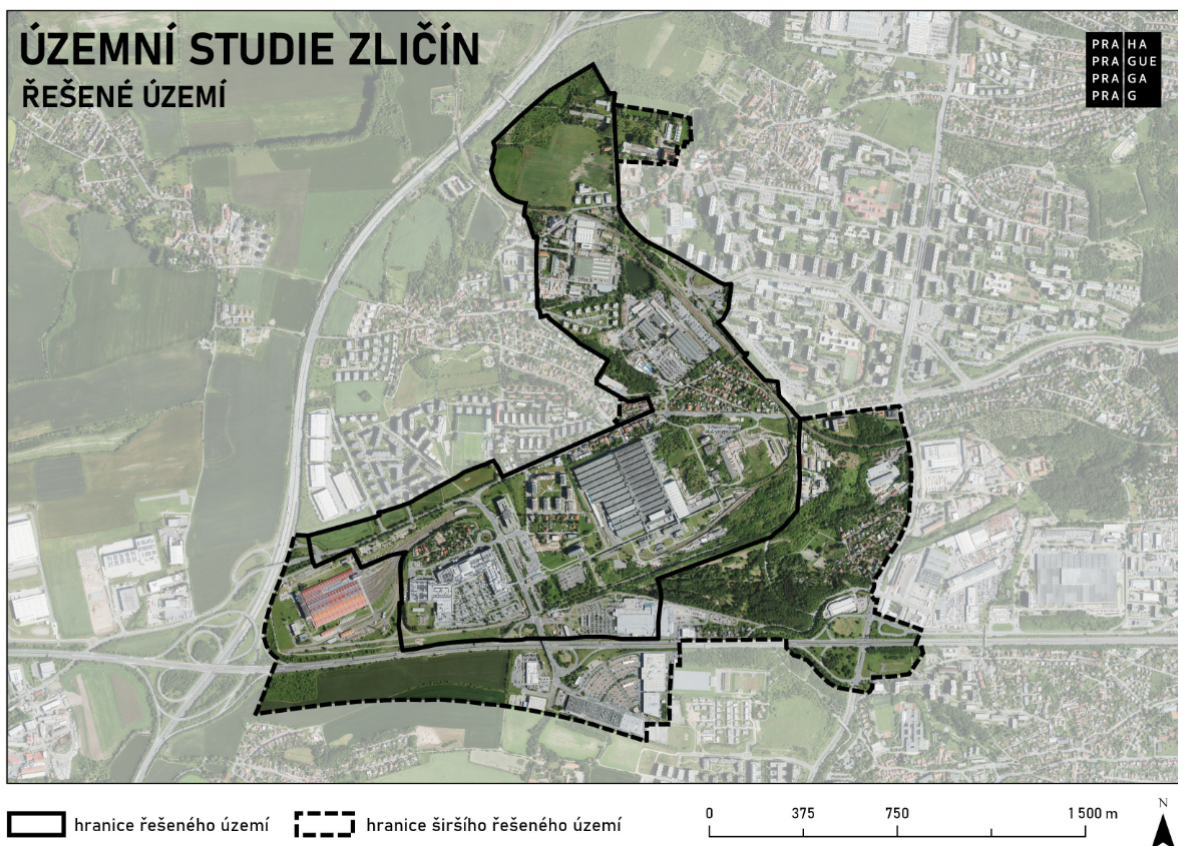




Zpráva z komentovaných vycházek územím v rámci příprav územní studie Zličín

duben 2026

**PARTICIPATION
FACTORY+++**

PRAHA
PRAQUE
PRAGA
PRAG

Obsah

Kontext	3
Trasy komentovaných vycházek	4
Informace o setkání	6
Hlavní témata z komentovaných vycházek	7
Doprava a dopravní infrastruktura	7
Rozvoj území a nová výstavba	8
Občanská vybavenost	9
Veřejný prostor, centra a identita místa	9
Zeleň, krajina a rekreace	10
Technická infrastruktura	10
Závěr	11
Fotografie	12

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 **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 a obyvatel, spolků a dalších aktérů, jejichž každodenní zkušenost s územím představuje důležitý vstup pro analytickou i návrhovou část studie.

