodců negativní známkou ve 43 procentech. Podobně to bylo i u osob, které považují veřejný prostor za hlučný (42 %), nebo hladinu znečištění ovzduší na ulici za vysokou (42 %).

*„Je to na kraji Prahy, je tu dost
tý zeleně, ale zároveň jste za
10 minut v širším centru, který
začíná na Andělu.“*

Jedním z konkrétních opatření, které bylo zmiňováno napříč setkáními, bylo celkové zlepšení kvality komunikací – vozovek i chodníků, kdy pro všechny zainteresované skupiny (chodci, řidiči, cyklisté) představují nekvalitní, rozbité vozovky a chodníky potenciální ohrožení (pro cyklisty nehodou, pro chodce úrazem, pro řidiče poškozením vozidla).

*„Celý ty chodníky tady jsou
strašně rozpadaný tady,
strašně špatný.“*

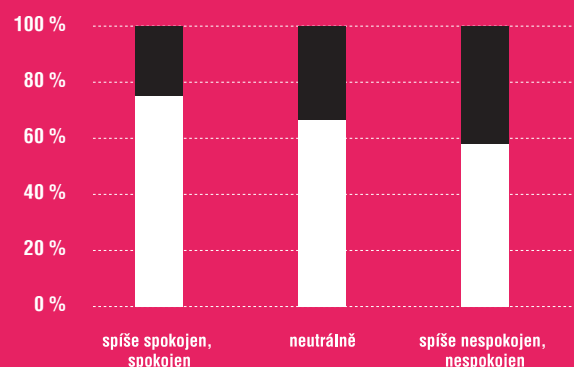
V této souvislosti je možné zmínit tři roviny (od konkrétní po systémovou) vedoucí k cíli, kterým by mohlo být zklidnění dopravy za současného zachování dopravní prostupnosti a dostupnosti území pro residenty a projíždějící:

1. První rovina může zahrnovat opravu povrchů, vyjasnění značení (cyklopruhu, piktokoridory).
2. Druhá rovina může navazovat v řešení otázky parkování a napojení automobilové dopravy na městskou hromadnou dopravu (parkoviště P+R apod.), řešení krátkodobých stání před MŠ/ZŠ, pro zásobování.

Graf 8: Bezpečnost pohybu chodců podle názoru na celkovou bezpečnost (nepřítomnost kriminality)

Zdroj dat: Participace Plzeňská/Vrchlického, 2016: N = 234 („papírové dotazníky“).

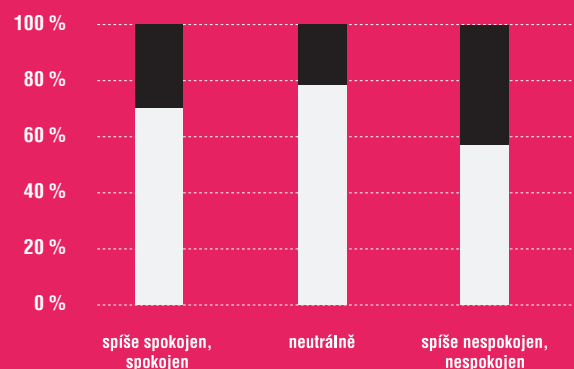
Otázka: Jak jste spokojen se současnou bezpečností (kriminalitou) na Plzeňské/Vrchlického ulici?



Graf 9: Bezpečnost pohybu chodců podle spokojenosti se vzhledem veřejného prostoru

Zdroj dat: Participace Plzeňská/Vrchlického, 2016: N = 234 („papírové dotazníky“).

Otázka: Jak jste spokojen se současným vzhledem veřejného prostoru na Plzeňské/Vrchlického ulici?



naprosto / naprosto
bezpečně



spíše / naprosto
nebezpečně

3. Třetí rovina souvisí nejen s řešeným územím, ale navazuje na vyšší úroveň dopravní koncepce (odlehčení dopravy v Plzeňské Radlickou radiálou), kdy je nutné promýšlet různé varianty řešení.

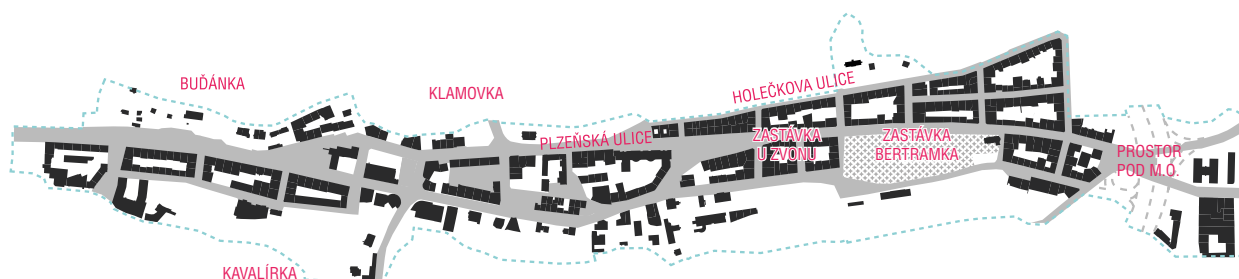
Zaměříme se nyní opět na konkrétní místa, která byla v rámci participativních setkání řešena a zohledněna v diskuzích.

PLZEŇSKÁ ULICE je účastníky setkání vnímána často jako bariéra, která rozděluje území na severní a jižní část (krátké intervaly zelené na přechodech, nižší počet přechodů pro chodce). Krátké intervaly zelené na přechodech jsou pochopitelné z hlediska plynulosti automobilové dopravy, byly však hodnoceny jako bariéra pro skupiny školních družin, kdy je pro ně z logistického hlediska obtížné přechod ulice zajistit a proto raději volí místa „na své straně ulice“.

„Taky tam [Plzeňská ulice] ty auta jezdí strašně rychle, je tam málo míst na přecházení a musí tam být ty zábradlí. Nemůžu přejít, kde bych potřeboval. Protože ty auta tam nejezdí 50 ale rychleji. A já musím jít daleko až na přechod.“

Z hlediska cyklistů je hodnocena negativně v případě, kdy se vytvoří kolony aut, kdy se dramaticky snižuje prostupnost a existence samostatného AUTOBUS/TAXI/CYKLO pruhu se neukazuje jako ideální řešení (v rámci dotazníkového šetření jen 2% respondentů uvedlo, že jim stávající stav řešení cyklistické dopravy vyhovuje). Participanti hodnotili tyto pruhy jako nedostatečně chránící cyklisty (z důvodu sdílení pruhu s motorovými vozidly), přičemž je tato forma z hlediska uživatelů nepřátelská pro rekreační cyklisty nebo pro rodiny s dětmi. Řešením mohou být samostatné cyklopruhy nebo v delším časovém horizontu převedení automobilové dopravy.

„A tady se přiznám, že tady je nejlepším potom tramvajovým pásu a vyhlídnout si tu chvíli, kdy tam ta tramvaj nejede. Protože ten cyklopruh normálně nefunguje, to je prostě tragédie, v životě jsem tam neviděl jako někoho kontrolovat, až tam někde u Duškovy jsou občas policajti, ale jinak tam jezdí jedno auto za druhým v tom cyklopruhu.“



Kromě toho je Plzeňská ulice místními obyvateli označována jako potenciální městský bulvár, nicméně opět v souvislosti s nutným zklidněním automobilové dopravy.

