

Participace obyvatel na studii
Jarovská třída

07/2021

Institut plánování a rozvoje
hlavního města Prahy

OBSAH

A. Zapojení široké veřejnosti	2
1. Úvod a metodika	3
2. Jaká jsou v oblasti hodnotná nebo důležitá místa?	4
3. Jaká občanská vybavenost dnes v oblasti chybí a bylo by možné ji zlepšit?	5
4. Chráněná stezka - zelená promenáda	6
5. Malešický les	7
6. Jak jezdit na kole po vozovce	8
7. Podněty k režimu dopravy	9
8. Sociodemografické údaje respondentů ankety	10
9. Pěší a cyklistické mapy	11
10. Podněty obyvatel k bodům v mapě	12
B. Zapojení klíčových hráčů	13
1. Metoda zapojení klíčových hráčů	14
2. Informovanost a komunikace – zpětná vazba	15
3. Příčné vazby	15
4. Chráněná stezka (promenáda)	16
5. Profil třídy	16
6. Zeleň	16
7. Obslužnost a vybavenost	17
8. Hřiště u ulice Habrová	17
9. Malešický les	18
10. Plocha u velodromu	18
C. Shrnutí	19
1. Obavy obyvatel	20
2. Souhrn podnětů	21
3. Souhrn podnětů přesahujících hranice studie	22

A

ZAPOJENÍ
ŠIROKÉ
VEŘEJNOSTI

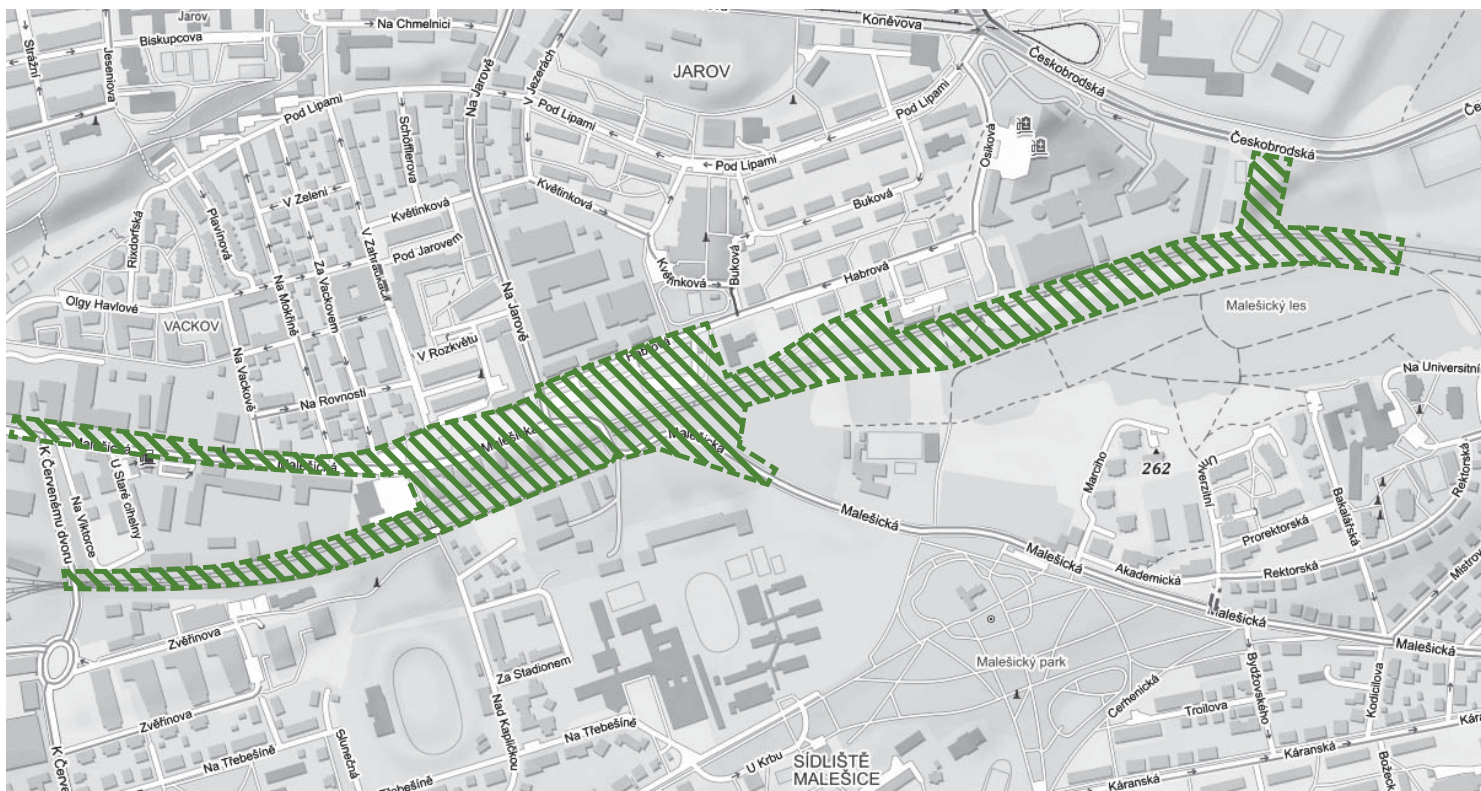


1. ÚVOD A METODIKA

Zapojení široké veřejnosti do urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída proběhlo v květnu až červnu 2021 prostřednictvím metody participačního kontejneru na Praze 3, participačního stánku v Praze 10 a on-line ankety. Doplňujícím programem byly dvě komentované vycházky s facilitovanými diskuzemi za účasti architektů z Institutu plánování a rozvoje a zpracovatelů studie ze SATRA a JK ARCHITEKTI. Městská část Praha 3 uspořádala k projektu vlastní výstavu v KC Vozovna.

Obsah plánovacích kontejnerů v území byl připraven ve spolupráci s IPR Praha, MČ P3 a MČ P10. Dotazníkové šetření probíhalo on-line, ve spojení s offline možností odevzdat vyplněný formulář v kontejneru. V obou případech názory a podněty ze stran široké veřejnosti reagovaly na prezentovaný upravený návrh studie Jarovské třídy i jeho jednotlivé dílčí části. Součástí představení byly informace o historii projektu a témata širšího kontextu - městský okruh, plánovaná zástavba na území Nákladového nádraží Žižkov a v okolí, plánované tramvajové tratě a další. Zástupci IPR, MČ Praha 3 a Praha 10 a zpracovatelů studie se účastnili participace a komunikace s obyvateli v nadstandardní míře a aktivně se podíleli na přípravě i zajištění uvedených aktivit.