Komentované vycházky územím **navázaly na další participativní aktivity** realizované během podzimu a zimy, konkrétně dvě veřejná setkání, online dotazníkové šetření a setkání s místními spolky.

Uskutečnily se **dvě komentované vycházky** pro veřejnost, obě bez nutnosti předchozí registrace:

- **Čtvrtek 9. dubna 2026 v 16:30**

Trasa A (cca 2,5 km), sraz: stanice metra Zličín

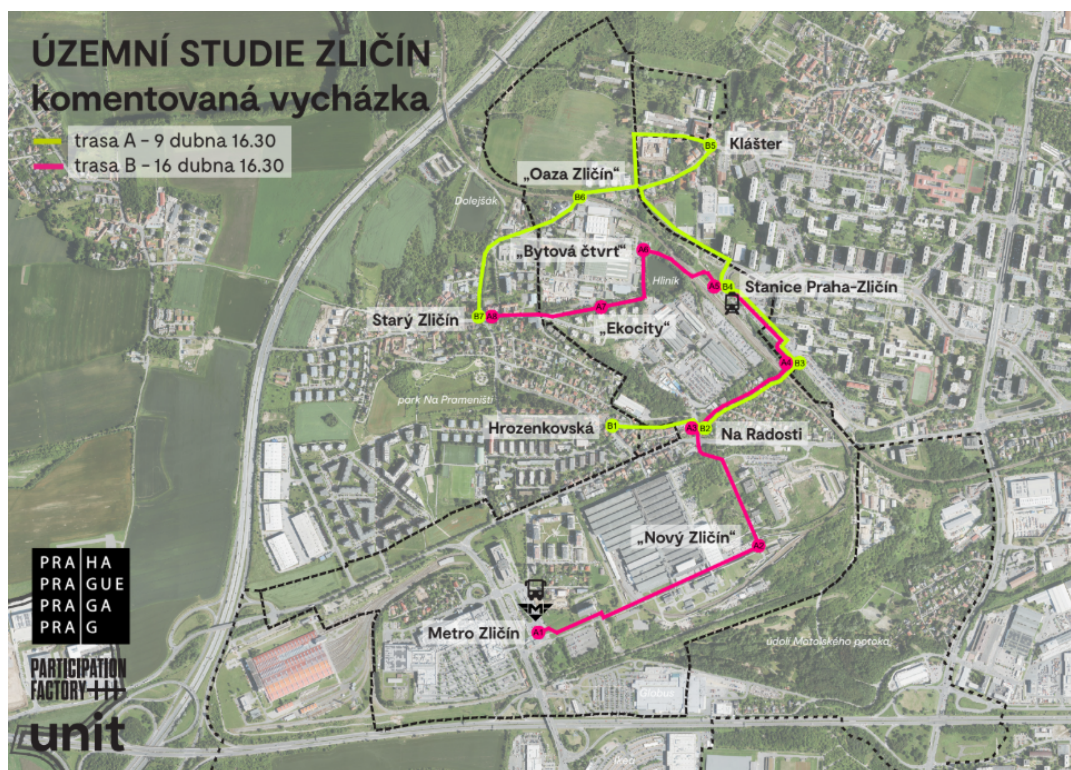
- **Čtvrtek 16. dubna 2026 v 16:30**

Trasa B (cca 2,5 km), sraz: křižovatka Hrozenkovská / V Pískovně (zastávka Sídliště Zličín)

Obě vycházky měly především **informativní a poznávací** charakter. Jejich cílem nebylo představit konkrétní návrhy územní studie, které byly v době konání akcí stále ve fázi zpracování, ale společně s účastnicemi a účastníky **projít řešené území** přímo v terénu, představit jeho širší kontext, hlavní témata a výzvy a vytvořit prostor pro dotazy, komentáře a **sdílení každodenních zkušeností** s fungováním Zličína.