„Městská třída, to je v první řadě ta doprava, jako MHD. Teď je tam tranzitní doprava jezdí tady obrovský množství aut.“

PROSTOR POD MĚSTSKÝM OKRUHEM byl z hlediska uživatelů hodnocen negativně – představuje pro ně místo, kde se pěšky pohybují jen výjimečně a raději jej překonávají tramvají, byť v jiných případech běžně chodí pěšky. Negativní hodnocení místa participanty plyne jak z vysoké intenzity automobilové dopravy v místě, tak z pocitu nebezpečí (vnímané riziko ohrožení kriminalitou). Z hlediska cyklistů je prostor vnímán pozitivně směrem z Anděla (jasné vymezení piktokoridorem), ale velmi negativně ze strany z Motolského údolí, kdy jednak se kombinují negativa koncentrace automobilů („plynová komora“) a problematického přejíždění mezi pruhy, kdy kolidují cesty aut a cyklistů.

„Nejlepší je to rychle přejet tramvají, já si vždycky vlezu do tramvaje, něco si čtu a otevřu

oči až někde na Andělu.“

HOLEČKOVA ULICE představuje pro místní obyvatele zkratku jak pro chodce, tak především pro cyklisty. Zároveň je ovšem vnímána jako relativně frekventovaná, přestože je výhodou, že v porovnání s ul. Vrchlického a Plzeňskou se zde většinou netvoří kolony. Jako řešení bezpečnosti cyklistů zaznívaly od obyvatel hlasy po jasném vizuálním označení prostoru určeného cyklistům a automobilům (cyklopruhy). Z hlediska bezpečnosti chodců je možné se zaměřit na lokalitu v okolí ulice Grafická, která je vnímána jako místo zvýšené kriminality.

ZASTÁVKA BERTRAMKA byla tematizovaná v souvislosti s relativně úzkými chodníky a neexistencí přechodů pro chodce na obou stranách tramvajového ostrůvku. Dále pak byl zmíněn nedostatek parkovacích míst v dané oblasti.

ZASTÁVKA U ZVONU a prostor okolo ní byl podobně jako okolí zastávky Bertramka kritizován účastníky pro nedostatečný počet přechodů pro chodce. Na existujících přechodech je zároveň podle některých účastníků příliš krátký interval zelené, který je nutí přecházet vozovku „nadvakrát“.

KAMOVKA zahrnuje především křižovatku ulic Plzeňská, Podbělohorská a Prachnerova a přilehlé okolí (tramvajová a autobusová zastávka). Participant zmiňovali především

vnímaný komplikovaný přestup mezi tramvají a autobusem.

KAVALÍRKA zahrnuje křižovatky ulic Plzeňská, Nad Zámečnicí a Musílkova. Jedná se o jedno z nejvíce kritizovaných míst z hlediska vnímaného nebezpečí pro chodce v dané lokalitě, (krátké intervaly zelené na přechodech – bariéra pro školní družiny, projíždějící sanitky). Kromě toho byly předmětem negativního hodnocení rozbité chodníky (ve směru ke Gymnáziu) a nedostatek parkovacích míst pro krátkodobé stání (nákup), což snižuje potenciál místa jako centra lokální obchodů a služeb.

BUĎÁNKA rozbité chodníky byly kritizovány i v rámci předprostoru lokality Budánka, kde zároveň byl tematizován vnímaný problém využívání ulice Nad Zámečnicí jako „zkratky“ pro automobily, což podle místních obyvatel není adekvátní charakteru ulice.

3. CENTRUM

„Vždycky je poznat, když na nějakém místě prouděj lidi a objeví se tam obchody a ono to tak spolu všechno souvisí, takže tam kde jsou ty stanice tramvaje, tak tam by se to mělo oživit, aby tam byli ti lidi v ulicích a nebylo to tak, že člověk jede a nepotká nikoho.“

Otázka ohledně centra Motolského údolí vychází z urbanistického předpokladu, že určité územní celky (například městské čtvrti) mají tendenci ke koncentraci toho, co je nazýváno jako občanská vybavenost na jedno či více míst. Z hlediska určité kvality veřejného prostoru je tedy žádoucí reflektovat současný stav (tj. zda participanti vnímají některé místo jako centrum Motolského údolí), ale i zjišťovat potenciál určitých míst stát se pro místní (účastníky setkání) centrem a případně za jakých podmínek. Kromě občanské vybavenosti (obchody, školy, zastávky MHD) mohou centra poskytovat prostor pro kulturu (prostor pro divadla, kina, kavárny, tančírny apod.) a rekreační volnočasové aktivity (parky atd.).

Během participativních setkání se ukázalo, že vnímání centra Motolského údolí je odlišné mezi obyvateli jeho západní a východní části (hranice ve vnímání centra je zhruba mezi Klamovkou a zastávkou U Zvonu). Obyvatelé západní části vnímají dvě funkčně diferencovaná centra: první je okolí Kavalírky, které se vyznačuje nabídkou obchodů a služeb obecně; druhé je Klamovka, která představuje centrum z hlediska pobytově-rekreačního a kulturního (galerie, koncerty).

„No tak Klamovka to je v podstatě taková oddychová, já to vnímám jako takovou klidovou oddychovou část a na Kavalírku jedu vždy nakoupit.“

Odlišně se k otázce centra vyjadřovali účastníci z východní části, kde v současné chvíli absentuje centrum v rámci území jejich bydliště a jako centrum definují Anděl. Zároveň vnímají silný potenciál Plzeňské ulice stát se městskou třídou, plnící funkci osy údolí – tj. centra území v podobě úsečky (oproti západnímu duálnímu centru Kavalírka – Klamovka).

Jedním z témat diskutovaných na setkáních byla i (ne)udržitelnost obchodů a restauračních zařízení (restaurace, kavárny) a tudíž vnímaná nedostatečná nabídka v okolí Bertramky a U Zvonu, která podle participantů souvisí s intenzitou dopravy na Plzeňské ulici. Jejich



nedostatek byl také kritizován a z hlediska hodnocení byla také formulována souvislost: „čím blíže tramvajové zastávky, tím lépe [s ohledem na nabídku]“ a „čím západněji, tím lepší vybavenost“. Obecně by obyvatelé ocenili širší nabídku a vymezují se vůči stávajícímu stavu: „nic pro střední třídy, buď předražené, nebo 4. cenová“, přičemž je možné, že se toto hodnocení odvíjí od charakteru sociální struktury participantů. Kromě toho, místní obyvatelé také hovořili a uvítali by otevření kulturního centra, které by mohlo poskytnout prostor pro kino, divadlo či tančírnu. Současná neexistence kina byla přitom poměrně často zmiňována a kritizována.

„Dřív to bylo u toho Zvonu, tam bylo kino a ta Starokošířská jak je slepá, ta Kavalírka to je taková křižovatka, ale u toho Zvonu to bylo dřív jedno z těch center.“

KOŠÍŘSKÉ NÁMĚSTÍ není vnímáno jako aktuální, ani jako potenciální centrum Motolského údolí. Pro obyvatele stále představuje spíše tramvajovou smyčku, která není návazná na žádnou ze stanic hromadné dopravy. Jeho potenciál by bylo možné zvýšit v případě propojení severo-jihní strany údolí (návaznost na Skalku), nicméně přidání přechodu by mohlo snížit plynulost dopravy.

