

## VÝSLEDKY VEŘEJNÉHO SETKÁNÍ A ONLINE ANKETY K DOPRAVĚ V KLIDU A PĚŠÍ DOPRAVĚ V ULICI HORNÍ



### **Veřejné setkání**

Místo a čas konání: 26. 9. 2023 v ZŠ Mendíků

Účastníci:

17 obyvatel ulice Horní

8 občanů nerezidentů ulice Horní

radní MČ Praha 4 pro dopravu Jaroslav Míth

vedoucí Odboru životního prostředí a dopravy Jaroslav Vodák

místostarosta Prahy 4 pro územní rozvoj a výstavbu Patrik Opa

pracovník Odboru Dopravy MHMP, oddělení organizace dopravy David Horatius

Moderátoři diskuse:

Ing. arch. Lucie Chaloupka Červená

Mgr. Martin Veselý, PhD.

## Kde parkují účastníci diskuse

Motoristé žijící v Horní parkují převážně v jiných blízkých ulicích, např. ve vilové zástavbě lze obvykle bez problémů zaparkovat.

3 ze 17 se snaží parkovat přímo v ulici a proto vítají zvýšený počet parkovacích stání.

6 ze 17 někdy parkuje v ulici, ale nedělá jim problém zaparkovat jen na chvíli (vyložit věci z auta) a pak přeparkovat jinam, případně rovnou zaparkovat v jiné ulici. Někteří mají pro druhé auto placené parkovací stání mimo ul. Horní.

8 ze 17 v ulici neparkuje. Někteří nemají automobil, jiní využívají placená stání mimo ulici Horní.

Z nerezidentů neparkuje v ulici Horní nikdo. Ulicí procházejí pěšky nebo projíždějí na kole, nejčastěji na cestě do parku Jezerka.

## Vnímání současného stavu

Přítomní rezidenti ulice a nerezidenti, motoristé i nemotoristé se z velké části shodli na těchto nedostatcích současného řešení:

- Současný stav je klaustrofobický. Auta parkující na zmenšených chodnících nepřiměřeně omezují průchod a vytváří pocit stísněnosti v uličním prostoru.
- Ulice se po změně organizace parkovacích stání stala neúnosně špinavou. Mezi auty se povalují odpadky a psí exkrementy. Problém s neuklizenými odpadky a exkrementy byl již dříve, ale po změně uspořádání ulice se markantně zvětšil.
- Stávající charakter ulice je hrozný. Reprezentativnost a velkorysost nahradil výrazný diskomfort a nefunkční parkování na chodnících.
- Průchod po chodníku je nebezpečný, chodci a obzvláště děti jsou ohrožováni auty, která se snaží najet na chodník a zaparkovat. Z pozice parkujícího řidiče je takřka nemožné zaznamenat procházející dítě na chodníku, což snižuje nejen bezpečnost pohybu po chodníku, ale také přecházení ulice. Také je obtížné při najíždění přes obrubník včas zastavit a nenajet až k domu, obzvláště u šikmých stání.
- Stávající šířka chodníku neumožňuje plynulý pohyb chodců, například křížení dvojice chodců a osoby s kočárkem je velmi nekomfortní. Ulicí často procházejí pejskaři a lidé s kočárky směřující do blízkého parku Jezerka. Průchozí prostor je dále výrazně zmenšován při otevírání dveří aut parkujících na podélných stáních.
- Parkující auta výrazně zhoršují pohodu bydlení v suterénech a polosuterénech bytech v ulici (auta jim parkují skoro až "u okna")

Ve skupině rezidentů dále zaznělo:

- Byt v ulici Horní koupili i kvůli dřívější podobě ulice, která měla svého genia loci. Za současného stavu ulice by si koupili nemovitosti velmi rozmysleli.
- Vzhledem k počtu motoristů v ulici je zvýšení počtu parkovacích stání zanedbatelné. Naopak snížení komfortu a vlídnosti ulice je nesrovnatelně vyšší.
- Stávající šířka chodníku neumožňuje normální sousedské fungování, prostor je tak zúžený, že se nedá zastavit ani na krátký rozhovor se sousedem či známým.
- Po úpravě uspořádání se zvýšila rychlost vozidel vjíždějících do ulice, pro chodce je to značně nepříjemné a vyvolává to pocity ohrožení.

