

Zpráva z participačních setkání v rámci analytické části Územní studie Zličín

listopad 2025

**PARTICIPATION
FACTORY+++**

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

Obsah

Kontext	3
Informace o setkání	4
Klíčová zjištění	6
Hlavní témata komunikovaná účastníky	7
Vnímání a identita Zličína	7
Doprava	18
Zeleň	20
Veřejná vybavenost	22
Rozvoj Zličína a jeho dopady	26
Témata místních spolků	27
Podněty z pracovních listů	29
Představa obyvatel o budoucnosti Zličína v horizontu 10–20 let	36
Fotografie	38
Přílohy	40

Kontext

Pořizovatelem územní studie Zličín je Magistrát hlavního města Prahy. 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 studie.

Participativní setkání s veřejností probíhala v rámci **analytické fáze zpracování územní studie**. Uskutečnila se **dvě veřejná setkání**, obě v otevřeném, nelineárním formátu:

- **sobota 22. listopadu 2025, 10.00–14.00,**
 jídelna ZŠ a MŠ Praha–Zličín, Míšovická 513/12, Praha–Zličín
- **úterý 25. listopadu 2025, 15.00–19.00,**
 Dům s pečovatelskou službou Zličín, Křivatcová 416, Praha–Zličín

Součástí **úterního setkání** bylo také **setkání se zástupci místních spolků a organizací** a účast **zpracovatele územní studie studia UNIT architekti**. Na **obou setkáních** byli zároveň přítomni **zástupci Městské části Praha–Zličín a Magistrátu hlavního města Prahy**, kteří byli účastnicím a účastníky k dispozici pro zodpovídání dotazů a vysvětlení souvisejících témat.

Cílem obou setkání bylo shromáždit podněty, zkušenosti a názory k současnému fungování území, identifikovat klíčové problémy, hodnoty a potenciály jednotlivých částí Zličína a pojmenovat témata, která by měla být dále rozpracována v návrhové části územní studie.

Setkání měla **nelineární formát otevřeného participativního workshopu**, byla otevřena po delší časový úsek a umožňovala účastníkům přicházet a odcházet podle jejich časových možností. Sběr dat probíhal prostřednictvím **kombinace několika metod** – tematických panelů s otázkami, práce s mapami, pracovních listů, otevřených diskuzí a **hloubkových rozhovorů** s účastníky. Tento přístup umožnil

zachytit jak konkrétní lokalizované podněty, tak širší souvislosti a zkušenosti spojené se životem v území. Součástí úterního setkání byla **prezentace** studia UNIT architekti, která představila moderní přístup k plánování měst.

Sesbírané podněty z obou setkání, jak od široké veřejnosti, tak od zástupců místních spolků a organizací, představují důležitý vstup pro další práci na územní studii.

Informace o setkání

Účast

Participativních setkání se celkem zúčastnilo **67 osob**.

Na **sobotním setkání** se zúčastnilo **20 účastnic a účastníků**, kteří na místě zpravidla setrvali delší dobu a aktivně se zapojovali do diskuzí i práce na jednotlivých stanovištích. **Úterní setkání** navštívilo **47 osob**, z toho **8 zástupců místních spolků a organizací**. Někteří z nich se zároveň zapojili i do sběru podnětů v roli účastníků z řad veřejnosti a prošli jednotlivá stanoviště stejně jako ostatní návštěvníci.

Otevřený a nelineární formát setkání umožnil účastníkům přicházet a odcházet podle svých časových možností, individuálně konzultovat konkrétní témata se zástupci městské části, Magistrátu hl. m. Prahy i realizačního týmu a zapojit se do diskuzí v rozsahu, který jim vyhovoval. Zájem účastnic a účastníků se netýkal pouze konkrétních lokalit a problémů, ale také širších souvislostí budoucího rozvoje Zličína a možností dalšího zapojení v průběhu přípravy územní studie.

Hodnocení setkání

Na závěr obou setkání byli účastníci požádáni o zpětnou vazbu prostřednictvím evaluačního dotazníku (škála 1–5, kde 1 je nejlepší hodnocení).

Sobota 22. listopadu 2025

- Celkový dojem: **1,71**
- Přínos setkání: **2,00**
- Organizace: **1,64**

Úterý 25. listopadu 2025

- Celkový dojem: **1,67**
- Přínos setkání: **1,50**
- Organizace: **1,67**

Setkání byla účastnicemi a účastníky hodnocena převážně **pozitivně**, zejména z hlediska organizace a možnosti otevřeně sdílet své názory a zkušenosti. Účastnice a účastníci oceňovali přítomnost zástupců městské části, Magistrátu hl. m. Prahy a realizačního týmu, možnost osobních konzultací i skutečnost, že jejich podněty byly zaznamenávány přímo do map a dalších pracovních materiálů. Ve zpětné vazbě se opakovaně objevovalo také pozitivní hodnocení samotného formátu setkání a ocenění prostoru pro vyjádření vlastních názorů. Někteří účastníci uvedli, že věří, že jejich zpětná vazba přispěje ke zkvalitnění budoucího rozvoje Zličína, ke kterému mají silný vztah.

Vedle pozitivního hodnocení se ve zpětné vazbě objevily také **podněty ke zlepšení**, které se častěji opakovaly zejména na sobotním setkání. Část účastníků očekávala více konkrétních informací o plánovaných změnách v území. V této fázi se však jednalo o **úvodní analytickou část zpracování územní studie**, zatímco konkrétní návrhy budou představeny až v její návrhové části. Někteří účastníci rovněž postrádali na sobotním setkání přítomnost zástupců týmu zpracovatelů, přestože bylo předem komunikováno, že se zpracovatel studie zúčastní pouze úterního setkání.

Na úterním setkání se objevily připomínky týkající se **časového poměru mezi úvodní prezentací architektů a prostorem pro diskuzi**, kdy někteří účastníci uváděli, že by uvítali více času věnovaného diskuzi.

Obě setkání probíhala v dobré atmosféře a **naplnila svůj účel v rámci analytické fáze přípravy územní studie Zličín.**

Klíčová zjištění

Nejčastěji zmiňovaným problémem na Zličíně je **doprava** a to zejména **automobilová, ale také pěší, veřejná a cyklistická**. Území je dlouhodobě zatíženo vysokým množstvím **projíždějících automobilů, komplikovanými nájezdy na dálnici a přetíženou křižovatkou u stanice metra**, přičemž **kapacity parkování** jsou podle obyvatel nedostatečné. Dopravu dále zhoršuje nepropojenost jednotlivých částí Zličína a celkově problematická situace v jeho centru. Zličín navíc funguje jako tranzitní území pro dojíždějící z okolních obcí, mnozí zde pouze projíždějí nebo parkují, často i v souvislosti s cestami na letiště. To vede k častým dopravním zácpám a zvyšuje tlak na parkování v okolních oblastech.

Výrazným tématem je také pěší dostupnost a **návaznost autobusových linek**. **Stanice metra Zličín** je vnímána jako nereprezentativní a zanedbaná vstupní brána do Prahy, lidé se jejímu okolí často vyhýbají a upozorňují na špatnou orientaci, nepořádek, nedostatek služeb i bezpečnostní problémy. Opakovaně se objevovalo také téma **nepropojených a neucelených cyklostezek**. Dalším výrazným problémem je **absence „srdce Zličína“** – místa pro setkávání, komunitní život a kulturní akce. V městské části chybí základní, snadno dostupná občanská vybavenost, například **restaurace či menší obchody**.

Mnozí obyvatelé popisují, že se **Zličín rychle mění a že rozsáhlá nová výstavba narušuje původní klidnější charakter čtvrti**. Upozorňují také na to, že v nových bytových domech často bydlí lidé v podnájmech bez trvalého bydliště, což podle nich oslabuje sousedské vztahy a komunitní život. Zaznívají výroky jako: „*Už to není tak klidné a volné jako dřív,*“ Zličín je městská část s velkým rozvojovým potenciálem, ale také s výraznými limity současné infrastruktury. Silnou **obavou je rovněž nová výstavba**, která by mohla dále zvyšovat již dnes neúnosnou dopravní zátěž.

Obyvatelé oceňují kvalitu života v lokalitě a chtějí, aby **rozvoj probíhal v rovnováze s posilováním dopravy, školství, služeb a veřejného prostoru**. Výstupy ukazují potřebu silné urbanistické regulace, aby se předešlo dalším chybám z minulosti a aby městská část neztratila svůj charakter. Budoucí rozvoj musí přijít společně s investicemi do kapacitní dopravní infrastruktury, kvalitních veřejných prostor, sportu, kultury a komunitních služeb, školství a zdravotnictví. Silná motivace obyvatel zapojit se do plánování je cenným aktivem, na které může územní studie navázat.

Hlavní témata komunikovaná účastníky

Následující kapitola popisuje hlavní témata komunikovaná účastníky participačních setkání. Patří mezi ně **Vnímání a identita Zličína, Doprava, Zeleň, Veřejná vybavenost a Témata spolků**. V rámci těchto kapitol jsou uvedeny odkazy na jednotlivé body zaznamenané v [mapě](#) (str. 8). Další kapitola shrnuje zjištění z pracovních listů, která jsou specifická pro jednotlivé části území. Navazuje kapitola věnovaná budoucím vizím obyvatel městské části Zličín. V příloze na konci reportu jsou uvedeny mapy ze setkání. Veškerá data jsou následně přiložena [ve složce s daty](#).

