



Koncepční studie Slezská
**Výsledky anketního průzkumu –
zpětnovazební projednání návrhu studie
březen 2021**

Koncepční studie Slezská
Výsledky anketního průzkumu –
zpětnovazební projednání návrhu studie
březen 2021



Zadavatel:

třiarchitekti

Křižíkova 75
Praha 8
180 00

Ing. arch. David Mareš

(kontaktní osoba)

Zpracovatel:

Hanus konzultace a analýzy

Lukáš Hanus Ph.D.

Kanina 24

IČ 74164589

lukas.hanus@hanuska.net – kontaktní email pro veřejnost

724 855 895

Zpracovala:

Mgr. Reza Vlasáková

Obrazové materiály:

Ateliér třiarchitekti

Datum přípravy:

březen – duben 2021

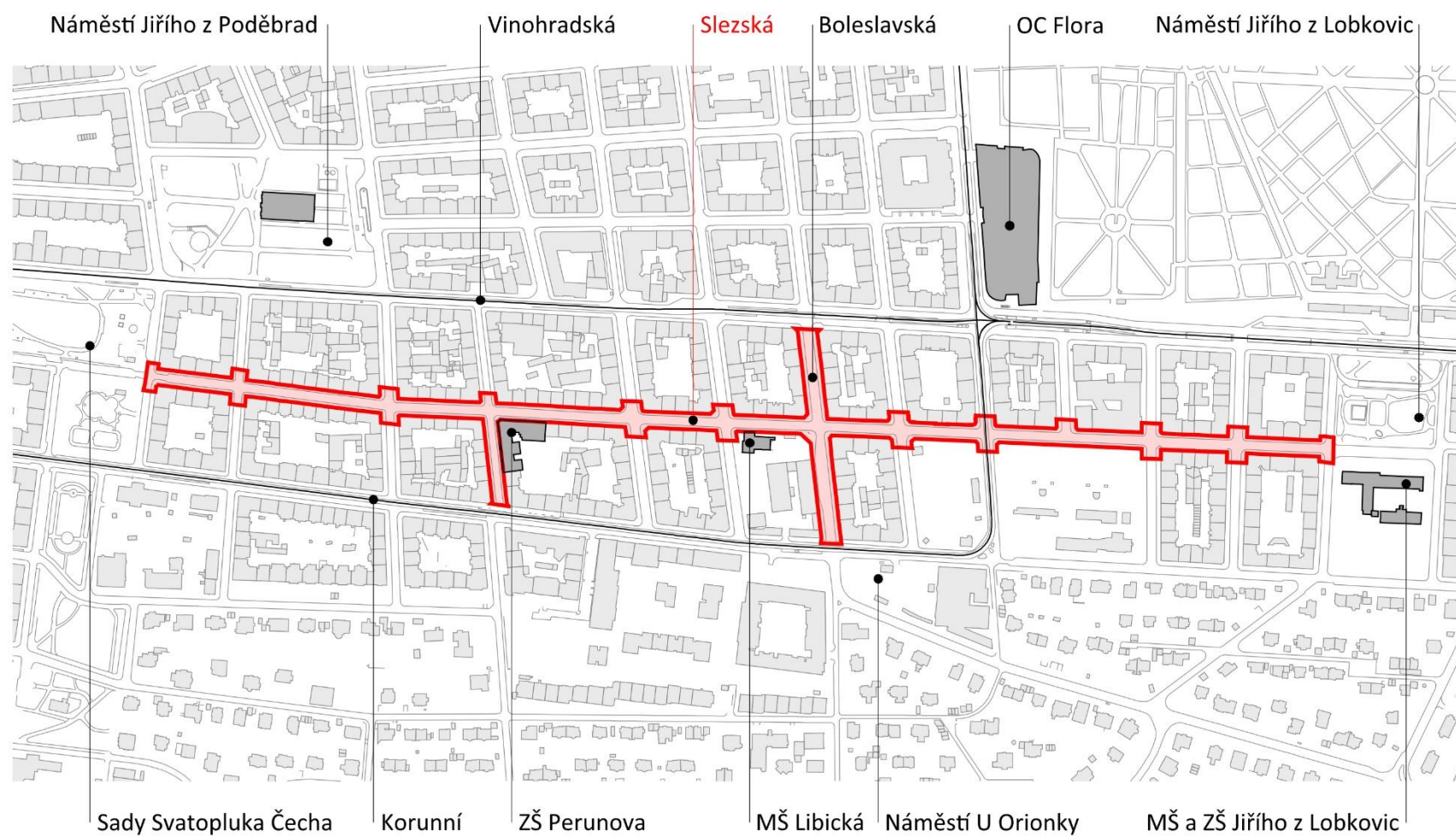
Poděkování

Rádi bychom touto cestou poděkovali za tým participace všem účastníkům proběhlého anketního průzkumu za čas, který věnovali zamyšlení nad budoucností Slezské ulice. Vaše podněty jsou nenahraditelným vstupem do rozvahy o rozvoji této lokality. Rozvoj musí stát na potřebách a možnostech obyvatel, kteří ve městě žijí a podnikají. Žádná vnější koncepce rozvoje nemůže nahradit znalost specifických podmínek městské části. A tuto jedinečnou znalost nám přinesl právě anketní průzkum, který jsme zvolili v době karanténních opatření v době pandemie nemoci Covid-19 jako alternativu veřejného projednání. Poděkování patří také týmu radnice Prahy 3 za efektivní spolupráci.

Lukáš Hanus a Reza Vlasáková

Obsah

Manažerské shrnutí	6
Sběr dat a metodologie.....	8
Základní údaje o respondentech.....	10
Zklidnění automobilové dopravy	13
Výsadba stromů	17
Uspořádání uličního prostoru	20
Prostor nároží s Perunovou.....	26
Prostor nároží s Libickou	30
Prostor nároží s Hradeckou.....	35
Doplňující komentáře	39



Koncepční studie Slezská – řešené území.

Manažerské shrnutí

Následující text shrnuje **výsledky zpětnovazebního projednání** návrhu koncepční studie Slezské ulice. Veřejné představení a připomínkování návrhu studie proběhlo prostřednictvím video prezentace a online dotazníku **od 15. do 24. března 2021**. Distanční forma projednání byla zvolena z důvodu omezení během pandemie Covid-19.

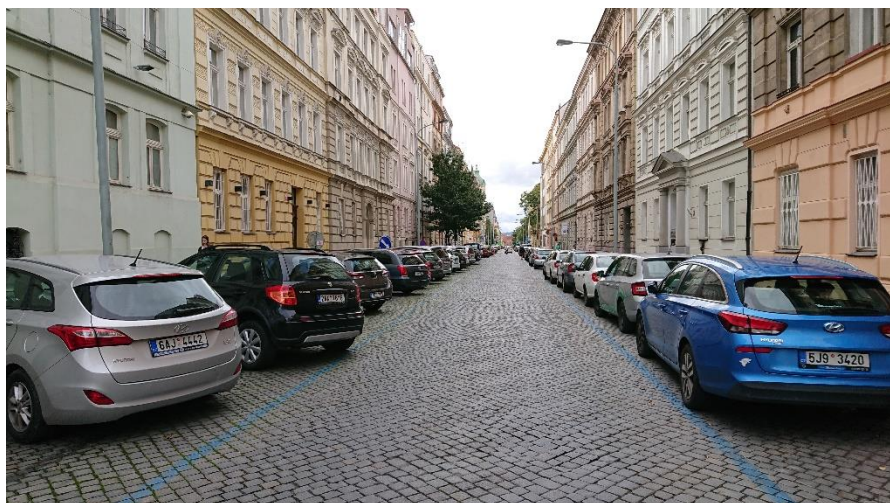
Sběr zpětné vazby k návrhu studie volně **navazuje na primární sběr podnětů** veřejnosti, který se uskutečnil **v říjnu 2020** formou online anketního průzkumu. Podzimní ankety se zúčastnilo přes 600 místních obyvatel, její výsledky byly zveřejněny na stránkách Městské části Praha 3 a její závěry byly promítnuty do zpracování právě představeného návrhu studie. Výsledky tohoto zpětnovazebního projednání znovu poslouží týmu architektů pod vedením Ing. arch. Davida Mareše (ateliér třiarchitekti) jako podklad pro dopracování finální podoby koncepční studie Slezské ulice.

V celkovém pohledu lze shrnout, že hlavní principy představeného návrhu se setkaly s poměrně významnou podporou respondentů. Představené řešení **zklidnění automobilové dopravy** a navrženou **výsadbu stromořadí** jednoznačně ocenilo kolem 40 % respondentů. Třetina respondentů se vyjádřila kriticky k navržené změně jednosměrnosti Slezské, která by měla zkomplikovat průjezdnost směrem do centra a odklonit tak tranzitní dopravu.

V otázce návrhu **uspořádání uličního prostoru** směřovaly komentáře k většímu počtu témat a kategorií – **chodníky, parkování, vozovka, cyklisté, mobiliář** a další. Navržené uspořádání ulice bez výhrad podpořila čtvrtina respondentů, zbytek se vyjadřoval specificky k jednotlivým tématům, a to jak souhlasně, tak kriticky. Významněji zazněl nesouhlas se snížením počtu parkovacích míst, který v určité míře vadí asi pětině respondentů.

Výsledky ankety nelze považovat za reprezentativní výzkum veřejného mínění. Představené závěry mají svůj **smysl především v pochopení důvodů, motivací a přání místních obyvatel směrem k veřejnému prostoru ulice, jeho užívání a utváření**. Proto je zajímavé sledovat jak výraznější názorové skupiny, tak i méně četné narativy a postřehy a celkové naladění souboru odpovědí. Ke každé otázce proto uvádíme jak podrobnější popis, tak shrnutí tématu a přehledovou tabulku všech zaznamenaných narativů.

Průzkum ukázal, že podnětů k řešení veřejného prostoru Slezské ulice z pohledu místních obyvatel je celá dlouhá řada a **spíše, než jednotné většinové názory se zde projevila pestrá paleta různých úhlů pohledů, koncepčních připomínek i postřehů k detailním prvkům či konkrétním místům**. Domníváme se, že právě takový kaleidoskop uživatelských reakcí a vysvětlení může být pro zpracovatele návrhu sice možná náročnějším, za to ale přínosným a inspirativním podkladem pro dopracování studie.



Sběr dat a metodologie

První část projednání tvořila **video prezentace**, v níž autor návrhu Ing. arch. David Mareš představil základní principy studie, včetně výkresů, schémat a vizualizací konkrétních míst ve Slezské ulici. Dvanáctiminutová prezentace je dosud veřejně přístupná na adrese <http://bit.ly/slezska-prezentace>. Všechny obrazové materiály k návrhu studie včetně tabulky bilance parkovacích míst a stromů v jednotlivých blocích si respondenti mohli samostatně prohlížet či stahovat ve veřejně přístupné složce dokumentů. Materiály jsou dosud veřejně přístupné na adrese <http://bit.ly/slezska-vykresy>.

Navazující dotazník obsahoval **6 otevřených otázek** podle hlavních témat představeného návrhu studie. Respondenti v nich mohli podrobně vlastními slovy popsat a vysvětlit své názory a postoje k jednotlivým tématům návrhu i ke studii jako celku. Zbývající 4 otázky se týkaly základních údajů o respondentech (vztah k lokalitě, jak se dozvěděli o anketě, věk, účast v podzimní anketě).

