

Zpráva z dotazníkového šetření v rámci analytické části Územní studie Zličín

leden 2026

**PARTICIPATION
FACTORY+++**

**PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G**

Obsah

Obsah	2
Kontext	3
Základní informace	4
Priority rozvoje	6
Pohyb a doprava	7
Zeleň a veřejný prostor	10
Centrum a vybavenost	12
Doplňující podněty z otevřené otázky	15
Závěrečné shrnutí	21

Kontext

Pořizovatelem územní studie Zličín je Magistrát hl. m. Prahy, odbor územního rozvoje, který spolupracuje s městskou částí Praha-Zličín. Zpracování studie zajišťuje tým urbanistek a urbanistů ze studia UNIT architekti a koordinaci participativní části procesu zajišťuje společnost Participation Factory.

Územní studie Zličín si klade za cíl navrhnout podmínky pro harmonický a dlouhodobě udržitelný rozvoj městské části Praha-Zličín, urbanisticky sjednotit její dnes fragmentované území v poloze tzv. „západní brány města“ a vytvořit rámec pro budoucí rozvoj bydlení, veřejných prostranství, dopravy, zeleně a občanské vybavenosti. Nedílnou součástí přípravy studie je zapojení místních obyvatel, spolků a dalších aktérů, jejichž každodenní zkušenost s územím představuje důležitý vstup pro analytickou i návrhovou část územní studie.

V listopadu 2025 proběhla participační setkání k Územní studii Zličín, během nichž obyvatelé a další aktéři sdíleli své zkušenosti se současným fungováním území a své představy o dalším rozvoji městské části. Na tato setkání navázalo online dotazníkové šetření realizované prostřednictvím platformy Tally. Dotazník byl otevřen všem, koho téma budoucnosti Zličína zajímá, bez ohledu na to, zda se předchozích setkání osobně zúčastnili a zda na Zličíně bydlí, pracují nebo jím pouze projíždějí.

Dotazníkové šetření probíhalo v období **od 14. do 25. ledna 2026** a jeho cílem bylo doplnit podněty získané během veřejných setkání o kvantitativní data a umožnit zapojení širší veřejnosti. Otázky tematicky navazovaly na okruhy řešené během participačních setkání a zaměřovaly se zejména na dopravu a mobilitu, dostupnost a kvalitu zeleně, veřejná prostranství, občanskou vybavenost a celkové fungování území.

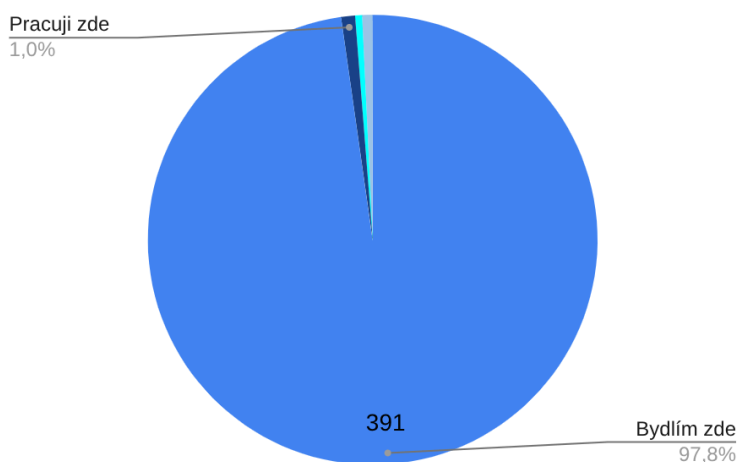
Získané odpovědi jsou vyhodnocovány společně s dalšími výstupy z participativních aktivit a tvoří jeden z podkladů pro analytickou část územní studie Zličín. Výsledky dotazníkového šetření slouží jako podpůrný vstup, který pomáhá lépe porozumět vnímání území ze strany veřejnosti a identifikovat témata, jimž je vhodné věnovat zvýšenou pozornost v návrhové části studie.

Základní informace

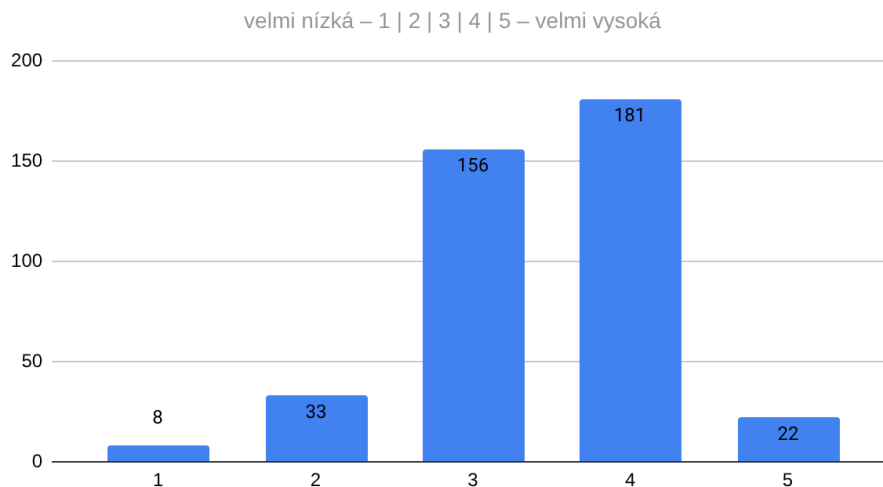
Dotazníkového šetření se celkem zúčastnilo **400 respondentek a respondentů**. Drtivá většina z nich má k Zličínu **přímý vztah jako obyvatelé městské části – 97,8 % respondentek a respondentů (391 osob)** uvedlo, že na Zličíně bydlí. Tento výsledek potvrzuje, že dotazník oslovil především místní obyvatele, jejichž odpovědi vycházejí z každodenní osobní zkušenosti s územím.

Menší část respondentek a respondentů uvedla jiný typ vztahu k Zličínu. **1 % (4 osoby)** zde pracují, **0,5 % (2 osoby)** Zličínem pravidelně projíždějí nebo zde přestupují a **0,8 % (3 osoby)** zvolilo možnost jiného vztahu. Tyto odpovědi představují pouze okrajový podíl a potvrzují, že výsledky šetření reprezentují především perspektivu místních obyvatel.