Vnímání a identita Zličína

Lidé mají ke Zličínu převážně kladný vztah a žijí zde rádi, zároveň však narážejí na řadu aspektů, které jim každodenní život zhoršují a se kterými často nepočítali při stěhování do této městské části. Příjemně se cítí zejména ve Starém Zličíně; mezi oblíbená místa patří Rybníčky, park Na Radosti využívaný pro různé akce a okolí rybníků vhodné k procházkám. Mnoho obyvatel zároveň uvádí, že častěji využívají nabídku volnočasových aktivit sousedních Řep, které podle nich disponují lepší dostupností služeb, kultury, dopravy i sportovního vyžití.

Obyvatelé si velmi cení:

- příměstského charakteru
- dobré dopravní dostupnosti do centra Prahy
- pocitu „malého města“ – sousedství, bezpečí
- blízkosti přírody a rekreace

Zličín má potenciál být plnohodnotnou rezidenční čtvrtí, pokud se podpoří:

- komunitní funkce
- veřejný život v ulicích
- dostupnost služeb v docházkové vzdálenosti

Doprava

Doprava byla nejčastěji zmiňovaným tématem napříč oběma setkáními. Veřejnost dlouhodobě vnímá dopravní situaci jako neudržitelnou a zároveň se obává dalšího zhoršení v souvislosti s připravovanými rozvojovými projekty. Doprava je jednoznačně nejvýraznějším a nejurgentnějším tématem, které obyvatelé Zličína označují za prioritu k řešení. Problémy se týkají **všech forem dopravy**, od automobilové, přes pěší a cyklistickou až po fungování veřejné hromadné dopravy, zejména autobusů a okolí metra Zličín. Území je zatíženo jak vnitřním provozem, tak tranzitem z okolních obcí, což dále zhoršuje dopravní kapacitu v městské části.

Automobilová doprava

Přetížení dopravy

Silniční doprava je dlouhodobě na hraně kapacity. Místní uvádějí, že „už teď je doprava zacpaná“ a obávají se, že další zástavba situaci ještě zhorší. Jízdu autem do zaměstnání označují jako výrazně problematickou.

Hlavní problémy:

- Přetížené hlavní tahy, ranní dopravní špičky v okolí Metropole Zličín a sídliště, ulice Na Radosti, kde se tvoří dlouhé kolony.
- Křižovatky jsou na hraně své kapacity a úzké profily komunikací dále komplikují dopravu – například v jednosměrných úsecích či v místech s omezenou šířkou vozovky.
- Chybějící nebo příliš krátké odbočovací pruhy, zejména směrem na Hrozenkovskou, odbočování vlevo blokuje průjezdy a zvyšuje zácpy.

Sjezdy a křižovatky

Opakovaně se objevují problémy se sjížděním z Pražského okruhu a napojením na hlavní zličínské komunikace.

Nejčastěji zmiňované lokality:

- **Sjezdy u Depa Zličín (Bod 1 a 2)** – ve špičkách jsou komunikace kapacitně nedostačující a dochází k tvorbě dlouhých kolon.
- **Sjezd z okruhu v obou směrech** – nedostatečná propustnost.
- **Na Radosti * Hrozenkovská (Bod 3)** – jeden z nejkritičtějších bodů; lidé požadují:
 - levý odbočovací pruh,
 - kruhový objezd místo křižovatky.
- **Na Radosti * Řevnická (Bod 4)** – přetížené.
 - opakovaně zmiňovaný problém (pro silniční, pěší i cyklo dopravu)
 - obyvatelé uvádějí, že by tam „nepustili dítě“, což zhoršuje pohyb po městské části.
- **Křižovatka u knihovny (Křivatcová) (Bod 5)** – původně projektována na výrazně nižší provoz, dnes nevyhovuje aktuálnímu zatížení.
- **Strojirenská (Bod 6)** – chybí řešení odbočení ke školce, přejít od zastávky MHD je kvůli kamionům o život.

Další nepřehledná či problematická místa:

- zatáčka u Metropole Zličín, (Bod 7)
- vazba na Karlovarskou,
- úzké profily komunikací (např. ulice Na Radosti v úseku Bod 6 a v úseku Bod 3, a jednosměrka ulice Tvrdonická Bod 15).

Parkování

Nedostatek parkovacích míst je považován za jeden ze zásadních problémů. Mezi účastníky, kteří se zapojili do hlasování na panelu týkajícím se automobilové dopravy, využívá přibližně polovina automobil denně nebo alespoň pětkrát týdně; většina z nich parkuje na vlastním pozemku. Část účastníků zároveň uvádí, že parkovací dům považuje za „nutnost“. Potřeba parkovacího domu byla i explicitně zmiňována v návaznosti na současné problémy s dopravou. Účastníci zároveň zmiňovali nejistotu ohledně již plánovaného parkovacího domu – jeho kapacita byla podle dostupných informací **snížena přibližně na polovinu**, což podle obyvatel **nepokryje skutečné potřeby** území.

Identifikované problémy v oblasti parkování:

- kritický nedostatek parkovacích míst na sídlišti – parkování zhoršují i lidé, kteří zde nechávají auta před cestou na letiště (Bod 8),
- chybí **parkovací dům u metra** (Bod 9),
- chybí **K+R / Kiss and Ride** systém u stanice metra (Bod 9),
- nedostatek parkovacích míst v okolí služeb (např. u pošty) (Bod 10),

Tranzitní místo

Zaznívalo, že Zličín je vnímán jako tranzitní území pro automobilovou dopravu ze Středočeského kraje (např. z obcí Hostivice a Chýně). Tento tranzit podle účastníků přispívá jak k problémům s parkováním, tak k výraznému přetížení komunikací v ranní i odpolední dopravní špičce:

- kolony ráno na **Sazovické** (15–20 minut) (Bod 8) ,
- kolony na **Na Radosti** (Bod 4 a 3),
- okliky při cestě do Řep přes Řevnickou,
- omezené možnosti napojení na Rozvadovskou spojku (Bod 1, 2 a 11).

Kamionová doprava

Kamionová doprava zejména v rámci výjezdu z průmyslové zóny je na Zličíně vnímána jako výrazně nepříjemná a nebezpečná.

Nejproblematičtější úsek:

- **Hrozenkovská ve Starém Zličíně** (Bod 17) – místní žádají úplný zákaz průjezdu kamionů.
- **Strojírenská u školky** (Bod 6) – kolem Strojírenské je hluk, kvůli kamionové dopravě je zde extrémně nebezpečné přecházení, zejména od zastávky MHD, přechod končí v silnici a kamiony situaci ještě zhoršují.

Další

- Obyvatelé upozorňují, že ze **sídlíště** (Bod 7) mají **pouze jeden výjezd** a kapacitně nedostačující napojení na hlavní síť.
- **Křivatcová má být dvousměrná** (Bod 5), aby se zlepšila obslužnost.
- Objevovaly se návrhy na **odklon dopravy na Plzeňskou** („mimo Prahu na Plzeňskou“).
- Nebo návrhy na nová napojení na **Rozvadovskou spojku** (např. sjezd do Metropole Zličín Bod 14)

Městská hromadná doprava

Městská hromadná doprava je druhé nejvíce zastoupené téma po automobilové dopravě. Přestože většina účastnic a účastníků uvádí, že **do centra nejčastěji využívá MHD**, její současná kvalita, kapacita i dostupnost jsou hodnoceny jako nedostatečné. Nejčastěji zaznívají výhrady k napojení a frekvenci **autobusových linek** a ke kvalitě **okolí stanice metra**.

Autobusová doprava

V oblasti autobusové dopravy lidé opakovaně zmiňují dlouhé intervaly spojů a špatnou návaznost. Uvádějí, že při cestách, například do obchodu, musí často přestupovat (např. při cestě do Globusu s přestupem na metru Zličín) a kvůli dlouhému čekání na návazné spoje (např. 15 minut) se jim využívání MHD nevyplatí. Někteří proto MHD raději nevyužívají nebo kombinují více způsobů dopravy. Zároveň autobusová doprava nezajíždí přímo na sídlíště (Bod 8).

Špatná návaznost spojů a zpoždění

- Autobusy **nenavazují na metro ani další spoje**, lidé musí často přestupovat a čekat.
- Cesta do centra se kvůli přestupům prodlužuje, často až o 15 minut.
- Výjezdy z Pražského okruhu způsobují **zpoždění** příměstských spojů.
- Autobus nezajíždí na sídlíště (Bod 8).

Návaznost a frekvence konkrétních spojů

- **Autobus 180** je nejčastěji kritizovaná linka:
 - zpoždění při cestě z centra (zejména kvůli kolonám v Motole a v ulici Na Radosti),
 - dlouhé intervaly mimo špičku,
 - přetížení ve špičce,
 - pohyb bezdomovců zejména na busu 180 → lidé se necítí bezpečně.
- **Bus 249** – chybí večerní provoz (do 23:50) a **víkendové spoje**.
- Slabé propojení na **Řepy** a dlouhé intervaly.
- Chybí rychlý **ranní spoj MHD před 5:25 na Hlavní nádraží**.
- MHD musí být plánována s ohledem na novou výstavbu – obavy z „dopravy v souvislosti se zástavbou“ jsou časté.

Umístění zastávek

- Zastávky jsou **daleko od sídliště (Bod 8)** všechny jsou v okruhu vzdálenosti více než **1 km** – chybí zastávka v bodě u Zličínského hřiště (bus 180) v Bodě 10.
- Další chybějící zastávky:
 - v Bodě 19 – obě nejbližší zastávky jsou daleko, v uvedeném Bodě 10 je to všude blízko
 - ve Starých Řepích a u škol či sportovišť,
 - zřízení zastávky pro 180 „blíže k sídlišti Metropole“.