Během obou tras se účastnice a účastníci zastavili v několika klíčových bodech území, kde zástupci zpracovatele studie představili širší souvislosti daného místa, jeho problémy, hodnoty i rozvojový potenciál. Součástí obou setkání byla také možnost průběžně klást dotazy a sdílet konkrétní podněty.

Trasy komentovaných vycházek



Trasa A – zastávky:

- **A1** – metro Zličín, autobusový terminál – obojí v zanedbaném stavu, chybí P+R.
- **A2** – areál Central Group (dříve areál Siemens Kolejová doprava), nová trasa tramvaje z Řep na metro Zličín podél areálového nadzemního „teplovodu“ – výrazný industriální prvek areálu.
- **A3** – křižovatka ul. Na Radosti a Do Blatin – trasa nového tramvajového spojení do Řep, také zřejmě místo dopravního napojení areálu Ekospolu (dříve Technocom)
- **A4** – lávka přes železnici, nádraží Praha-Zličín a nákladková rampa pro tramvaje u nádraží. Nákladková rampa byla využívána naposledy v r. 2007 na dodávku nových tramvají, nyní využívaná není. Ale snahou DPP je ale tuto rampu zachovat, a zabezpečit závorou proti vjezdu, počítá se však s pěším přístupem.
- **A5** – stávající točna tramvaje, místo vjezdu tramvaje do tunelu dle MPP, vpředu malý železniční přejezd se závorami k domu na straně rybníka Hliník, severně sportovní řepské centrum Na Chobotě.

- **A6** – rybník Hliník, nevyužívaná vlečka do areálu Volta Real, jižní břeh rybníka směrem k areálu Ekospol je velmi strmý, naopak severní břeh u Volta Real je mírný.
- **A7** – stávající zelený pás směřující do centra Zličína- ul. Křivatcová s nízkopodlažní zástavbou vila domů – pozitivní příklad hmotového řešení zástavby v lokalitě (3-4NP viladomů koresponduje se stávající zástavbou RD a vícepodlažní zástavba o 4NP).
- **A8** – centrum Zličína při křižovatce ul. Strojírenská, Křivatcová, Hrozenkovská: Dům s pečovatelskou službou, Pošta Praha 517, Místní knihovna Zličín, hasiči SDH Zličín.

Trasa B – zastávky:

- **B1** – zastávka v ul. Hrozenkovská (sídliště Zličín), dále ul. V Pískovně k místu, kde je dle MPP navrhován průjezd tramvaje do areálu Central Group.
- **B2** – křižovatka ul. Na Radosti a Do Blatin – trasa nového tramvajového spojení do Řep, také zřejmě místo dopravního napojení areálu Ekospolu (dříve Technocom).
- **B3** – lávka přes železnici, nádraží Praha-Zličín, nakládková rampa pro tramvaje u nádraží byla využívána naposledy v r. 2007 na dodávku nových tramvají, nyní využívána není. Ale snahou DPP je ale tuto rampu zachovat, a zabezpečit areál závorou proti vjezdu, počítá se však s pěším přístupem.
- **B4** – stávající točna tramvaje, místo vjezdu tramvaje do tunelu, vpředu malý železniční přejezd se závorami k domu na straně rybníka Hliník, severně sportovní řepské centrum Na Chobotě.
- **B5** – klášter kongregace Milosrdných sester sv. Karla Boromejského u hranice Řep a Zličína – ul. Engelmüllerova. Existuje SP (2014) na přístavbu Domova sv. Karla Boromejského. Nová budova: domov seniorů – formou přístavby ke stávajícímu objektu. Přístavba bude spojena se stávajícím objektem krčkem a bude se nacházet na místě původních hal a garáží v ul. K Šancím, které budou odstraněny. Pojme část kapacity nemocnice Pod Petřínem. Zastavěná plocha: cca 4200 m². Kapacity: 136 lůžek domova seniorů, 24 bytů pro zaměstnance + zázemí provozu.
- **B6** – železniční přejezd ul. Strojírenská, areál Volta Real.
- **B7** – centrum Zličína při křižovatce ul. Strojírenská, Křivatcová, Hrozenkovská: Dům s pečovatelskou službou, Pošta Praha 517, Místní knihovna Zličín, hasiči SDH Zličín.