Graf 1 - Jaký je váš vztah k Zličínu?



Graf 2 - Jak byste celkově ohodnotil/a kvalitu života na Zličíně?



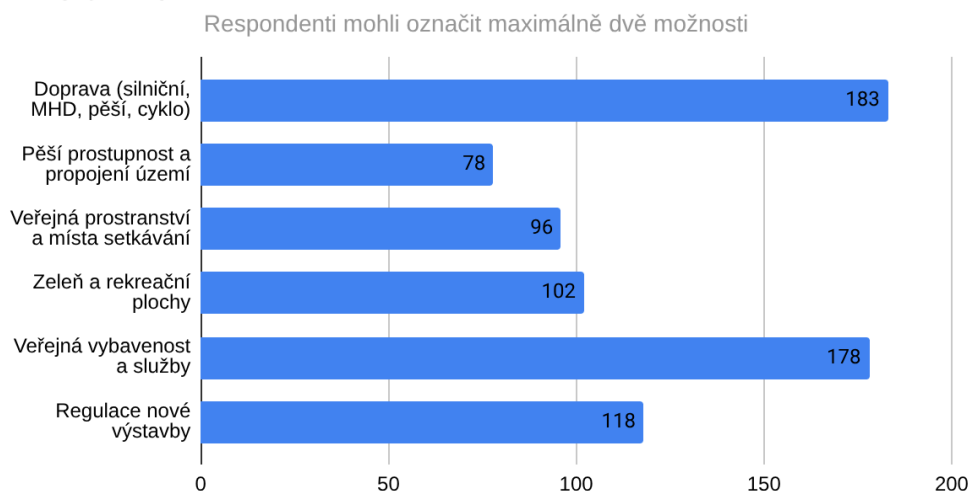
Z odpovědí je patrné, že **většina respondentek a respondentů hodnotí kvalitu života na Zličíně spíše pozitivně**. Nejčastěji volenou odpovědí bylo hodnocení **4**, které zvolilo **45 % respondentek a respondentů (181 osob)**. Dalších **39 % (156 osob)** ohodnotilo kvalitu života známkou **3**.

Nejvyšší hodnocení **5** uvedlo **5,5 % respondentek a respondentů (22 osob)**. Na opačném konci škály se objevovala hodnocení méně často – známku **2** zvolilo **8,3 % (33 osob)** a nejnižší hodnocení **1** pouze **2 % respondentek a respondentů (8 osob)**.

Celkový obraz tak ukazuje spíše **pozitivní vnímání kvality života**, přičemž odpovědi zároveň naznačují, že existují konkrétní oblasti, které lidé považují za problematické a u nichž očekávají zlepšení, což se dále odráží i v odpovědích na navazující otázky v dotazníku.

Priority rozvoje

Graf 3 - Jaká témata by se podle vás měla v územní studii řešit s nejvyšší prioritou?



Z odpovědí je patrné, že respondentky a respondenti mají **poměrně jasno v tom, co považují za největší priority územní studie**. Nejčastěji byla zmiňována **doprava** (silniční, hromadná, pěší a cyklistická), kterou jako jednu ze dvou nejvyšších priorit označilo **183 respondentek a respondentů**. Doprava tak vystupuje jako hlavní téma, které lidé vnímají jako klíčové pro další rozvoj Zličína.

Velmi silně se objevuje také téma **veřejné vybavenosti a dostupnosti služeb**, které zvolilo **178 respondentek a respondentů**. Tento výsledek naznačuje, že lidé kromě dopravních problémů vnímají i potřebu zlepšit dostupnost každodenních služeb a zařízení, která ovlivňují kvalitu života v městské části.

Další témata byla zmiňována s menší, ale stále významnou četností. **Regulaci nové výstavby** označilo **118 respondentek a respondentů**, což ukazuje na zájem o to, aby budoucí rozvoj probíhal řízeně a s ohledem na charakter území. **Zeleň a rekreační plochy** považuje za prioritu **102 respondentek a respondentů**, zatímco **veřejná prostranství a místa setkávání** uvedlo **96 osob**.

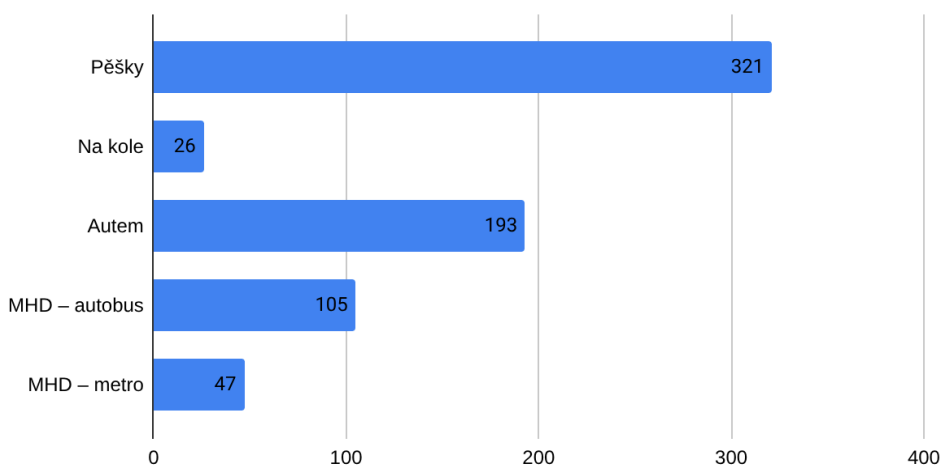
Nejméně často byla jako nejvyšší priorita uváděna **pěší prostupnost a propojení území (78 hlasů)**. Přesto jde o důležité téma, ke kterému se lidé opakovaně vraceli i během participativních setkání, často v konkrétnějších souvislostech.

Celkově výsledky ukazují, že obyvatelé Zličína očekávají od územní studie především řešení **praktických každodenních témat**, zejména dopravy a dostupnosti služeb, a zároveň chtějí mít jistotu, že budoucí rozvoj bude probíhat koordinovaně a s ohledem na kvalitu života v území.

Pohyb a doprava

Graf 4 - Jak se po Zličíně nejčastěji pohybujete?