Stav zastávek

- **Autobusové nádraží Zličín** je ve špatném stavu, kapacitně nestačí (vejdou se jen 2–3 linky).
- Autobusy se „míchají“ s auty v úzkém profilu terminálu (Bod 18).
- Dlouhé čekání na nezastřešených zastávkách („čekat 30 minut bez střechy je problém“) – jedná se o autobusovou zastávku Starý Zličín. v Bodě 17.
- Lidé mluvili taky o **odhlučnění dálnice**, která ovlivňuje i kvalitu pobytu na zastávkách.

Příměstské linky

- Část příměstských autobusů ze Středočeského kraje jezdí skrz Zličín a posiluje dopravní zátěž.
- Možnost přesměrování některých linek (např. Jinočany → Stodůlky).
- Přesun části příměstských linek na **Sárskou a Skandinávskou**, aby nezahlcovaly terminál i Zličín.

Metro a jeho okolí

Stanice metra Zličín je jedním z nejdůležitějších dopravních uzlů a pro mnoho lidí zároveň hlavní „vstupní branou“ do městské části i do samotné Prahy. Podle obyvatel však současný stav metra a přilehlého autobusového terminálu působí zanedbaně a neudržovaně.

Nedůstojné a zanedbané prostředí

- Obyvatelé popisují okolí metra jako **špinavé, ošklivé a neudržované**, s množstvím odpadků a poškozených či zvlněných chodníků (např. „zanedbaná lokalita, špína, nepořádek, lidé bez domova“)
- Prostor je vnímán jako nevlídný i během dne a část účastníků zde uvádí **pocit snížené bezpečnosti**.
- Podle účastníků turisté přijíždějící z letiště autobusem 100 označují vstup do stanice za **nepřehledný, špinavý a nehostinný**, což zhoršuje první dojem z města.

Intervaly a kapacita

Metro je obecně vnímáno jako spolehlivý způsob dopravy a řada obyvatel jej volí jako hlavní prostředek pro cestu do centra. Zároveň někteří upozorňují, že intervaly na lince B jsou ve srovnání s jinými trasami delší, což vede k přeplněným soupravám. Silně podporovaným návrhem je **prodloužení metra na Depo Zličín**, které by:

- zlepšilo propojení s plánovaným parkovacím domem,
- zvýšilo kapacitu přestupů,
- umožnilo odstavení příměstských autobusů mimo centrum Zličína,
- pomohlo s návazností dopravy na sídliště.

Veřejný prostor okolo metra

Přístupové trasy k metru jsou hodnoceny velmi negativně. Obyvatelé popisují špatnou kvalitu ulic vedoucích ke stanici, zvlněné a tím nebezpečné chodníky a zanedbaný veřejný prostor. Zaznívají návrhy na:

- úpravu a opravu chodníků,
- doplnění zeleně, laviček a odpadkových košů.

Základní vybavenost (pekárna, rychlé občerstvení) je podle některých dostačující, nicméně například u pekárny Ječmínek se tvoří výrazné fronty.

Nevyhovující autobusový terminál

Autobusový terminál je podle obyvatel v „*žalostném stavu*“. Místo je vnímáno jako:

- zanedbané, poddimenzované a nepřehledné,
- bez funkční navigace,
- s nejasným uspořádáním zastávek, kde lidé přebíhají mezi autobusy,
- s nedostatkem zastřešení, čekárny a míst k sezení,
- se slabým osvětlením.

Železniční doprava

Přestože je vlaková doprava méně používaná, ti, kteří ji využívají, ji hodnotí **velmi pozitivně**. V minulosti podle některých byla více používaná. „*Malé vlakové spojení je nejrychlejší a nejpohodlnější.*“ Negativem je **špatné napojení na vlakové nádraží Zličín** – chybí přímá návaznost MHD.

Tramvajová doprava

Místní tramvajovou dopravu využívají v rámci pohybu do centra. V podnětech se velmi často objevují návrhy na **prodloužení tramvajové linky**. Účastníci doporučují:

- **Tramvaj z Řep až na metro Zličín** (nejčastější návrh).
- **Tramvaj na Starý Zličín** – z dopravního hlediska by opatření výrazně ulevilo oblasti Na Radosti a přilehlému sídlišti
- Tramvajové propojení by podle místních:
 - zlepšilo spolehlivost dopravy,
 - snížilo závislost na autobusech linek 180 a 249,
 - vytvořilo stabilní alternativu při kolonách.

Pěší prostupnost

Obyvatelé upozorňují, že chůze je v řadě míst obtížná, nepříjemná nebo nebezpečná. Problémy v oblasti prostupnosti se týkají zejména neprostupných úseků, jako jsou průmyslové zóny, rizikové přechody, chybějící pěší trasy v okolí rybníků a nedostatečné napojení na sídliště či okolní čtvrti. Tyto bariéry snižují motivaci k pěší chůzi i na kratší vzdálenosti; část obyvatel proto volí automobil i v situacích, kdy by jinak chodila pěšky.. Mezi hlavní problémy patří:

- chybějící chodníky v klíčových trasách,
- nebezpečné úseky při cestě do práce a na MHD,
- **pěší narazí na bariéry v sídlištní části.**

Nedostatečné chodníky a chybějící propojení

Nejčastěji uváděné problémy:

- Obyvatelé mají problém projít některými částmi území jako jsou **brownfieldy** (Bod 12, 26, 27 a 39) či velké **dopravní křižovatky** (např. Řevnická, Na Radosti Bod 4), čímž **dochází k výraznému prodlužování pěších tras.**
- V některých úsecích chodníky zcela chybí a jsou k dispozici pouze **neoficiální, vyšlapané pěší trasy**
 - **Pěšinky kolem rybníků** (Bod 23, 24) a lidé si stěžují na špatnou prostupnost a zablácené cesty. *“Cesta kolem rybníku je bahnitá a špatně udržovaná.”*
 - **Vyšlapaná nezpevněná pěšinka u sídliště** (Bod 25), chodník je dál, ale lidé si to zkracují po pěšice, která je v dešti je bahnitá.
- **Pěší propojení do Řep** je považováno za nedostatečné, nepohodlné nebo nebezpečné.
- **Nepříjemné prostředí u hlavních ulic** (hluk, prašnost, intenzivní provoz), které odrazuje jak pěší, tak cyklisty (Bod 20 a 30).

Špatná prostupnost v klíčových částech území

1) Oblast **průmyslových areálů** (Bod 12, 26, 27 a 39)

- „Lidé nejsou schopni projít průmyslovými zónami.“
- „Některé úseky jsou neprostupné, musí se obcházet velké bloky.“

2) **Železniční trať** (Bod 29)

- „Když prší, musím mít holinky“, ženy se tam bojí chodit samy, špatné povrchy, neoficiální přecházení, „přelézáme koleje“, chybí legální a bezpečný přechod.

3) **Depo Zličín** (Bod 28)

- Trať funguje jako bariéra sever–jih (u Plzeňské a východně od sídliště) (Bod 28).

4) **Metropole Zličín** (Bod 8 a 25)

- Obyvatelé opakovaně uvádějí, že „pěšky se tam nedá dojít“.
- Chybí přechody, logické pěší vstupy a bezpečné trasy přes parkoviště či křižovatky.

5) **Rybníky Hliník a Dolejšák** (Bod 23 a 24)

- Chybějí pěší trasy kolem rybníků. „Jsou tam jen proslapané cestičky.“
- Někteří uvádějí, že se kolem rybníků **necítí bezpečně**, například u rybníku Dolejšák, kde je blízko ubytovna.

6) **Ulice Sárská** (Bod 40)

- Ulice Sárská je vnímána jako problematická z hlediska dopravního řešení a bezpečnosti pohybu chodců.

7) **Chybějící chodník na Plzeňské** (Bod 19)

- V úseku u železničního přejezdu směrem do Zličína.

8) **Okolí a dostupnost do školy** (Bod 38)

- Dostupnost školy je problematická z více směrů, a to jak při příchodu ze sídliště, tak z navazujících okolních částí.

Nebezpečné přechody a místa s vysokým rizikem

Téma bezpečnosti bylo velmi časté. Obyvatelé identifikovali několik kritických lokalit:

1) Zastávka Strojírenská a okolí školky (Bod 6)

- Kvůli kamionům je zde nebezpečné přecházet, „*přejít tam o život*“, zejména pro rodiče s dětmi.
- U školky přechod **končí přímo v silnici**, lidé musí přebíhat.

2) Zastávka Sídliště Zličín (Bod 3)

- Přechod je označován jako **nebezpečný**, kvůli vysoké rychlosti aut a špatné viditelnosti.

3) Okolí výjezdů z Pražského okruhu

- Obyvatelé opakovaně žádají **doplnění světelné signalizace** a dalších bezpečnostních prvků:
„Je to velmi nebezpečné, hlavně pro pěší.“

Cyklodoprava

Cyklistickou dopravu by místní rádi využívali zejména pro bezpečný pohyb dětí, rekreační jízdy i cesty do práce a pro napojení na centrum. Hlavní problémy se týkají především nebezpečných úseků na hlavních komunikacích, chybějících propojení mezi městskými částmi, bariér v území a absence oddělené, bezpečné cyklistické infrastruktury.

Chybějící nebo nebezpečné cyklistické úseky:

1) Velké silnice

- Obyvatelé nechtějí jezdit **podél velkých silnic** (Hostivická, Na Radosti, Řevnická, Plzeňská) (např. Bod 13, 20, 30) (Někteří cyklisté volí jízdu po chodníku, aby se vyhnuli frekventovaným komunikacím.)
- Vysoce rizikovým místem je úsek páteřních ulic Řevnická a Na Radosti (Body 4, 7), zejména křižovatka Řevnická × Na Radosti (Bod 4). Křižovatka je hodnocena jako neprostupná pro pěší a prakticky nepřekonatelná pro cyklisty. Přitom by se mohlo jednat o jeden z nejvyužívanějších tahů, zejména pro rekreační cyklistiku a cesty do školy. Rodiče uvádějí, že je tento úsek s dětmi

vnímán jako vysoce nebezpečný („je to o život“), a proto jej nevyužívají a volí raději dopravu autem s následným přesunem na bezpečnější rekreační trasy.