Odhadovaný počet návštěvníků kontejneru je 500 osob. Na Praze 3, kde informační kontejner probíhal po dobu 11 dní, návštěvnost činila asi 350 osob. Odhadovaná návštěvnost v informačním stánku v Praze 10 během dvou dní trvání je 150 osob. Odhad počtu účastníků obou vycházek je 90 osob. V online anketě jsme získali odpovědi 90 respondentů. Jestliže není uvedeno jinak, čísla udávají souhrn podnětů sebraných v participačním kontejneru a elektronické anketě.



 řešená oblast

2. JAKÁ JSOU V OBLASTI HODNOTNÁ NEBO DŮLEŽITÁ MÍSTA?

Malešický les

Atmosféra lesa se vzrostlými stromy. Důraz na oblast napojení na sídliště Habrová s ohništěm. "Jediný opravdový les v okolí".

29

Vzrostlá zeleň, i náletová

Zelený pás kolem železnice a další místa.

23

Klidná místa bez aut,

veřejný prostor. "Každé místo bez aut je cenné".

14

Dětské hřiště Habrová a okolí

"Lidé vysedávají na okolních lavičkách, sluní se a setkávají se. Okolí dětského hřiště plní roli náměstí, které v této čtvrti neexistuje." Taktéž dětské hřiště Malešická.

11

Prvky bývalé železnice,

zejména viadukt v Malešicích. "Trať zde je symbol místního života".

7

Penny Market

"Jediná prodejna obdobné velikosti v pěším dosahu".

5

Zastávky autobusu

Habrová, Na Vackově

5

Sportoviště

Rekrační park Habrová, Hector či Auto Jarov

3

Čísla udávají souhrn podnětů sebraných v participačním kontejneru a elektronické anketě.

3. JAKÁ OBČANSKÁ VYBAVENOST DNES V OBLASTI CHYBÍ A BYLO BY MOŽNÉ JI ZLEPŠIT?

Rekreace a volnočasové aktivity

Klid a odpočinek ve spojení s lesem a přírodou. Ptáci a zvířata.
Také zelená bariéra oddělující budoucí Malešickou třídu.

107

Hřiště či plochy pro děti a mládež

v různých podobách na různých místech.

74

Sportovní využití

Jednotlivě je zmiňovaná cyklostezka a in-line dráha. Nicméně
v podobě podnětů není na rozdíl od jiných témat podrobněji
upřesněno.

69

Drobné obchůdky a restaurační služby

Kavárna či hospůdka, kosmetika či kadeřnictví a další

58

Supermarket v pěším dosahu

Obava z nedostupnosti podobného obchodu při přestavbě
Penny Marketu

56

Kultura, společenské centrum,

multifunkční sál. Může být součástí knihovny, školy či jiné instituce.

43

Vzdělávání,

škola či jiné vzdělávací zařízení.

25

Zřízení a kultivace odstavných parkovišť v návaznosti na tramvaj.

6

Voda a vodní prvky, popřípadě bazén.

4

Lepší propojení Jarova, Vackova s Malešicemi a Třebešínem.

4

Komunitní zahrada a zahrádková osada.

3

Dům s pečovatelskou službou, chráněná dílna či služba
pro lidi bez domova.

3

Využití trať jako symbol místního života.
Například budova připomínající nádraží.

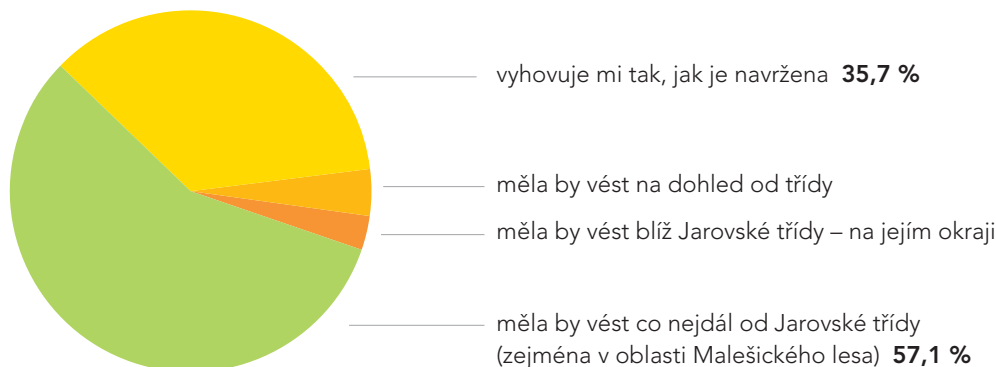
2

4. CHRÁNĚNÁ STEZKA – ZELENÁ PROMENÁDA

Lidé v převážné míře oceňují, že koncepce řešení nabízí chráněnou stezku pro bezmotorovou dopravu. Vedení stezky nebo zelené promenády by mělo být podle názoru zúčastněných upraveno v tom smyslu, že bude spíše oddělena od ostatních druhů dopravy. Zejména v oblasti Malešického lesa by nemusela být vedena při samotném severním okraji lesa, ale mohla by zasahovat do lesního celku a být charakterem rekreační, volnočasovou promenádou koncepčně provázanou se zelenou infrastrukturou.

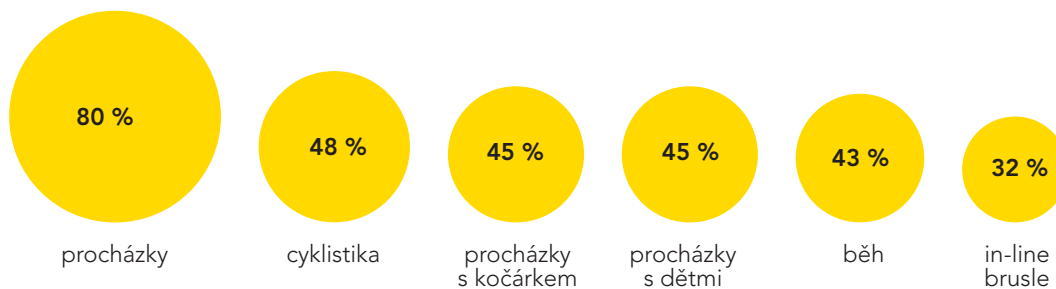
Vyhovuje vám způsob vedení a trasa plánované stezky?