Absolutní menšinou účastníků diskuze (3 rezidenti, žádný nerezident) současný stav s menšími výhradami vyhovuje. Nevhodně vnímají provizornost a nereprezentativnost současného řešení, ale uvítali zvýšený počet parkovacích stání.

### **Závěry a podněty k zamyšlení**

- Hlavním přáním je vrátit ulici důstojnost a nádech velkorysosti. Jde o celkový dojem z prostoru. Klaustrofobní atmosféra je neúnosná.
- Důraz je kladen na stavební řešení místo provizorií. Účastníci diskuse by přivítali rozšíření chodníků na nárožích, se kterým se můžeme setkat v různých místech po Praze, vytvoření zálivů na parkování, vysoké obrubníky dělící vozovku od chodníků (sloužící jako přirozené vymezení parkovacího stání).
- Požadována je dlažba na chodnicích, klidně mozaika, s ohledem na atmosféru a praktičnost (např. při častých opravách inženýrských sítí).
- Opakovaným podnětem bylo zohlednění komerčních prostor a suterénních bytů při tvarování uličního profilu. Účastníci se nebránili kreativnímu přístupu, práci s lokálně rozšířeným chodníkem či dalšími opatřeními prioritizujícími chodce a komfort přilehlých interiérů.
- Většina rezidentů by nebyla proti instalování retardéru, pokud nebude generovat nadměrný hluk.
- Klíčové je snížení parkovacích stání pod úroveň chodníku, čímž se přispěje k omezení klaustrofobního pocitu v ulici.
- Šikmá stání nebyla většinou rezidentů jednoznačně zamítnuta. Shoda však panovala na omezení jejich délky tak, aby bylo zamezeno dlouhodobému parkování dodávek a dlouhých osobních automobilů, které neúměrně zúží chodník a zastíní suterénní prostory. Nerezidenti se domnívají, že nepatrné zvýšení počtu parkovacích stání, které (jak potvrzují data Odboru dopravy MHMP) situaci v lokalitě významně nezlepší, nestojí za diskomfort a snížení bezpečnosti chodců.
- Důraz byl kladen na kvalitní architektonické řešení.
- Účastníci diskuse by přivítali více košů na psí exkrementy a parkování pro motoristy a cyklisty

**Poznámka:** v diskusi zazněly rovněž podněty k dopravnímu provozu v okolí ulice Horní. I tyto podněty byly zaznamenány a předány radnímu MČ Praha 4 pro dopravu.

V Praze dne 29. 9. 2023

Ing. arch. Lucie Chaloupka Červená  
Mgr. Martin Veselý, PhD.

## Online anketa

### Úvod

Anketa proběhla v říjnu 2023 v návaznosti na veřejné setkání v ZŠ Mendíků 26. září.

Cílem ankety bylo ověřit na větším vzorku respondentů názory a preference, které zazněly v průběhu setkání. Anketa byla určena výlučně pro rezidenty ulice Horní nebo ulic sousedních. Vždy hlasoval jeden zástupce jedné domácnosti.

Ankety se zúčastnili zástupci celkem 60 domácností, 38 rezidentů ulice Horní, 22 rezidentů ulic sousedních. 25 respondentů obvykle parkuje v ulici Horní, 24 z nich jsou rezidenti této ulice. 18 domácností respondentů osobní automobil (téměř) nepoužívá, 4 domácnosti využívají placená parkovací stání mimo řešené území.

### Názory respondentů

Respondenti hodnotili, do jaké míry souhlasí celkem s osmi názory, které zazněly na veřejném setkání. Míru svého ne/souhlasu vyjádřili na škále rozhodně souhlasím, spíše souhlasím, spíše nesouhlasím a rozhodně nesouhlasím. Mohli také zvolit možnost nevím/neumím to posoudit.

Tabulka níže uvádí počty respondentů, kteří s jednotlivými názory rozhodně souhlasí (++), spíše souhlasí (+), spíše nesouhlasí (-) a rozhodně nesouhlasí (--). Mohli také zvolit odpověď nevím/neumím to posoudit (N).