„Košířské náměstí je náměstí tak akorát podle názvu, i když urbanisticky to asi má potenciál náměstí. No a chybí tam stanice to je pro to asi zásadní.“

BUĎÁNKÁ představují prostor s výrazným potenciálem, který je možný využít jak v návaznosti na Kavalírku, tak Klamovku. Participant zmiňovali jak přírodní potenciál (výše zmíněné komunitní zahrady), kulturní potenciál (kulturní centrum, restaurace, kino, kavárna), tak obchodní potenciál – místa pro organizaci lokálních trhů (v souvislosti s kultivací prostoru, chodníku a zeleně).

KAVALÍRKA je místem, kde se podle obyvatel koncentrují obchody a služby. Jedná se o místo, které aktuálně představuje „západní centrum“ údolí. Výhodná je skutečnost dostupnosti z MHD (zastávka), přičemž přímo o zastávce je možné hovořit jako o těžišti centra. Kavalírka přitom disponuje i potenciálem na propojení do zelených ploch (park v ul. Pod Kavalírkou). Kromě toho je možné uvažovat o lepším propojení s Klamovkou, aby byl využit potenciál duálního centra s rozdělenou funkcí (dochozí vzdálenost).

„Já jako vnímám, že souhra těchto dvou prostorů

je zajímavá. Jako takový to komerční centrum byt' jako trochu zanedbaný, ale jako obchodně zanedbaný a pak najednou přes ty bloky je tady pak klidný místo, který dřív fungovalo jako klidová zóna, ale hodně lidí se tam scházelo a bylo to odkloněný od té hlučný. A to málokterý místo vlastně má, že má tyhle dvě funkce jako takhle blízko sebe. To člověk projde tou uličkou a je najednou v jiným světě. Nějakou dobu to fakt fungovalo.“

KLAMOVKA reprezentuje prostor, který má potenciál stát se jedním z center západní části území. Zahradní restaurace nacházející se v parku je cíl návštěvy pro účastníky setkání a pravděpodobně i pro další rezidenty. Křižovatka před parkem je vnímána jako „pulzující“ a může s ohledem na existenci zastávky MHD představovat buď alternativu Kavalírce jako centru nebo jeho funkční doplnění. Zároveň prostor Klamovky má

historickou vazbu na centrum Košíř (bývalou radnici).

„V létě je ale úplně ideální, Klamovka vlastně ta zahradní restaurace, přes zimu tolik ne, ale v sezoně si myslím, že je opravdu zapchaná, je to taková oáza klidu, kam si myslím, že lidi hodně často chodí. Vlastně tam hodně často chodí místní.“

PLZEŇSKÁ ULICE (od Klamovky po Bertramku) Prostor Plzeňské ulice byl již v této podkapitole zmiňován v souvislosti s vnímanou neudržitelností místních obchodů a služeb, která souvisí se spíše „průjezdním“ charakterem místa. Podle participantů je však zároveň potenciál vytvořit v rámci ulice městskou třídu charakteristickou kavárnami, restauracemi, obchody či ateliéry.

ANDĚL představuje v současné době konkurenci pro obchody na Plzeňské ulici a z hlediska jejich obyvatel nahrazuje tak její potenciální obchodní a setkávací funkci (i kdyby místní obyvatelé „chtěli“, tak místo pro setkání s přáteli na Plzeňské „nemohou najít“). Anděl je tak vnímán jako prostor setkávání a z jazykového hlediska je symbolicky vymezen – participanté hovořili o tom, že „jedou do města“.

4. VOLNÝ ČAS A SPOLEČENSKÝ ŽIVOT

„Tady je to jenom průjezdný místo, tady není tady žádné život, já bych si sem třeba nepozval kamarády, abych s nima šel někam do restaurace, tady žádný nejsou, takže já musím na toho Anděla, to mi na tom vadí. Tyhle ulice to je jenom průjezd.“

Přestože témata související s trávením volného času ve veřejném prostoru, kulturním a sportovním vyžitím byla již částečně zmíněna v předchozích podkapitolách, pokládáme za nutné věnovat jim adekvátní samostatnou pozornost. Z hlediska místních obyvatel se totiž toto téma jeví jako nosné z hlediska vztahování se k prostoru a jeho využívání. Zároveň se ukazuje rozdíl mezi západní a východní částí území – první citace ze setkání odkazuje k východní části, kde v okolí Bertramky a U Zvonu je vnímán nedostatek restaurací a míst k setkání palčivěji, než v západní části (okolí Kavalírky a Klamovky).

Z obecného hlediska byl místními obyvateli kritizován nedostatek veřejně volně přístupných hřišť a sportovních areálů, které by poskytovaly

generačně různorodou nabídku aktivity. Jinými slovy, přestože se v řešeném území vyskytují dětská hřiště, nemohou být podle účastníků setkání plně využívány. V některých případech tomu brání jejich fyzický stav (jsou vnímána jako zastaralá a neudržovaná), v jiných případech nevhodné umístění (v parku obtížně dostupném od určité ZŠ). V dalších případech chybí podle participantů hřiště pro další věkové kategorie (mladiství nebo naopak senioři). V lokalitě se vyskytují jak sportovní areály, tak sportovní hřiště, ale buď je podle obyvatel jejich kapacita již rezervována, nebo jsou opět ve špatném fyzickém stavu. V některých případech vnímaná nedostatečnost sportovního vyžití nutí místní obyvatele za sportem cestovat mimo residenční území.

„Tady je spousta hřišť, ale všechno je to soukromý, jsou to kluby, kde člověk musí zaplatit těžký prachy, aby si zahrál. Tady nic není veřejný.“

Kromě sportovních aktivit byl participanty kladen také důraz na aktivní kulturní vyžití, které může mít poměrně různorodou podobu, ale panuje shoda ohledně jejich charakteru. Jako místa, která by mohla být zřízena nebo znovuobnovena, uváděli participanté především kino, tanečníru a lokální trhy, obecněji také kulturní centrum, v jejímž rámci by případně mohly být aktivity zastřešeny.

Mimo těchto kulturních zařízení byla sdílena také poptávka po kavárnách, restauracích či cukrárnách, které by byly adekvátní svou cenovou hladinou střední třídě (viz výše zmíněná vnímaná exkluzivita nebo naopak nižší kvalita zařízení).

„Tady není místo pro setkávání, nejsou tu kavárny, restaurace, nějaký pořádný obchod, zachraňuje to tady pár vietnamskejch večerek.“

Zaměříme se nyní na konkrétní společenské aktivity z hlediska jejich potenciálního nebo současného umístění a na jejich hodnocení místními obyvateli.