Dotazník byl distribuován **prostřednictvím webového odkazu**, na němž respondenti nejprve zhlédli video prezentaci a následně vyplňovali dotazník pomocí počítače nebo mobilního telefonu. Každá z otevřených otázek byla uvedena ilustračním obrázkem návrhu řešení a krátkým textem shrnujícím daný princip návrhu včetně odkazu na konkrétní místo (minutáž) ve video prezentaci. Otevřené otázky byly nepovinné, respondenti si tak mohli projít celý dotazník a vyjádřit se právě k těm tématům, která je zajímají.

K distribuci dotazníku byly využity dostupné komunikační kanály Městské části Prahy 3 (webové stránky, sociální sítě, mobilní rozhlas) a tištěné plakáty na dveřích obytných domů po celé délce řešeného území Slezské. Dále byli přímo osloveni místní aktéři (školy, školky, SVJ ad.) a všichni účastníci podzimní ankety, kteří si přáli být o dalším postupu informováni.

Dotazník vyplnilo **celkem 315 respondentů**. K jednotlivým tématům návrhu se sešly různé počty reakcí v rozmezí od 269 do 181 otevřených komentářů.

Těžiště dotazníku tvořilo šest hlavních témat. Tři zahrnuly principy nakládání s prostorem v celé délce řešeného území – **zklidnění dopravy, výsadbu stromů a uspořádání uličního prostoru**. Tři otázky se pak zaměřily na proměnu tří konkrétních míst ve Slezské, která jsou významná z hlediska umístění institucí či setkávání lidí – **nároží Slezské s Perunovou, s Libickou a s Hradeckou**. Poslední doplňující otázka byla určena volným komentářům a připomínkám respondentů mimo kategorie předchozích definovaných témat.

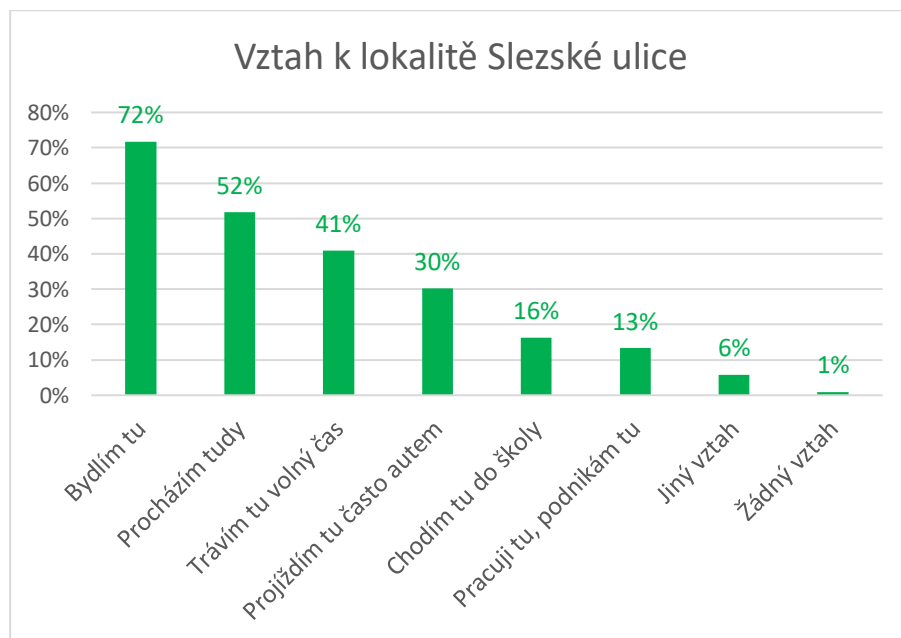
Otevřené otázky s volnými komentáři byly zpracovány metodou **obsahové analýzy**. Do analýzy byly zahrnuty všechny srozumitelné a relevantní připomínky, reakce a podněty. Vyřazeny byly pouze nesrozumitelné či věcně bezobsažné komentáře, jichž bylo v celém souboru dat naprosté minimum (u jednotlivých otázek v počtu 0 – 7). Zjevně duplicitních vyplnění dotazníku bylo při analýze odhaleno celkem 5. Duplicitní komentáře byly z analýzy rovněž vyřazeny.



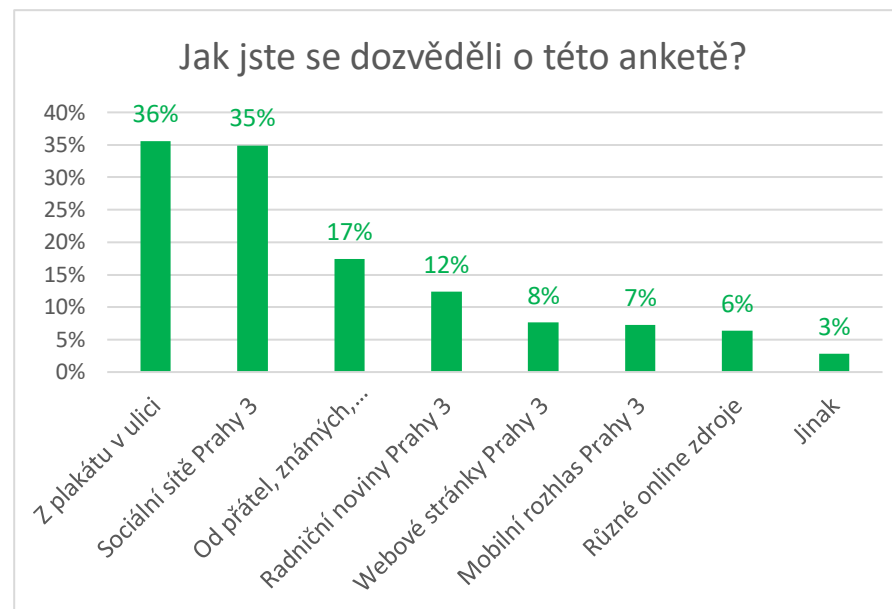
Koncepční studie Slezská – celkový výkres.

Základní údaje o respondentech

Do průzkumu se v největší míře zapojili **místní obyvatelé – 72 %** respondentů ve Slezské přímo bydlí. Respondenti mohli v této otázce zaškrtnout více odpovědí – zbylé kategorie se proto nevylučují, ale dávají spíše orientační přehled o tom, jaké aktivity respondenti ve Slezské nejčastěji vykonávají. **Polovina lidí tudy pravidelně prochází, 40 % tu tráví svůj volný čas** a necelá třetina tudy často projíždí autem. **17 % dotázaných sem vodí děti do školy** nebo do školky. Důležitá informace je, že v průzkumu hlasovali v drtivé většině lidé, kteří Slezskou důvěrně znají a pravidelně využívají.



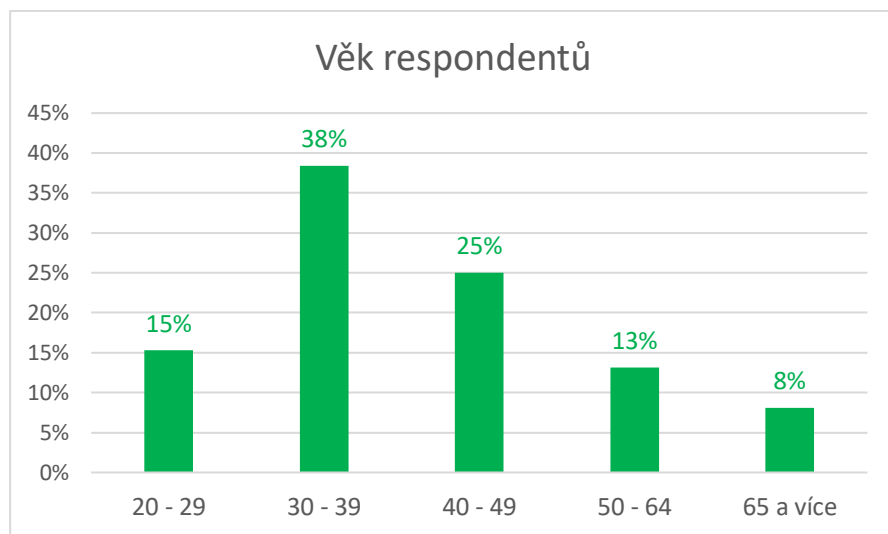
Graf 01: Vztah respondentů k lokalitě Slezské ulice (N = 315).



Graf 02: Zdroje informací o probíhající anketě (N = 315).

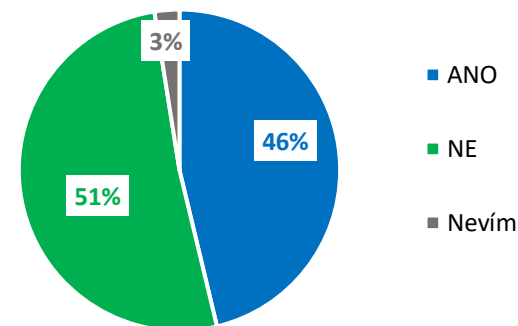
Informaci o probíhající anketě lidé nejčastěji získali **z vylepených plakátů na dveřích obytných domů** po celé délce Slezské ulice (výlep probíhal ve spolupráci s MČ a po domluvě s majiteli domů) nebo ze sociálních sítí Prahy 3. Necelá pětina respondentů se o anketě dozvěděla **od přátel, známých či sousedů**. Menší účinnost (kolem 7 %) zaznamenaly další komunikační kanály Prahy 3 (Radniční noviny, Mobilní rozhlas a webové stránky). I v této otázce respondenti mohli vybrat více informačních zdrojů a kategorie se zde v nepatrné míře překrývají.

Další graf ukazuje **věkové rozložení respondentů**. Téměř 40 % dotázaných je ve věku 30 – 39 let, čtvrtinu pak tvoří respondenti ve věku 40 – 49 let. Mladší respondenti 20 – 29 let se zapojili v podobné míře jako starší kategorie 50 – 64 let (kolem 15 %). V průzkumu se nám podařilo oslovit i nejstarší generaci respondentů, což je u on-line povahy sběru dat příznivá zpráva. Ankety se tentokrát vůbec neúčastnili zástupci nejmladší skupiny do 19 let, jejichž pohled na plánovanou proměnu ulice by byl rovněž zajímavý.