- **Mosty a podjezdy:** chybí bezpečné vedení cyklotras (napojení na Rozvadovskou spojku je „složitě“).

2) Cyklostezka na Sobín

- Cyklostezka mezi Zličínem, Sobínem a Hostivicemi je dlouhodobě výrazně přetížená a její kapacita neodpovídá současné poptávce; trasa je intenzivně využívána zejména rodinami s dětmi pro rekreační jízdu. Opakovaně se proto objevuje požadavek na vybudování oddělené cyklostezky v trase Zličín – Chrášťany / Hostivice (Bod 20), jelikož stávající vedení po silnici je úzké, dopravně zatížené a vnímáno jako nebezpečné.

3) Trasy do Stodůlek, Hostivic a dál do centra

- Obyvatelé opakovaně uvádějí, že „ze Zličína se nedá dostat“, a v důsledku toho volí jízdu po neoficiálních trasách, improvizovaných průjezdech mezi domy nebo po chodnících. Zároveň zaznívá, že „od Stodůlek do centra je to v pohodě“, což poukazuje na výrazný rozdíl v kvalitě cyklistické infrastruktury mezi jednotlivými částmi území.
- Za problematické je označováno zejména propojení Zličína se Stodůlkami. Konkrétně úsek **Cesta ke koním** (Bod 31) je v současnosti neprostopupný pro pěší i cyklisty z důvodu soukromého pozemku. Jakmile se však cyklisté dostanou na území Stodůlek, je další pokračování směrem na Pankrác hodnoceno jako bez větších komplikací.

4) Další cyklotrasy:

- **Metropole Zličín:** Území je z pohledu cyklistické dopravy špatně prostupné. Chybí přehledné přechody a oddělené cyklistické trasy, pohyb je komplikován intenzivní automobilovou dopravou a rozsáhlými parkovišti. Vstup do areálu je pro cyklisty obtížný a v některých částech prakticky neumožňuje bezpečný průjezd.
- **Trasy kolem rybníků (Hliník, Dolejšák)** (Bod 23 a 24): Chybí plnohodnotné cyklostezky a souvislá propojení mezi zelení, rybníky a okolními obcemi, která by umožnila rekreační a výletní trasy. Pohyb je dnes veden převážně po vyšlapaných pěšinách, což zvyšuje riziko kolíží mezi chodci a cyklisty.

- **Napojení na metro Zličín** (Bod 9): Chybí systematické cyklistické řešení umožňující bezpečný dojezd ke stanici metra. Nedostatečné je jak vedení cyklotras, tak zázemí pro cyklisty – zejména stojany a bezpečná místa pro odložení kol.

Zeleň

V rámci Zličína lidé nejčastěji navštěvují dvě hlavní zelené lokality: **park Na Radosti** (Bod 32) a **oblast Rybníčků** (Bod 33) na mapě pojmenováno Na ohrádkách, která je velmi oblíbená. Dále chodí ke dvěma rybníkům: rybník **Dolejšák** (Bod 23) a rybník **Hliník** (Bod 24). Obyvatelé však upozorňují na to, že mezi jednotlivými zelenými plochami chybí **vzájemná propojenost**, některé úseky jsou neudržované nebo hůře průchozí (cesty kolem rybníků) a chybí **delší vycházkové trasy**, které by navazovaly dále do okolí Zličína (např. na Chrášťany). V některých částech se obyvatelé necítí bezpečně, což komplikuje každodenní procházky a snižuje využitelnost místní zeleně.

Oblíbené lokality a běžné rekreační trasy

Mezi nejčastěji využívané místa patří:

- 1) **Park Na Prameništi** (Bod 32) – park je vnímán jako centrální prostor pro komunitní akce s výrazným potenciálem, který však zůstává nedostatečně využitý. Přestože je považován za přirozené místo setkávání a konají se zde místní slavnosti, či dětské akce, obyvatelé jej mimo tyto příležitosti popisují jako prázdný a uvádějí, že zde „není co dělat“.

Jako hlavní důvody jsou zmiňovány:

- nedostatek stínu a stromů,
- chybějící lavičky, přístřešky a místa k posezení,
- nevyhovující povrchy,
- nedostatečné osvětlení (Bod 36),
- chybějící zázemí u ohniště (zejména přístřešek).

2) **Rybníčky** (Bod 33)– velmi oblíbené místo pro posezení, venčení psů, akce i každodenní vycházky a posezení u bistra.

- prostor je vnímán jako **malý** → zaznívá přání **rozšíření parku** a navazující zeleně,
- **zelen by se mohla rozšířit** a lépe kultivovat,
- objevuje se problém **nepořádku** (plechovky, odpad v zeleni),
- část oplocení v území je vnímána jako **bariéra**.

3) **Rybník Dolejšák** (Bod 23) – místo je vnímáno jako oblíbené, avšak zároveň problematické, zejména z důvodu pocitu snížené bezpečnosti v některých částech.

- jedna část trasy působí nebezpečně kvůli přítomnosti osob z ubytoven,
- chodníky jsou rozbité nebo bahnité,
- chybí toalety a rekreační zázemí (Bod 34),
- prostor pro děti je omezený.

4) **Rybník Hliník** (Bod 24) – lokalita je vnímána jako příjemná a oblíbená, avšak pěší cesty jsou zde místy blátivé a obtížně průjezdné pro kočárky.

Rekreační trasy

Oblíbené směry procházky: Zličín ↔ Řepy, Dolejšák, Hostivice, Sobín, cesty kolem Motolského potoka a trasy za Dolejšákem.

Časté aktivity: procházky, venčení psů, posezení u Bistra Rybníčky, zmrzlina u Dolejšíku, dětské hry v parku Na Radosti.

Co chybí: V celém Zličíně chybí souvislý rekreační okruh kolem rybníků a zelených ploch. Lidé opakovaně zmiňují potřebu lepšího propojení.

Další potenciální zeleň

Více účastníků a účastnic zdůrazňovalo požadavek: „Zachovat volnou zeleň, nezastavovat ji.“ Objevuje se také silná poptávka po lese nebo větším lesoparku.

- **Rybníčky** → **Chrástany**, mezi **Dolejšákem a Rybníčky** existuje jen vyšlapaný chodníček přes pole (Bod 34),
- Propojení skrz soukromé pozemky u **koní** (Bod 31) – dříve průchozí, nyní uzavřené,
- Zlepšit napojení nebo rozvinout další zeleň např. oblíbený park u Motolského potoka (Bod 35), pole nad Dolejšákem by šlo nějak využít (Bod 36) nebo zeleň v centru Zličína (Bod 22).
- Zmiňován byl i koridor, kde se vyskytuje množství uhynulých zajíců, což by bylo vhodné řešit.

Veřejná vybavenost

Obyvatelé oceňují atmosféru Starého Zličína, blízkost přírody a komunitní život soustředěný například kolem hasičů či Rybníčků. Zároveň však upozorňují na nedostatek kvalitního kulturního a komunitního zázemí, restaurací a kaváren, dostupných obchodů i prostor pro děti a sport. Řadu volnočasových a společenských aktivit proto realizují mimo Zličín, nejčastěji v Řepích.

Chybějící kulturní a komunitní infrastruktura

Veřejnost opakovaně upozorňovala na absenci přirozeného centra městské části. Obyvatelé popisují, že Zličínu chybí místo přirozeného setkávání, obdobné náměstí, kulturnímu domu nebo komunitnímu centru, které by sloužilo spolkům, rodinám i širší komunitě.

Současné vnímané „centrum“ je podle obyvatel roztříštěné mezi několik lokalit (pošta, úřad, hasičská zbrojnice) a postrádá jednotnou kulturně-společenskou funkci. Zároveň je zmiňována absence náměstí či návsi, která by plnila roli veřejného a komunitního centra.

Konkrétní místa:

- prostor kolem **knihovny** je vnímán jako přirozené těžiště, které lze rozvíjet
- lidé oceňují **rybníček a občerstvení** na cyklostezce – „kvalitní, ale ojedinělý příklad“
- často využívána je **hasičárna**, ale má nedostačující kapacitu (cca 110 lidí), a neumožňuje plesy ani větší akce: „Chybí sál pro plesy, koncerty i divadlo.“
- **park Na Prameništi (Bod 32)** – využívaný, ale funkčně omezený „Na Prameništi je jediné místo pro akce, ale je malé a bez zázemí.“
 - v minulosti se využívalo hřiště **FC Zličín (Bod 38)**, ale kvůli povolení to nejde, pro akce je lepší než park Na Prameništi, větší a přehlednější

Chybí místo pro konání výstav, koncertů, plesů, komunitních setkání nebo svateb. Lidé uvádějí, že mnohé kulturní aktivity navštěvují v **Řepích**, kde je nabídka výrazně širší.