Informace o setkání

Účast

Komentovaných vycházek se celkem zúčastnilo 49 osob.

První vycházky se zúčastnilo 29 účastnic a účastníků, druhé 20 osob. Několik účastnic a účastníků se zúčastnilo obou vycházek územím Zličína a **většina zúčastněných se zapojila i do předchozích participativních aktivit**. Na základě orientačního zjištění (hlasování zvednutím ruky) **tvořili většinu účastníků místní obyvatelky a obyvatelé**, kteří mají s územím každodenní zkušenost.

Formát komentované vycházky umožnil zúčastněným **diskutovat konkrétní témata přímo v území**, sdílet své zkušenosti a upozorňovat na problematická i hodnotná místa v jejich reálném kontextu. **Účastnice a účastníci se během procházek aktivně zapojovali**, spontánně reagovali na diskutovaná témata a doplňovali výklad o vlastní zkušenosti z každodenního využívání území. Diskuze probíhaly průběžně během celé trasy a zaměřovaly se jak na konkrétní lokality, tak na **širší souvislosti rozvoje území**, které jsou předmětem připravované územní studie.

Hodnocení setkání

Vzhledem k tomu, že se aktivity odehrávaly v terénu formou komentovaných vycházek, nebyl mezi účastnicemi a účastníky sbírán standardizovaný evaluační dotazník. Hodnocení setkání proto vychází z průběžného pozorování a zpětné vazby zaznívající přímo během vycházek.

Obě vycházky probíhaly **v přátelské a otevřené atmosféře**. Účastnice a účastníci se aktivně zapojovali do diskuzí, reagovali na výklad zpracovatelů a doplňovali jej o vlastní zkušenosti z území. Z jejich reakcí bylo patrné, že obecně **pozitivně vnímají způsob, jakým zpracovatelský tým o území přemýšlí**, a oceňují možnost diskutovat jednotlivá témata přímo na místě.

Vedle toho však účastnice a účastníci sdíleli také **řadu obav a nejistot**, které se opakovaly napříč oběma vycházkami. Ty se týkaly především **dopravní situace v území a dopadů plánované nové výstavby**, zejména ve vztahu k zatížení stávající infrastruktury a kvalitě života v lokalitě.

Hlavní témata z komentovaných vycházek

Následující přehled shrnuje hlavní témata, podněty, otázky a odpovědi, které zaznívaly napříč oběma komentovanými vycházkami. Jedná se o syntézu opakujících se motivů i konkrétních připomínek účastnic a účastníků, které reflektují jejich každodenní zkušenost s územím i obavy spojené s jeho budoucím rozvojem.

Doprava a dopravní infrastruktura

- **Doprava byla nejčastějším tématem a zdrojem obav** účastnic a účastníků. Opakovaně zaznívalo, že současná dopravní infrastruktura je již dnes přetížená a nová výstavba se na ni napojuje bez dostatečného posílení kapacit.

„Myslím si, že další výstavba by neměla být povolena, pokud není vyřešena dopravní situace.“

- Konkrétně byly zmiňovány **přetížené komunikace** (Na Radosti, Hrozenkovská, Strojírenská) a obecná zkušenost, že dopady rozvoje nesou především stávající obyvatelé.
- V rámci studie je navržena nová komunikační síť, včetně přetrasování ulice Na Radosti a vytvoření nové kolmé osy. Nové komunikace jsou zatím uvažovány jako **dvouproudové**. Některé detaily (např. lokalita Bílý beránek) zatím nejsou prověřeny.
- Diskutováno bylo také napojení území směrem na jih (např. oblast Globusu), které je zatím ve fázi analýz a koncepčního návrhu.
- Velkým tématem byla **kapacita veřejné dopravy**:
 - metro B je vnímáno jako již dnes na hraně kapacity,
 - prodloužení metra do oblasti Depo Zličín je dlouhodobě plánováno a vnímáno jako klíčové (zejména ve vazbě na P+R),
 - zaznělo, že lidé pravděpodobně nepřesednou z aut na autobus, aby se následně dostali na metro,
 - tramvaj má pomoci odlehčit systému, její trasa zatím není definitivně určena (uvažuje se napojení na terminál a vedení pod nebo nad železnicí).

