

TRAMVAJOVÁ TRÁŤ POČERNICKÁ

Závěrečná zpráva z ankety

10/2021





Úvod

Městskou hromadnou dopravu v Počernické ulici by již za pár let mohly zajišťovat tramvaje, pro které je již šedesát let připraven ve středu ulice široký pás. Tramvajová trať dlouhá 2,4 km, která obslouží zejména sídlištní zastávku Malešic, povede od křižovatky s ulicí Vinohradskou až po křižovatku s ulicí Dřevčickou, kde bude končit smyčkou. Plán realizace tramvajové trati je do roku 2027.

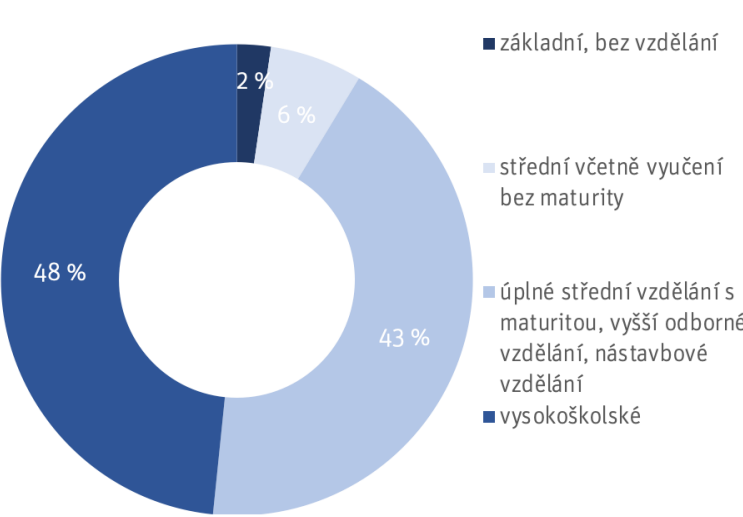
Veřejnost měla možnost od 20. 9. 2021 vyjádřit své preference a stanoviska k aktualizaci studie tramvajové trati Počernická, a to prostřednictvím ankety. Anketa byla k dispozici online na webových stránkách IPR Praha do 15. 10. 2021. Bylo možné ji vyplnit také v papírové formě a odevzdat v informačním kontejneru IPR Praha do 30. 9. 2021.

Informace o respondentech

NEJVYŠŠÍ DOSAŽENÉ VZDĚLÁNÍ RESPONDENTŮ

Anketu vyplnilo 681 respondentů, z čehož 34 anketu odevzdalo v tištěné formě v informačním kontejneru. Mezi respondenty je 335 (52 %) žen a 308 (48 %) mužů, 4 respondenti zvolili možnost „jiné“.

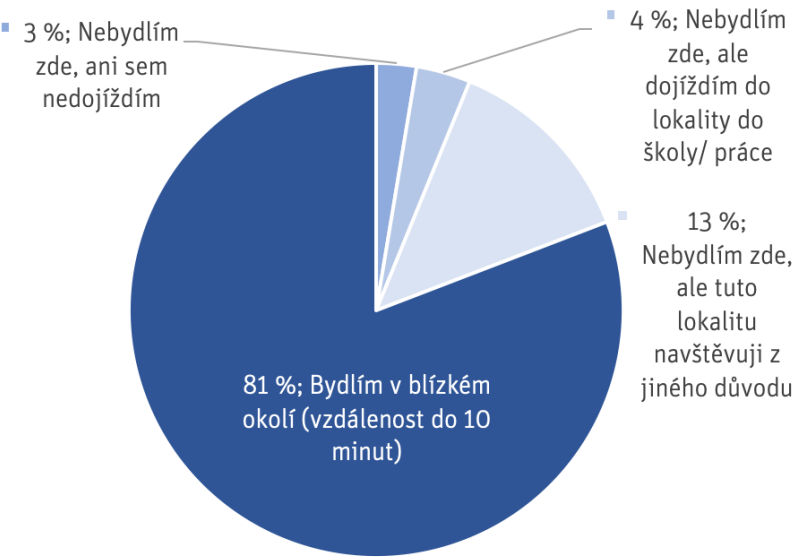
Nejvíce respondentů je vysokoškolsky vzdělaných (313,48 %) nebo mají úplné střední vzdělání s maturitou, vyšší odborné vzdělání nebo nástavbové vzdělání (278,43 % respondentů). Středního vzdělání včetně vyučení bez maturity dosahuje 41 respondentů (6 %) a 15 respondentů (2 %) má základní nebo žádné vzdělání.