Respondenti mohli označit maximálně dvě možnosti



Z odpovědí vyplývá, že **nejběžnějším způsobem pohybu po Zličíně je chůze**. Pěší pohyb uvedlo **321 respondentek a respondentů**, což výrazně převyšuje ostatní způsoby dopravy. Tento výsledek potvrzuje, že každodenní fungování v území je pro mnoho lidí úzce spojené s pěším pohybem, ať už jde o cestu do školy, za službami, na zastávku MHD nebo na procházku.

Druhým nejčastěji uváděným způsobem dopravy je **auto**, které označilo **193 respondentek a respondentů**. Automobilová doprava tak hraje na Zličíně významnou roli, zejména pro delší přesuny nebo cesty mimo městskou část, což odpovídá poloze Zličína a jeho napojení na nadřazenou dopravní infrastrukturu.

Městskou hromadnou dopravu využívá k pohybu po Zličíně menší, avšak stále významná část respondentek a respondentů. **Autobusovou dopravu** uvedlo **105 osob**, zatímco **metro** označilo **47 osob**.

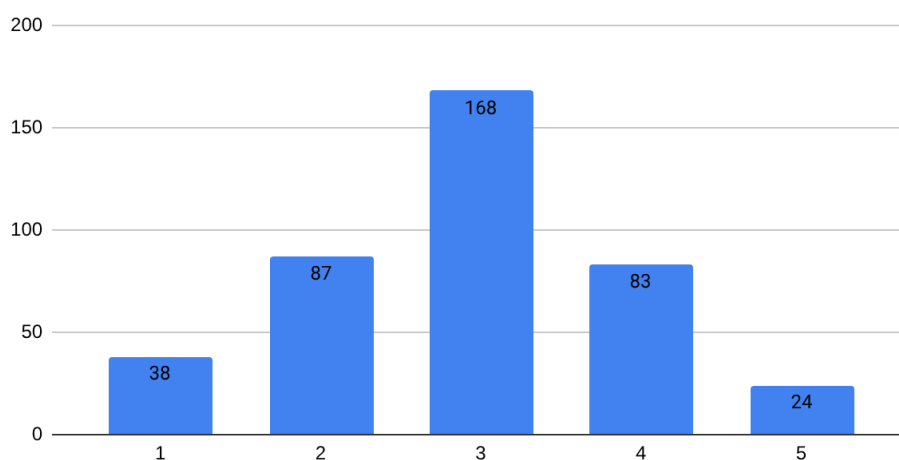
Tento rozdíl může souviset s vnitřním pohybem po Zličíně, kde autobusy častěji zajišťují místní obsluhu, zatímco metro slouží spíše pro cesty mimo území městské části.

Cyklistická doprava byla zmiňována výrazně méně. **26 respondentek a respondentů** uvedlo, že se po Zličíně pohybují na kole. To může naznačovat, že kolo je na Zličíně využíváno spíše omezeně pro každodenní dopravu, mimo jiné kvůli bezpečnostním bariérám a chybějící návaznosti cyklistické infrastruktury.

Celkově výsledky ukazují, že pohyb po Zličíně je dnes založen především na **pěší a automobilové dopravě**, zatímco potenciál MHD a zejména cyklistické dopravy zůstává méně využitý.

Graf 5 - Jak hodnotíte současnou dopravní situaci na Zličíně?

velmi nízká – 1 | 2 | 3 | 4 | 5 – velmi vysoká



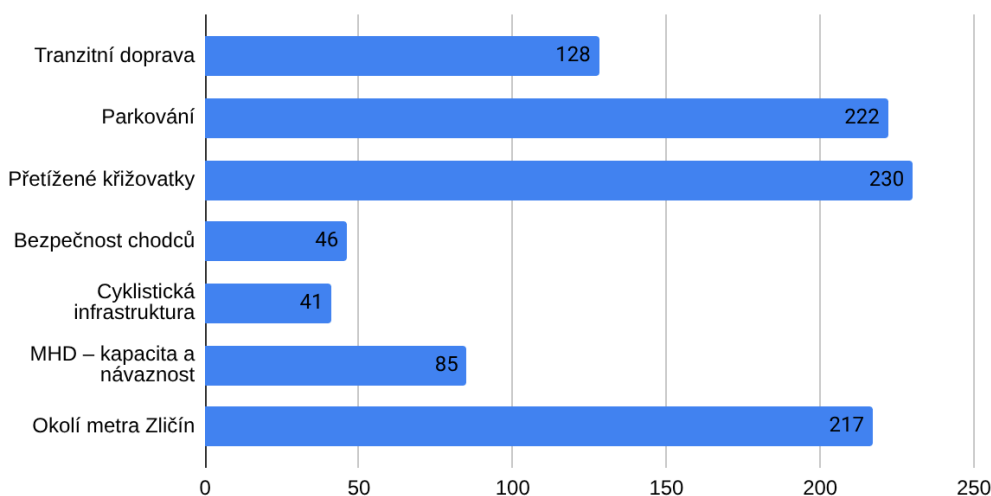
Z odpovědí je patrné, že **současná dopravní situace na Zličíně je vnímána spíše jako průměrná**. Nejčastěji respondentky a respondenti volili hodnocení **3**, které uvedlo **168 osob**.

Nižší hodnocení se objevovala poměrně často. Hodnotu **2** zvolilo **87 respondentek a respondentů** a nejnižší hodnocení **1** uvedlo **38 osob**. Tyto odpovědi ukazují, že významná část obyvatel vnímá dopravní situaci jako nevyhovující a problematickou. Pozitivnější hodnocení byla zastoupena méně. Hodnotu **4** uvedlo **83 respondentek a respondentů** a nejvyšší hodnocení **5** pouze **24 osob**.

Celkově výsledky ukazují, že doprava patří mezi **citlivá a problematická témata**, což odpovídá i tomu, že byla v předchozí otázce nejčastěji označována jako jedna z hlavních priorit územní studie. Tento výsledek potvrzuje potřebu věnovat dopravě a pohybu po území zvýšenou pozornost v další fázi zpracování územní studie.

Graf 6 - Které dopravní problémy považujete za nejpalčivější?