70 odpovědí



Co se týká vítaných způsobů pohybu na chráněné stezce, prioritu získávají procházky (samy o sobě, s kočárky i dětmi), běh a cyklistika. Doporučením je tedy neupozadit pěší, ke kterým se hlásí většina. Dále v závěsu jsou kolečkové sporty (in-line). Více argumentů mluví proti spojování cyklistů/bruslařů s chodci. Sjednocení představuje ohrožení zejména pro děti a hůře pohyblivé osoby (navíc při plánovaném enormním nárůstu nových obyvatel do oblasti). Patnáct respondentů v dotazníku či na kontejneru na toto specificky upozornilo a uvedlo příklady, kde to nefunguje (např. pod Libeňským mostem). "Stezka opravdu nevyřeší masy a davy lidí, kteří budou chtít běhat, bruslit, chodit, honit se za dětmi, jezdit na kole" nebo "cyklista je pán, který se řítí hlava nehlava, ne jako v cizině, kde se všichni respektují. Je třeba mít oddělené pruhy pro pěší a cyklisty/bruslaře". Naopak zářným příkladem je cyklostezka na bývalé žižkovské trati, kde se mohou učit i malé dítě na kole, aniž by je někdo ohrozil. Co se týká povrchu, hlasy pro asfalt a proti asfaltu jsou zhruba vyrovnané, nicméně v území Malešického lesa zaznívají spíše názory pro stezku mlatovou, navazující na charakter lesa.

K jakým aktivitám byste stezku rádi využívali?



V otázce na vybavení zelené promenády obyvatelé uvádějí odpočinková místa (66%), osvětlení (63%), odpadkové koše a koše na psí exkrementy (58%), lavičky (51%) a občerstvení (46%). Méně zastoupenými, ale opakovanými návrhy jsou pítka, WC budky, piknikoviště na trase s volnou zelenou plochou k povalování, zastavení s drobnými herními prvky. Připomíná se pravidelná údržba vybavení.

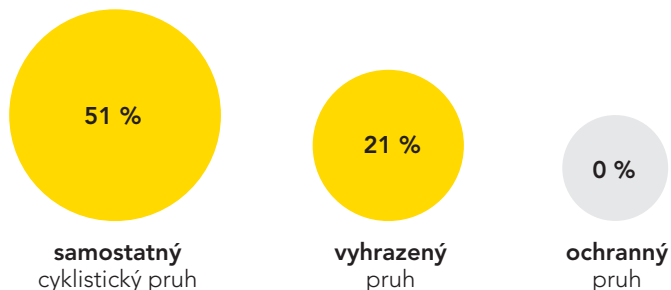
5. MALEŠICKÝ LES

Se zachováním přírodního charakteru Malešického lesa, napojením zelené promenády a nového stromořadí se ve zpracovávané studii Jarovské třídy počítá. Přesto mnoho respondentů vyjadřuje obavy stran budoucnosti lesa a zmenšení jeho plochy. Protože ho lidé vnímají jako velmi vysokou hodnotu lokality, převládajícím přáním je zasahovat co nejméně (“ponechat lesu přirozený ráz”, “nic neměnit, les je v pořádku tak, jak je”). Doplnění laviček a odpočinkových míst má podporu 47% lidí (“chodí starší lidé z ošetrovatelského domu”), stejně i pár košů, včetně těch na psí exkrementy (45%). Zlepšení stávající cestní sítě si žádá 45% (ale pouze přírodní stezky, nikoli asfaltové) a přírodní herní prvky 36%. Vnímanými negativy jsou načerno vznikající ohniště, zpusťlost nebo kolonie bezdomovců.



6. JAK JEZDIT NA KOLE PO VOZOVCE

Profil Jarovské třídy je navržený s cyklopruhem v každém směru. Ptali jsme se na preferovanou variantu ze tří navržených možností pro jízdu cyklistů v samotné ulici. (Otázka tedy nesměřuje k samostatně vedené paralelní chráněné stezce, ale pouze k tzv. rychlým cyklistům jedoucím společně s auty). Respondenti volili mezi pruhem ochranným, vyhrazeným nebo samostatným (tzv. dánský model). Ty se liší se z hlediska ochrany cyklistů a prostorovými nároky. Výsledky hlasování ukazuje graf.



Dominuje samostatný cyklistický pruh, kdy cyklista nesdílí s automobily prostor, pohybuje se úplně fyzicky oddělen od ostatního provozu a na zvýšené úrovni. Prostorově se jedná o nejnáročnější variantu.

Mezi doplňujícími názory jsme zaznamenali např: vyhradit silnici jen pro auta a všechny cyklisty vést mimo (5 respondentů). Lidé i v této souvislosti připomínali požadavek oddělení cyklistů od všech ostatních účastníků provozu, včetně pěších. Někdo by si přál pouze cyklostezku a žádná auta.



7. PODNĚTY K REŽIMU DOPRAVY

Opakovaně je obyvateli diskutováno dopravní zklidnění Jarovské třídy a navazujících ulic. Lidé vítají různé způsoby dopravního zklidňování, které by snížily počet a rychlost vozidel a zvýšili bezpečnost pohybu pěších v okolí Jarovské třídy. Jako příklady uvádějí opatření Zóna 30, zpomalovací prahy nebo zvýšené přechody pro chodce. Někteří uvítají, zůstane-li ulice V zahrádkách dále zaslepená bez přímého napojení na Malešickou.

„Udělat Jarovskou třídu nepříjemnou pro tranzitní průjezd“.

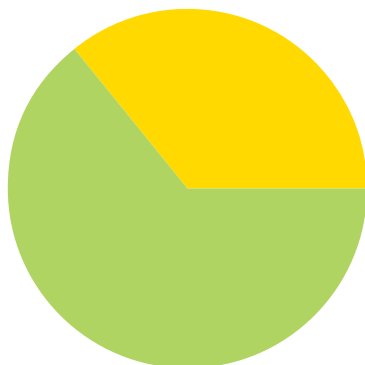
Kateřina J., obyvatelka



8. SOCIODEMOGRAFICKÉ ÚDAJE RESPONDENTŮ ANKETY

Odkud jste?

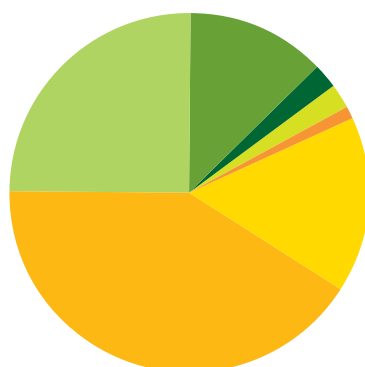
90 odpovědí



- okolní Praha 3 nebo Praha 10 **35,6 %**
- bezprostřední okolí (Malešická / Habrová) **64,4 %**

Kolik vám je let

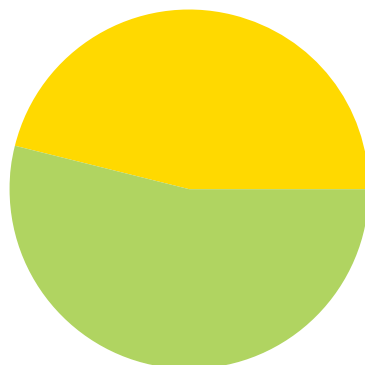
88 odpovědí



- 15 – 20 **1,3 %**
- 20 – 30 **15,9 %**
- 30 – 40 **40,9 %**
- 40 – 50 **25 %**
- 50 – 65 **12,5 %**
- 65 – 75 **2,2 %**
- 75 + **2,2 %**

Jaké je vaše pohlaví

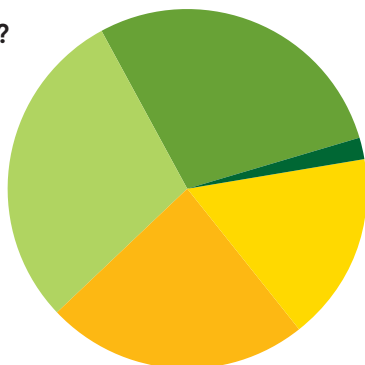
87 odpovědí



- žena
- muž

Jak jste se o dotazníku dozvěděli?