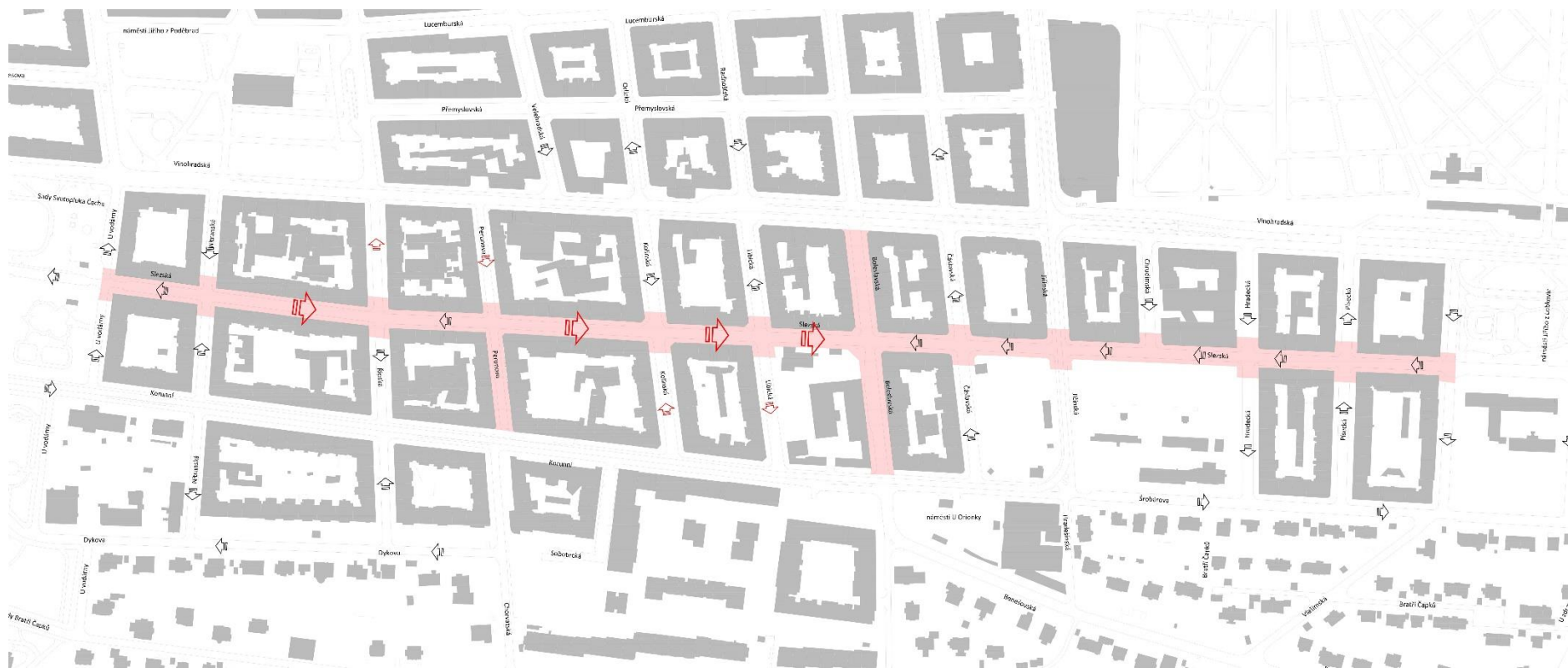
Graf 03: Věkové rozložení respondentů (N = 315).

Zúčastnili jste se podzimní ankety?



Graf 04: Účast respondentů v podzimní anketě – prvním kole veřejného projednání koncepční studie (N = 315).

Poslední graf znázorňuje **účast či neúčast respondentů v prvním kole projednání koncepční studie Slezské s veřejností**, které proběhlo formou online ankety v říjnu 2020 (viz str. 6). Šlo o **primární sběr podnětů a místních uživatelských znalostí lokality**, které byly následně promítnuty do zpracování právě představovaného návrhu studie. Tato charakteristika respondentů vyšla půl na půl – podzimní ankety se zúčastnilo **46 %** respondentů tohoto zpětnovazebního projednání návrhu studie.



Zklidnění tranzitní dopravy – schéma úpravy směrnosti Slezské ulice. Návrh otočení směrnosti v úsecích označených červenou šipkou.

Zklidnění automobilové dopravy

Prvním tématem představeného návrhu studie a následného dotazníku bylo zklidnění automobilové dopravy ve Slezské **omezením rychlosti na 30 km/h a úpravou jednosměrnosti** úseků ulice. Cílem navržených opatření je zklidnit provoz a snížit objem tranzitní dopravy tak, aby do Slezské přijížděla pouze ta auta, která tu opravdu potřebují něco zařídit (místní obyvatelé, rodiče dětí ze škol a školek, zásobování obchodů a restaurací) a méně ta auta, která si tudy jen zkracují cestu do jiných částí města. Zklidnění dopravy by mělo posílit charakter Slezské jako klidné rezidenční ulice.

K návrhu zklidnění dopravy se vyjádřilo celkem **269 respondentů**. Ve svých otevřených odpovědích uvedli **celkem 328 podnětů**, které bylo možné shrnout do několika kategorií a konkrétnějších narativů.

Přehledné výsledky obsahové analýzy uvádí tabulka Q1 – viz str. 15.

Celkový pohled

Nejvýraznější kategorii podnětů (**41 %**) tvoří **souhlasné stanovisko s navrženým řešením** – tedy celkově se zavedením zóny 30 i se změnou směrnosti ulice. Respondenti v návrhu oceňovali především klidnější a bezpečnější charakter obytné ulice. Obecný **nesouhlas s celým návrhem zklidnění dopravy se objevil pouze ve 2 %** podnětů, z nichž 3 popsaly zklidnění dopravy jako šikanu řidičů a majitelů aut a 4 neuváděly vůbec žádné zdůvodnění negativního postoje ke zklidnění dopravy.

Nesouhlas se změnou směrnosti

Dále se v komentářích výrazně projevila **skupina nesouhlasných postojů k návrhu změny směrnosti** ulice. Mezi nejčastější důvody odmítnutí změny směrnosti patří názor, že znemožněním průjezdnosti Slezské směrem do centra dojde k přesunu dopravy a **neúnosnému zahlcení okolních ulic**, zejména již nyní často ucpané Vinohradské (11 %). Nejen proto je podle další skupiny komentářů potřebné zachovat Slezskou jako průjezdní trasu směrem na Náměstí Míru a na magistrálu (8 %). Podobně velká skupina respondentů uvádí, že **zklidňování tranzitní dopravy je zde zbytečné**, Slezská podle nich není nijak rušná a tranzitní dopravy je v ní minimum (7 %). Podle některých pak změna směrnosti způsobí zmatek a znepřehlední dopravní situaci, **auta budou díky jednosměrkám kličkovat** mezi bloky, místo aby hladce projela, což mimo jiné může zvýšit hluk a emise výfukových plynů (5 %). Změna směrnosti podle některých také může **zhoršit místní situaci při hledání parkování** neboli tzv. syndrom bloudících aut objíždějících bloky při hledání volného parkovacího místa (2 %).

Připomínky k úpravě směrnosti

Další kategorii tvořily komentáře, které **změnu v zásadě připouštějí, ale pouze za určitých podmínek**. Nejčastějším požadavkem respondentů bylo, aby městská část nechala **prověřit studii, jak se změna směrnosti Slezské projeví v dopravním zatížení okolních ulic** (6 %). Jednotky komentářů pak směřovaly ke konkrétním místům ve Slezské – šlo např. o pochyby, zda změna směrnosti nepřinese do některých nyní klidných křižovatek spíše nárůst frekvence dopravy (Nitranská, Libická), připomínky k příliš častému střídání směrnosti v západní části Slezské, požadavek zachování přímého propojení Vinohradské a Korunní alespoň v některých kolmých ulicích apod. Několik komentářů upozornilo také na nutnost řešení průjezdnosti pro sanitky, hasiče, popeláře apod.

Zavedení zóny 30

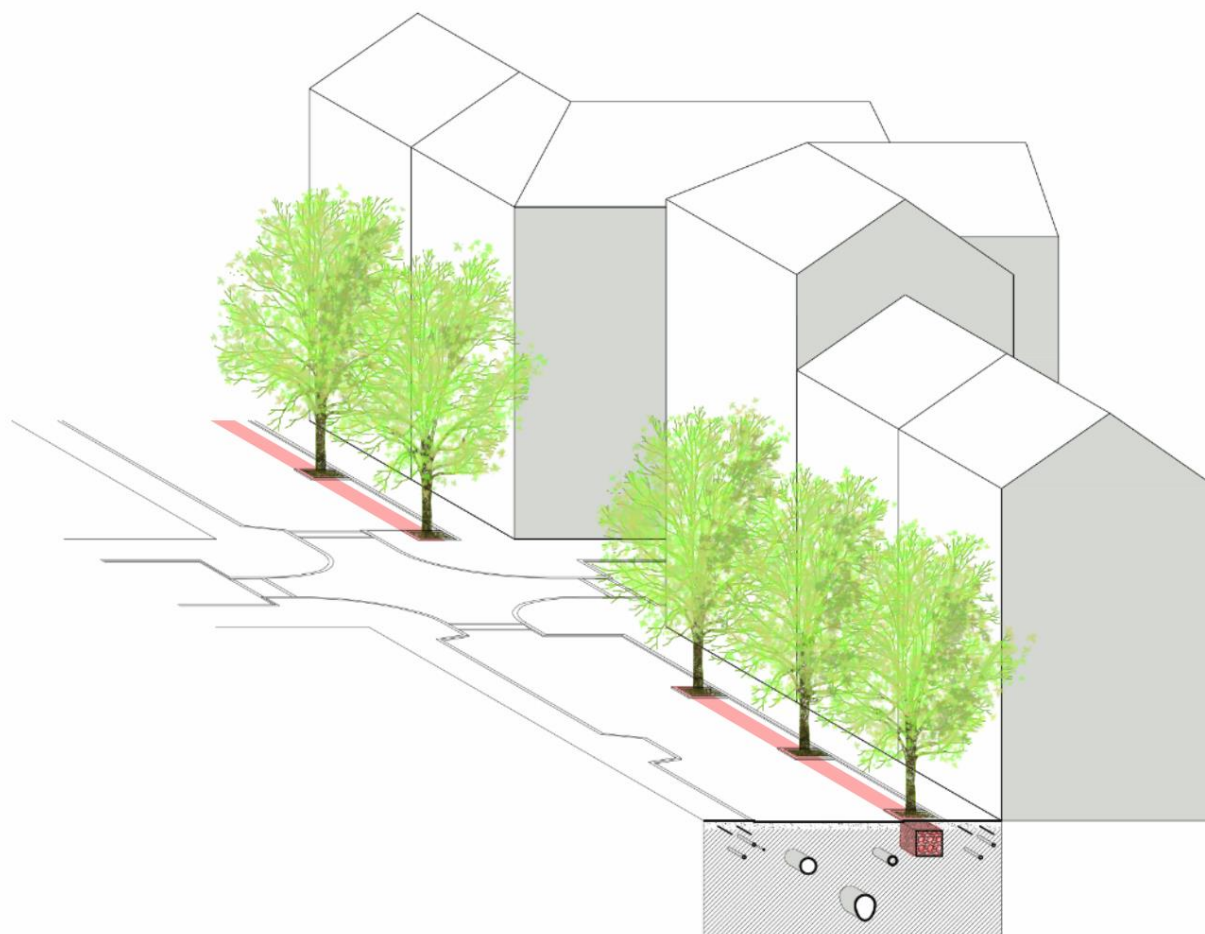
Skupina komentářů směřovala jmenovitě k **zavedení zóny rychlosti 30 km/h**. Někteří respondenti v komentářích vítali omezení rychlosti a bezpečnější provoz ve Slezské (4 %). Podle některých je zavedení zóny 30 v pořádku, ale bez kombinace se změnou směrnosti (4 %) – omezení rychlosti a zvýšené přechody podle nich ke zklidnění provozu ve Slezské stačí, průjezdnost ulice je však potřeba zachovat. Několik komentářů vyslovilo i přímý nesouhlas se zavedením zóny 30, která je podle nich zbytečná (2 %).