Nedostatek restaurací, kaváren a služeb

Zličín je vnímán jako lokalita bez místa k posezení a to zejména mimo letní měsíce: „Není kam jít večer na večeři.“

- **chybí restaurace nebo místní hospoda**, kam si jít posedět a na jídlo
- existují tři sezónní stánky (např. Rybníčky), ale celoroční posezení chybí, chybí cukrárna nebo celoroční kavárna, „U Rybníčků to funguje, ale je to venkovní, v zimě není kam jít.“
- mnoho obyvatel jezdí za posezením do **Řep**. „Chodíme posedět do Řep, tady toho moc není.“

Omezená dostupnost obchodů a základních služeb

Ve Zličíně chybí drobné lokální obchody v docházkové vzdálenosti:

- někteří z respondentů uváděli, že chodí **1–1,5 km do Penny** nebo jezdí do Globusu či Metropole, kam musí autem protože tam nejede přímý autobus. „Na nákup chodím 1,5 km do Penny.“
- pro běžné nákupy tak mnozí často využívají dovážkové služby Košík nebo Rohlík
- menší obchody existují (jen např. U Martiny) „V Metropoli nakupujeme, ale nechceme trávit volný čas v obchodním centru.“

- lidé také volí například nákup po cestě z práce v jiných oblastech „*Globus je drahý a daleko, nakupujeme cestou z práce.*“

Kapacita škol

- podle místních se stávající základní škola blíží své kapacitní hranici, nové třídy ve škole vznikají na úkor jiných aktivit (např. taneční sál se změnil na učebny) a existují obavy, že další výstavba bez škol situaci ještě dramaticky zhorší
- **chybí tělocvična a venkovní sportoviště**, což omezuje výuku tělesné výchovy

Sportoviště

- chybí **prostor pro větší děti** – venkovní hřiště, basketbalové hřiště, multifunkční prvky (podobně jako na Řepích), jsou tu jen hřiště pro malé děti
- chybí **sportoviště pro veřejnost a tréninky** (multifunkční hřiště, větší sportovní plocha)
 - tréninky probíhají ve školních třídách či malých sálech
 - taneční centrum musí odmítnout zájemce
 - hasiči využívají jiné městské části, protože nemají atletický ovál
- nejbližší **bazén** je v Řepích, který je však kapacitně nedostačující.

Kulturní zázemí

Kvůli nedostatečnému prostoru se plesy konají mimo Zličín (Řepy), malé kulturní akce se těžko realizují kvůli nedostatečnému prostoru.

i) **Hasiči a jejich zázemí** (Bod 5 u knihovny)

- významné komunitní centrum
- pořádají akce pro děti i dospělé
- prostor je ale kapacitně omezený

2) **Park Na Prameništi** (Bod 32)

- místo pro jarmarky, dětské akce a slavnosti
- omezený prostor pro větší kulturní události
- obyvatelé navrhují rozšíření o přilehlý „cípek“ (více vlastníků znemožňuje rozšíření)

3) **Klášter Boromejky** (Bod 37)

- místo pro kulturní aktivity (výstavy, koncerty)
- zároveň funguje jako sociální služba (péče o bezdomovce)
- provoz kláštera je finančně náročný; uvažují o využití polí pro nájemní bydlení

Nedostatek mobiliáře a údržby veřejného prostoru

- výrazně chybí **stanoviště na tříděný odpad**, zejména v nových rezidenčních částech
- v některých oblastech chybí koše na odpad (např. **u večerky u metra**) (Bod 9)
- lidé vnímají potřebu doplnit lavičky, zeleň i drobný mobiliář (např. Park Na Prameništi Bod 32), aby veřejný prostor působil příjemněji a místní zde mohli trávit více volného času

Rozvoj Zličína a jeho dopady

Místní požadují, aby při plánování nových lokalit byly zohledňovány současné potřeby městské části, stávajících obyvatel i budoucích rezidentů.

Rozvoj Zličína

Část obyvatel vnímá současné tempo rozvoje jako příliš intenzivní. Přestože si uvědomují, že vývoj území nelze zastavit, upozorňují, že rostoucí počet obyvatel je pro některé starousedlíky zatěžující a vede u nich až k úvahám o stěhování z městské části, někteří se již dokonce odstěhovali.

Zličín zažil v posledních letech rychlý a nekoordinovaný růst, který neodpovídal rozvoji infrastruktury. Zaznělo, že **minulé projekty nevznikaly v pořadí**, které veřejnost považuje za logické. Kritizovaná byla nedostatečná vybavenost vzniklých sídlišť a komplexů, kde chybí například restaurace nebo obchod. *„Nejdřív měla stát škola, pak sídliště, ale bylo to obráceně.“*

Klíčové obavy obyvatel:

- velké bytové komplexy přinesou další nárůst dopravy a tlak na služby
- strach z „města bez života“ – bydlení bez občanské vybavenosti

Pozitivně byl vnímán záměr využít industriální haly na komunitní a sportovní využití či doplnění haly u nové školy s atletickým oválem.

Výstavba Ekospolu

Významná část obav se vztahuje ke konkrétní výstavbě společnosti Ekospol, především k představě výrazného nárůstu počtu obyvatel v území a s tím souvisejícím dopadům na kvalitu života v městské části. Lidé se v souvislosti s plánovanou výstavbou nejčastěji ptají:

- kolik nových obyvatel výstavba do území přivede,
- jak vysoké budou nové domy a kolik budou mít podlaží,
- jak bude řešena dopravní obslužnost, parkování a napojení na okolní komunikace,
- zda jsou na rozvoj území připravené inženýrské sítě.

Témata místních spolků

Tato podkapitola shrnuje hlavní podněty a témata, která zazněla během kulatého stolu se zástupci sportovních spolků, školy, tanečního klubu, hasičů a modelářů.

1. Sport a volnočasová infrastruktura

Sportovní spolky dlouhodobě trápí nedostatek sportovních ploch a zázemí, což vede k omezování náborů a odlivu dětí do okolních městských částí.

Konkrétní problémy:

- Fotbalový klub **musí odmítat nové členy**, protože nemá kapacity ani tréninkové plochy. V zimě je k dispozici pouze jedno hřiště.
- Taneční klub postrádá prostory – ve škole mají jen malý sál, který navíc kvůli růstu školy postupně mizí.
- Hasiči potřebují **atletický ovál** pro práci s mládeží a soutěže.
- Malé kulturní akce se uskutečňují v hasičárně, která je svou velikostí nevyhovující (10×12 m a sedlová střecha).
- Modeláři využívají areál se **startovací asfaltovou plochou**, která se musí podle metropolitního plánu odstranit, což ohrožuje jejich činnost.

Častý návrh:

„Chybí jedno multifunkční volnočasové centrum s větší tělocvičnou, hledištěm a sálem pro kulturní akce.“

2. Občanská vybavenost a služby

Problémy, které se opakovaně objevují napříč sektory:

- Kapacity základní a mateřské školy již nyní nestačí.
- Chybí sál pro plesy, divadlo a společenské akce.
- Omezená dostupnost zdravotních služeb pro nové obyvatele.

„Současná infrastruktura už neunes ani jeden bytový dům navíc.“

3. Doprava a parkování

- Silná automobilová doprava v okolí metra a nájezdu na dálnici.
- Problémy s levým odbočením a zácpami na klíčových křižovatkách.
- Nedostatek parkovacích kapacit pro rezidenty i návštěvníky (Středočeši).

„Současná doprava a parkování jsou už dnes na hraně.“

Návrhy:

- Záchytné parkování mimo centrum Zličína.
- Lepší integrace veřejné dopravy v návaznosti na plánované projekty (tramvaj, P+R).

4. Rozvoj území a nová výstavba

Účastníci vyjadřují obavy z rozsáhlé bytové výstavby:

- Obavy z **výškové zástavby**, která neodpovídá charakteru okolí vilek.
- Výstavba musí být podmíněna **současným budováním škol, parkování a sportovišť**.
- Požadavek na aktivní využití stávajících industriálních hal jako **multifunkčních center**.

Inspirace:

Příklady z Drážďan či Chýně – industriální objekty přestavěné pro halové sporty a komunitní či kulturní akce.

5. Veřejný prostor, rekreace a zeleň

- Vysoká poptávka po **volně přístupných travnatých plochách**, místech pro discgolf, běh a rekreaci.
- Park Na Prameništi je hojně využíván, ale další podobné lokality chybí.
- Doporučení růstu **rekreačních tras** napojených na cyklostezky do Hostovic a Sobína.

„Už během covidu se ukázalo, jak moc chybí kvalitní venkovní prostory.“

6. Podpora spolků městskou částí

- Spolky oceňují komunikaci s městskou částí.
- Hlavní problém: **nízké dotační možnosti** a složitý přístup k externím zdrojům.

Modeláři upozorňují, že **veškeré akce financují** sami a očekávají alespoň podporu v územní rovině (zachování plochy).

Podněty z pracovních listů

Tato podkapitola shrnuje podněty zaznamenané v pracovních listech, které účastnice a účastníci obdrželi při vstupu na setkání. Pracovní listy se vztahovaly ke konkrétním lokalitám vyznačeným v mapě, aby se účastníci mohli vyjádřit k částem území, ve kterých bydlí, pravidelně se pohybují nebo tráví volný čas. Tento způsob sběru dat umožnil zachytit místně specifické problémy, potřeby i návrhy a doplnil výstupy z dalších participačních metod.



1) Největší problémy v této lokalitě:

- **Velké množství projíždějících aut** v některých částech lokality.
- **Stoupající dopravní zátěž v ulici Strojírenská**, která způsobuje nadměrný **hluk**, zejména v letních měsících (obyvatelé nemohou spát s otevřeným oknem).
- Komunikace **není dimenzovaná** na průjezd dlouhých autobusů, zejména linky 180.
- **Plánovaná masivní výstavba**, která **nerespektuje charakter současné zástavby** a vyvolává obavy z dalšího zatížení území.
- **Zvýšený hluk**, zhoršené životní prostředí.
- **Nedostatek parkovacích kapacit**.
- **Vysoká dopravní zátěž** spojená jak se současnou, tak plánovanou výstavbou.
- **Nevyužitá a zanedbaná brownfieldy** v oblasti, které dlouhodobě degradují kvalitu prostředí.
- **Průmysl uprostřed města**, který působí rušivě a nesouladně s obytnou funkcí.