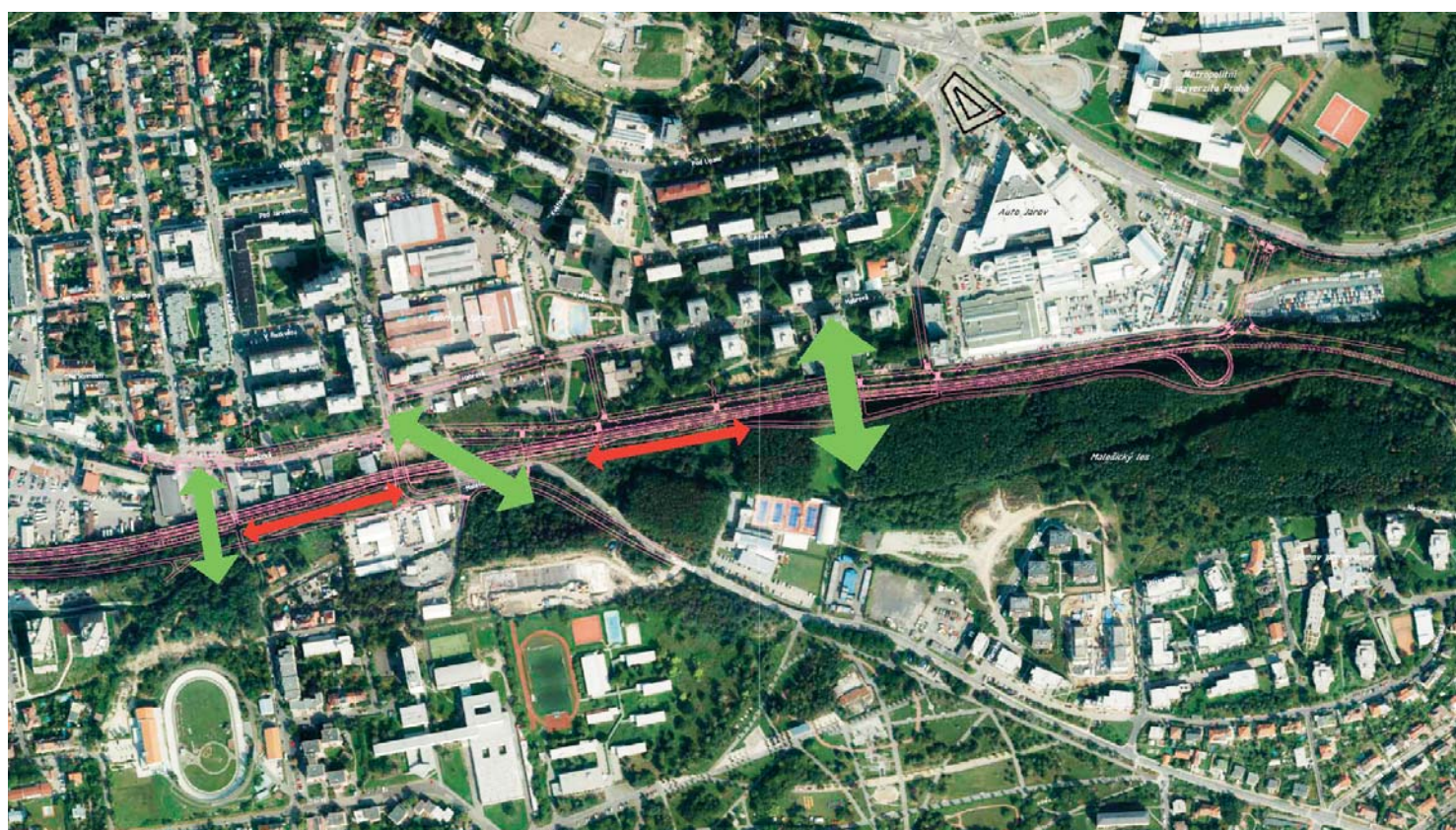
89 odpovědí



- z tisku **2,2 %**
- na stránkách městské části Praha 3 nebo Praha 10 **16,9 %**
- na vývěskách **23,6 %**
- na internetu **29,2 %**
- na sociálních sítích **28,1 %**

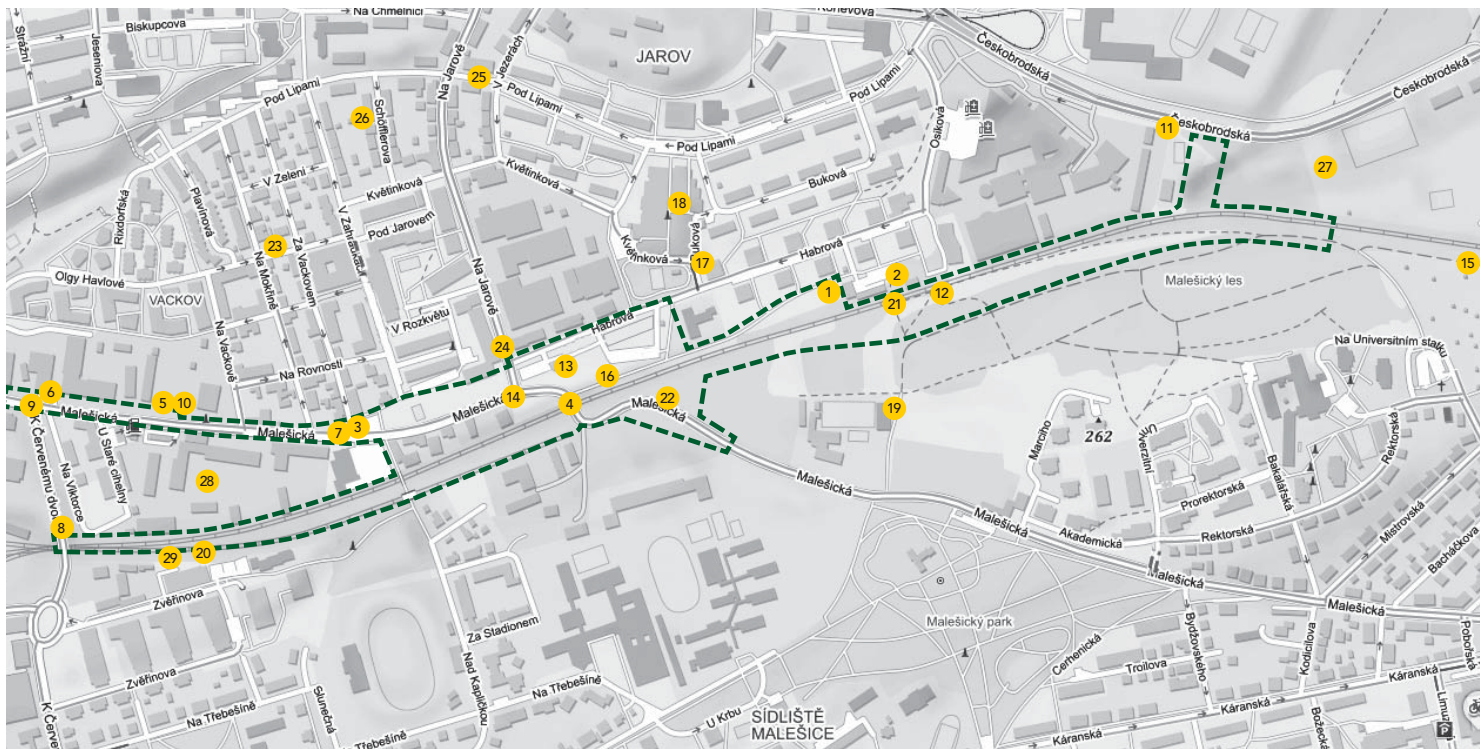
9. PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ TRASY