Shrnutí – návrh zklidnění dopravy

Návrh zklidnění dopravy se u respondentů setkal s rozporuplným hodnocením. **41 % respondentů vyjádřilo souhlas s celým navrženým řešením** (zóna 30 a omezení tranzitu změnou směrnosti). Vedle toho ovšem **třetina respondentů (33 %) vyjádřila nesouhlas s navrženou změnou směrnosti**, a tedy omezení průjezdnosti Slezské směrem do centra. Zrušení důležité průjezdní trasy by podle nich znamenalo neúnosné zahlcení okolních ulic automobilovou dopravou a přineslo i další zbytečné komplikace do lokality Slezské ulice. Více než třetina podnětů (38 %) směřovala ke konkrétním krokům, které je třeba před případnou úpravou směrnosti ještě prověřit a zvážit. Jednalo se především o požadavek studie zatížení okolních ulic (Vinohradské a Korunní) dopravou v případě zrušení tranzitu ve Slezské. Návrh **zavedení zóny 30 km/h byl většinou akceptován**, přímý nesouhlas s tímto opatřením se objevil jen v minimální míře (2 %). Všechny zaznamenané narativy uvádí přehledně tabulka Q1.

Q1. ZKLIDNĚNÍ DOPRAVY	absolutní četnost	relativní četnost
Celkový pohled		
* Návrh zklidnění dopravy se mi celkově líbí, souhlasím s navrženým řešením	133	41%
* Nespecifikovaný nesouhlas (bez konkrétního vysvětlení)	4	1%
* Návrh zklidnění dopravy je pouze šikana majitelů aut a řidičů	3	1%
Nesouhlasná stanoviska ke změně směrnosti Slezské		
* Doprava neúnosně zatíží okolní ulice, zejména věčně ucpanou Vinohradskou	36	11%
* Je třeba zachovat průjezdnost Slezské směrem do centra, Slezská je důležitá průjezdná trasa a je to v pořádku	26	8%
* Zklidňování dopravy je zbytečné, doprava ve Slezské není rušná, tranzitu je zde minimum, Slezskou využívají hlavně místní	24	7%
* Změna směrnosti způsobí zmatek, znepřehlední dopravní situaci, auta budou kličkovat, místo aby hladce projela (hluk, emise)	18	5%
* Změna směrnosti zhorší fenomén tzv. bloudících aut, která objíždí bloky a hledají parkování	7	2%
Co je potřeba v návrhu ještě prověřit a ošetřit		
* Je třeba prověřit studií, jak se zatíží okolní ulice a průjezdné trasy, je třeba ošetřit navýšení dopravy v okolních ulicích	20	6%
* Připomínky ke konkrétním místům v úpravě směrnosti	8	2%
* Hlavní je položit tichý asfalt na vozovku	4	1%
* Při změně směrnosti nutno zajistit prostupnost pro IZS, popeláře apod.	3	1%
* Obava ze zrušení semaforů, způsobí zmatek a sníží bezpečnost	3	1%
Zavedení zóny 30 km/h		
* Zavedení zóny 30 ano, ale jednosměrnost neměnit. Ke zklidnění stačí snížení rychlosti a zvýšené přechody, směrnost zachovat	14	4%
* Líbí se mi snížení rychlosti na 30 km/h, bezpečnější provoz	13	4%
* Nesouhlas se zavedením zóny 30 km/h, ničemu nepomůže, stačí několik zvýšených přechodů	8	2%
Různé jednotlivé podněty		
* Zajistit dodržování rychlosti 30 km/h, udělat některé křižovatky úplně bez aut, uvést příklady dobré praxe, studie by měla vycházet z dat o frekvenci a emisích dopravy ve Slezské	4	1%
Celkem podnětů zaznamenaných 269 respondenty	328	100%

Tabulka Q1: Postoje k návrhu zklidnění automobilové dopravy – výsledky obsahové analýzy.



Výsadba stromů – schéma výsadby stromů a návrh vsakovací rýhy. Pod povrchem umístění inženýrských sítí a vodovodních přívaděčů.

Výsadba stromů

Druhým tématem dotazníku byla výsadba nových stromů ve Slezské. S ohledem na **umístění inženýrských sítí a vodovodních přívaděčů** pod povrchem ulice je navržena **výsadba stromořadí po jedné straně Slezské** v místech, kde budou mít stromy dost prostoru pro kořenový systém a bude se k nim vsakovat dešťová voda. Stromy jsou umístěny dále od fasád domů, aby příliš nestínily do oken. Slezská je specifická umístěním dvou velkých potrubí vedoucích vodu z vodojemu do ostatních částí města – to bohužel znemožňuje výsadbu stromů po severní (tedy více osluněné) straně ulice.

K návrhu výsadby stromů se vyjádřilo celkem **264 respondentů**. V otevřených komentářích uvedli **celkem 407 podnětů**, které lze shrnout do několika kategorií a konkrétnějších narativů. **Přehledné výsledky obsahové analýzy uvádí tabulka Q2** – viz str. 18.

Souhlasná stanoviska a podněty k výsadbě stromů

Nejčastěji respondenti uvedli, že představený **návrh stromořadí se jim líbí a s řešením souhlasí (38 %)**. Sešly se také různé připomínky k druhu a způsobu výsadby – **důležitost výběru vhodných druhů stromů** do uličního prostředí, **správné údržby a ochrany stromů** či přání **doplnit ještě více stromů nebo přidat jiné zelené prvky** – keře, traviny, květinová výsadba, okrasné záhonky, popínavé rostliny (kolem 9 %). Některé podněty uvádí nutnost myslet v návrhu řešení na praktičnost povrchu vsakovací rýhy a úklidu nepořádku pod stromy, využití dešťové vody či precizní rozvržení intervalů mezi stromy vzhledem k efektivitě parkovacích míst (kolem 3 %).

Stromy ano, ale jinak

Skupina respondentů vyjadřuje souhlas s výsadbou stromů, ale v jiné podobě, než představuje návrh (6 %). Někteří respondenti si přejí zvolit menší intenzitu výsadby, tedy **méně stromů, aby nedošlo k příliš velkému úbytku parkovacích míst**. Jiní uvedli, že umístění **stromořadí po jižní, tedy stinné straně ulice není vhodné** (zhorší tmavé a chladné prostředí v bytech s neosluněnou fasádou) a stáli by o stromořadí na druhé straně ulice (výjimečně i za cenu přeložky sítí).

Nesouhlasná stanoviska a kritické připomínky k výsadbě

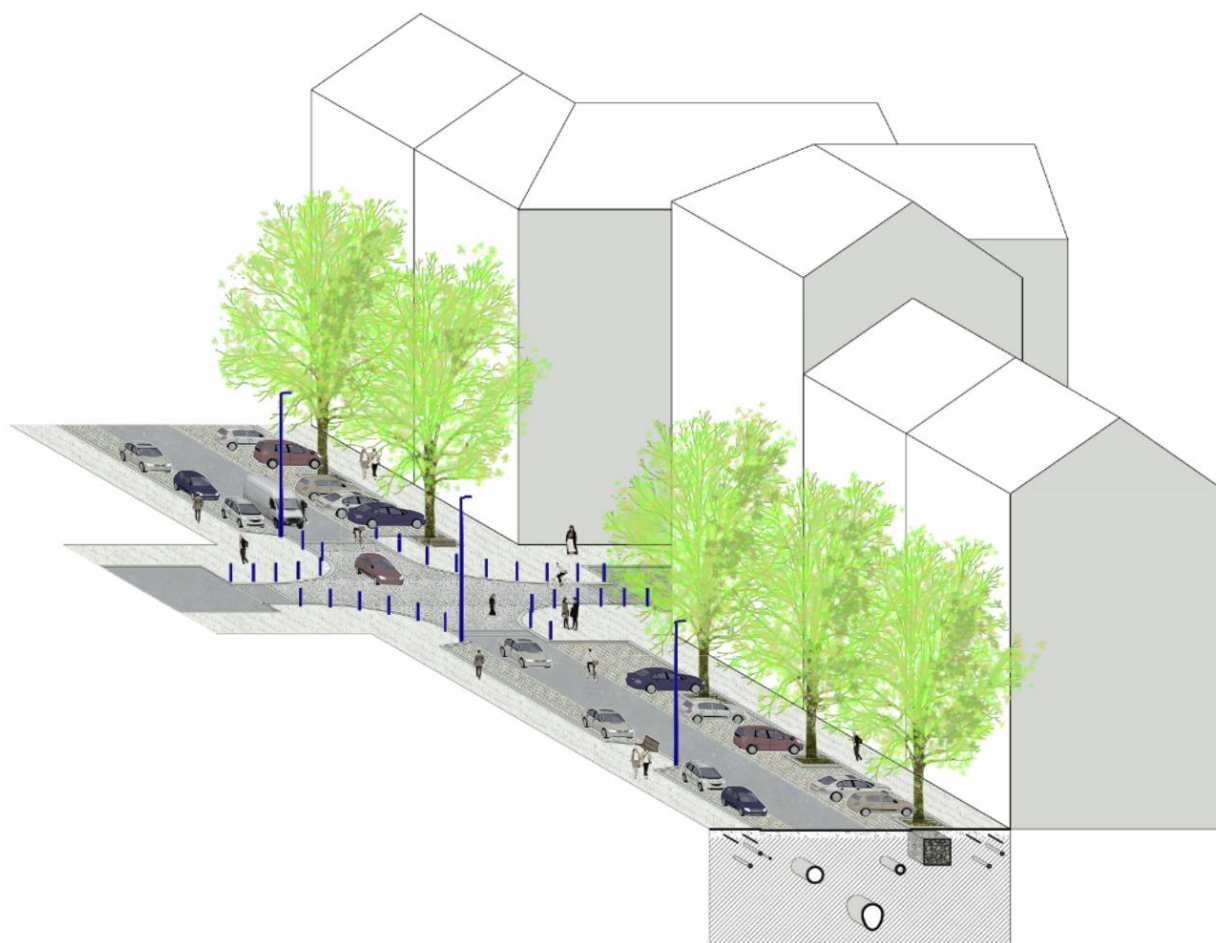
Pětina reakcí vyjadřuje **nesouhlas s výsadbou (19 %)** a to z různých důvodů. Nejčastěji jde o **neakceptovatelný úbytek parkovacích míst (8 %)**. Dalším důvodem odmítnutí stromů je, že **budou stínit do oken a zhorší podmínky v bytech**, zvláště na stinné severní fasádě. Kritické reakce směřovaly i k tomu, že **stromy jsou zdrojem bioodpadu, který znečišťuje pod nimi parkující auta** lepivým pylem a ptačím trusem. Obecně **proti výsadbě se vyslovila 2 % podnětů**, buď s tím, že stromy ve Slezské jsou zbytečné anebo vůbec bez jakéhokoli zdůvodnění.

Shrnutí – výsadba stromů

K návrhu výsadby stromořadí se respondenti staví většinou pozitivně a **umístění stromů do ulice vítají (38 %)**. **Nesouhlas či kritické poznámky k přítomnosti stromů obecně uvádí 19 % komentářů**. Zhruba **6 % doplnění stromů do Slezské vítá, ale přejí si jiné řešení výsadby** (menší hustotu, jiné umístění stromů). Přehled všech narativů uvádí tabulka Q2.