2) Co v lokalitě chybí / co by mělo přibýt:

- **Parky a zelené plochy** – obecný nedostatek rekreačních míst.
- **Centrum lokality** – absence **návsi či náměstí** jako přirozeného místa pro setkávání.
- Současný park naproti úřadu je **nepříjemný a nevyužitelný** („to opravdu není místo, kde by člověk chtěl trávit čas“).
- **Lepší přístup k MHD směrem do Řep**.
- **Kavárna nebo restaurace** v docházkové vzdálenosti.
- **Více zeleně**, včetně **parkové úpravy kolem rybníku Hliník**.
- **Bezpečný přechod pro pěší** kolem Hliníku směrem do Řep.
- **Dětské hřiště pro starší děti**, které v lokalitě chybí.
- **Supermarket** pro každodenní nákupy.
- **Škola**, jasně označena jako chybějící občanská vybavenost.
- **Budoucí tramvajová zastávka** (vize směrem k Řepím).
- **Chodníky a zeleň**, zejména v částech s brownfieldy a průmyslovými areály.

1) Největší problémy v této lokalitě:

- **Chaotické řízení dopravy** v celé lokalitě.
- **Přeplněnost tranzitní dopravou**, která výrazně zatěžuje obyvatele.
- **Zahuštěná a nekoncepční zástavba** (brownfield Siemens, projekty Central Group), která není doprovázena řešením dopravní infrastruktury.
- Obava, že při plánované zástavbě **nebude vyřešena doprava v celém Zličíně**, což je při výstavbě zásadní problém.
- Požadavek na **snížení zastavěnosti** směrem ke stávající zástavbě, aby zůstala zachována zeleň a nedocházelo k nežádoucím zásahům do soukromí obyvatel.
- **Ulice Chebská je problematická** – návrhy na její zneprůjezdění nebo alespoň zavedení **jednosměrného provozu**.
- **Nedostatek kruhových objezdů**, které by zlepšily plynulost a bezpečnost dopravy.
- **Nevyjasněná hranice mezi obytnou zónou a brownfieldem**, která vyvolává konflikty v dopravním režimu a charakteru území.
- **Komplikovaný odjezd** od mateřské školy / občůdku na ulici **Na Radosti** (dopravní špičky, nízká kapacita).
- **Chybějící chodník** mezi Zličínem a Bílým Beránkem (přes závory), což ohrožuje bezpečnost pěších.
- V blízkosti stávajících domů hrozí **zásah do soukromí** obyvatel novou výstavbou, kterou považují za nepřiměřeně blízkou.

2) Co v lokalitě chybí / co by mělo přibýt:

- **Prostor pro kvalitní bydlení**, který by nebyl v přímém konfliktu se stávající zástavbou.
- **Kulturní prostor pro Zličín** – místo pro komunitní, společenské či kulturní akce.
- **Kavárna s celoročním provozem**, zejména **vnitřní kavárna pro zimní období**, která by poskytla zázemí pro setkávání obyvatel.
- **Cyklistické propojení** Hostivická a Na Radosti (Zličín → Tesco, Stodůlky).
- **Kruhový objezd Na Radosti / Pražský okruh** pro bezpečné odbočení.

Metro Zličín

1) Největší problémy v této lokalitě:

- **Zanedbaný autobusový terminál** včetně špatného technického stavu a prostředí.
- Výskyt **bezdomovců** v okolí stanice a terminálu.
- **Parkování mimo vyhrazená místa**, které komplikuje pohyb i bezpečnost.
- **Špatné pěší napojení** na oblast Stodůlek.
- **Nepořádek a zanedbané okolí** stanice metra.
- Přítomnost „**divných lidí**“, což přispívá k pocitu diskomfortu.
- **Rizikové levé odbočení** z ulice Na Radosti směrem k poště – dopravně nebezpečné místo.
- **Nevhodné stávající sportovní hřiště** (betonové), které je nebezpečné a hrozí na něm zranění.
- **Zanedbané plochy v okolí metra**, nepořádek, chybějící mobiliář a údržba.

2) Co v lokalitě chybí / co by mělo přibýt:

- **Úklid a kompletní revitalizace stanice metra a jejího okolí.**
- **Autobusová zastávka v ulici Na Radosti u hřiště** (požadavek na doplnění MHD).
- **Restaurace** v okolí metra.
- **Oprava ulice Do Zahrádek II** včetně doplnění **chodníku**.
- **Sportovní hřiště pro děti a juniory** (basketbal, volejbal, nohejbal).
- Celkově **kvalitní sportovní infrastruktura** – náhrada za nevyhovující betonové hřiště.

Starý Zličín

1) Největší problémy v této lokalitě:

- **Zahlcení dopravou** v ulicích **Hrozenková** a **Na Radosti**.
- **Chybějící obvodová komunikace** kolem Zličína, která měla být vybudována již dříve.
- **Problematická křižovatka Na Radosti x Halenkovská** – potřeba její úpravy.
 - Návrh řešení: **zřízení kruhového objezdu**.
- **Nedostatečná kapacita výjezdů z Pražského okruhu**, nutnost vybudovat nové napojení.

2) Co v lokalitě chybí / co by mělo přibýt:

- **Obnova starých cest**, např. směrem na **Sobínku** nebo do **Chrástán**.
- **Zalesnění vybraných území.**
- **Společensko-kulturní centrum se sálem.**
- **ZUŠ** – doplnění kapacity či nové zázemí.
- **Kavárny a restaurace.**
- **Kulturní vyžití obecně** (chybějící nabídka aktivit).

Sídlíště Zličín

1) Největší problémy v této lokalitě:

- **Nepropustnost města** a špatná pěší i dopravní prostupnost.
- **Neexistence náměstí, centra a základních komunitních služeb** (DDM, kavárna, coworking).
- **Anonymita prostředí**, vyplývající z absence centra a míst pro setkávání.
- **Dopravní problémy** v oblasti sídlíště.
- **Park na Prameništi je „chudý“**, s oplocenými a nevyužitými plochami.
- **Pouze jeden výjezd ze sídlíště Metropole Zličín**, což vytváří dopravní zácpy.
- **Kolony na ulicích Řevnická a Na Radosti.**
- **Chybějící odbočovací pruh Na Radosti / Hrozenkovská.**
- **Nedostatečná kapacita základní školy.**
- **Chybějící poliklinika.**
- **Chybějící kulturní centrum** a celkově nedostatečná kulturní infrastruktura.
- **Chybějící kavárna a restaurace** v docházkové vzdálenosti.
- **Nedostatek parkovacích míst** – potřeba parkovacího domu a zlepšení **P+R a K+R** u metra.
- **Autobus 249 nejedí večer a o víkendech.**

2) Co v lokalitě chybí / co by mělo přibýt:

- **Vodní prvky** v parku na Prameništi – **jezírko nebo potůček**.
- **Kvalitní volnočasový prostor pro teenagery**.
- **Oživení a doplnění vybavenosti parku** na Prameništi.
- **Parkovací dům** nebo nové parkovací kapacity pro sídliště.
- **Rozšíření provozu busu 249** (večer a víkendy).
- **DDM, kavárna, restaurace, coworking**.
- **Poliklinika**.
- **Kulturní centrum** a zázemí pro kulturní aktivity.

Sobín

1) Největší problémy v této lokalitě:

- **Tíživá doprava** při příjezdu z **Chýně** a **Hostivic**.
- **Obtížné a nebezpečné křižovatky**:
 - **Horoušanská × Strojírenská**
 - **Horoušanská × Na Radosti**
 - **Na Radosti × Kovářská**
- **Hluk z velkých nákladních vozů**, zejména spojených s dopravcem **Vrhulík Transport**.
- V Sobíně **chybí základní infrastruktura** – malé obchody, zázemí pro každodenní služby.
- **Absence centra pro volný čas** v Sobíně, nedostatek prostor pro komunitní a volnočasové aktivity.

2) Co v lokalitě chybí / co by mělo přibýt:

- **Zahrnutí Sobína do mapových podkladů studie** (obyvatelé upozorňují, že Sobín je nyní opomíjen).
- **Odpočinková a rekreační zóna** v okolí Sobína – prostor pro volný čas, klid a setkávání.
- **Prodloužení metra** a obecně **kapacitní PID** pro dojíždějící, včetně lepší návaznosti na příjezdové komunikace a chodníky.
- **Zlepšení MHD spojení** směrem do Sobína i okolí.
- **Kavárna** nebo menší **kulturní centrum**, které dnes v lokalitě chybí.

- **Hřiště** pro děti a mládež.
- **Zastávka MHD v Sobíně**, která podle obyvatel výrazně chybí.

Praha-Zličín (bez uvedení konkrétní lokality)

1) Největší problémy v této lokalitě:

- **Obtížný výjezd ze sídliště na Sazovické** – ráno i odpoledne silně přetížený, navíc doplněný dopravou z obcí **Praha-západ**.
- **Zpožděné autobusy, hluk a dopravní zátěž**, včetně zanedbaných dopravních ploch.
- **Nedostatečná ranní veřejná doprava** – špatné pokrytí spojení brzy ráno.
- **Přetížené a neupravené autobusové nádraží**.
- **Živelné parkování a ucpané ulice**, chybějící organizace dopravy.
- **Klikatá cesta pro auta do Řep**, nevyhovující dopravní napojení.
- **Dopravní zátěž a nepřehledná křižovatka** Hrozenková × Strojírenská × Křivatcová – nebezpečný prostor, zejména pro děti.
- **Hluková zátěž z Pražského okruhu (D0)**.
- **Nebezpečný přechod** v centru Zličína (Strojírenská × Holenkorská) – jediný v oblasti nenosvětlený a na nepřehledném místě.
- **Nedostatek zeleně** a velmi malé parkové plochy (např. park v Pomezní ulici).
- **Nebezpečný příchod k zastávce Sídlíště Zličín**.
- **Stanice metra Zličín** – špína, nepořádek, neatraktivní prostředí; chybějí **krátkodobá místa K+R**.
- **Přetíženost dopravy z okolních obcí** – Chýně, Břve; špatný stav příjezdové silnice a **chybějící chodník**.
- **Parkovací kapacity u metra jsou nedostatečné**.
- **Doprava ve špičkách kolabuje** – osobní auta i autobusy MHD; intenzivní výstavba problém dále prohlubuje.
- **Potíže se sjezdem z obou směrů Pražského okruhu do ulice Na Radosti**.
- **Trasa BUS 180** – zastávka Na Radosti / Řevnická není blízko pro sídliště Metropole.
- **Nízká kapacita České pošty** (včetně otevírací doby).