Současná železniční vlečka a způsob řešení její prostupnosti představuje značnou bariéru pohybu. Obyvatelé využívají zejména tři místa, kde lze bývalé železniční těleso překonat. Podle záznamu pěších tras je nejvíce využívaný prostup ve východní části při sídlišti Habrová. Průchod znamená překračování kolejí a přenášení kočárku či jízdních kol. Dalšími využívaným prostupy jsou cesta po silničním mostu Malešické ulice a lávka pro pěší a cyklisty za dnešním Penny Marketem. Ze záznamu tras plyne, že zcela chybí možnost pohybu východozápadním směrem jižně od kolejí.



10. PODNĚTY OBYVATEL K BODŮM V MAPĚ

- 1 Ať hřiště (Habrová) zůstane hřištěm
- 2 Špatně se jde přes koleje s kolem
- 3 Nepřehledná křižovatka (výjezd z ulice Za Vackovem) 2x
- 4 Obtížná chůze směrem Malešice (Malešická je hnsná)
- 5 Špatný chodník směr Žižkov
- 6 Ucpává se Malešická x K Červenému dvoru
- 7 Obtížné přecházení (do Penny, do školky) – je to tu na semafor
- 8 Schody / lávka k zastávce
- 9 Kruhový objezd
- 10 Málo osvětlený přechod, rychlá auta
- 11 Obava z vyústění JT na Českobrodskou – dopravní komplikace
- 12 Ošklivé vedení teplovodu
- 13 ZŠ Jarov bude OK
- 14 Vytvořit kruhový objezd
- 15 Do budoucna zachovat železniční viadukt
- 16 Zlepšit pěší propojení podél trati
- 17 Není chodník (lidé tudy chodí na hřiště)
- 18 Náměstí na Květinové není bezbariérové
- 19 Zlepšit propojení z Habrové do Malešického parku – vedle tenisu nejde projít s kočárkem
- 20 Tulipa Třebešín - chodník nad tratí a hlavně přechody přes trať
- 21 Má zůstat zelená volná plocha s ohništěm
- 22 Chybí chodník
- 23 Udělat cykloobousměrky v zástavbě
- 24 Problematický přechod
- 25 Nelze projet na kole směrem na západ
- 26 V celé oblasti nelze jet legálně směr východ
- 27 Chybí stezka (pěší / kola) - podchod - bezdomovci
- 28 Vytvořit příčnou vazbu směr Malešická - průchod
- 29 Vyřešit pěší propojení od tramvaje k Tulipě