„Počítá se i s lidmi ze Středočeského kraje? Už teď se ráno do metra sotva vejdem.“

- Účastnice a účastníci upozorňovali, že je nutné plánovat dopravu nejen pro obyvatele Zličína, ale i pro širší spádové území včetně **Středočeského kraje**. Studie s tím pracuje a počítá.
- Výrazným tématem byla potřeba **parkování**, zazněla informace o již **schváleném parkovacím domě** v návaznosti na prodloužení metra a zároveň požadavek na vznik dalších velkokapacitních parkovacích ploch (**P+R**). Účastnice a účastníci upozorňovali, že současné kapacity parkování jsou nedostatečné a je nutné je řešit souběžně s rozvojem území.
- Diskutována byla také železniční doprava, její existence je vnímána pozitivně, ale její kapacity nejsou přímo ovlivnitelné v rámci studie.
- V oblasti individuální dopravy zazněla otázka budoucího vývoje (např. ekonomická dostupnost automobilů), přičemž studie se drží metropolitního plánu a současných standardů, zároveň klade důraz na rozvoj veřejné dopravy.

Rozvoj území a nová výstavba

- Diskuze se často dotýkala **rozsahu plánované výstavby a jejího dopadu na kvalitu života**.
- Bylo opakovaně vysvětleno, že územní studie je v rané fázi a bude ještě procházet schvalovacím procesem. Zároveň bylo zdůrazněno, že **developeři musí postupovat v souladu s metropolitním plánem** a územní studií a nemohou realizovat projekty mimo tento rámec.

„Nebudou si developeři prostě chtít stavět svoje?“

- Zazněla informace, že metropolitní plán nastavuje základní regulace (např. podlažnost) a že dochází k úpravám původních developerských návrhů (např. snížení výšky budov).
- Diskutovány byly konkrétní záměry:
 - **Ekospol** plánuje novou lokalitu pro cca 4 000 obyvatel,
 - **Central Group** realizuje projekty v území a připravuje další vybavenost.
- Zaznělo také obecnější téma vývoje plánování v Česku od centralizovaného řízení v minulosti přes období silné role trhu až po současnou snahu o vyváženější plánování založené na datech a analýzách.

Občanská vybavenost

- Jedním z klíčových témat byla **kapacita škol a školek** v souvislosti s plánovaným nárůstem obyvatel.

„Budou stačit současné základní školy?“

- Podle zpracovatelů bude potřeba přibližně **tří základních škol**. V plánech se objevuje např. škola o kapacitě cca 27 tříd.
- Zaznělo, že v rámci developerských projektů se počítá i s doplněním občanské vybavenosti (např. školek), přičemž důležitá je její dostupnost v docházkové vzdálenosti a napojení na MHD.
- Další zmíněné záměry:
 - **poliklinika a nový městský úřad** v blízkosti metra (Central Group),
 - řešení sportovišť pro mládež s možností širšího využití veřejností.
- Zaznělo, že některé části území (např. Sobín) dnes postrádají základní vybavenost, jako je škola.
- V oblasti **středního školství** se zvažuje možnost vzniku až dvou středních škol, nejde však o finální rozhodnutí, ale o jednu z variant dalšího rozvoje.

Veřejný prostor, centra a identita místa

- Během obou vycházek byl zmiňován **význam kvalitních veřejných prostorů** (náměstí, parky) pro každodenní život a sousedské vztahy.