2) Co v této lokalitě chybí / co by mělo přibýt:

- **Bazén** (volnočasová a sportovní vybavenost).
- **Restaurace a kavárna** v docházkové vzdálenosti.
- **Dům s pečovatelskou službou**.
- **Rozšíření parku** a více zeleně v oblasti.
- **Prodloužení tramvaje z Řep na metro Zličín**.
- **Kompletní modernizace okolí stanice metra** – více zeleně, košů, laviček, opravy povrchů a chodníků.
- **Nová autobusová zastávka u zličínského hřiště**.
- **Nová zastávka MHD u křižovatky Strojírenská × Emilčiny Nalejové**.
- **Cyklostezka Zličín – Stodůlky**, bezpečná a mimo čtyřproudovou silnici.
- **Revitalizace a lepší využití parku** mezi sídlištěm Zličín a Starým Zličínem – nyní málo aktivit, chybí občerstvení.
- **Odklonění části dopravy** mimo ulici Hrozenkovou.
- **Koncepční řešení parkování u metra** – P+R, krátkodobá stání K+R.
- **Parkovací dům** u metra nebo u sídliště Metropole.
- **Více zeleně a parkových ploch** pro setkávání.
- **Kulturní dům / kulturní centrum** – prostor pro setkávání, kulturní akce.
- **Cyklostezka Třebonice – Zličín** (chybějící propojení).

Představa obyvatel o budoucnosti Zličína v horizontu 10–20 let

Obyvatelé si budoucí Zličín představují jako **příjemné, klidné a zelené místo**, které je chráněno před nadměrným hlukem a znečištěním z dopravy, kde uliční prostor doplňují **vzrostlé stromy a kvalitně navržené veřejné plochy**. Důraz je kladen na vznik **komunitního centra života**, symbolizovaného náměstím, trhy či místy přirozeného setkávání. Některým obyvatelům chybí také prvky tradiční struktury, například **kostel či jiné výrazné lokální dominanty**.

Velmi silně se objevuje přání, aby se Zličín stal **moderní městskou čtvrtí**, která ale zároveň **neztratí svůj vesnický a komunitní ráz**. Představa budoucnosti kombinuje prvky „smart city“ s dostupným bydlením, možnostmi práce i volného času v místě bydliště. Obyvatelé zdůrazňují, že veřejný prostor má být určen především lidem. Má být místem pro sport, relaxaci, kulturu, dětská hřiště a sousedské aktivity a nikoliv

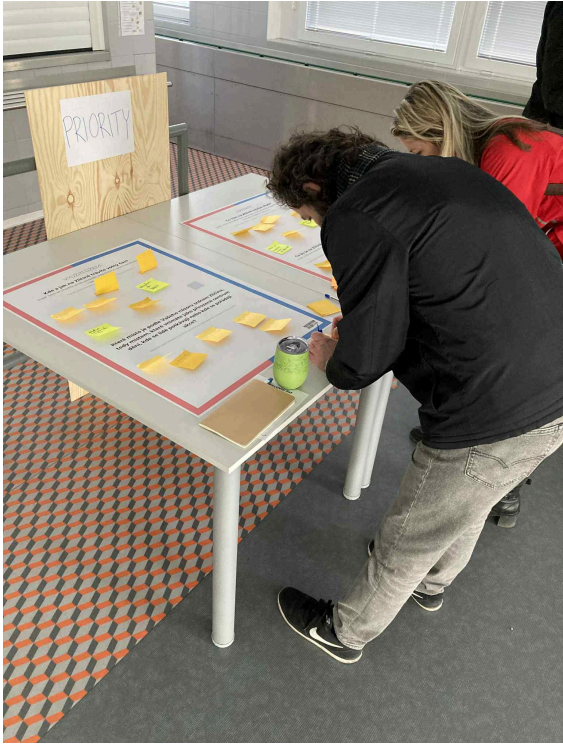
primárně pro parkování aut. Často se objevuje i širší vize „**místa propojujícího Prahu a venkov**“, které nenutí obyvatele spoléhat pouze na metro nebo auto, ale umožňuje kvalitní pěší a veřejnou dopravu. Ideálem je **15minutové město** s dostupnými službami, školami a místy k trávení volného času.

Podstatnou součástí budoucnosti má být také **zklidnění a zlepšení dopravy**. Lidé chtějí zabránit tranzitnímu zatížení z okolních obcí, posílit dopravní síť tak, aby se doprava rozvolnila, a zároveň zvýšit bezpečnost pro pěší. Opakovaně zaznívá, že další rozvoj území má být možný **pouze po vyřešení dopravní situace jako celku**, protože dnešní stav už nyní podle obyvatel ohrožuje kvalitu života.

Významná část podnětů se týká **rozvoje veřejné vybavenosti**, která dnes neodpovídá rychlému růstu území. Lidé očekávají doplnění **škol, školek, zdravotnických zařízení a kulturní infrastruktury**, včetně kulturního centra či polikliniky. V oblasti brownfieldů zaznívá jednoznačný požadavek, aby se místa po bývalých podnicích proměnila v **obytné čtvrti s adekvátní vybaveností a službami**, například restauracemi, kavárnami, lékárnou nebo menšími obchody. Rozvoj musí probíhat citlivě, zejména ve Starém Zličíně, kde obyvatelé zdůrazňují nutnost respektu k charakteru původní zástavby. Zástavba má být nízkopodlažní, nejčastěji **2–3 nadzemní podlaží**, a nemá vytlačovat krajinu ani venkovský charakter. Opakovaným požadavkem je **nezastavovat všechny volné plochy** a zachovat pole a zeleň jako hodnotné prvky místní identity.

Budoucí Zličín má být podle obyvatel **rezidenční čtvrtí s dostupnými základními službami**, kde se dobře žije, a kde růst nové výstavby automaticky přináší také rozvoj infrastruktury, občanské vybavenosti, bezpečnosti a zeleně. Obyvatelé zdůrazňují, že výstavba je nevyhnutelná a může být i žádoucí, pokud bude koncepční a bude doprovázena systematickým řešením dopravy, parkování, školství a služeb. Vize mnoha účastníků tak směřuje k moderní a funkční, ale zároveň **klidné a komunitně orientované městské části**, která citlivě využívá brownfieldy, zlepšuje veřejná prostranství, posiluje propojení a nabízí adekvátní zázemí pro současné i budoucí obyvatele.