<i>názor</i>	++	+	-	--	<i>N</i>
Jako chodec se po zavedení šikmého stání po jedné straně ulice Horní cítím méně bezpečně.	30	6	4	20	0
Jako řidič se po zavedení šikmého stání po jedné straně ulice Horní cítím méně bezpečně.	8	9	7	22	14
Jako cyklista se po zavedení šikmého stání po jedné straně ulice Horní cítím méně bezpečně.	14	7	1	13	25
Po zavedení šikmého stání po jedné straně ulice Horní přibylo v ulici odpadků a psích exkrementů.	21	10	10	14	5
Zvýšení počtu parkovacích stání v ulici je pro mě (členy mé domácnosti) významným přínosem.	22	3	5	29	1
Zásadní je, aby byla parkovací stání zřetelně ohraničená, pod úroveň chodníku.	30	9	7	4	10
Šířka chodníku je po zavedení šikmého stání zcela nedostatečná.	33	4	4	19	0
Negativa, která s sebou přineslo zavedení šikmého stání po jedné straně ulice Horní, jsou větší než přínosy navýšení počtu parkovacích míst.	33	4	1	22	0

## Závěry

Názory respondentů v online anketě jsou výrazně protichůdnější než v případě veřejného setkání. O široké názorové shodě mezi respondenty nelze hovořit u žádné z otázek. V názorových rozdílech účastníků setkání a online ankety jsou zřetelně patrné rozdíly ve složení domácností obyvatel ulice Horní podle způsobu využívání osobního automobilu.

<i>rezidentí ulice Horní</i>	<i>setkání</i>	<i>anketa</i>
Obvykle parkují v ulici Horní	18 %	63 %
Občas nebo výjimečně parkují v ulici Horní	35 %	21 %
Neparkují v ulici Horní, využívají placená stání	47 %	16 %

### Hlavní zjištění:

- Tři pětiny respondentů se cítí po zavedení šikmého stání v ulici Horní méně bezpečně jako chodci. Rozdíl v podílu nespokojených rezidentů ulice a respondentů ze sousedních ulic je statisticky nevýznamný.
- Více než jedna třetina respondentů, kteří dokáží posoudit situaci z pohledu řidiče, se po zavedení šikmého stání v ulici Horní cítí méně bezpečně.
- Tři pětiny cyklistů se nyní cítí v ulici Horní méně bezpečně než před zavedením šikmého stání.
- Polovina respondentů se domnívá, že po zavedení šikmého stání přibylo v ulici odpadků a psích výkalů.
- Rozšíření počtu parkovacích stání v ulici Horní považují za významný přínos dvě pětiny respondentů.
- Zřetelné ohraničení parkovacích stání pod úroveň chodníku by přivítaly dvě třetiny respondentů.
- Tři pětiny respondentů považují za nedostatečnou současnou šířku chodníku.
- Tři pětiny respondentů se domnívají, že negativa spojená se zavedením šikmého stání převládají nad pozitivy.

Při podrobnějším pohledu na výsledky také vysvítá obraz dvou názorově velmi odlišných skupin obyvatel, které dohromady tvoří zhruba dvě třetiny respondentů.

Početnější z nich jsou respondenti, pro které je zvýšení počtu parkovacích míst v ulici Horní rozhodně přínosem. Pouze jeden z těchto 22 respondentů se domnívá, že nynější šířka chodníku je zcela nedostatečná a že přínosy současného řešení nepřevažují nad zápory. Pouze dva z těchto respondentů se nyní cítí méně bezpečně jako chodci. Opačnou stranu názorového spektra tvoří podstatnou měrou domácnosti respondentů bez osobního automobilu. 15 z 18 těchto respondentů rozhodně souhlasí s názorem, že zavedením šikmého stání se snížila bezpečnost ulice pro chodce a že negativa současného řešení převažují nad pozitivy. 16 z 18 považuje za rozhodně nedostatečnou nynější šířku chodníku.

K zamyšlení:

Na základě výsledků ankety lze doporučit zadavateli, aby zvažil zřetelné ohraničení šikmých parkovacích stání a jejich situování pod úroveň chodníku. Měl by se tím zvýšit pocit bezpečí nejen chodců, ale i některých řidičů, kteří se necítí komfortně při "přeskakování obrubníku". Tato stavební úprava by také usnadnila úklid a údržbu ulice.

V Praze dne 23. 10. 2023  
Mgr. Martin Veselý, PhD.