HŘIŠTĚ A SPORTOVIŠTĚ

- SKALKKA – podle obyvatel bývaly funkční sportovní areály – hlasy po obnovení činnosti (např. softballové hřiště)
- NA CIBULKÁCH – participanti hovořili o znovuoobnovení bazénu, případném zřízení sportovního areálu (v případě propojení na další zelené plochy – v dochozí nebo cyklo vzdálenosti)
- HŘIŠTĚ POD KAVALÍRKOU – vnímaný potenciál obnovy hřiště, případně (herní)

prvky i do parku – návrh hřiště pro mladistvé

- ASFALTOVÉ HŘIŠTĚ V HUSOVÝCH SADECH – kritika fyzického stavu, potenciál pro renovaci
- MRÁZOVKA – kladně hodnocená dětská hřiště a sportovní areál

KULTURNÍ CENTRUM

Navrhované místo pro vznik kulturního centra byla lokalita Budánek, která má potenciál v návaznosti na blízkost Kavalírky a Klamovky a výše zmíněný charakter těchto lokalit (centra západní části Motolského údolí).

KINO bylo podle participantů jak v lokalitě U Zvonu, tak u Kavalírky a podle jejich názoru by bylo vhodné jej obnovit – například právě v rámci navrhovaného kulturního centra.

TANČÍRNA figuruje jako návrh, jak využít prostor případného kulturního centra v lokalitě Budánek.

KAVÁRNY, RESTAURAČNÍ ZAŘÍZENÍ A CUKRÁRNY

Kromě zmíněné kritiky nedostatečně diverzity a nabídky, tak zaznívaly hlasy, aby případně nově zřízená zařízení byly v místech výše navrhovaných center (Kavalírka, Klamovka), nicméně v případě

Plzeňské se naráží na limity udržitelnosti a atraktivity zařízení s ohledem na intenzivní dopravu.

„My tady žijeme, ale trávíme to tu více méně v tom svém prostoru malým, tam kde jsme a právě když jdeme za nějakým životem, tak jedeme dolů do Prahy, no do Prahy, prostě do centra. Tady je to opravdu teďka bohužel jenom průjezdný, bohužel hlavně pro auta, je to dopravní tepna, ale podle toho to vypadá.“

LOKÁLNÍ TRHY patřily mezi další navrhované a kladně hodnocené společensko-ekonomické aktivity – v současné chvíli se však pravděpodobně nenachází vhodné místo pro jejich zřízení v daném území, avšak participanté navrhovali lokalitu Buďánek (po renovaci) jako vhodné místo.

5. HISTORIE ÚZEMÍ A NOVÁ VÝSTAVBA

„Myslím si, že to nejkrásnější co od toho území tady můžeme chtít je, že to nebude moc zahuštěný.“

Řešené území je podle participantů charakteristické svou historickou hodnotou jak konkrétních lokalit a míst, tak území jako celku (sepětí specifické urbanistické struktury doplněné o zelené plochy). Především pro „starousedlíky“ (participanty, kteří v lokalitě bydlí již desítky let) byl odkaz na historii významným kontextem pro hodnocení případných zásahů do území. Ozývali se především hlasy po zhodnocení daného ducha místa a malebnosti, která představuje podle místních obyvatel klíčovou přidanou hodnotu území, která může být snadno devalvována.

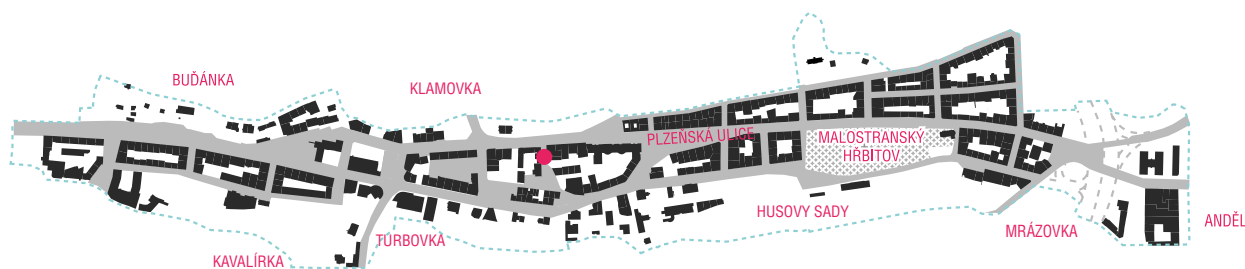
V této souvislosti byla často zmiňována nová výstavba, která je participanty hodnocena negativně z různých důvodů. Konkrétně proto, že podle nich:

- zvyšuje hlučnost a prašnost (stavby na úkor zeleně),
- zhoršuje mikroklima v údolí (přehřívání),
- ubírá na světelnosti v okolí.

Tyto konkrétní připomínky jsou subjektivně vnímané participanty a domníváme se, že negativní hodnocení nové výstavby může být důsledkem toho, že mají nedostatečné možnosti vyjádřit připomínky a ovlivnit charakter nové výstavby (například v otázce výškových limitů a vytlačování zelených ploch).

„To co se mi nelíbí, je naprosto nekontrolovatelná zástavba, která je podle mého názoru přebujelá. To znamená, že oni nepostaví dům, kterej by byl malej, kterej by se tam hodil, ale hned se to hodí o 4 štoky vejš, protože je to prostě zajímavá lokalita. Ta lokalita ale brzo přestane bejt zajímavá a ty byty přestanou mít svoji hodnotu jenom kvůli tomuhle tomu, co je ohavný předimenzovaný a nabubřelý a doplatěj na to všichni.“

Participantů totiž nebyli a priori proti jakýmkoliv stavebním zásahům či úpravám, zmiňovali



rekonstrukce budov nebo lokalit, které jsou ve špatném stavu (př. opravy fasád). Zásadní však bylo volání po respektu k historii budov a jejich okolí. V některých případech byla nová výstavba chápána i jako šance k rozvoji lokality a zvýšení ekonomického potenciálu. Z hlediska místních obyvatel by však měla mít jasně stanovená pravidla, která budou zároveň podporovat jejich zapojení do procesu schvalování a hodnocení nové výstavby. Zaměříme se nyní na jednotlivá konkrétní místa a jejich hodnocení ve vztahu k jejich vnímané historické hodnotě a případné nové zástavbě či revitalizaci.

MALOSTRANSKÝ HRBITOV zabírá ve výpovědích participantů zvláštní postavení – není přijímán jednoznačně, a přestože se místní obyvatelé shodují, že jeho historická hodnota a případný potenciál z hlediska kulturního využití je značný, tak zaznívají i negativní hodnocení. Ta se však váží spíše k tomu, že daný potenciál ještě nebyl využit (podmiňují ostrahou místa) a nejednoznačně přijatou renovací, respektive nahrazení mříže okolo hřbitova za nově zbudovanou zeď. Negativně hodnocen je efekt zdi z hlediska dopravy (vyšší hluchnost, zhoršení mikroklima – prach, vyšší teplota), avšak je přijímána nutnost opravy z hlediska pietního charakteru místa a historického kontextu. Zároveň místním obyvatelům vadí neprostupnost místa a uvítali by jeho zprůchodnění. Malostranský hřbitov tak při citlivém využití představuje potenciál na využití jako, slovy participantů „oázu klidu“, kulturně-pietní prostor.

HUSOVY SADY obsahují podle participantů pramen, který by podle nich zasloužil větší pozornost, jak z hlediska například informační cedule apod., ale především revitalizace místa a zpríjemnění z pobytového hlediska.