Respondenti mohli označit maximálně tři možnosti



Z odpovědí je zřejmé, že **nejpalčivější dopravní problémy se soustředí především na automobilovou dopravu a její dopady na veřejný prostor**. Nejčastěji respondenty a respondenty zmiňovali **přetížené křižovatky**, které označilo **230 osob**, a hned poté **parkování**, jež uvedlo **222 respondentek a respondentů**. Obě témata potvrzují, že kapacitní problémy silniční dopravy patří mezi hlavní každodenní obtíže místních obyvatel.

Velmi silně se objevuje také **okolí metra Zličín**, které za problematické označilo **217 respondentek a respondentů**. To naznačuje, že přestupní uzel a jeho bezprostřední okolí je vnímáno jako místo s kumulací dopravních, provozních i prostorových problémů.

S odstupem následuje **tranzitní doprava**, kterou uvedlo **128 respondentek a respondentů**. I zde je patrné, že průjezdná doprava významně ovlivňuje kvalitu pohybu a pobytu v území, i když není vnímána tak silně jako problémy přímo spojené s parkováním či křižovatkami.

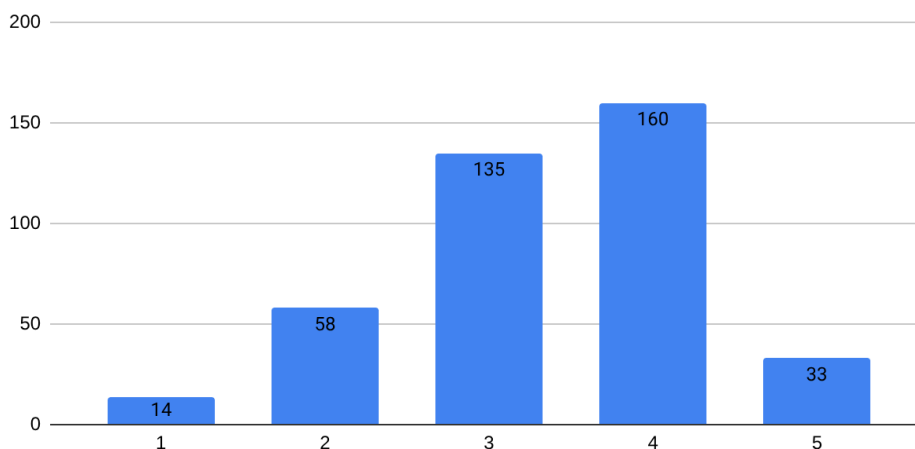
Méně často byla zmiňována témata spojená s alternativními způsoby dopravy. **MHD – kapacitu a návaznost** označilo **85 respondentek a respondentů**, zatímco **bezpečnost chodců** uvedlo **46 osob** a **cyklistickou infrastrukturu** **41 respondentek a respondentů**. Nižší četnost těchto odpovědí může souviset s tím, že problémy pěší a cyklistické dopravy mohou být vnímány jako důsledek širších dopravních vztahů v území.

Celkově výsledky ukazují, že dopravní problémy na Zličíně nejsou vnímány jednotlivě, ale jako vzájemně provázaný celek, který se soustřeďuje především do klíčových uzlů a podél hlavních dopravních tras.

Zeleň a veřejný prostor

Graf 7 - Jak hodnotíte množství a dostupnost zeleně na Zličíně?

velmi nízká – 1 | 2 | 3 | 4 | 5 – velmi vysoká



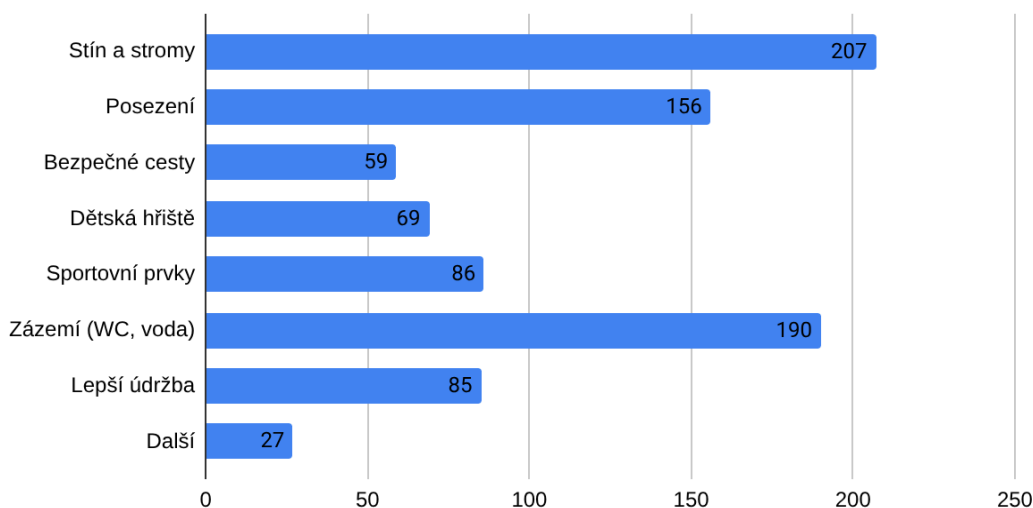
Z odpovědí vyplývá, že **množství a dostupnost zeleně na Zličíně hodnotí většina respondentek a respondentů spíše pozitivně**. Nejčastěji byla volena hodnota **4**, kterou uvedlo **160 osob**. Dalších **135 respondentek a respondentů** zvolilo hodnocení **3**. To naznačuje, že zeleň je obecně vnímána jako relativně dostupná, zároveň však ne zcela bez problémů nebo limitů.

Vyšší hodnocení **5**, tedy velmi dobrou dostupnost a množství zeleně, uvedlo **33 respondentek a respondentů**. Naopak nižší hodnocení se objevovala méně často, hodnotu **2** zvolilo **58 osob** a nejnižší hodnocení **1** pouze **14 respondentek a respondentů**.

Celkově lze říci, že zeleň patří mezi **silnější stránky Zličína**, alespoň ve srovnání s jinými hodnocenými oblastmi, zároveň však odpovědi ukazují, že existují rozdíly v tom, jak lidé dostupnost a kvalitu zelených ploch v jednotlivých částech městské části vnímají. To se následně promítá i do konkrétnějších podnětů, které se objevují v dalších otázkách dotazníku i během participativních setkání.

Graf 8 - Co vám v parcích a zelených plochách nejvíce chybí?