Q2. VÝSADBA STROMŮ	absolutní četnost	relativní četnost
Souhlasná stanoviska a podněty k navržené výsadbě stromů		
* Návrh výsadby stromů se mi celkově líbí, souhlasím s navrženým řešením	154	38%
* Důležité je vybrat vhodné druhy stromů do ulice (přiměřená výška a velikost koruny vzhledem ke stínění oken bytů, ne silné alergy, bez lepivého opadu, který neúměrně znečišťuje auta)	37	9%
* Zajistit správnou údržbu a ochranu stromů (dostatečný kořenový prostor, závlaha, prořezávání, přiměřená ochrana před koly aut, nepořádkem, psí močí)	32	8%
* Doplnit stromy dalšími plochami zeleně - traviny, květinová výsadba, místo pro sousedské okrasné předzahrádky u stromů, parkletové prvky, nižší dřeviny a keře)	21	5%
* Ocenil/a bych více stromů (i na druhé straně ulice, i v úsecích, kde nyní navrženy nejsou)	16	4%
* Využít co nejvíc hospodaření s dešťovou vodou (vsakovací dlažba parkovacích míst, svod ze střech domů)	12	3%
* Důležité je precizně rozvrhnout parkovací místa mezi stromy a maximálně využít prostor k parkování (dobře spočítat rozestupy, zvolit vhodnou ochranu stromů, která zabírá co nejméně parkovacího prostoru)	12	3%
* Myslet na úklid pod stromy a praktičnost povrchu vsakovací rýhy (psí exkrementy, nedopalky, papírky, listí)	12	3%
Stromy ano, ale výsadbu navrhnout jinak		
* Stromy ano, ale s mírou, zvolit mírnější řešení, aby nedošlo k tak výraznému úbytku parkovacích míst	16	4%
* Stromořadí je dobrý nápad, ale mělo by být na slunné straně ulice, umístění na stinné straně není příliš vhodné	10	2%
Nesouhlasná stanoviska a připomínky k navržené výsadbě stromů		
* Nesouhlas, pokud dojde k jakémukoli omezení parkovacích míst, úbytek parkovacích míst je neakceptovatelný	34	8%
* Stromy budou příliš stínit do oken a výrazně zhorší podmínky v bytech, zvláště na temné severní fasádě. Večer budou stínit pouliční osvětlení a Slezská bude temná.	23	6%
* Bioodpad ze stromů (ptačí trus, pyl, lepkavý nektar z květů) bude neúnosně znečišťovat auta. V případě bouře mohou větve ohrožovat auta i lidi.	11	3%
* Výsadba stromů ve Slezské je zbytečná (stinná ulice, nerozpaluje se, v blízkosti je řada parků)	6	1%
* Nespecifikovaný nesouhlas (bez konkrétního vysvětlení)	4	1%
Různé jednotlivé podněty		
* Stromy raději do vnitrobloků, finanční náklady na výsadbu jsou vysoké, stromy jen na nárožích, ad.	7	2%
Celkem podnětů zaznamenaných 264 respondenty	407	100%

Tabulka Q2: Postoje k návrhu výsadby stromů – výsledky obsahové analýzy.



Uspořádání ulice – schéma rozdělení uličního prostoru mezi chodníky, vozovku a parkování.

Uspořádání uličního prostoru

Třetím tématem studie a dotazníku bylo uspořádání uličního prostoru – tedy **rozdělení mezi chodníky, vozovku a parkování**. Cílem návrhu je, aby měly chodníky dostatečnou šířku a současně bylo zachováno co nejvíce parkovacích míst. Vozovka je v návrhu tak široká, aby se bezpečně minul řidič auta s cyklistou, nebo aby mohl na chvíli zastavit kurýr vyložit zboží a další auto ho mohlo objet. Parkování je navrženo po obou stranách ulice, na jedné straně kolmé a na druhé podélné.

K návrhu výsadby stromů se vyjádřilo celkem **260 respondentů**. V otevřených komentářích uvedli **celkem 380 podnětů**, které lze shrnout do několika kategorií a konkrétních narativů.

Přehledné výsledky obsahové analýzy uvádí tabulka Q3 – viz str. 23.

Celkový pohled

Ve čtvrtině podnětů **zazněl souhlas s celkovým řešením (24 %)**. Představený návrh uspořádání ulice se respondentům líbil hlavně proto, že nová podoba ulice na ně působila příjemně, bezpečně, přehledně, otevřeně. Vívali také vyvážený kompromis mezi jednotlivými funkcemi ulice a prostor pro všechny způsoby dopravy. Několik respondentů (2 %) vyjádřilo pochybu, zda se všechny navržené prvky mohou do Slezské vejít, v současném stavu na ně ulice působí jako příliš úzká.

Parkování

Parkování se stalo nejčastěji komentovaným tématem uspořádání ulice. Z různých pohledů se k němu vyjádřila zhruba čtvrtina respondentů. **11 % uvádí nesouhlas s navrženým rozdělení ulice z důvodu úbytku parkovacích míst** – nelze podle nich připustit jakékoli snížení počtu míst, kterých je již nyní nedostatek. Podle některých z těchto zdůvodnění je parkování aut jednou z nejdůležitějších funkcí obytné ulice. **8 % uvedlo, že návrh se jim v zásadě líbí, ale parkovací místa rezidentů je opravdu potřeba zachovat v co nejvyšší míře**, protože parkování je v lokalitě skutečně palčivým problémem. Některé podněty navrhuji úbytek parkovacích míst kompenzovat alternativními možnostmi, např. parkovacím domem v docházkové vzdálenosti. Naopak **5 % respondentů by ocenilo ještě výraznější omezení parkovacích míst, která zabírají většinu veřejného prostoru** a brání podle nich příjemnějšímu vzhledu a spravedlivějšímu využití ulice.

Bilance parkovacích míst a stromů v jednotlivých blocích byla součástí veřejně dostupných materiálů k návrhu studie (viz str. 8). Přesto se právě na přesný počet parkovacích míst „před a po“ někteří respondenti v rámci svých komentářů ptali (4 %). Podrobná bilanční tabulka zveřejněná prostřednictvím webového odkazu pod krátkou úvodní video prezentací zřejmě některým respondentům unikla. Odpovědi na dotazy respondentů budou zveřejněny spolu s výsledky zpětnovazebního projednání.

Chodníky a přechody

Prostoru pro chodce – tedy rozšířeným chodníkům a zvýšeným přechodům na nárožích se věnuje celkem asi 14 % podnětů. **6 % respondentů považuje rozšířené chodníky za zbytečné**, chodců je podle nich ve Slezské málo a chodníky jsou pro ně široké až dost, rozšíření prostoru pro chodce podle nich nedává smysl a zbytečně ubírá potřebné místo pro auta. Naopak **4 % vyjádřila jasnou podporu širším chodníkům a vítá lepší prostor pro pěší i pro pohyb dětí**. Nutno dodat, že **příjemnější prostor pro pohyb v ulici byl také jedním z důvodů celkové podpory návrhu**, kterou respondenti vyjadřovali v rámci celkového pohledu.

Cyklistická doprava

Zhruba **10 % komentářů přivítalo doplnění cyklistické infrastruktury** do Slezské – tito respondenti **oceňovali umístění cyklo-pruhu (3 %) i obousměrný provoz cyklistů (4 %)**. Někteří by stáli o další zlepšení prostoru pro cyklistickou dopravu, především **samostatný cyklo-pruh** oddělený od provozu aut (3 %). Podobný počet respondentů však upozornil, že tzv. **cyklo-obousměrka zde není bezpečná**. Poukazovali na to, že poměrně úzká ulice s plánovanou změnou směrnosti v jednotlivých úsecích, krátkodobým zastavením vozidel ve druhé řadě a horší přehledností vozovky není pro toto řešení vhodná.

Průjezdnost vozovky

Zhruba **6 % podnětů směřovalo k průjezdnosti vozovky**. Šlo většinou o **kritické připomínky a pochyby, zda navržená šíře vozovky bude dostatečná pro průjezd objemnějších vozidel**, sanitek, hasičů či popelářů. Někteří požadovali **lepší řešení krátkodobého zastavení vozidel (kurýři, zásobování apod.)** nyní je navrženo tzv. ve druhé řadě, ale objíždění velkých aut v úzké vozovce podle nich sníží přehlednost a bude blokovat provoz, případně povede k tomu, že řidiči budou zastavovat „kde se dá“, třeba i na chodnících, jako se to děje nyní. Objevily se i pochyby, zda se při úzké vozovce auta pohodlně a bezpečně vytočí z/do kolmého parkovacího stání.

Mobiliář

Podobně velká skupina podnětů (**5 %**) se týkala **uličního mobiliáře**. Nejčastěji se objevila **kritika sloupků na nárožích, které oddělují prostor chodníku od vozovky**. Tyto sloupky jsou podle těchto reakcí nehezké, omezující, potenciálně nebezpečné pro děti. Objevil se i názor, že zabraňují příležitostnému krátkodobému zastavení vozidel (např. stěhováci, IZS apod.). Stejně tak se však objevila i pochvala, že sloupky brání nežádoucímu parkování aut v prostoru nároží a zvýšených přechodů pro chodce. Několik komentářů si žádá **více laviček a míst pro spočinutí**, další pak promyšlené **umístění kontejnerů na tříděný odpad**, které jsou v současnosti nevábny místy nepořádku.

Podněty k prostorovému řešení

Specifické menší kategorie tvořily konkrétní návrhy vhodnějšího prostorového řešení jednotlivých prvků a efektivního využití prostoru. Např. **funkčním způsobem oddělit parkovací prostor od prostoru chodníku** tak, aby auta nemohla najíždět do stání nadoraz (koly až těsně k chodníku), kdy pak významnou částí přesahují do prostoru chodníku a zužují ho, ačkoli za nimi na straně k vozovce parkovací místo zbytečně přebývá. Podobně někteří zmiňovali i návrh **nakreslit na zem jednotlivá parkovací místa, aby řidiči využívali parkovací prostor efektivně** a ne sobecky, čímž často blokují i několik parkovacích míst (v kolmém i v podélném stání).

Mezi jednotlivými podněty zaznělo např. i přání začlenit do návrhu více prostoru pro restaurační předzahrádky, doplnit možnosti nabíjení elektromobilů, použít vsakovací dlažbu či vyznačit klasickou zebru na přechodech a další (viz tabulka Q3).

Shrnutí – uspořádání uličního prostoru

Představený návrh rozdělení uličního prostoru **jednoznačně uvítala čtvrtina respondentů (25 %)**, pro jeho funkčnost, přehlednost, vizuální příjemnost a prostorové vyvážení všech městských činností a druhů dopravy.

Nejčastějším **důvodem kritiky a nesouhlasu byl úbytek parkovacích míst, který vadí cca 20 % respondentů**, přičemž zhruba dvě třetiny z nich neakceptují žádné snížení počtu míst, zatímco třetina by byla ochotná akceptovat pouze zcela minimální snížení počtu míst, případně žádá nabídku alternativní možnosti parkování (např. parkovací dům v docházkové vzdálenosti).

Otázka využití prostoru pro parkování hrála roli i při hodnocení kvalitnějšího prostoru pro chodce – **7 % komentářů označilo širší chodníky za zbytečné** plýtvání prostorem při nedostatku parkovacích míst. Podobná skupina reakcí **naopak širší chodníky a bezbariérové přechody pro chodce vítá**.