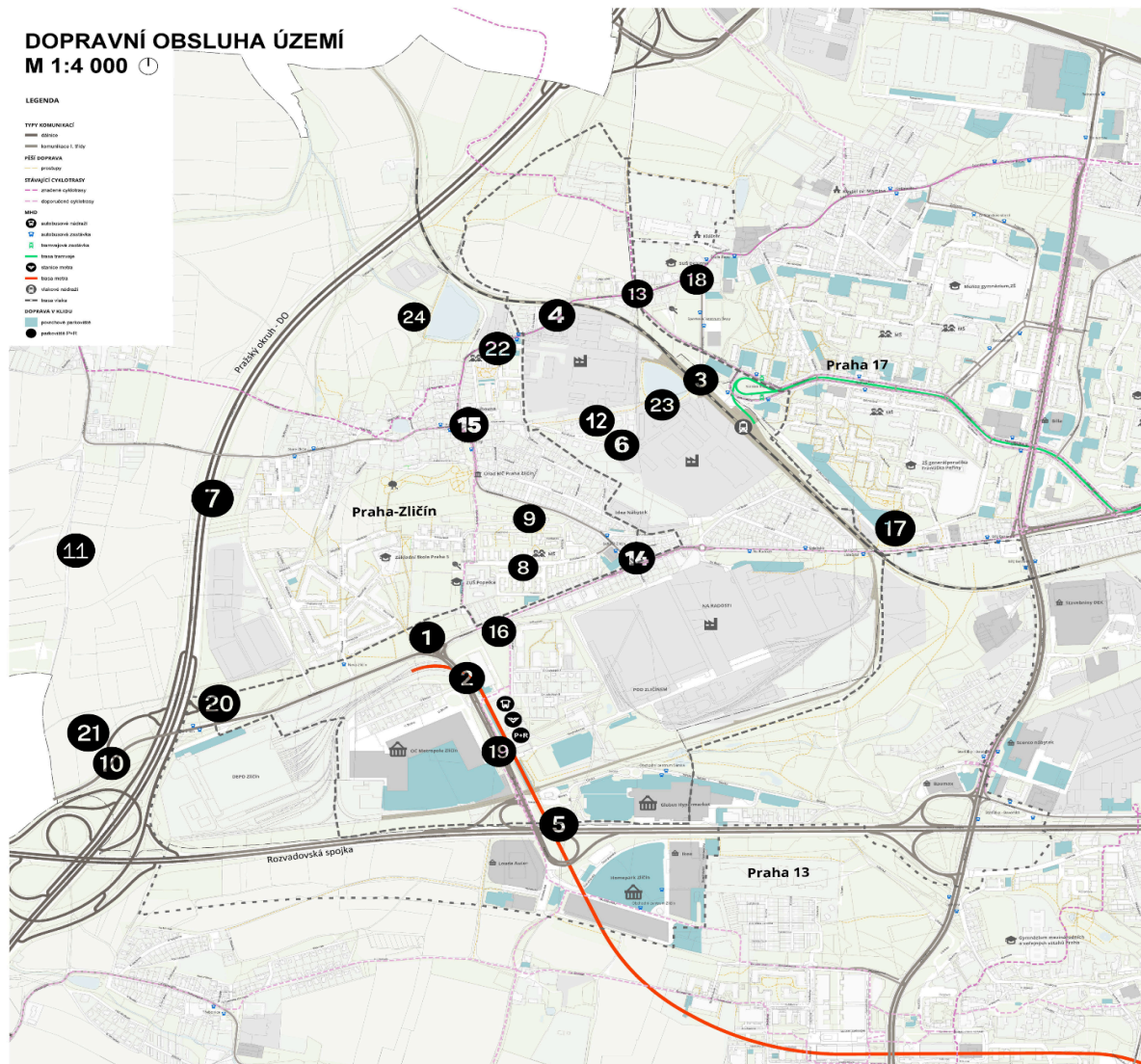
Fotografie





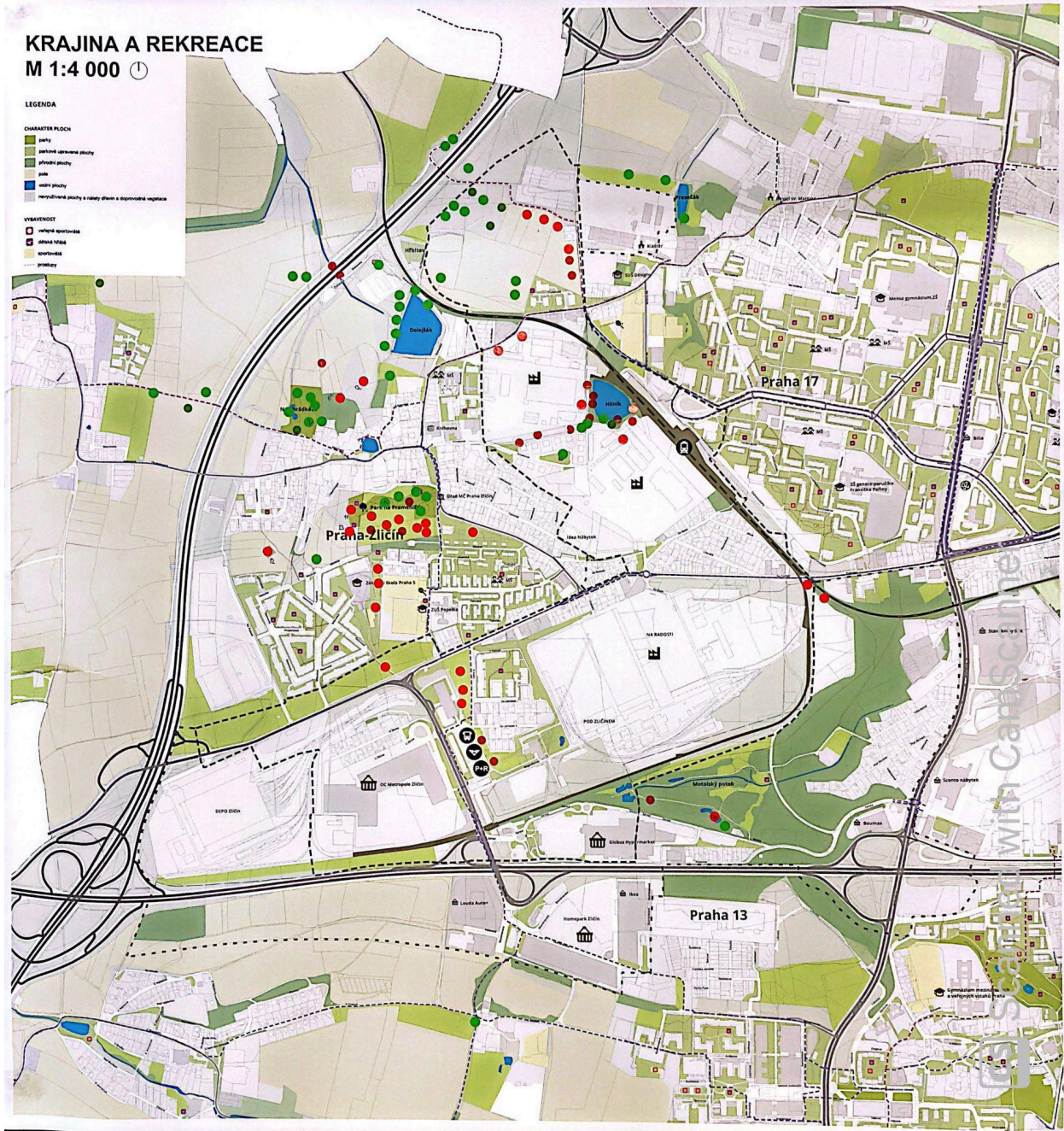
Přílohy

Doprava



Legenda doprava

1. Chybí chodník
2. Nebezpečná křižovatka
3. Chybí přechod
4. Chybí chodník od Strojírenské směr Řepy
5. Průchod do MČ P13 pro chodce/cyklisty i pro rekreaci
6. Nechceme přejezd do sousedského areálu (max chodník)
7. Lepší protihluková stěna
8. Nevyjasněná správa území (Tsk vs. Zličín), neodklizení sněhu, parkovací zóny
9. Potenciální park
10. Dlouhé čekání na sjezd
11. Kdyby se tudy dalo jezdit, uleví to dopravě skrz Zličín
12. Jednosměrná ulice – obytná zóna. Nevhodná pro napojení sousedního areálu – úzký profil + hřiště pro děti uprostřed
13. Dlouhé autobusy blokují dopravu
14. Zácpy
15. Nebezpečná křižovatka
16. Zastávka bus
17. Propojení pro auta
18. Zastávka
19. Chybí K+R
20. Ve špičce problém najet ze sjezdu na ulici na Radosti
21. Ve špičce problém najet ze sjezdu na ulici na Radosti
22. Absence čehokoli, co by bezpečně a legálně umožnilo dojít ze zastávky Strojírenská do školky
23. Cesta přes trať do Řep
24. Cesta kolem je málo udržovaná



Legenda zeleň - úterý

Červená (negativní)

1. Přístupová cesta + cesty kolem zanedbané přitom využívané jako přístup k MHD + Hliník je krásné místo a údržba by mohla ztraktivnit k trávení času, nejen procházen
2. Prameniště
3. Zeleň kolem Mot. Potoka (přístupnost)
4. Veřejná zeleň je nepřístupná (nad parkem Na Prameništi a zeleň u metra)
5. Rozšíření parku o další plochy v okolí + modernizace vybavení, i nové je jak z 90. let
6. Vyčistit lom v parku pod Globusem v Motolského potoka
7. Vyčistit lesík mezi rybníčky a Dolejšákem.
8. Vylepšit a rozšířit park na prameništi - třeba potůček
9. Vyčistit ořechový lesík vedle parku Na Prameništi, aby byl i pobytový a pro děti. Zličín nemá les a toto je jeden z mála
10. Vyčistit remízek od bezdomovců a nepořádku, kde by si mohly hrát děti
11. Chybí přístřešek u ohniště. Takových ohnišť a grilovacích míst by mohlo být více
12. Lesík mezi Dolejškem a Rybníčky - vyčistit od bordelu a bezdomovců a zprůchodnit, aby se tam dalo projít
13. Stromy kolem cyklostezky

Zelená (pozitivní)

1. Park Na Prameništi je skvělé místo
2. Podpořit vznik nové veřejné zeleně

Pocitová mapa

Sobota



Legenda pocitová mapa



Mám to tu rád/a – pěkné, bezpečné, příjemné místo



Nelíbí se mi to tu – zanedbané, hlučné nebo nebezpečné místo



Něco tu chybí – lavička, stín, hřiště, služba, park



Místo pro setkávání – kde se lidé setkávají, kde se konají akce



Potřebuje vylepšit – chybí péče, údržba nebo lepší využití

Body na pocitové mapě- sobota

1. Kruháč dopravně ucpaný
2. Ucpané křižovatky (do Hrozenkovská)
3. Křižovatky (Strojírenská) - je to tam blbý
4. Neosvětlený přechod - hned za zatáčkou
5. Parkovací místa pro návštěvníky pošty - hodně lidí z Řep a z Hostivic
6. Zachovat pouze jako chodník pro pěší
7. Zničení komunikace kvůli výstavbě
8. Zachovat veřejný pás jako veřejnou zeleň - zde problém oploceného pozemku uprostřed pásu
9. Hezké místo se zelení
10. Chybí odbočovací pruh (od Plzeňské stojí doprava) - stačí rozšířit stávající, přidat odbočovací pruh (taky tu chybí koš u večerky - diskuze jestli má udělat majitel nebo město)
11. Kritický bod když se odbočuje
12. Kritické místo - nebezpečná křižovatka (prý se budou stavět světla)
13. -
14. Výměna povrchu na hřišti, stávající beton je nebezpečný!
15. Doplnit odpadkový koš před QMak
16. Druhé napojení pro auta do metropole, u lávky přes trať - stahují se pod ní bezdomovci

Zprávu z participativního setkání zpracovala v prosinci 2025
společnost Participation Factory

**PARTICIPATION
FACTORY ++**