Respondenti mohli označit maximálně tři možnosti



Z odpovědí je patrné, že respondentkám a respondentům v parcích a zelených plochách na Zličíně **nejčastěji chybí základní prvky pro pohodový a dlouhodobější pobyt**. Nejvíce zmiňovanými jsou **stín a stromy**, které uvedlo **207 osob**. To ukazuje na potřebu více vzrostlé zeleně, zejména s ohledem na pobyt v parcích během teplejších měsíců.

Velmi často bylo zmiňováno **základní zázemí parků**, zejména toalety a přístup k vodě (**190 respondentek a respondentů**), spolu s **nedostatkem posezení (156 respondentek a respondentů)**. Tyto výsledky ukazují, že lidé vnímají vybavení parků jako jednu z hlavních podmínek jejich širšího

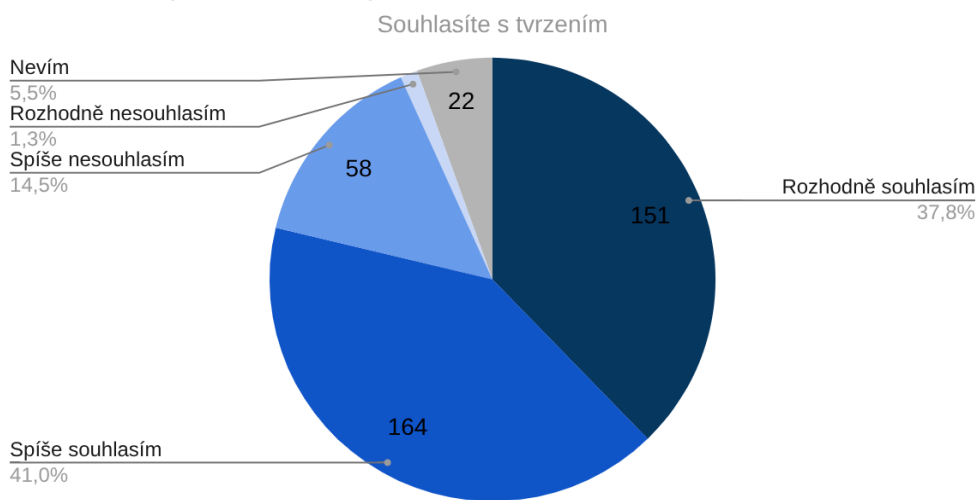
a pravidelnějšího využívání. Zeleň a parky tak nejsou chápány pouze jako průchozí prostory, ale jako místa, kde by obyvatelé chtěli trávit více času, pokud by k tomu měly odpovídající zázemí.

S menším odstupem následují konkrétnější funkční prvky – **sportovní prvky (86 osob)**, **lepší údržba (85 osob)** a **dětská hřiště (69 respondentek a respondentů)**. Tyto odpovědi poukazují na poptávku po rozmanitějším využití zelených ploch pro různé věkové skupiny a typy aktivit. Méně často byly zmiňovány **bezpečné cesty (59 osob)** a možnost **jiných doplnění (27 respondentek a respondentů)**.

Celkově odpovědi ukazují, že lidé na Zličíně vnímají zeleň jako důležitou součást každodenního života, ale zároveň očekávají její **kvalitativní posun** směrem k lépe vybaveným, příjemnějším a funkčnějším parkům a zeleným plochám, které budou podporovat pobyt, setkávání i aktivní trávení volného času.

Centrum a vybavenost

Graf 9 - „Zličínu chybí přirozené centrum nebo místo k setkávání (srdce Zličína).“



Z odpovědí je patrné, že **většina respondentek a respondentů vnímá absenci přirozeného centra nebo místa k setkávání na Zličíně jako problém**. Se tvrzením, že Zličínu chybí „srdce“, **rozhodně souhlasilo 151 osob (37,8 %)** a **spíše souhlasilo 164 respondentek a respondentů (41,0 %)**. Dohromady tak téměř **čtyři**

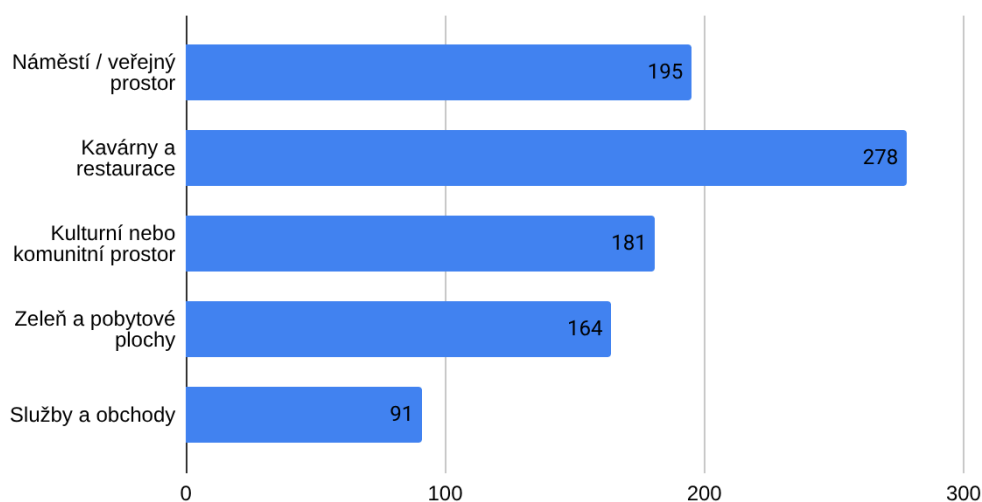
pětiny respondentů vyjadřují souhlas s tím, že na Zličíně chybí jednoznačné centrální místo pro setkávání a společenský život.

Naopak nesouhlasné postoje byly zastoupeny výrazně méně. **Spíše nesouhlasilo 58 osob (14,5 %) a rozhodně nesouhlasilo pouze 22 respondentek a respondentů (5,5 %)**. Tyto odpovědi naznačují, že jen menší část obyvatel vnímá stávající strukturu Zličína jako dostatečnou z hlediska existence centra nebo přirozeného místa k setkávání.