Prostor pro cyklisty ocenilo 10 % respondentů. 6 % podnětů směřovalo kriticky k průjezdnosti vozovky (obavy o bezpečné vyhýbání aut, průjezd objemných vozidel, IZS apod.). Menší skupiny podnětů (do 2 %) přinášely návrhy na dílčí drobná vylepšení prostorového řešení (oddělení parkovací plochy od chodníku, vyznačit v povrchu jednotlivá parkovací místa, vyměnit či doplnit mobiliář apod.).

Q3. USPOŘÁDÁNÍ ULICE	absolutní četnost	relativní četnost
Celkový pohled		
* Návrh uspořádání ulice se mi líbí, souhlasím, navržené řešení vítám	95	24%
* Zdá se mi, že se to tam nemůže všechno vejít, Slezská je na to moc úzká	9	2%
* Nespecifikovaný nesouhlas (bez vysvětlení důvodu)	1	0%
Parkování		
* Nesouhlas, nelze snížit počet parkovacích míst, již nyní je jich nedostatek	44	11%
* Návrh vypadá pěkně, ale parkovací místa rezidentů je třeba zachovat v co nejvyšší míře	31	8%
* V případě snížení počtu parkovacích míst v ulici je třeba nabídnout alternativní možnosti parkování, např. parkovací dům	6	2%
* Ocenil/a bych výraznější omezení parkování v ulici a lepší využití veřejného prostoru.	19	5%
* Chceme vědět o kolik přesně přijdeme parkovacích míst, jaká je bilance?	15	4%
Chodníky a přechody		
* Oceňuji širší chodníky a lepší prostor pro pěší pohyb	17	4%
* Rozšíření chodníků je zbytečné, chodců je tu málo a chodníky jsou široké až dost.	25	6%
* Líbí se mi zvýšené křižovatky - bezpečnější a přehlednější přechody	6	2%
* Nelíbí se mi zvýšené křižovatky - zdroj většího hluku a emisí z dopravy (auta na nich drncají a jedou stylem brzda-plyn)	3	1%
Cyklistická doprava		
* Oceňuji vyznačený cyklo-pruh (příp. vyznačit pruh červeným povrchem, doplnit značení pro cyklisty , návaznost na další trasy)	12	3%
* Oceňuji cyklo-obousměrku	14	4%
* Ocenil bych samostatný pruh pro cyklisty oddělený od vozovky	10	3%
* Cyklo-obousměrka zde není bezpečná - úzká ulice se změnou směrnosti v různých úsecích a krátkodobým zastavením vozidel ve druhé řadě není pro cyklo-obousměrku vhodná.	11	3%
Průjezdnost vozovky		
* Obava, že vozovka nebude dostatečně široká pro průjezd objemnějších vozidel, IZS či popelářů anebo pro bezpečné vyhnutí dvou vozidel při krátkodobém zastavení ve druhé řadě	16	4%
* Lépe ošetřit místa pro krátkodobé zastavení kurýrů, taxi apod., aby neblokovala provoz	5	1%
* Pochyby, zda velká auta při úzké vozovce vytočí kolmé parkovací stání	3	1%

Pokračování tabulky na další straně.

Q3. USPOŘÁDÁNÍ ULICE - pokračování tabulky	absolutní četnost	relativní četnost
Podněty k prostorovému řešení		
* Zamezit najíždění aut do parkovacích stání nadoraz, kdy potom přesahují do prostoru chodníku. Jasně oddělit parkovací prostor od chodníku.	8	2%
* Využít maximálně efektivně parkovací prostor (spočítat precizně jednotlivá místa, nakreslit místa na zem, aby řidiči neparkovali sobecky ale efektivně	7	2%
* Prohodit podélné a kolmé stání, případně někde zařadit i kolmé stání po obou stranách	5	1%
* Více prostoru pro předzahrádky podniků, oživují ulici a jsou místem setkávání	3	1%
Mobiliář		
* Dobře začlenit řešení kontejnerů na tříděný odpad, v současnosti je zdrojem nepořádku	5	1%
* Doplnit více laviček a míst ke spočinutí, myslet i dostatek odpadkových košů	5	1%
* Sloupky ohraničující chodník na nárožích se mi nelíbí (nehezké, omezující, v případě potřeby brání zastavení IZS nebo stěhováků)	7	2%
* Doplnit možnosti nabíjení elektromobilů (bude stále více využíváno)	3	1%
Různé jednotlivé podněty		
* Použít zasakovací dlažbu parkovacích míst, zachovat historickou dlažbu ve vozovce, nelíbí se mi absence zebry na přechodech, nelíbí se mi zrušení odbočovacího pruhu v Boleslavské apod.	10	3%
Celkem podnětů zaznamenaných 260 respondenty	395	100%

Tabulka Q3: Postoje k návrhu uspořádání uličního prostoru – výsledky obsahové analýzy.

Předprostor školy Perunova



Prostor nároží Slezské s Perunovou – výkres situace.

Prostor nároží Slezská – Perunova

Druhá polovina dotazníku se zaměřila na dojmy respondentů z návrhu **konkrétní proměny tří vybraných míst** ve Slezské. Hodnocení návrhů konkrétních prostranství většinou koresponduje s hodnocením předchozích položek – tedy tří základních obecných principů návrhu. Častěji tu však respondenti přihlíželi k detailům konkrétních prostorů, které byly na návrhových vizualizacích lépe patrné než v přechozích obecných schématech.

Prvním hodnoceným místem bylo **nároží Slezské s Perunovou**. V návrhové vizualizaci je vidět stromořadí po jižní straně Slezské ulice a několik nových stromů v Perunově před vstupem do školy. Chodníky na nároží jsou rozšířené a přechody bezbariérové. Na rohu u školy je vytvořeno místo pro rychlé zastavení aut rodičů, kteří vezou děti do školy nebo pro autobus při cestě na školu v přírodě. Parkování je po obou stranách Slezské i v Perunově naproti škole.

Respondenti k návrhu tohoto nároží napsali celkem **213 otevřených odpovědí** a v nich **celkem 307 podnětů**. Podněty byly opět zpracovány obsahovou analýzou do kategorií a konkrétních narativů – **přehledně v tabulce Q4** – viz str. 28.

Vpravo nahoře:

Prostor nároží Slezské s Perunovou – současný stav.

Vpravo dole:

Prostor nároží Slezské s Perunovou – vizualizace návrhu.



Hodnocení návrhu prostoru Slezská – Perunova

Navržená **úprava prostoru se líbí 30 % respondentů**. Důvody ocenění návrhu byly podobné jako v obecném návrhu rozdělení uličního prostoru – příjemný vizuální styl, kvalitnější chodníky, bezpečnější křižovatka, stromy a větší přívětivost prostoru pro děti které sem chodí do školy a do školky. Naopak celkový **nesouhlas s navrženým řešením zazněl ve 2 % reakcí** – některé považují návrh prostoru za fádni a bez nápadu, některé jej pouze odsoudily bez uvedení důvodu.

Prostor pro chodce – tedy dlážděné **chodníky, rozšířená nároží a bezbariérové přechody uvítalo 8 %** respondentů. Několikrát zazněla připomínka, že na přechodu by z důvodu bezpečnosti měla být vyznačena klasická zebra, zvláště zde u školy a školky (2 %). Asi **3 % podnětů reagovala kriticky na širší chodník v prostoru nároží a zvýšenou křižovatku**, které podle nich omezují řidiče a ubírají parkovací místa.

Kritika patřila také plánovanému zálivu K+R (tzv. Kiss & Ride neboli místo pro rychlé zastavení rodičů vezoucích děti do školy) sloužícího zároveň jako příležitostné stanoviště školního autobusu. **9 % podnětů označilo toto místo za nepotřebné**, zbytečně ubírající drahocenná parkovací místa rezidentů. Na druhé straně **6 % respondentů umístění zálivu K+R ocenilo**, protože auta rodičů teď podle nich nemají kde zastavit a ráno ve špičce parkují všude možné, třeba i na chodníku, kde je to zakázané. Podobně často respondenti vyjádřili **obecný nesouhlas se snížením počtu parkovacích míst v okolí Perunovy**.

Rozporuplného hodnocení se dočkalo také zrušení semaforu na křižovatce s Perunovou. V této dílčí otázce se střetly dvě stejně velké názorové skupinky (kolem 3 %) – jedna zrušení semaforu oceňuje, je zde podle nich zbytečný a omezuje pohyb v prostoru nároží – druhá naopak považuje zrušení semaforu za bezpečnostní riziko, zvláště zde v blízkosti školy a zároveň u zaslepeného ramena ulice, z něhož auta couvají do křižovatky.

V prostoru zvýšené křižovatky se některým respondentům **nezamlouval povrch z dlažebních kostek** a preferovali by hladší povrch pro pohodlnější průjezd cyklistů a tišší průjezd aut. Stejně tak někteří znovu **kritizovali nárožní sloupky** oddělující chodník od vozovky (obojí kolem 3 %).

Menší skupinky komentářů dále v navrženém prostoru **ocenily doplnění stromů, umístění cyklo-stojanů před školou, či odstranění citybloků** (žlutočerných betonových zábran) z prostoru nároží (2 %). Častěji zaznělo **přání doplnit více laviček**, zejména před vstupem do školy a do školky (5 %). Potenciál prostor před školou v zaslepené Perunově by někteří z respondentů rádi viděli ještě lépe využitý v podobě **zajímavějšího, hravějšího prostoru před školou, kde se mohou děti a rodiče setkat a chvíli pobýt** (lavička, strom, herní prvek apod.).

Q4. PROSTOR NÁROŽÍ PERUNOVA	absolutní četnost	relativní četnost
Celkový pohled		
* Navržená úprava prostoru Perunova se mi celkově líbí, souhlasím s návrhem	92	30%
* Návrh je nezajímavý, fádní, bez nápadu	2	1%
* Nespecifikovaný nesouhlas (bez vysvětlení důvodu)	4	1%
Chodníky a přechody		
* Vítám kvalitnější prostor pro pěší - rozšířené chodníky, bezbariérovost, bezpečnější přechody, přehledná nároží	25	8%
* Chybí mi vyznačené přechody pro chodce, klasická zebra na chodníku	7	2%
* Nesouhlas se zvýšenou křižovatkou - zpomaluje auta, nájezdy na nerovnost způsobují větší hluk a emise	5	2%
* Zbytečně široké chodníky, zabírají místo	3	1%
Parkování		
* Nesouhlas s místem pro školní autobus a pro rychlé zastavení rodičů vezoucích děti do školy (tzv. Kiss&Ride) - není zde potřeba a zbytečně zabírá drahocenné místo pro parkování rezidentů	29	9%
* Nesouhlas obecně se snížením počtu parkovacích míst v blízkosti Perunovy ulice	19	6%
* Oceňuji místo pro rychlé zastavení u školy (tzv. Kiss&Ride) - nyní auta nemají kde zastavit a ráno ve špičce zastavují, kde se dá, i na zákazu či na chodníku	17	6%
Světelná signalizace a provoz aut		
* Vítám zrušení semaforu, je zde zbytečný a omezuje pohyb v prostoru nároží	10	3%
* Jsem proti zrušení semaforu, je to bezpečnostní riziko, zvláště v blízkosti školy a zároveň zaslepeného ramena ulice, z něhož auta couvají do křižovatky	10	3%
* Zajistit bezpečný způsob vyjíždění (otáčení, couvání) vozidel ze slepé části Perunovy do prostoru zúžené křižovatky tak, aby nedocházelo ke kolizím s chodci a dětmi	4	1%
Stromy		
* Oceňuji zde doplnění stromů	6	2%
* Prostor je málo zelený, chtělo by to přidat stromy nebo jinou zeleň	6	2%
* Stromy po jižní straně budou stínit školním třídám, v prvním patře je opravdu málo světla	4	1%

Pokračování tabulky na další straně.