„Centrality, jako náměstí nebo park, jsou důležité pro sousedské vztahy.“

- Diskutována byla lokalita u tramvajové smyčky a nádraží, která je dnes vnímána jako zanedbaná, ale má potenciál pro vznik nového centra s aktivním parterem, službami či pracovními příležitostmi.
- Zaznělo, že tramvajová smyčka by se v budoucnu mohla zrušit a uvolnit prostor pro novou zástavbu.
- Diskutováno bylo také téma identity místa:
 - část lokalit (např. u Řep) má pro obyvatele silnou emocionální hodnotu, i když není kvalitně řešená,

- **park Na Prameništi** a okolí úřadu již dnes fungují jako **přírozené centrum komunitního života**.
- Zazněl podnět k lepšímu propojení plánovaného centra Starého Zličína s těmito existujícími místy (např. oblast Halenkovská, park, úřad).
- U hasičárny byla zmíněna **koncentrace vybavenosti** (pošta, obchod), ale prostor není vnímán jako příjemný pro pobyt.

Zeleň, krajina a rekreace

- **Zachování zeleně** bylo jedním z klíčových témat. Účastnice a účastníci upozorňovali na konkrétní plochy vymezené v území a zdůrazňovali jejich význam pro kvalitu života.

„Je pro nás důležité, aby ta zeleň byla do budoucna zachována.“

- Diskutována byla **kvalita rekreačních ploch**, která je v současnosti vnímána jako nedostatečná.
- Zazněly konkrétní podněty:
 - obava o Motolský potok v souvislosti s dopravními stavbami,
 - potřeba lepší prostupnosti krajiny (např. vazba mezi rybníky na Ohradách a Dolejšákem),
 - důraz na ochlazování města a hospodaření s vodou (stromořadí, zelené pásy, zasakovací opatření, poldry, zelené střechy).
- Studie má podle zpracovatelů řešit území **komplexně**, včetně krajinných vazeb a rekreačních funkcí.

Technická infrastruktura

- Téma technické infrastruktury (např. **kanalizace**) bylo vnímáno jako důležité, ale zatím není v této fázi studie detailně rozpracováno.
- Obecně se předpokládá doplnění stávajících sítí o nové kapacity.
- Zaznělo, že developři plánují nové sítě, které se budou napojovat na stávající infrastrukturu.

Závěr

Komentované vycházky potvrdily vysoký zájem místních obyvatelek a obyvatel o budoucí rozvoj Zličína a jejich ochotu se do plánování aktivně zapojovat. Diskuze byly věcné, konkrétní a opíraly se o každodenní zkušenost s územím.

Napříč oběma vycházkami se opakovala zejména témata **dopravní zátěže, kapacit veřejné infrastruktury a dopadů nové výstavby na kvalitu života**. Doprava byla vnímána jako nejzásadnější problém území, přičemž zazníval jasný požadavek, aby další rozvoj byl podmíněn jejím systémovým řešením.

Zúčastnění opakovaně zdůrazňovali, že **rozvoj území musí být podmíněn odpovídající infrastrukturou** a že současný stav je z jejich pohledu dlouhodobě neudržitelný. Zaznívala také zkušenost, že **negativní dopady postupného rozvoje nesou především stávající obyvatelé**. V průběhu diskuzí se objevovala i reflexe určitého napětí mezi individuálními a veřejnými zájmy, například mezi požadavkem na klidné bydlení a zároveň intenzivním využíváním dopravní infrastruktury.

Vedle obav se však objevovala také očekávání spojená s rozvojem, zejména v oblasti **vzniku kvalitních veřejných prostorů, doplnění občanské vybavenosti a lepší prostupnosti území i krajiny**. Zároveň bylo pozitivně vnímáno komplexní pojetí připravované územní studie a skutečnost, že plánovaný rozvoj může do lokality přinést nejen nové bydlení, ale i pracovní příležitosti.

Fotografie



Zprávu z komentovaných vycházek zpracovala v dubnu 2026

společnost Participation Factory