Celkově výsledky ukazují poměrně **silnou shodu v tom, že Zličínu chybí jasné centrum**, které by plnilo společenskou i volnočasovou funkci. Toto vnímání dobře zapadá do dalších výstupů dotazníku i participativních setkání, kde se opakovaně objevuje potřeba kvalitních veřejných prostranství a míst, kde by se lidé mohli přirozeně potkávat a trávit čas.

Graf 10 - Jaké funkce by mělo mít „srdce Zličína“?

Respondenti mohli označit maximálně tři možnosti



Odpovědi ukazují, že respondentky a respondenti mají poměrně jasnou představu o tom, **jaké funkce by mělo mít budoucí „srdce Zličína“**. Nejčastěji byly zmiňovány **kavárny a restaurace**, které označilo **278 respondentek a respondentů**. Tento výsledek zároveň souvisí s odpověďmi z předchozí části dotazníku, kde respondentky a respondenti jako jednu z hlavních priorit územní studie uváděli **veřejnou vybavenost a služby** (viz Graf 3). Silná poptávka po kavárnách, restauracích a veřejném prostoru tak nevypovídá pouze o přání „mít kde posedět“, ale obecně o nedostatku každodenní vybavenosti a míst, která by přirozeně podporovala setkávání, komunitní život a pobyt ve veřejném prostoru.

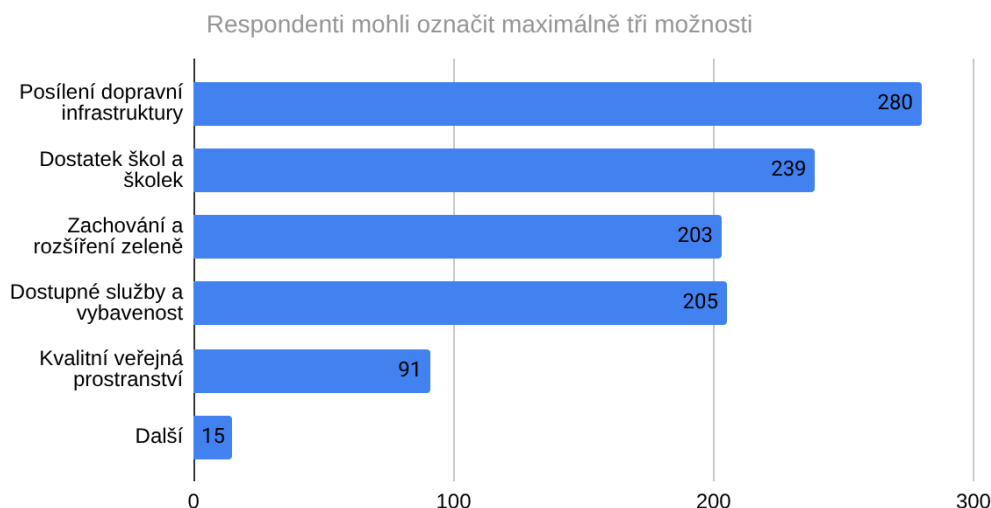
Velmi důležitou roli hraje také **náměstí nebo veřejný prostor**, který uvedlo **195 osob**. Spolu s odpověďmi z předchozí otázky je zřejmé, že lidé nevnímají „srdce Zličína“ jen jako konkrétní budovu, ale spíše jako **otevřený a živý veřejný prostor**, který umožňuje setkávání a pobyt.

Silně se objevuje i potřeba **kulturního nebo komunitního prostoru**, kterou označilo **181 respondentek a respondentů**. To ukazuje zájem o místo, kde by mohly probíhat menší akce, setkání, kulturní program nebo komunitní aktivity. **Zeleň a pobytové plochy** považuje za důležitou součást centra **164 respondentek a respondentů**, což potvrzuje důraz na kvalitu prostředí a možnost trávit čas venku.

Naopak **služby a obchody** byly zmiňovány méně často (**91 respondentek a respondentů**). Tyto odpovědi naznačují, že v představách obyvatel není „srdce Zličína“ primárně nákupní destinací, ale spíše **místem setkávání, pobytu a komunitního života**.

Celkově výsledky ukazují, že lidé si budoucí centrum Zličína představují jako **živé, otevřené a multifunkční místo**, které kombinuje veřejný prostor, zeleň, gastronomii a kulturní či komunitní aktivity a přirozeně se stává každodenní součástí života v městské části.

Graf 11 - Za jakých podmínek je podle vás přijatelná nová výstavba na Zličíně?



Odpovědi ukazují, že respondentky a respondenti **nevnímají novou výstavbu na Zličíně plošně odmítavě**, ale kladou na ni poměrně jasné podmínky. Nejčastěji byla zmiňována potřeba **posílení**

dopravní infrastruktury, kterou označilo **280 respondentek a respondentů**. Doprava se tak znovu potvrzuje jako klíčové téma, bez jehož řešení je další rozvoj v území obtížně představitelný.

Velmi silně se objevuje také požadavek na **dostatek škol a školek**, který uvedlo **239 osob**. Tento výsledek naznačuje obavu z přetížení stávající občanské vybavenosti v případě dalšího nárůstu počtu obyvatel. Podobně důležitá je i **dostupnost služeb a vybavenosti**, kterou považuje za zásadní **205 respondentek a respondentů**.

Respondentky a respondenti zároveň zdůrazňují potřebu **zachování a rozšíření zeleně**, což uvedlo **203 osob**. Zeleň je tak vnímána jako nezbytná protiváha další výstavby a důležitá součást kvality života na Zličíně. O něco méně často, ale stále významně, byla zmiňována také potřeba **kvalitních veřejných prostranství**, kterou označilo **91 respondentek a respondentů**.

Celkově odpovědi ukazují, že lidé jsou ochotni novou výstavbu přijmout **za předpokladu, že bude provázaná s rozvojem infrastruktury, služeb a zeleně** a že nepovede ke zhoršení každodenního fungování území. Výsledky tak jasně naznačují očekávání koordinovaného a vyváženého rozvoje, který bude reagovat na reálné potřeby místních obyvatel.

Doplňující podněty z otevřené otázky

Na závěr dotazníku měli respondentky a respondenti možnost doplnit jakékoliv podněty, které podle nich v dotazníku dosud nezazněly. Otevřenou otázku využilo 124 respondentek a respondentů. Jejich odpovědi často navazují na témata z předchozích otázek, zároveň však přinášejí konkrétní místní postřehy, osobní zkušenosti a upozornění na problémy, které lidé vnímají v každodenním životě na Zličíně.