řešené území studie Jarovská třída

B

ZAPOJENÍ
KLÍČOVÝCH
HRÁČŮ



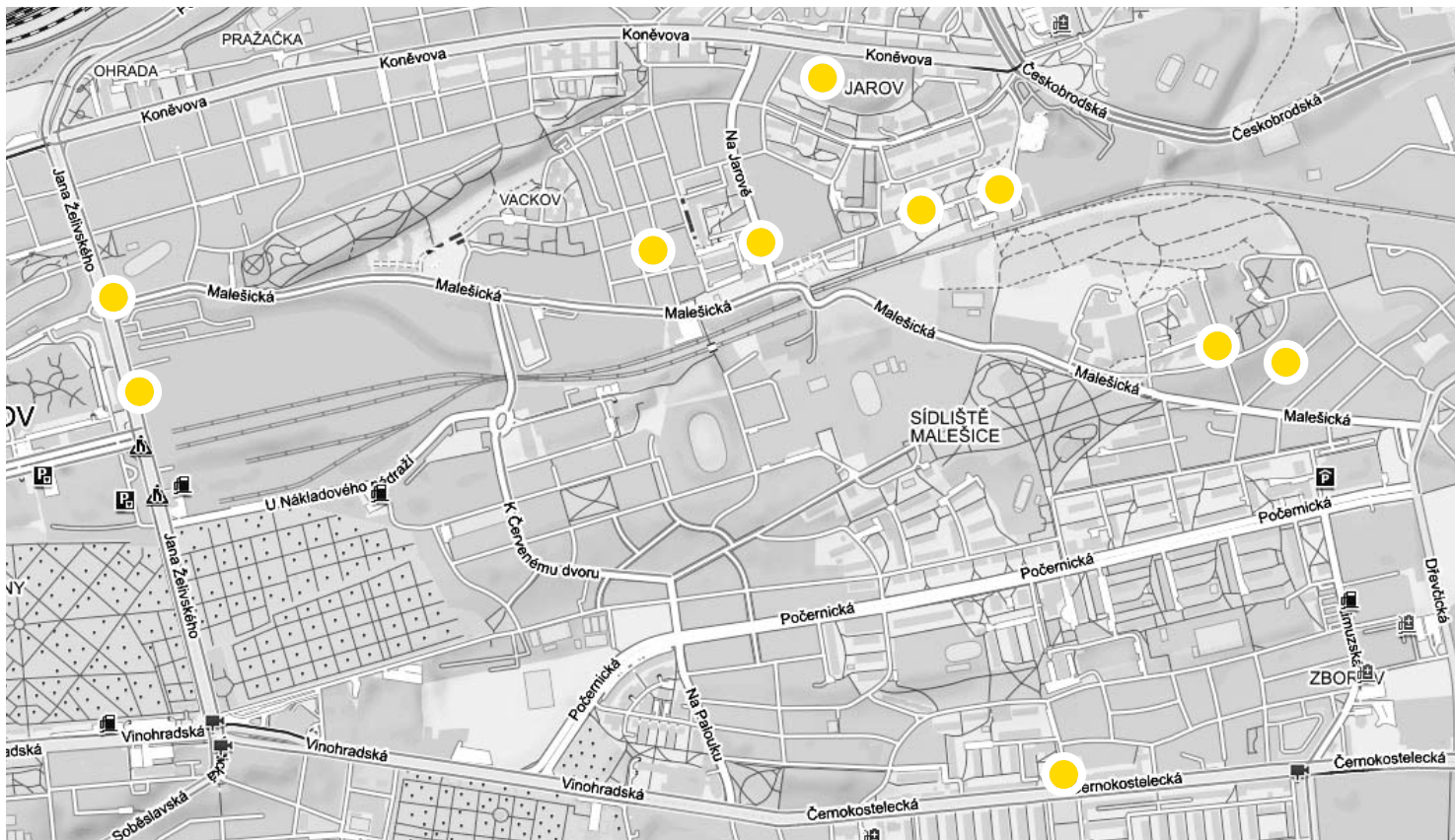
1. METODA ZAPOJENÍ KLÍČOVÝCH HRÁČŮ

V rámci participačního procesu ke studii Jarovská třída bylo v průběhu června 2021 realizováno deset hloubkových polostrukturovaných rozhovorů s významnými aktéry v lokalitě. Účelem rozhovoru bylo respondentům podrobně představit návrh Jarovské třídy, vyslechnout a zaznamenat jejich podněty, připomínky a preference a získat důležité informace o území, kterého se studie týká. Hlavním přínosem hloubkových rozhovorů byla konstruktivní diskuze, zklidnění, vyjasnění a dosažení vzájemného porozumění. Soustředěný čas, který se pohyboval kolem hodiny a půl u každého rozhovoru, respondenti hodnotili jako jednu z nejsmysluplnějších a nejhodnotnějších aktivit, které byly obyvatelům dané lokality nabídnuty.

Úvodem rozhovoru jsme dali respondentům prostor, aby reflektovali komunikaci IPRu, dostupnost informací a svoje pocity a rozpoložení, do kterých participace vstupuje. V druhé části rozhovoru jsme se zaměřili již na detailní představení studie a sadu předem stanovených témat, ke kterým se lidé mohli vyjádřit. Respondenti měli po celou dobu rozhovoru před sebou mapu s návrhem JT, do které mohli své podněty také zakreslovat a varianty profilů JT. Pokud to bylo možné a žádoucí, šli jsme se s respondenty také podívat přímo na místa, ke kterým měli nějaké připomínky či dotazy.

Na obrázku 1 jsou znázorněna místa, kde respondenti bydlí, nebo kde v případě spolků/institucí mají sídlo. Ve dvou případech byl proveden rozhovor za přítomnosti dvou osob.

Obr. 1 Rozptyl respondentů – vyznačeno místo bydliště, či sídlo spolku



- 24 oslovených
- 10 rozhovorů
- zástupci SVJ, zástupci spolků a institucí, aktivní občané z Prahy 3 a z Prahy 10

2. INFORMOVANOST A KOMUNIKACE – ZPĚTNÁ VAZBA

V době realizace rozhovorů už byla většina respondentů s návrhem Jarovské třídy alespoň částečně seznámena. Část z nich záměr vítá jako nutnost pro odlehčení dopravy s ohledem na předpokládaný nárůst obyvatel v novostavbách a zvýšení dopravní zátěže v již dnes exponovaných ulicích – ul. J. Želivského a ul. Koněvova. Část k návrhu přistupuje rezervovaně zejména s ohledem na změnu charakteru území v oblasti Malešického lesa a ul. Habrová.

- Respondenti se o záměru dozvěděli převážně z médií nebo od známých, informace jsou tudíž často zkreslené nebo nedostatečné.
- Někteří postrádali diskuzi ke vzniku samotného záměru – tedy zapojení veřejnosti ve fázi zadání a uvítali by, kdyby bylo možné diskutovat nad různými variantami řešení.
- Vadilo jim, že od prvního setkání se záměrem dlouhou dobu nevěděli, kdy a jak se budou moci k návrhu JT vyjádřit.
- Uvítali by také, kdyby změny územního plánu byly komunikovány jako celek, nikoli jako menší části bez návaznosti na širší okolí.
- Dalším problémem je i absence některých klíčových informací, např. dopravních studií – vytváří se tím prostor pro spekulace a nepravdivé informace, které se pak mezi lidmi šíří.
- Lidé by také uvítali snahu o kompenzace za úbytek/narušení stávajících souvislých ploch zeleně, např. prostřednictvím tvorby zcela nových zelených a rekreačních ploch a cíleného propojování zelených celků.

Samotný průběh participace byl pak hodnocen dobře – lidé pozitivně vnímali informační hodnotu participačních aktivit a možnost se s návrhem detailně seznámit. Zejména aktéři z Prahy 10 zmiňovali, že informovanost o návrhu i o probíhající participaci v rámci Prahy 10 byla spíše neuspokojivá a mohl být kladen větší důraz na to, aby se o procesu dozvěděli i lidé z širšího okolí.

3. PŘÍČNÉ VAZBY

Za kvalitu je považovaná bezbariérová prostupnost území – pro cestu s kočárkem, s menšími dětmi, s odrážedly, na kole apod.

V současné době chybí pohodlná cesta do Malešického lesa a do Malešického parku.

“Když chcete jít do parku, tak s kočárkem musíte překonat koleje a pak i ta cesta skrz les a kolem tenisových kurtů je dost nepohodlná. Můžete jít místo toho po Malešické, ale tam zase chybí chodník.”

(muž, obyvatel lokality)

4. CHRÁNĚNÁ STEZKA (PROMENÁDA)

Při rozhovorech s místními bylo patrné, že na první dojem šestimetrová šířka stezky vyrazí dech. Obecně došlo k rozštěpení na ty, kteří pod tíhou faktu, že dojde k masivnímu nárůstu obyvatel, uznali šestimetrovou šířku za vyhovující, část ji ale stále považuje za příliš širokou a navrhuje užší a členitější variantu s ideální šířkou 4 metrů.