SAKRÁLNÍ STAVBY především charakteru kaplí a kapliček, které se v území nacházejí, byly hodnoceny pozitivně jako místa pomáhající utvářet celkovou malebnost území a jako takové byly z hlediska místních obyvatel označeny za hodnotné a důležité ve veřejném prostoru.

MRÁZOVKA je místem, kde se nachází nová výstavba, která ve výpovědích participantů figurovala jako příklad zastavování zeleně a tudíž byla hodnocena negativně.

KLAMOVKA představuje pro obyvatele území významné místo (jak již bylo detailně zmíněno v předchozích podkapitolách), kde však zaznívá obava z nové výstavby v severo-východní části, která může narušit klidový a rekreační potenciál místa.

„No ta Klamovka má takovou energii, byla to taková aristokratická obora a ono to ještě tím dechá. A myslím si, že to přitahuje.“

KAVALÍRKA představuje další místo, jemuž je místními obyvateli připisována hodnota a Pod Kavalírkou se nachází nová výstavba, která je opět participanty přijímána spíše negativně.

PROSTOR U BÝVALÉ RADNICE A VOZOVNA jsou místa, která nebyla ve výpovědích tematizována příliš často. Prostor u bývalé radnice a Vozovna byly vnímány jako historicky cenné a má tudíž mají potenciál na využití, avšak z hlediska současného je spíše „opuštěný“. Vozovna v současnosti slouží jako zázemí (dílny) pro Střední průmyslovou školu dopravní.

BUĎÁNKA představují místa jak se silným historickým nábojem, tak současným potenciálem. K historii místa patří i snahy o jeho revitalizaci v posledních deseti až dvaceti letech, které byly zatím neúspěšné. Potenciál místa byl již blíže specifikován v předcházejících kapitolách, nicméně i v tomto případě participanti kladně hodnotili to, co svými slovy nazývali jako „energie místa“.

„Já to pamatuju ještě jako malej kluk, to dýchalo historií, bylo to jediný místo, který skutečně nějak přežilo ty investice později v 20. a 30. letech, tohle byla záležitost z konce 19. století a ty krásný

terasový uličky to mělo prostě úžasnou atmosféru. A ono ji to stále ještě má i ta mrtvola, ale tou pamětí místa, pak možná ještě ta kaplička pod Klamovkou jo, to jsou takový místa, který drže nějakou paměť. To místo má energii a propojení s minulostí.“

KOŠÍŘSKÁ BRÁNA je projekt administrativní budovy mezi ulicemi Plzeňská a Starokošířská, u zastávky U Zvonu. Tento projekt lze brát jako příklad kritiky nové výstavby místními obyvateli, kteří zorganizovali petici určenou Magistrátu hl. města Prahy, kritizující výstavbu s ohledem na úbytek zeleně, snížení parkovacích míst a zhoršení místního životního prostředí.

TURBOVKA svou polohou představuje potenciální prostor k propojení zelené plochy u Kavalírky a Šalamounky, podle účastníka setkání je vnímána jako další „oáza klidu“, jejíž hodnota je však nevyužita.

„Turbovka je tak úžasná lokalita, to já když tam jedu to mě vždycky tak chytne ...ještě

*vzadu s tím barákem, to je
uvnitř těch dopravních tepen
taková oáza, která ale chátrá
hrozným způsobem.“*

6. PREFERENCE ARCHITEKTONICKÉHO ŘEŠENÍ

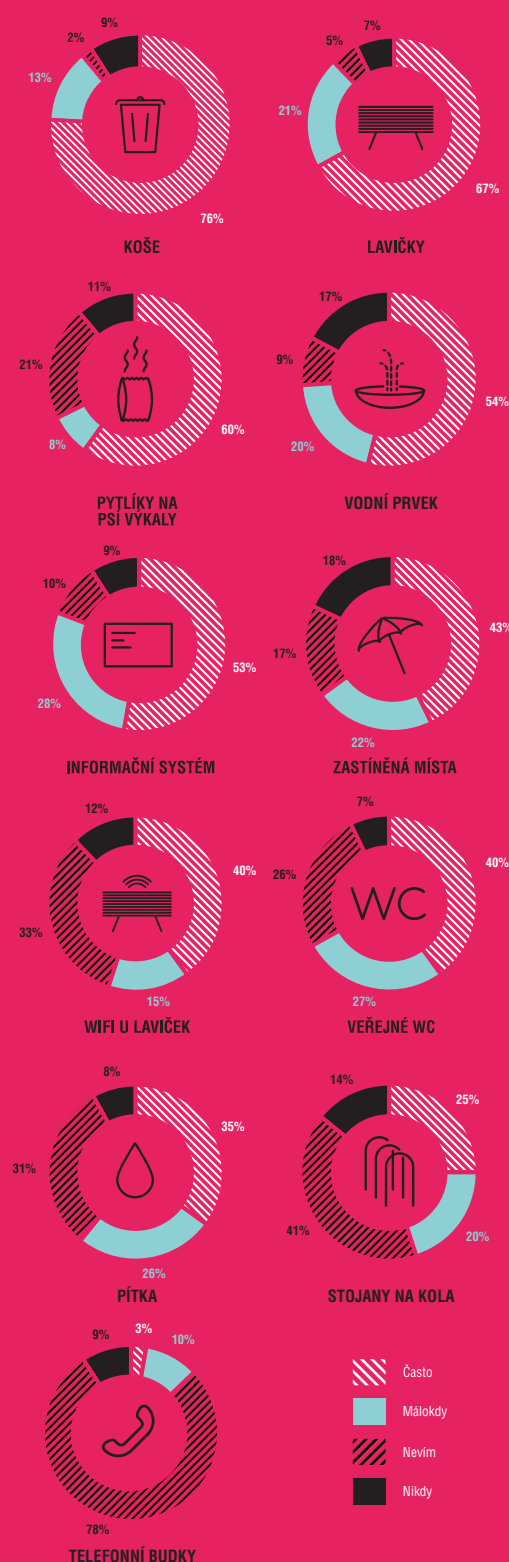
V rámci dotazníkového šetření byly zjišťovány také názory respondentů na možná architektonická řešení prostoru ulice Plzeňská/Vrchlického. Jednalo se především o otázky týkající se vybavení veřejného prostoru, materiálového řešení chodníků a postojů k tzv. „sdílenému prostoru“. V grafu 10 lze vidět, že nadpoloviční většina respondentů z nabídnutého seznamu možného vybavení veřejného prostoru nejčastěji volila odpadkové koše (76 %), lavičky (67 %), pytlíky na psí výkaly (60 %), vodní prvek (54 %) a informační systém (53 %).