Následující kapitola představuje **tematické shrnutí** těchto otevřených odpovědí. **Plné znění všech konkrétních podnětů bude samostatně předáno zadavateli územní studie i jejímu zpracovateli** jako doplňující podklad pro další analytickou a návrhovou práci.

Doprava a bezpečnost

Nejčastěji se opakuje téma přetížené dopravy a nebezpečných míst, zejména v okolí ulice Na Radosti a jejího napojení na Pražský okruh/D0, a také křižovatek Na Radosti × Hrozenkovská a napojení na Halenkovskou. Opakovaně se objevují návrhy na kruhové objezdy, semaforey, odbočovací pruhy a lepší nastavení pruhů a signalizace (zaznělo i u křižovatky Hrozenkovská × Na Radosti směrem od metra a OC Metropole). Několik odpovědí zmiňuje i špatný stav nebo nebezpečnost konkrétních úseků pro pěší a kočárky, například v okolí zastávky Strojírenská, na trase od zastávky Strojírenská ke školce, případně chybějící chodníky a přechody.

Zaznívá také téma nákladní dopravy a kamionů (např. po Hrozenkovské nebo v souvislosti s průmyslovými areály), včetně požadavků na omezení průjezdu kamionů a vymáhání pravidel.

„Obě křižovatky spojující Pražský okruh a ulici Na Radosti jsou už opravdu hazard se životem.“

„Přechod u zastávky Strojírenská vede do příkopu, s kočárkem je to nebezpečné.“

Parkování

Parkování je velmi silné téma zejména pro sídliště Metropole a okolí metra. Respondentky a respondenti často popisují dlouhodobé parkování nerezidentů (Středočeský kraj, lidé cestující na letiště, dojíždění k metru) a dopady na průjezdnost ulic i bezpečnost (včetně obav o průjezd záchranných složek). Opakují se návrhy na parkovací dům nebo záchytné parkoviště (P+R), K+R u metra, případně modré zóny nebo jasné omezení parkování nerezidentům. V odpovědích se objevuje i potřeba řešit parkování u OC Metropole a konkrétní kritika dlouhodobě neřešené situace v Metropoli Zličín.

„Na sídlišti Metropole parkují lidé, kteří tady nebydlí, nechají tu auto a letí na dovolenou.“

„Ulice jsou plné aut, bojím se, že by tudy neprojela ani sanitka.“

Veřejná doprava

Část odpovědí řeší, že některé autobusové spoje nejezdí o víkendech nebo ve večerních hodinách, a zaznívá potřeba lepší obsluhy i „uvnitř“ Zličína (nejen na okraji). Opakovaně se objevuje téma prodloužení metra na Depo Zličín (v různých formulacích „metro až do Depa“). Zazněl i návrh na tramvajové propojení z Řep na Zličín a potřeba nočních autobusů.

„Autobusy o víkendech nejezdí, jako by lidé nikam nepotřebovali.“

„Metro až do Depa Zličín by vyřešilo většinu dopravních problémů.“

Propojení území (pěší a cyklo)

V odpovědích se často objevuje, že Zličín je roztržštěný a nová výstavba vzniká jako izolované „ostrovy“ (Sobín × Starý Zličín × sídliště × Metropole). Lidé zmiňují nedostačující propojení směrem na Stodůlky (např. do Britské čtvrti), Řepy a přes železniční trať, konkrétně zazněl návrh na nové pěší propojení od Hliníku k tramvajové točně v Řepích, chybějící lávka přes trať, i chybějící pěší trasa kolem rybníka Hliník. Opakovaně se zmiňuje také problematické překonání Rudné a nedostatek bezpečných tras pro cyklisty (včetně kritiky cyklopruhů na hlavních tazích). Padl i návrh na bezpečnější pěší propojení Zličín–Sobín podél Hrozenkovské a Hostivické, případně chodník od objektu Sobínka směrem k ulici Věstonická.

„Zličín je rozdělený na ostrůvky, mezi kterými se špatně chodí.“

„Na kole se raději svezu metrem, cyklopruhy na hlavních tazích nejsou bezpečné.“

Okolí metra a zastávek

Velká část odpovědí se vrací k okolí metra Zličín a autobusového nádraží: lidé popisují, že je nevzhledné, špatně osvětlené a že se tam necítí bezpečně, zejména večer. Často se zmiňuje nepořádek v okolí metra (např. prostor mezi metrem a obchodním domem IKEA) a výskyt bezdomovectví a alkoholu. Opakuje se i kritika stavu v okolí zastávky Strojírenská.

Součástí odpovědí je volání po větší kontrole a vymáhání pořádku, včetně připomínek k okolí ubytoven, například v ulici Nedašovská.

„Okolí metra Zličín je smutné, špinavé a večer se tam necítím bezpečně.“

„Zastávka Strojírenská je v hrozném stavu pro pěší i kočárky.“

Vzdělávací infrastruktura a zázemí pro děti

Respondentky a respondenti opakovaně zmiňují nedostatečnou kapacitu škol a školek a kritizují rozdělený systém s externími pracovišti. Zaznívá, že nová výstavba by měla být podmíněná včasným posílením školní infrastruktury. V odpovědích se objevuje i dopravní dopad ranních kolon v okolí školy, konkrétně v souvislosti s ulicí Míšovická a křižovatkou Míšovická × Na Radosti.

Část odpovědí se věnuje rovněž dětským hřištím, jejich bezpečnosti, vybavenosti pro nejmenší děti a problematice zamykání některých hřišť. **Okrajově se objevují i podněty k rozšíření sportovního zázemí pro děti a mládež**, například ve vztahu k chybějícím tenisovým kurtům, zázemí pro vznik sportovního oddílu a potřeba doplnění drobné sportovní infrastruktury.

„Děti jsou rozdělené po Zličíně a pořád přecházejí, to není normální.“

„Ranní kolony v ulici Míšovická jsou každý den.“

Služby a zdravotnictví

Velmi často se objevuje požadavek na zdravotní středisko nebo polikliniku (praktičtí lékaři, odběry krve, interna, oční, kožní). Opakuje se potřeba běžných služeb, kvalitní potraviny mimo večerky, supermarket, bankomat (zaznělo, že na sídlišti není žádný) a drobné služby v docházkové vzdálenosti, zejména pro Starý Zličín a Sobín (Ke Zličínu, Blatnická, Želetická, Věstonická).