Napříč se však řada dotazovaných shoduje v tom, že by v rámci promenády měla být zřetelněji oddělená stezka pro pěší a stezka pro cyklisty a další rychlejší způsoby pohybu (in-line, elektrokola, koloběžky a "jiná vozítka"). Je tedy žádoucí fyzicky tyto dvě stezky oddělit (např. zelenou bariérou, vinout je dál od sebe apod.). Několik respondentů shodně navrhuje variantu, ve které by rychlejší stezka pro cyklisty vedla blíže k JT, zatímco stezka pro pěší by byla vedena blíže k Malešickému lesu. Aktivní cyklisté se spíše přiklánějí k tomu, aby cyklostezka měla pevný, asfaltový povrch. U stezky pro pěší je preferován spíše mlatový povrch.

Obecně považují za žádoucí v okolí stezky zachovat přírodní charakter lesa a samotnou stezku vnímají jako dobrou příležitost pro trávení volného času, přičemž kladou důraz na to, aby sloužila všem věkovým kategoriím.

V blízkosti stezky by někteří uvítali veřejné toalety, zdroje pitné vody či mlžítka nebo jiné ochlazovací vodní prvky.

5. PROFIL TŘÍDY

Většina dotázaných cyklistů preferuje pohyb na kole po cyklostezce před pohybem v provozu. I z toho důvodu je žádoucí navrhovaná varianta oddělení cyklostezky a pěší stezky zmiňovaná v předchozí kapitole.

Pohled na navrhované profily ovlivňují zejména dvě preference – aby se cyklisti nepohybovali mezi chodci a aby byli co nejlépe odděleni od motorové dopravy.

Za optimální považují lidé tzv. "dánský model". Nedostatečnou vybavenost technických služeb pokládají za irelevantní argument a zastávají názor, že nové stavby tohoto rozsahu by se neměly přizpůsobovat zastaralosti TSK, ale naopak.

6. ZELEŇ

V otázce zeleně panovala stejně jako v otázce intenzity automobilové dopravy velká nejistota způsobená mnoha mlhavými a nejasnými informacemi.

Dotázaní vnímají v záměru úbytek zeleně ve smyslu narušení nyní ucelené zelené plochy, zejména podél Malešického lesa. Uvítali by také kompenzace za "znehodnocení" těchto ucelených zelených ploch např. v podobě realizace zcela nových rekreačních ploch tak, jak jsme se o tom zmiňovali již v úvodu.

7. OBSLUŽNOST A VYBAVENOST

Často vytýkaná je nedostatečná kapacita dětských hřišť a míst pro aktivity s dětmi, nedostatečná kapacita ZŠ a MŠ, nebo horší dostupnost lékařské péče – s ohledem na nárůst počtu obyvatel v lokalitě.

Bylo by žádoucí upravit veřejná prostranství uvnitř stávající zástavby, aby byla lépe využitelná pro místní.

Chybí zde:

- veřejné sportoviště pro větší/školní děti
- místo pro kulturu – multifunkční centrum, přírodní divadlo, místo pro relaxaci, čtení knížky (ne pro aktivity)
- menší obchůdky a služby

8. HŘIŠTĚ U UL. HABROVÁ

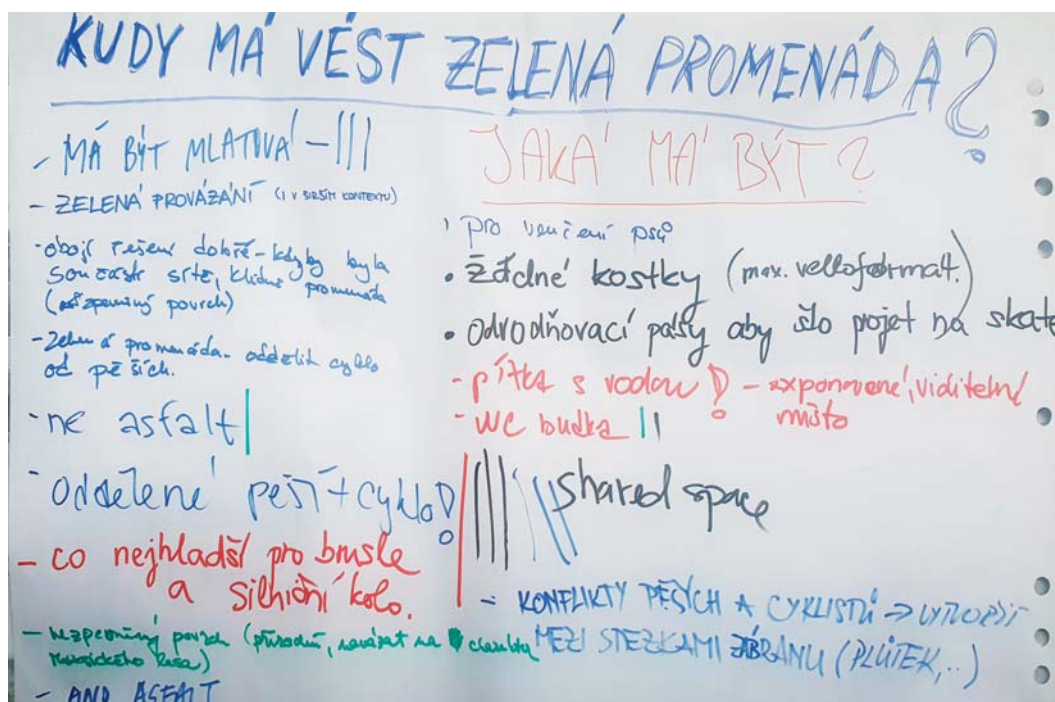
Jedná se o lokálně hodnotné a hodně exponované místo.

Hřiště hlavně pro menší děti, které poskytuje bezpečí a klid, navštěvují ho lidé z širšího okolí, využíváné je i posezení na lavičkách – je žádoucí co nejvíce zachovat charakter místa.

V současné době se nedá efektivně využít zelená plocha, která hřiště obklopuje, kvůli častému venčení psů – nejen kvůli exkrementům, ale také ze strachu z agresivity psů.

Konkrétní návrhy:

- zachovat hřiště a vytvořit zde rekreační pobytovou zónu
- hřiště rozšířit tak, aby se dal okolní trávník využít k posezení nebo na piknik
- vytvořit vyhrazené místo pro venčení psů
- hřiště posunout blíž ke stávajícímu chodníku a za ním doplnit zeleň – vytvořit zelenou stěnu, která by místo více oddělila od plánované JT
- zajistit následnou péči a údržbu zeleně



9. MALEŠICKÝ LES

Má vysokou sdílenou hodnotu a je velmi významný jak pro obyvatele Prahy 3, tak pro obyvatele Prahy 10.

Oceňovaná je jeho divokost a svébytnost – je žádoucí zachovat jeho přírodní charakter s žádnými či minimálními zásahy, les nechat lesem, nezahlcovat herními prvky a asfaltovými cestami.