VZTAH RESPONDENTŮ K LOKALITĚ

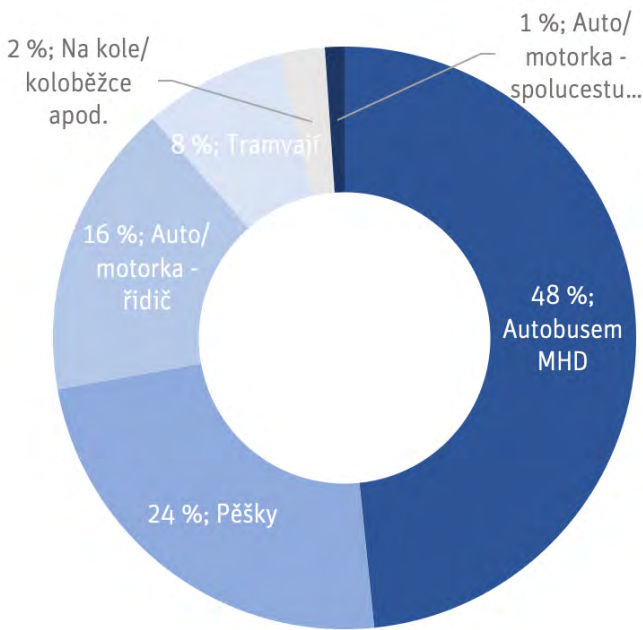
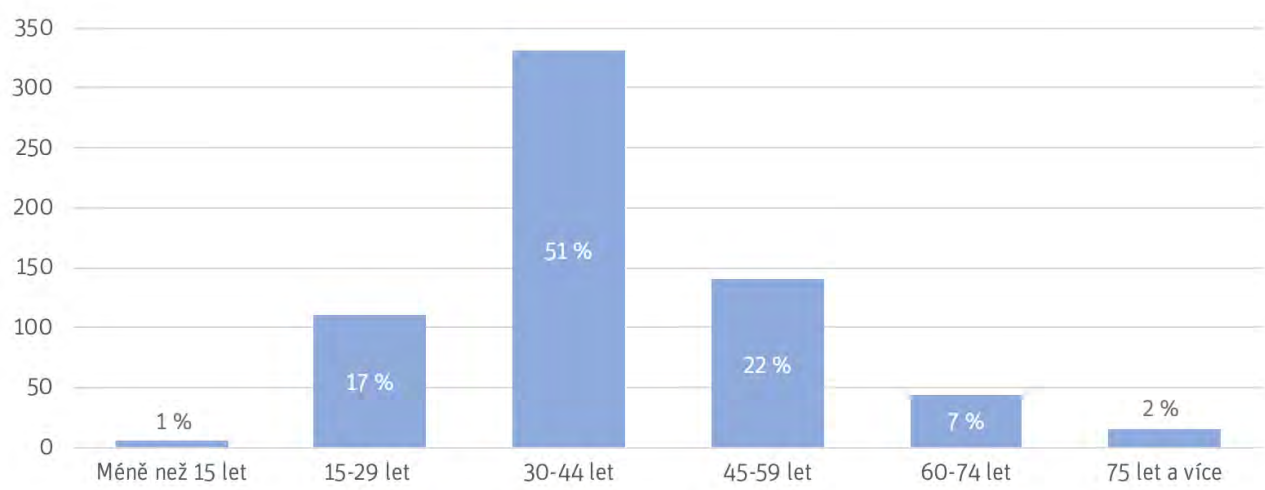
Celkem 523 respondentů (81 %) uvedlo, že bydlí v docházkové vzdálenosti do 10 minut od řešeného území, 23 (4 %) respondentů do lokality dojíždí do práce či školy a 84 dalších (13 %) do lokality dojíždí z jiného důvodu. Že v lokalitě nebydlí ani do ní pravidelně nedojíždí, uvedlo 17 respondentů (3 %).

Respondenti nejčastěji pocházejí z ulic Počernická (133) Káranská (30), Nad Vodovodem (24), Černokostecká (18), Tuchorazská (17) a Plaňanská (17).



VĚK RESPONDENTŮ

Nejvíce odpovědí bylo získáno od respondentů ve věku 30 až 44 let (331 respondentů, 51 %), dále nejvíce odpovídali respondenti ve věku 45 až 59 let (140 respondentů, 22 %) a 15 až 29 let (111 respondentů, 17 %).



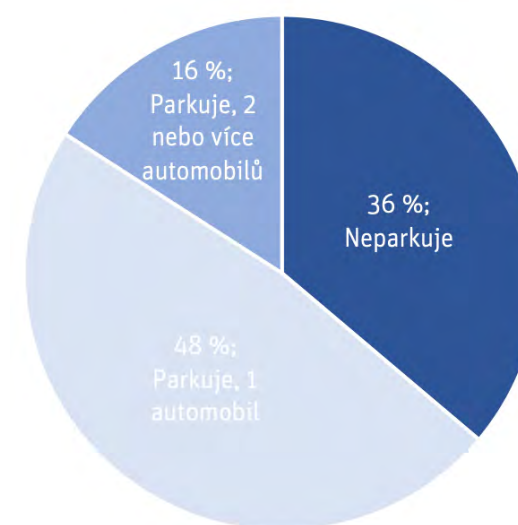
ZPŮSOBY POHYBU V LOKALITĚ

Respondenti se v lokalitě plánované trati Počernická nejběžněji pohybují autobusem MHD, tak uvedlo 313 (48 %) respondentů. Druhým nejběžnějším způsobem pohybu v lokalitě je chůze, kterou jako nejběžnější způsob pohybu zvolilo 154 respondentů (24 %). Pro 106 respondentů je nejběžnějším způsobem pohybu v lokalitě jízda automobilem nebo na motorce jako řidič (16 %), jako spolucestující v automobilu nebo na motorce potom nejběžněji jezdí 7 respondentů (1 %). Celkem 51 (8 %) respondentů se v lokalitě pohybuje tramvají ulicí Černokostecká a 16 respondentů (2 %) pro svůj přesun nejběžněji využívá kolo, koloběžku apod.