Q4. PROSTOR NÁROŽÍ PERUNOVA - pokračování tabulky	absolutní četnost	relativní četnost
Mobiliář, ochranné prvky, povrch		
* Doplnit lavičky do prostoru před ZŠ a MŠ, případně do prostoru nároží	14	5%
* Lavičky budou jen místem pro vysedávání opilců a narkomanů	2	1%
* Oceňuji umístění cyklo-stojanů před školou	5	2%
* Cyklo-stojany jsou zcela zbytečné, jde o MŠ a 1. stupeň ZŠ, malé děti do školy na kole nejezdí	2	1%
* Zasadit do návrhu řešení umístění kontejnerů na tříděný odpad	4	1%
* Vítám odstranění žlutočerných betonových zábran, tzv. citybloků	3	1%
* Nelíbí se mi sloupky na nárožích, nehezke, překážka pohybu v prostoru nároží, mohou být nebezpečné např. pro malé děti	9	3%
* Nelíbí se mi povrch z kostek na zvýšených křižovatkách, raději hladší povrch (menší hluk aut a pohodlnější průjezd cyklistů)	10	3%
Prostor před školou v zaslepené části Perunovy		
* Lépe využít potenciál zaslepené části Perunovy - zajímavější, hravější prostor před školou, pěší zóna, pobytový plácek, herní prvek v povrchu či název školy v dlažbě apod.	10	3%
Různé jednotlivé podněty		
* Přidat pítko či vodní prvek, doplnit zábradlí u školy, podpořit nějak živý parter, nechci hluk a prach při stavbě, přílišný důraz na obslužnost automobily v těsné blízkosti MHD	5	2%
Celkem podnětů zaznamenaných 213 respondenty	307	100%

Tabulka Q4: Postoje k návrhu prostoru před školou v Perunově ulici – výsledky obsahové analýzy.

Předprostor školky Libická



Prostor nároží Slezské s Libickou – výkres situace.

Prostor nároží Slezská – Libická

Pátá sekce dotazníku se věnovala prostoru **nároží před školou v Libické ulici**. Prostor je řešen podobným způsobem jako předchozí prostor před školou v Perunově. Vizualizace návrhu (viz str. 26) ukazuje stromořadí po jižní straně Slezské a zvýšený prostor přechodů pro chodce. Díky snížení rychlosti na 30 km/h je provoz aut přehlednější a bezpečnější. Na vozovce je asfalt, kvůli menší hlučnosti provozu, pouze prostor zvýšených přechodů je vydlážděn. Je zde rovněž vidět změna jednosměrnosti Slezské ulice, která by měla snížit objem tranzitní automobilové dopravy do centra.

K návrhu tohoto prostoru se vyjádřilo celkem **199 respondentů**. V otevřených komentářích zaznamenali **celkem 270 podnětů**, které lze shrnout do několika kategorií a konkrétních narativů. Spektrum komentářů a rozložení názorových skupin bylo **velmi podobné jako v předchozím hodnocení prostoru Perunovy**.

Přehledné výsledky obsahové analýzy uvádí tabulka Q5 – viz str. 33.

Vpravo nahoře:

Prostor nároží Slezské s Libickou – současný stav.

Vpravo dole:

Prostor nároží Slezské s Libickou – vizualizace návrhu.



Hodnocení návrhu prostoru Slezská – Libická

S představeným návrhem prostoru **souhlasí podobně jako v Perunově cca třetina respondentů (34 %)**. Respondenti hodnotili pozitivně podobné vlastnosti návrhu jako v předešlých komentářích – tedy celkovou přívětivost a vyváženost prostoru, bezbariérovost, přehlednost i doplnění zeleně. **Nesouhlas s celým návrhem proti tomu uvedla asi 3 % respondentů**, většinou však bez jakéhokoliv zdůvodnění.

Hodnocení chodníků, zvýšených křižovatek a podmínek parkování v podstatě kopíruje vyjádření respondentů k předchozímu návrhu nároží s Perunovou – pochopitelně, neboť obě uliční prostranství mají podobný charakter i funkce. **7 % komentářů nesouhlasí s omezením parkovacích míst v okolí Libické** a přáli by si zachovat příčné parkování u školky. I zde zazněla **kritika vytvoření zálivu pro školní autobus a rychlé zastavení K+R (5 %)** – pro mateřskou školku je to podle respondentů zcela zbytečné, menší děti stejně rodiče musí dovést přímo do budovy a rychlé vyložení tu tedy nedává smysl, stejně tak podle nich školka nevyužije ani stání pro autobus (menší děti nejedí na školu v přírodě ani exkurze) – místo by tedy mělo být využito pro rezidentní parkování.

V postojích k úpravě tohoto místa znovu zazněl **nesouhlas se změnou směrnosti Slezské (6 %)** – znemožnění plynulého průjezdu v tomto úseku podle těchto komentářů zahltí okolní ulice a zkomplikuje dopravu v okolí mateřské školky, kde budou auta kličkovat sem a tam mezi bloky.

5 % respondentů by si přálo doplnit více stromů nebo jiných zelených prvků, **prostor ulice na ně i po úpravě působil příliš šedě** a kamenně. Mobiliář, povrchy a ochranné prvky byly hodnoceny prakticky stejně jako v předchozím nároží s Perunovou – tzn. **spektrům malých skupinek podnětů k jednotlivým detailům v uličním prostoru** (kritika nárožních sloupků či vydláždění zvýšených křižovatek, přání více laviček a odpadkových košů, ocenění cyklo-infrastruktury nebo její označení za zbytečnou a překážející provozu apod.)

Q5. PROSTOR NÁROŽÍ LIBICKÁ	absolutní četnost	relativní četnost
Celkový pohled		
* Navržená úprava nároží Libické se mi celkově líbí, souhlasím s návrhem	92	34%
* Návrh je fádní a bez nápadu, nic originálního tu není	2	1%
* Nespecifikovaný nesouhlas (bez vysvětlení důvodu)	5	2%
Chodníky a přechody		
* Oceňuji prostorné chodníky, bezbariérovost, zvýšené přechody	14	5%
* Chybí zde vyznačené přechody pro chodce, klasická zebra na chodníku	9	3%
* Zbytečně široké chodníky, zabírají místo	4	1%
* Nesouhlas se zvýšenou křižovatkou - způsobuje větší hluk a emise a zpomaluje provoz	3	1%
Parkování		
* Nesouhlas se snížením počtu parkovacích míst v okolí Libické (zachovat příčné parkování)	19	7%
* Nesouhlas s místem pro školní autobus a rychlé zastavení rodičů vezoucích děti do školy (tzv. K+R) - není zde potřeba a zbytečně zabírá drahocenné místo pro parkování rezidentů	13	5%
* Oceňuji místo pro rychlé zastavení u školy (tzv. Kiss&Ride)	2	1%
Průjezdnost Slezské a zklidnění dopravy		
* Nesouhlas se změnou směrnosti Slezské v této lokalitě - ucpe dopravu v okolních ulicích, auta zde budou zbytečně objíždět bloky	16	6%
* Souhlasím zde s omezením rychlosti na 30 km/h	4	1%
* Vítám zklidnění dopravy v okolí Libické ulice	3	1%
Stromy		
* Prostor je málo zelený, chtělo by to přidat stromy nebo jiné zelené prvky, např. travnaté plochy	13	5%
* Oceňuji zde doplnění stromů	7	3%
* Jsem proti umístění stromů - zabírají cenné místo v ulici, na jižní straně stíní oknům	3	1%

Pokračování tabulky na další straně.

Q5. PROSTOR NÁROŽÍ LIBICKÁ - pokračování tabulky	absolutní četnost	relativní četnost
Mobiliář, ochranné prvky, povrch		
* Nelíbí se mi sloupky na nárožích, nehezke, překážka pohybu v prostoru nároží, mohou být nebezpečné např. pro malé děti	12	4%
* Doplnit lavičky a odpadkové koše před MŠ, případně do prostoru nároží	9	3%
* Vítám odstranění žlutočerných betonových zábran, tzv. citybloků	8	3%
* Nelíbí se mi povrch z kostek na zvýšených křižovatkách, raději hladší povrch pro menší hluk z aut a pohodlnější průjezd cyklistů	7	3%
* Vítám nahrazení dlažby vozovky tichým asfaltem	3	1%
* Zasadit do návrhu řešení umístění kontejnerů na tříděný odpad	2	1%
* Doplnit prvky hospodaření s dešťovou vodou	2	1%
Cyklistická doprava		
* Oceňuji umístění cyklo-pruhu, obousměrky, umístění cyklo-stojanů	3	1%
* Ocenil/a bych lepší cyklo-infrastrukturu, nejlépe oddělený cyklo-pruh	3	1%
* Nesouhlas s umístěním cyklo-pruhu - je zde zbytečný a bude komplikovat provoz	3	1%
* Nesouhlas s cyklo-obousměrkou - je zde nebezpečná	2	1%
* Cyklo-stojany jsou zde zcela zbytečné	2	1%
Různé jednotlivé podněty		
* Doplnit do prostoru umělecké dílo (např. sochu), doplnit zábradlí u školy, zachovat historické dláždění vozovky, nechci hluk a prach při stavbě, přílišný důraz na obslužnost auty	5	2%
Celkem podnětů zaznamenaných 199 respondenty	270	100%

Tabulka Q5: Postoje k návrhu prostoru nároží Slezská – Libická – výsledky obsahové analýzy.

Prostor nároží Slezská – Hradecká

Posledním místem, které návrh studie představil byl prostor **ve východní části Slezské ulice poblíž nároží s Hradeckou**, kde se nachází pošta, supermarket a restaurace. Vizualizace zde zobrazuje běžný prostor ulice těsně před nárožím. Chodník je vydlážděn kostkami tzv. pražské mozaiky, parkující auta ani stožáry značek a lamp do chodníku nezasahují. Stromy jsou dále od fasád domů. Parkování je po jedné straně ulice kolmé a po druhé podélné. Prostor nároží je dostatečně široký pro umístění laviček nebo malé restaurační předzahrádky.

K návrhu tohoto prostoru se vyjádřilo celkem **181 respondentů**. V otevřených komentářích zaznamenali **celkem 260 podnětů**, které lze shrnout do několika kategorií a konkrétních narativů, **velmi podobného druhu jako v předchozím hodnocení** nároží Slezské s Perunovou a s Libickou.

Přehledné výsledky obsahové analýzy uvádí tabulka Q6 – viz str. 37.

Vpravo nahoře:

Prostor nároží Slezské s Hradeckou – současný stav.

Vpravo dole:

Prostor nároží Slezské s Hradeckou – vizualizace návrhu.