Zároveň je však nutné o něj pečovat a udržovat ho. Jedná se především o tři pikniková místa. V současné době je oficiální pouze jedno piknikoviště na konci ul. Bakalářská, které je ale již dnes kapacitně nedostačující. Respondenti by uvítali formalizování dalších dvou (v současné době neoficiálních) piknikovišť s tím, že by MČ zajišťovaly v těchto místech odvoz odpadu a dodávku dřeva.

Na loučkách v okolí piknikovišť by se místním také líbily jednoduché herní prvky, popř. zdroj pitné vody. Les má sloužit rekreaci, cyklisty by bylo žádoucí vést výhradně po cyklostezce a v lese zachovat vyšlapané cestičky. Hodnotný může být i obyčejný zelený plácek bez ničeho pro volnou hru.

„Pražský prales – místo, které je ponecháno samo sobě“

(muž, obyvatel lokality)

“Nic moc tady není, a to je to hlavní plus.”

(muž, místní občanské sdružení)

10. PLOCHA U VELODROMU

Respondenti by vítali, kdyby zde byl vytvořen udržovaný a využitelný kus zeleně. Toto místo mnozí považují za plochu vhodnější pro herní prvky, než Malešický les.

C | SHRNUŤÍ



1. OBAVY OBYVATEL

Obavy se týkají zejména automobilové a tramvajové dopravy a celkové změny charakteru dnes klidné lokality v okolí Malešického lesa.

ZHORŠENÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, EMISE A HLUK

Nejčastěji respondenti formulovali své obavy ze zhoršení životního prostředí oproti stávajícímu stavu. Bojí se, že nové stromy s vysokými kmeny nezajistí dostatečné odhlučnění silniční a tramvajové dopravy, protože netvoří souvislou zelenou stěnu. Někteří z nich proto žádají protihlukovou zeleň v úrovni chodců.

Nelíbí se jim narušení či zmenšení dnes souvislých zelených ploch, obávají se zhoršení lokálního mikroklimatu a vytlačení zvěře. Odhlučnění silnice by proto mělo fungovat i směrem do Malešického lesa – ten je považován za poslední klimatickou zónou v lokalitě a místní se obávají, že zvýšený hluk a provoz způsobí vymizení současné biodiverzity lesa, včetně hmyzu a ptáků.

DOPRAVNÍ ZÁTĚŽ

Často aktéři uvažují v intencích toho, že Jarovská třída dopravě nepomůže a při předpokládaném velkém nárůstu obyvatel bude její kapacita opět brzy vyčerpaná. Přivede více aut do klidné lokality a dojde k většímu zatížení bočních ulic, protože budou sloužit motoristům jako zkratka na Jarovskou třídu - např. ul. Osiková

OBAVY Z MASIVNÍ VÝSTAVBY

Problémem obecnějšího charakteru jsou obavy z masivní výstavby nových domů a nárůstu obyvatel a s ním související přetížení rekreačních ploch, hřišť, MŠ a ZŠ ad.

„Po realizaci JT se zvýší dopravní zátěž na křížení J. Želivského a Malešické (okolí Basilejského náměstí), kde nebude možné dodržet hlukové limity. Bylo by možné vést auta z Olšanské primárně spodem (po jižní straně NNŽ), kde jsou nové domy již přizpůsobené větší hlukové zátěži?“

(manželé, obyvatelé lokality)

„Jak zajistit, aby si auta nezkracovala cestu na JT třeba ul. Osiková?“

(muž, obyvatel lokality)

2. SOUHRN PODNĚTŮ

1. Hřiště v ulici Habrová a jeho okolí je významným těžištěm místního života. Je možné dotvořit zdejší rekreační pobytovou zónu. Lidé vítají odstínit hřiště od Jarovské třídy zelení.
2. Malešický les je vysoce ceněný pro přírodní charakter lesa. Je možné kultivovat přístupy a síť cest nebo doplnit o udržovaná pikniková místa, popřípadě další drobné prvky.
3. Nejvíce hodnotí lidé klidovým místům bez provozu aut ve spojení s přírodou či lesem. Zároveň lidé v oblasti vítají další rekreačně - sportovní využití. Nabízí se sjednocení ploch a využití dnes obtížně dostupného zeleného pásu jižně od Jarovské třídy.
4. V území je řada chybějících propojení. Bývalá železnice tvoří silnou bariéru. Vítané je lepší napojení Jarova a Vackova na Malešice a Třebešín. Vítané je kvalitní napojení na Malešický park. Pozitivně je vnímaná plánovaná chráněná stezka vedoucí od centra města směrem do Hrdlořez.
5. Největší obavy působí nárůst zátěže z automobilové dopravy a proto je významným tématem dopravní režim Jarovské třídy i okolí. Lidé vítají různé způsoby dopravního zklidňování, které by zamezily zvýšení hluku a exhalací z dopravy a zachovaly komfort pěších v okolí Jarovské třídy.
6. Vítané je kultivovat a doplňovat veřejné prostory v okolí stávající zástavby, aby byly lépe využitelné pro místní. Obecně jsou vítaná hřiště či drobné služby.
7. Železniční trať tvořila dlouhodobě charakter místa. Nabízí se využít trať nebo její prvky jako symbol místa nebo dočasně využít trať pro rekreaci.

3. SOUHRN PODNĚTŮ PŘESAHOJÍCÍCH HRANICE STUDIE

1. Napojit cyklostezku na celoměstskou síť bezmotorových tras východozápadním směrem centrum - Hrdlořezy.
2. Umožnit bezmotorové propojení směr viadukt ve starých Malešicích.
3. Pěší a cyklo propojení severojižním směrem Vackov - Třebešín a Jarov - Malešice.
4. Kvalitní rekreační propojení Malešického lesa s Malešickým parkem, například zelený pás.
5. Připravit dopravní řešení v návaznostech k Basilejskému náměstí a třídě Jana Želivského, využít ulice U nákladového nádraží. Řešit křižovatku Malešické a K Červenému dvoru.
6. Vytvořit režim zklidnění dopravy v území navazujícím na Jarovskou třídu a Malešickou. P+R parkoviště v návaznosti na tramvaj u Českobrodské.
7. Vítaná je komunitní zahrada nebo zahrádková osada.
8. V oblasti chybí místo pro kulturu - multifukční sál nebo prostor. Lidé vnímají nedostatek sportovišť, například pro míčové hry nebo bazén.
9. Lidé by uvítali více menších obchodů a služeb.
10. Oblasti chybí náměstí. "Náměstí" mezi domy na Květinové není bezbariérové.
11. Je potřeba vyřešit, kde bude do budoucna sběrný dvůr.

ZPRACOVATELSKÝ TÝM:

Mgr. Michal Křivohlávek Ph.D

Mgr. Barbora Týcová

Ateliér pro veřejnou debatu

Mgr. Hana Janská

Mgr. Lucie Klicperová

Socionaut

Participace obyvatel na studii

Jarovská třída