„Chybí tu zdravotní středisko, za vším se musí jezdit jinam.“

„Na sídlišti není ani jeden bankomat.“

Komunitní a kulturní život

Řada odpovědí velmi výrazně poukazuje na nedostatek společenského života na Zličíně a absenci místa k setkávání, komunitního či kulturního centra a programů pro různé věkové skupiny, nikoli pouze pro seniory. Zrušení mateřského centra je vnímáno jako citelná ztráta a objevuje se potřeba prostoru pro sousedská setkání, tvořivé dílny či vystoupení místních souborů. Část respondentek a respondentů zároveň upozorňuje, že většina aktivit se soustřeďuje na Zličín, zatímco Sobín zůstává spíše stranou dění.

„Zličín by měl konečně začít žít, chybí místo, kde se potkávat.“

„Mateřské centrum bylo zrušeno a nic ho nenahradilo.“

Zeleň, údržba a čistota

Výrazné jsou podněty k údržbě veřejného prostoru: přeplněné koše, nedostatečný svoz odpadu, odpadky podél hlavních tahů, psí výkaly a nedostatek košů. Opakovaně se zmiňuje stav na sídlišti Metropole (např. náměstíčko u ASU marketu) i v ulicích Lidečská, Do Blatin a Jílová. Kritika se týká také péče o trávníky a zeleň v nové zástavbě (Sazovická, Milotická).

Respondentky a respondenti volají po systematictější údržbě zelených ploch, doplnění stromů, stínu a květin a po lepší reakci rozvoje města na měnící se klimatické podmínky. Zároveň zaznívá, že rekreační kapacita území je již dnes omezená.

Opakovaně se objevuje potřeba zpřístupnění ploch, které jsou sice vedeny jako veřejná zeleň, ale nefungují nebo jsou oplocené, například park Na Prameništi či okolí ulice K Metru. Část odpovědí zdůrazňuje, že bývalé průmyslové areály by měly být ve větší míře přeměněny na parky či lesoparky, které by přispěly ke zlepšení kvality života na Zličíně.

„Za poslední roky jsem na Zličíně nezažil tolik odpadků.“

„Zeleň se seká nedostatečně, odpadky jsou všude.“

Hluk a zátěž

V odpovědích se výrazně objevuje téma hluku z Pražského okruhu/D0, zejména v oblasti Zličínský dvůr a směrem k Sobínu, a kritika nefunkčních protihlukových stěn. Opakuje se také zápach z výroby krmiv, zmínky o špatném ovzduší a lokálních zdrojích znečištění.

„Hluk z okruhu je všudypřítomný, protihlukové stěny nefungují.“

„Zápach z výroby krmiv je cítit několikrát do měsíce.“

Nová výstavba

Řada respondentek a respondentů uvádí, že nová výstavba může Zličínu pomoci (např. místo skladů a hal), ale pouze za jasných podmínek, kterými jsou vyřešená doprava, školy a školky, služby, parkování a zeleň. Opakují se obavy z příliš vysoké zástavby (často zmiňováno maximum 6–8 pater a kritika plánů s výškou kolem 12 pater). Konkrétně se zmiňují brownfieldy a rozvojové lokality, například areál při ulici Do Blatin, areál Siemensu a možnost rozšíření parku Na Prameništi.

„Nová výstavba ano, ale jen pokud s ní přijde infrastruktura.“

„Výškové domy by úplně rozbily charakter Zličína.“

Závěrečné shrnutí

Dotazníkové šetření ukazuje, že Zličín je místem, kde se lidem žije spíše dobře, zároveň však vnímají řadu konkrétních problémů, které ovlivňují každodenní fungování území. Odpovědi vycházejí především ze zkušeností místních obyvatel, což dává výsledkům silnou vypovídací hodnotu pro další práci na územní studii.

Nejvýraznějším tématem napříč dotazníkem je doprava. Respondentky a respondenti upozorňují na přetížené křižovatky, problémy s parkováním, tranzitní dopravu a komplikovanou situaci v okolí metra Zličín. Dopravní otázky jsou vnímány jako vzájemně propojený celek, který má dopad na bezpečnost, veřejný prostor i kvalitu života.

Silně se objevuje také téma veřejné vybavenosti a služeb. Lidé zmiňují nedostatečnou kapacitu škol a školek, chybějící zdravotní služby i běžnou každodenní vybavenost v docházkové vzdálenosti. Tyto potřeby se promítají i do představ o budoucím „srdci Zličína“, které obyvatelé chápou především jako živý veřejný prostor a místo setkávání, pobytu, zeleně, kaváren a komunitních aktivit, nikoli jako další nákupní centrum.

Zeleň a veřejný prostor jsou hodnoceny převážně pozitivně, zároveň však lidé očekávají jejich kvalitativní zlepšení. Opakovaně zaznívá potřeba lepší údržby, více stromů a stínu, základního zázemí parků a zpřístupnění dnes nefunkčních nebo oplocených ploch.

Postoj k nové výstavbě není odmítavý, je však podmíněný. Respondentky a respondenti zdůrazňují, že další rozvoj je přijatelný pouze tehdy, pokud bude provázán s posílením infrastruktury, školství, služeb, dopravy a zeleně a nebude znamenat zhoršení každodenního fungování území. Objevují se také obavy z nepřiměřené výšky nové zástavby a z dalšího zatěžování již exponovaných částí Zličína.

Otevřená otázka v závěru dotazníku potvrdila hlavní témata šetření a zároveň přinesla řadu konkrétních místních podnětů a zkušeností. Celkově výsledky ukazují, že obyvatelé Zličína mají jasná očekávání od dalšího rozvoje území. Územní studie by měla reagovat především na každodenní potřeby lidí, posilovat kvalitu veřejného prostoru a vybavenosti a přispět k postupnému sjednocení dnes fragmentovaného území v soudržnou a dlouhodobě obyvatelnou městskou část.

Zprávu z dotazníkového šetření zpracovala v lednu 2026

společnost Participation Factory

**PARTICIPATION
FACTORY +++**