Architektonický koncept tzv. „sdíleného prostoru“ byl v dotazníku představen prostřednictvím fotografie (viz obrázek 1) a definován jako bezbariérové uspořádání prostoru se všemi povrchy – chodníky, vozovkou v jedné úrovni. Názory na „sdílený prostor“ a jeho umístění v navrhovaných lokalitách nebyly nijak diferencovány (viz graf 11). Ve všech třech navržených úsecích přibližně třetina respondentů uvedla, že by sdílený prostor vylepšil jejich užívání, třetina měla opačný názor a zbývající třetina zvolila odpověď „nevím“. Při hodnocení sdíleného prostoru se zároveň neprojevaly názorové rozdíly mezi různými skupinami respondentů (např. podle věku, pohlaví, četnosti využití Plzeňské/Vrchlického ulice nebo četnosti pěšího pohybu). Nevyhraněné preference a vysoký počet odpovědí „nevím“ ukazuje,

Graf 10: Preference možného vybavení veřejného prostoru

Zdroj dat: Participace Plzeňská/Vrchlického, 2016: N = 234 („papírové dotazníky“).

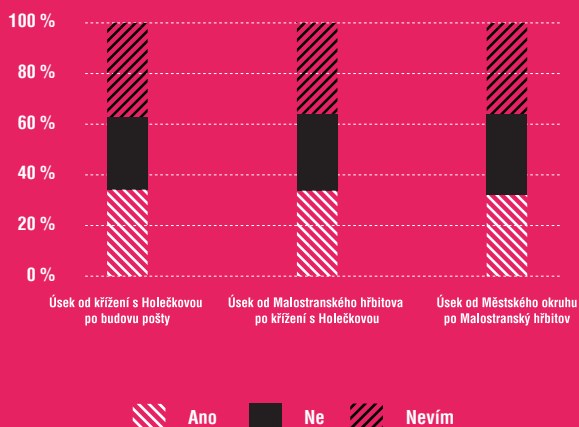
Otázka: Uveďte, jak často byste následující prvky při pobytu/pohybu na Plzeňské/Vrchlického ulici využil/a?



Graf 11: Možnost užívání sdíleného prostoru ve vybraných úsecích

Zdroj dat: Participace Plzeňská/Vrchlického, 2016: N = 234 („pírové dotazníky“).

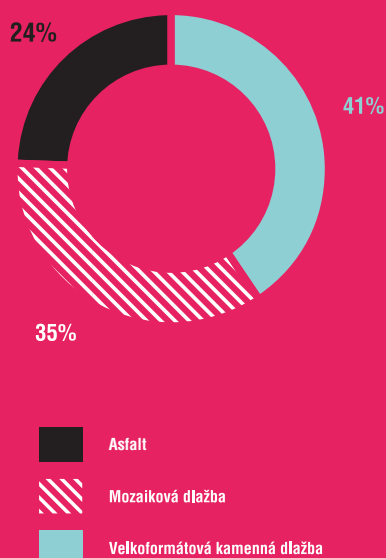
Otázka: Vylepšil by „sdílený prostor“ vaše užívání Plzeňské/Vrchlického ulice v níže uvedených úsecích?



Graf 12: Preference materiálového řešení chodníků

Zdroj dat: Participace Plzeňská/Vrchlického, 2016: N = 234 („pírové dotazníky“).

Otázka: Jaký povrch chodníků byste pro Plzeňskou/Vrchlického ulici upřednostňoval/a?



že respondenti se nebyli schopni na základě předložených informací pro návrh „sdíleného prostoru“ ulici Plzeňská/Vrchlického jednoznačně rozhodnout. V dalších fázích participace by bylo proto vhodné koncept „sdíleného prostoru“ respondentům detailněji představit včetně výhod a nevýhod jeho užití v konkrétních řešených lokalitách.

Při zjišťování preferencí povrchu chodníků byly respondentům nabídnuty na výběr tři varianty materiálového řešení (viz obrázek 2). Graf 12 ukazuje, že při výběru materiálového řešení chodníku respondenti upřednostnili velkoformátovou kamennou dlažbu (41 %), před mozaikovou dlažbou (35 %) a asfaltovým povrchem (24 %). Stejně jako v případě hodnocení „sdíleného prostoru“ se ani při výběru materiálového řešení chodníku nevyskytly rozdíly mezi různými skupinami respondentů. Vzhledem k obecnému zaměření otázky, rozlehlosti řešeného území a k nepříliš velkým rozdílům v preferencích jednotlivých variant, by se povrchy chodníků mohly podrobněji prodiskutovat v dalších fázích participačního plánování, zejména s ohledem na řešení konkrétních prostorů a jejich navrhované využití.

Obrázek 1: Ilustrace sdíleného prostoru v dotazníku

Zdroj: www.regjeringen.no



Obrázek 2: Povrchy chodníků v dotazníku

ASFALT



MOZAIKOVÁ DLAŽBA



VELKOFORMÁTOVÁ KAMENNÁ DLAŽBA



ZÁVĚR

V této zprávě jsme shrnuli výsledky participativního šetření zaměřeného na Motolské údolí. S ohledem na povahu jednotlivých aktivit participace a v důsledku získaných dat jsme se zaměřili zejména na obecnější rovinu sdělení, která v průběhu jednotlivých setkání jejich účastníci formulovali. Tyto obecnější představy, u kterých bylo možné pozorovat jistou míru konsensu, mají obecnější platnost, na rozdíl od konkrétních, jednotlivých zmínek a požadavků také zmiňovaných v rámci setkání. Pro zvýšení výpovědní hodnoty jsme je konfrontovali i s výsledky analýzy dat z dotazníkového šetření.

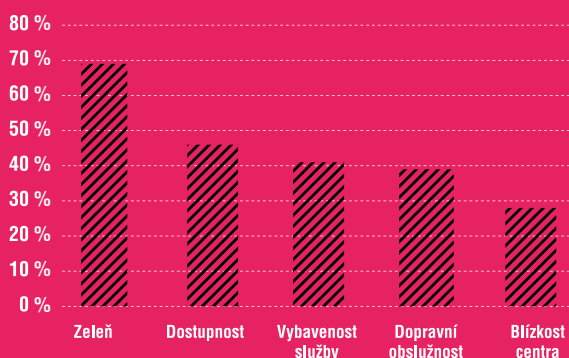
Obecně je možné říci, že charakter území pro účastníky vyplývá z kombinace množství přírodních prvků (zeleň), dobré dostupnosti (a dopravní obslužnosti) odrážející se v pocitu blízkosti k centru města. Pro některé z účastníků, zejména těch, kteří jsou s územím delší dobu spjatí, pak důležitým prvkem utvářejícím charakter lokality, je přítomnost historických míst a prvků. Tento závěr vyplývající ze setkání s občany a uživateli města potvrzují i data z dotazníkového šetření. Z něj vyplývá, že respondenti si v oblasti ulic Plzeňská / Vrchlického nejvíce cení právě zeleně. O něco méně pak oceňují i dostupnost území společně s dopravní obslužností a vybaveností.

Jako prvky, které negativně ovlivňují charakter území, pak účastníci výzkumu uváděli především dopravu, a to zejména s ohledem na míru dopravní vytiženosti hlavních ulic (Plzeňská, Vrchlického) a dopadů, které to má na okolí i na možnost cestovat městem, například na kole. S dopravou

Graf 13 Pozitivně hodnocené kategorie (počet uvedených odpovědí)

Zdroj dat: Participace Plzeňská/Vrchlického, 2016: Celkový počet vícenásobných odpovědí = 318 („papírové dotazníky“).