Hodnocení návrhu prostoru Slezská – Hradecká

Postoje respondentů k návrhu posledního představeného místa proměny Slezské **v zásadě kopírují již dříve zaznamenané reakce a připomínky**. Souhlas s řešením prostoru a jeho **ocenění příjemnějšího prostředí ulice vyjádřila opět necelá třetina respondentů (29 %)**. Neodůvodněný nesouhlas vyjádřila stejná skupinka několika dotázaných (3 %).

5 % reakcí vítá prostorné chodníky bez překážejících aut, sloupů a značek, po kterých se dá pohodlně jít i ve dvou nebo s kočárkem. Připomínky směřovaly k zamezení najíždění aut do prostoru chodníku (auta většinou najíždějí nadoraz koly až k obrubníku a přední části zabírají prostor chodníku) a požadovaly funkční oddělení prostoru chodníku od parkovacího prostoru. Menší skupinka **(3 %) naopak označila chodníky za zbytečně široké**, nynější stav je podle nich vyhovující.

Téma parkování zde vyvstalo lehce výrazněji než v případě předchozích dvou nároží. **14 % respondentů nesouhlasí s úbytkem parkovacích míst v okolí Hradecké** – někteří uváděli, že **právě v tomto úseku Slezské často parkují auta nerezidentů** (v blízkosti je řada kanceláří, supermarket, OC Flora ad.) a místní zde mají větší problém zaparkovat. Několik podnětů znovu připomnělo návrh **vyznačit jednotlivá parkovací místa v povrchu, aby řidiči využívali prostor efektivně** a neblokovali nedbalým či bezohledným zaparkováním další parkovací místa v řadě. Naproti tomu **5 % respondentů by v tomto úseku ocenilo výraznější omezení parkování (např. podélné stání po obou stranách)** a využití veřejného prostoru lepším způsobem.

Specifickým tématem tohoto prostoru se stalo **případné umístění restaurační předzahrádky** u nárožní restaurace a pivnice u Bergnerů, k němuž se vyjádřilo zhruba 15 % respondentů v protichůdných názorových skupinách. **7 % prostor pro předzahrádku a venkovní posezení vítá a ocenilo by ho i u jiných podniků ve Slezské**. **5 % naopak předzahrádku u Bergnerů kategoricky odmítá a poukazuje na opakované problémy a konflikty** obyvatel sousedních domů s touto restaurací (noční hluk, cigaretový kouř a výpary z kuchyně do oken bytů, nepořádek), které podle nich majitel restaurace dlouhodobě nechce nijak řešit. Skupina asi 3 % komentářů by proto **umístění předzahrádky na tomto nároží akceptovala pouze za určitých podmínek** (zajištění slušných pravidel provozu s ohledem na obyvatele v sousedství, umístění tak, aby neblokovala průchod, případně umístění za rohem v klidnější Hradecké).

Stejně jako v hodnocení návrhů předchozích dvou nároží, i zde respondenti zaznamenali v menších skupinkách **spektrum různorodých podnětů k dílčím prvkům řešení prostoru** (lavičky, kontejnery, cyklo-pruh, cyklo-stojany, stromy ad.), a to v podobném duchu a četnosti jako u předchozích dvou otázek – tzn. bez převažující názorové shody, za to s **povšimnutím si specifických detailů daného prostoru**. Příkladem může být připomínka k povrchu chodníků – několik podnětů upozornilo, že v návrhu se sice mluví o **dláždění tzv. pražskou mozaikou**, ale ve vizualizaci jsou na chodníku pouze bílé dlažební kostky a chybí typický šedo-bílý motiv pražské mozaiky, který by byl podle nich hezčí.

Q6. PROSTOR NÁROŽÍ HRADECKÁ	absolutní četnost	relativní četnost
Celkový pohled		
* Navržená úprava u nároží Hradecké se mi celkově líbí, souhlasím s návrhem	76	29%
* Návrh je fádní a bez nápadu, nic nového nepřináší	2	1%
* Nespecifikovaný nesouhlas (bez vysvětlení důvodu)	4	2%
Chodníky a přechody		
* Oceňuji prostorné chodníky bez překážek	13	5%
* Zbytečně široké chodníky, nyní jsou dostatečné	9	3%
* Ošetřit ochranu chodníků, aby auta (zvláště ta dlouhá) nezasahovala do prostoru průchodu	7	3%
* Chodníky by měly být ještě širší, více prostoru pro chodce	3	1%
Parkování		
* Nesouhlas se snížením počtu parkovacích míst v okolí Hradecké (zachovat příčné parkování po obou stranách ulice)	36	14%
* Ocenil/a bych výraznější omezení parkování (např. podélné stání po obou stranách) a využití veřejného prostoru lepším způsobem	12	5%
* Nakreslit na zem parkovací místa, aby řidiči efektivně využívali prostor a neparkovali sobecky	4	2%
Prostor pro předzahrádku hospody u Bergnerů		
* Prostor pro předzahrádku by byl fajn - zde i u jiných podniků ve Slezské	18	7%
* Nesouhlas s umístěním předzahrádky u Bergnerů (opakované problémy s hlukem, kouřem do oken apod., které majitel restaurace nechce nijak řešit)	14	5%
* Předzahrádka restaurace pouze za určitých podmínek (umístěna tak aby neblokovala průchod, zajištěn slušný provoz s ohledem na obyvatele, případně umístění za rohem v klidnější Hradecké)	7	3%
Stromy		
* Oceňuji zde doplnění stromů	5	2%
* Stromy by v tomto místě měly být na severní, tedy slunné straně ulice, jinak budou stínit tmavým bytům	5	2%
* Stromy jsou zde nevhodné, budou stínit tmavou ulici, případně tu nejsou ani potřeba	4	2%
* Doplnit více zelených prvků, např. živý plot, rostliny	3	1%

Pokračování tabulky na další straně.

Q6. PROSTOR NÁROŽÍ HRADECKÁ - pokračování tabulky	absolutní četnost	relativní četnost
Mobiliář, ochranné prvky, povrch		
* Vyřešit umístění kontejnerů na tříděný odpad na nároží (v současnosti nevábivé místo)	7	3%
* Oceňuji lavičky v prostoru nároží, případně zde doplnit i více laviček	5	2%
* Lavičky jsou zbytečné, chodí tu málo lidí, navíc jen přilákají pobyt opilců a narkomanů	4	2%
* Vítám odstranění žlutočerných betonových zábran, tzv. citybloků	4	2%
* Na chodníku by měla být dlažba tzv. pražská mozaika (na vizualizaci je pouze bílá)	3	1%
* Ocenil/a bych lepší cyklo-infrastrukturu, nejlépe oddělený cyklo-pruh	3	1%
* Oceňuji umístění cyklo-stojanů na nároží, před obchody, poštu apod.	2	1%
Průjezdnost vozovky		
* Pochyby o dostatečné šíři vozovky pro vyhnutí dvou aut či bezpečné najíždění do kolmého stání	3	1%
Různé jednotlivé podněty		
* Více využít potenciál nároží s hospodou a obchody, použít vsakovací povrch parkování, zavést bezalkoholovou zónu, ocenil bych výběr z více variant návrhu, zprůchodnit chodník podél vodojemu, zrušit chodník podél vodojemu a nahradit parkováním	7	3%
Celkem podnětů zaznamenaných 181 respondenty	260	100%

Tabulka Q6: Postoje k návrhu prostoru nároží Slezské s Hradeckou – výsledky obsahové analýzy.

Doplňující volné komentáře

Poslední otázka dotazníku byla prostorem pro případné další **volné postřehy či komentáře respondentů mimo kategorie předchozích definovaných témat**. V této otázce bylo respondenty zaznamenáno celkem **205 doplňujících komentářů**, jejichž obsahem bylo buď souhrnné zhodnocení návrhu nebo doplňující podněty a připomínky k různým prvkům veřejného prostoru ulice.

Necelá třetina komentářů vyjádřila **celkový souhlas s představeným návrhem studie (29 %)**. Tito respondenti považují představený návrh za dobré řešení pro Slezskou ulici, zlepšení současného stavu a vyvážený kompromis všech funkcí a druhů dopravy. Někteří ocenili také otevřený přístup radnice a možnost připomínkovat práci architektů.

Naopak **13 % komentářů představený návrh jako celek odmítlo** a vyslovalo nesouhlas s realizací navržené proměny – z toho 8 % bez specifikace důvodu a 5 % z důvodu omezení obslužnosti Slezské ulice individuální automobilovou dopravou (omezení průjezdnosti směrem do centra a/nebo úbytek parkovací plochy).

Ostatní doplňující podněty byly zaznamenány v málo početných skupinkách nebo jednotlivě a **obsahově vesměs opakovaly některé z narativů, které už zazněly v předchozích otázkách** u příslušných témat návrhu (lepší řešení kontejnerů na tříděný odpad, lepší cyklo-infrastruktura, více zeleně, raději asfalt na křižovatkách, kritické připomínky k parkování a další). Nově tu zaznělo přání doplnit v celé délce ulice **odpadkové koše s pytlíky pro úklid po psech** nebo použít pro **pouliční osvětlení vhodné lampy**, které dobře osvětlují prostor chodníku pod nimi, ale nesvítí tolik nahoru a do stran do oken bytů.

Přehled všech doplňujících podnětů zaznamenaných v poslední volné otázce jsou uvedeny v **tabulce Q7** – viz str. 40.

Q7. DOPLŇUJÍCÍ VOLNÉ KOMENTÁŘE	absolutní četnost	relativní četnost
Souhrnné hodnocení návrhu studie		
* Návrh studie se mi celkově líbí, jsem pro, díky za anketu - zlepšení současného stavu, hezčí ulice, vhodný kompromis mezi jednotlivými funkcemi Slezské	60	29%
* Návrh studie se mi nelíbí, nesouhlasím s realizací - buď bez uvedení důvodu nebo z důvodu omezení obslužnosti individuální automobilovou dopravou (průjezdnost a/nebo parkování)	26	13%
Doplňující komentáře		
* Navrhnout vhodné řešení kontejnerů na tříděný odpad - nyní jsou odpudivým místem plným nepořádku	25	12%
* Neomezovat parkování, příp. nabídnout alternativní možnosti (parkovací dům, podzemní garáže)	17	8%
* Doplnit prvky pro úklid po psech (dostatek košů s pytlíky, patníky pro psí značkování)	14	7%
* Zlepšit cyklo-infrastrukturu (např. oddělený cyklo-pruh, návaznost na další trasy, stanoviště pro sdílená kola)	10	5%
* Více zeleně či květin, vhodná ochrana stromů před koly aut a nepořádkem	9	4%
* Využít hospodaření s dešťovou vodou (vsakovací plochy, svody apod.)	8	4%
* Lampy, které dobře osvětlují chodník, ale přitom tolik nesvítí do oken bytů (méně světelného smogu)	5	2%
* Oživit veřejný prostor ulice uměleckou instalací (socha, murál, více barev apod.)	4	2%
* Více omezit prostor pro parkování aut (menší důraz na auta v moderních metropolích)	4	2%
Různé jednotlivé komentáře		
* Nedláždit povrch křižovatek, zachovat směrnost ulice, možnosti nabíjení elektromobilů, více zahrádek restaurací, nepovolit cyklo-obousměrku, koordinovat opravy sítí, zamezit přesahu parkujících aut do prostoru chodníku ad.	23	11%
Celkem volných doplňujících komentářů	205	100%

Tabulka Q7. Doplňující volné komentáře – výsledky obsahové analýzy.