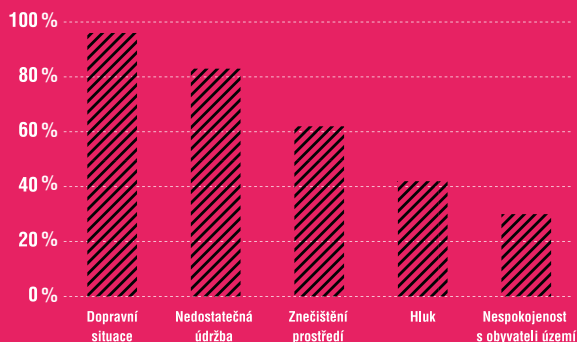
Otázka: Čeho si na Plzeňské/Vrchlického ulici nejvíce ceníte? Prosím napište maximálně 3 položky.



Graf 14 Negativně hodnocené kategorie (počet uvedených odpovědí)

Zdroj dat: Participace Plzeňská/Vrchlického, 2016: Celkový počet vícenásobných odpovědí = 396 („papírové dotazníky“).

Otázka: Co Vám na Plzeňské/Vrchlického ulici nejvíce vadí? Prosím napište maximálně 3 položky.



se pojí nejen hluk a prašnost, ale i pocit bariéry, zejména v případě Plzeňské ulice, kdy doprava prakticky (ve zkušenosti některých účastníků) dělí území na dvě poloviny. Nadměrné dopravě také účastníci připisují nedostatečnou občanskou vybavenost, a to zejména ve východní části, kde se nejen neudrží běžné obchody, ale kde pro dopravní situaci nastávají i problémy s jejich zásobováním. S nadměrnou dopravou také souvisí nefunkčnost integrovaného pruhu pro cyklisty, taxi a bus, na který si stěžují zejména aktivnější cyklisté.

Tyto závěry opět odpovídají i výsledkům analýzy dotazníkového šetření, v němž obyvatelé a uživatelé odpovídali na otázku, co jim v území nejvíce vadí. Většina všech dotázaných nejvíce kritizuje dopravní situaci a z ní plynoucí znečištění prostředí, jako negativní hodnotí respondenti také nedostatečnou údržbu prostředí, ať již jde o fasády domů, povrchy chodníků, běžný úklid apod.

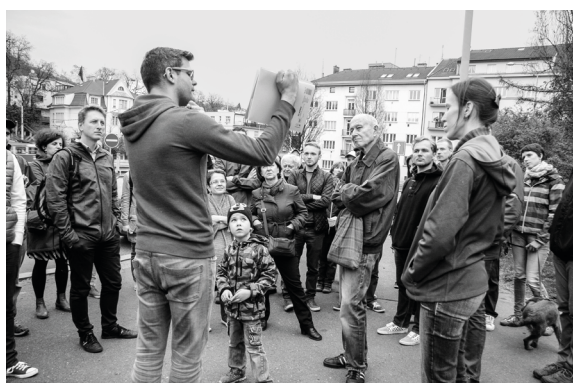
PŘÍKLADY KONKRÉTNÍCH NÁVRHŮ A PŘIPOMÍNEK, KTERÉ NA SETKÁNÍCH ZAZNĚLY

- „zelená“ cesta k Andělu (propojení parků a zelených ploch)
- spojení Sacre Coeur a Mrázovky (zastřešení Městského okruhu)
- piknikové stoly a pobytová místa v (leso)parcích
- výsadba stromořadí v ulicích (obecně i ve vztahu ke konkrétním místům – mezi Bertramkou a Klamovkou, ul. Plzeňská v okolí Klamovky)
- propojení Cibulky a Vidoule
- „zelené“ spojení s Ladronkou (pro chodce i cyklisty)
- herní prvky a informační tabule v okolí „zelené“ cesty propojující parky
- jasně definované vstupy do kopců – parků
- vyznačení cyklopruhů a/nebo piktokoridorů na frekventovaných ulicích (jeví se bezpečnější, než sdílené BUS/TAXI/CYKLO pruhy na vozovce)
- zatravnění tramvajového pásu
- P+R parkoviště v návaznosti na MHD dopravu – odlehčení oblasti z hlediska parkovacích míst
- esteticky zlepšit vzhled zábradlí u tramvajových zastávek (zábradlí vnímána spíše pozitivně z bezpečnostního hlediska s ohledem na stávající objem dopravy)
- opětovné zřízení zastávky Demartinka a původní zastávky Bertramka (u MO)
- u autobusové zastávky Klamovka – zajistit kryté místo pro čekající cestující (podobně jako ve směru do centra)
- krátkodobé parkování před ZŠ/MŠ v celé řešené lokalitě, a konkrétně u ZŠ v Podbělohorské a ZŠ Nepomucká (vnímané nebezpečí pro řidiče i děti)

REPORTY Z AKCÍ

REPORT Z HISTORICKÉ VYCHÁZKY (35 osob)

Na Košířském náměstí jsme se všichni sešli deset minut po šesté hodině, v úvodu setkání nás přivítal pan místostarosta. Za ateliér A69 architekti promluvila dvojice architektek - Pavla Enochová a Barbora Havrlová a představila celý projekt, jeho cíle a harmonogram. Dále pozva-



la všechny zúčastněné i na další setkání a uvedla odborníka, architekta a urbanistu Petra Kučeru. Ten uvedl procházku představením plánované trasy a jal se vyprávět o původu samotného názvu místa, tedy Košíře. Z náměstí jsme se přesunuli ke kostelu sv. Jana Nepomuckého, dále k Budánkám pak na Klamovku a k radnici. Další zastávka byla pod radnicí a u pivovaru. Přes nejstarší dlažbu jsme se dostali až

k Malostranskému hřbitovu, kde nás paní kostelnice pustila do kostela nejsvětější Trojice.

REPORT Z CYKLOVYJÍŽDKY (8 osob)

V neděli ráno se pod Městským okruhem sešlo několik účastníků, kteří měli zájem projet Plzeňskou na kole a pomoci nám definovat nejpálčivější problémy tohoto způsobu dopravy. Projeli jsme Plzeňskou na západ skoro po celé délce s odbočkou do Holečkovy ulice až k Budánkám. U školy Nepomucká se náš konvoj otočil a po Plzeňské jel zpět do centra. Během jízdy bylo několik zastávek, při kterých jsme vždy zhodnotili předchozí úsek, zakreslili do mapy problematická místa a zapsali komentáře a pocity z jízdy. Na konci cesty,



kteřou jsme uzavřeli opět pod městským okruhem, jsme cyklovyjížďku shrnuli a zamysleli se nad možnými alternativními trasami, či změnami, které by umožnily pohodlnější průjezd územím.

REPORT Z URBANISTICKÉ VYCHÁZKY (20 osob)

Ačkoli nám počasí nepřálo, pokreslili jsme 4 mapy, popsali 30 stránek poznámek, nachodili víc kilometrů, než IT pracovník za celý týden a nafotili tolik fotek, že bychom jimi zaplnili celou výzkumnou část



této zprávy. Urbanistická procházka startovala opět na Košířském náměstí a měla přibližně stejnou trasu jako historická procházka. Po úvodu a představení týmu jsme se rozdělili do dvou skupin, kterou vedli vždy dva architekti. Oba měli

mapu, do které zakreslovali připomínky a poznámky občanů. V každé skupině byl pár stážistů, který i přes špatné počasí popsal skoro celý sešit zápisem z procházky. Trasu jsme ukončili u Malostranského hřbitova, kde proběhlo závěrečné zhodnocení celého území, vypíchnutí jeho hlavních hodnot a problémů.

REPORT ZE SETKÁVÁNÍ

(25 os. – západ , 10 os. -východ, 8 os. -institute)

Setkání obyvatel a uživatelů nad mapou bylo rozděleno do dvou po sobě jdoucích dnů. První večer se týkal obyvatel ze



západní části území a proběhl v Základní škole Nepomucká. Druhý den jsme se sešli v podkroví komunitního centra Prádelna. Obě setkání probíhala totožně. Na

stolech byly připravené mapy zájmového území, kolem nichž se postupně usazovali účastníci debat dle místní příslušnosti.

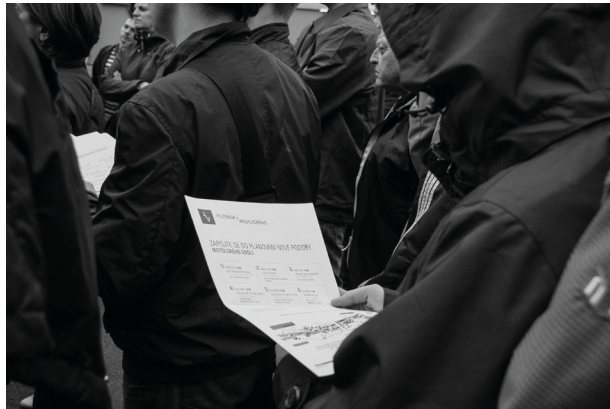


Sdružením lidí se zkušenostmi s podobným územím jsme docílili detailnějších informací. Každý návštěvník tedy u vstupu uvedl, jaká část řešeného území mu je nejbližší a podle toho dostal informaci, k jakému stolu má přisednout. Samotné setkání pak probíhalo formou takzvaného řízeného rozhovoru mezi facilitátorem (architekt/ urbanista, který vedl diskusi) a veřejností kolem stolu. Diskuse měla několik témat, které bylo třeba probrat u každého stolu. Témata vznikala na základě zkušeností z předchozích participčních akcí. Pokud se tedy na příklad na urbanistické procházce opakoval nějaký problém, mohl se podrobněji probrat nad

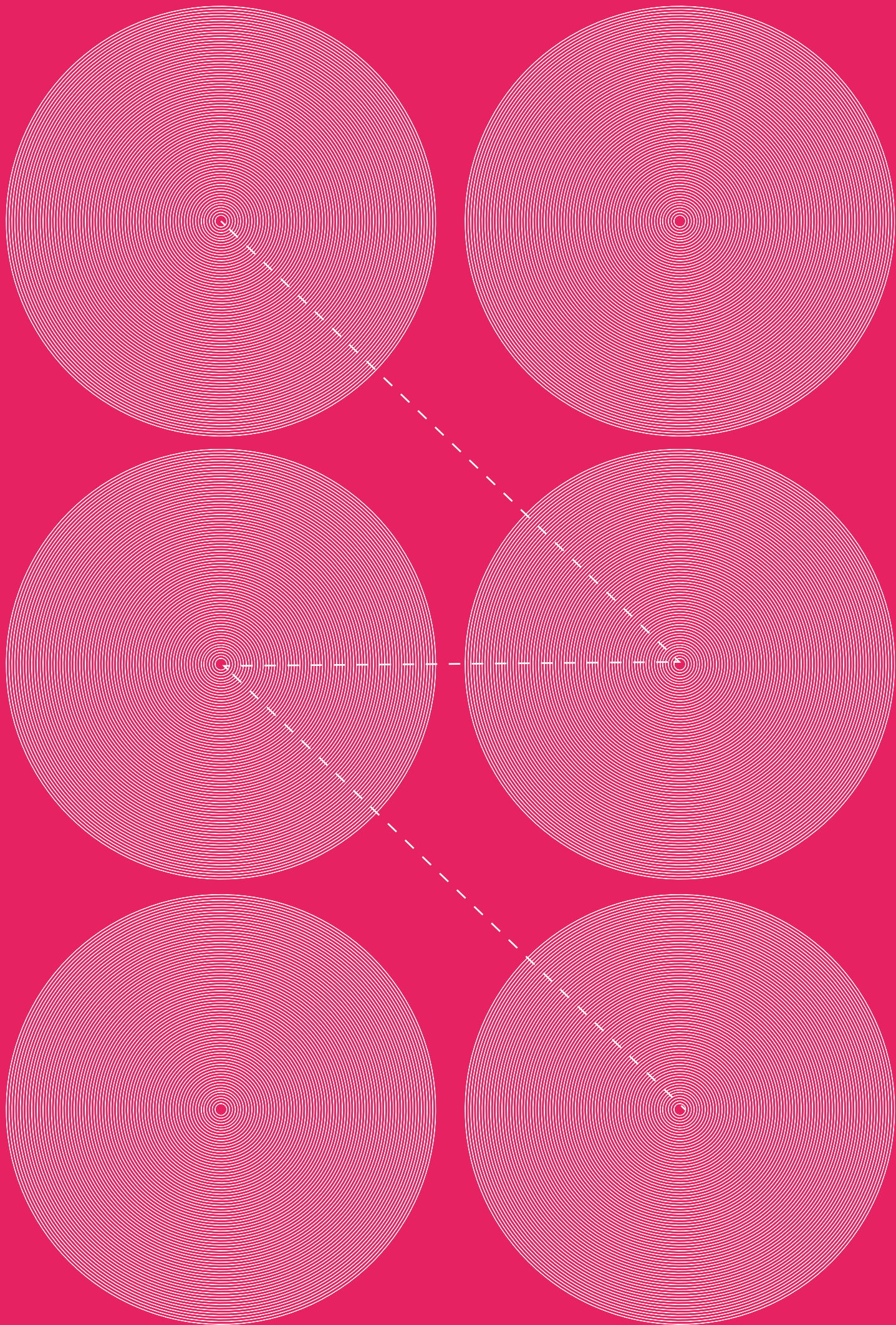
mapou na sousedském. Z širších témat bychom mohli zmínit například problém centra a celkové občanské vybavenosti území, hodnotu přilehlých kopců. Detailněji jsme se pak zabývali například studií každodenního pohybu obyvatel do práce, na tramvaj, na vycházku se psem,



kde jsme identifikovali úskalí, problémy a překážky. U stolu byli zapisovatelé, kteří ke každému bodu, který byl buď jen zmíněn, nebo nakreslen na základě poznámky od účastníků do mapy, popisovali poznámku, která byla diskutována. Z každého setkání tak vzniklo několik pokreslených map a pár desítek popsaných papírů. Na konci opět proběhlo závěrečné hodnocení, kde se účastníci pokusili podívat se do budoucnosti a říci, jak by mělo Motolské údolí vypadat a jako by ho rádi měli a využívali.









PLZEŇSKÝ VRCHLICKÉHO

Výstupy ze zapojení veřejnosti