PARKOVÁNÍ V LOKALITĚ

Osobní automobil v lokalitě parkuje 413 (64 %) respondentů/domácností. Z toho celkem 310 respondentů (48 % z celkového počtu respondentů) parkuje v lokalitě 1 automobil a 103 respondentů/domácností (16 % z celkového počtu) v lokalitě parkuje 2 a více automobilů. Celkem 234 respondentů (36 %) uvedlo, že jejich domácnost v této lokalitě osobní automobil neparkuje.



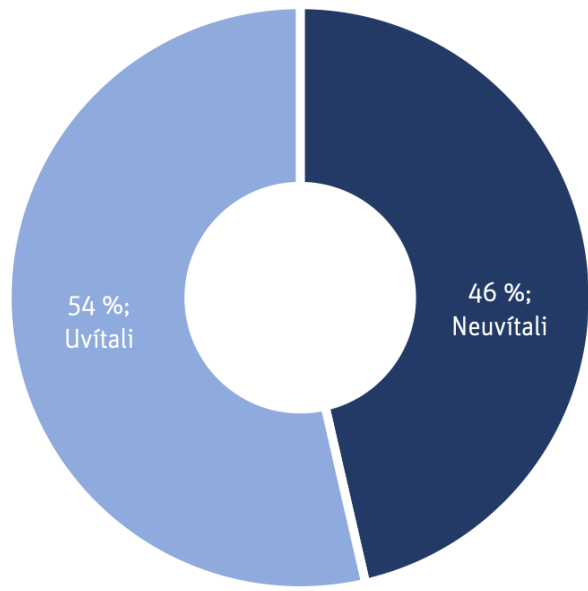
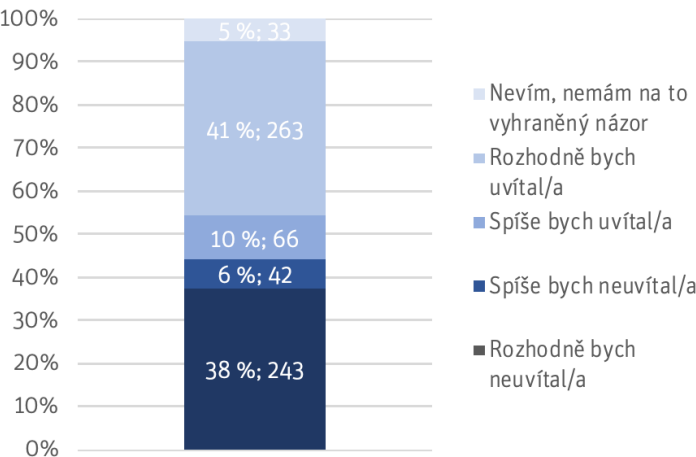
Výsledky

POSTOJ K ZAVEDENÍ TRAMVAJOVÉ TRATI

Připravovaná studie tramvajové trati počítá s přímým tramvajovým propojením sídliště Malešice s Vinohrady, Novým Městem, Žižkovem a dále do centra města. Respondentům byla položena otázka, do jaké míry by spojení městskou hromadnou dopravou s těmito místy bez nutnosti přestupů osobně uvítali. Respondenti vybírali na škále odpovědí od „rozhodně uvítal“ až po „rozhodně neuvítal“.

POSTOJ K ZAVEDENÍ TRAMVAJOVÉ TRATI

Výsledky ankety ukazují, že odpovědi na tuto otázku jsou poměrně vyrovnané: 263 respondentů (41 %) uvedlo, že by tramvajovou trať rozhodně uvítalo, 66 respondentů (10 %) by ji spíše uvítalo. Naopak 243 respondentů (38 %) by tramvajovou trať rozhodně neuvítalo a 2 respondenti (6 %) by ji spíše neuvítali. Zbývajících 33 respondenti (5 %) nemají na tuto otázku vyhraněný názor.



SOUHRNNÝ POSTOJ K ZAVEDENÍ TRAMVAJOVÉ TRATI

Pozitivní postoj k zavedení tramvajové trati zaujalo 329 respondentů (součet respondentů, kteří by rozhodně nebo spíše trať uvítali), což činí 54 %. Negativní postoj k zavedení trati zaujalo 385 respondentů (součet respondentů, kteří by rozhodně nebo spíše trať neuvítali), což je 46 %.

DŮVODY NEGATIVNÍHO POSTOJE K ZAVEDENÍ TRAMVAJOVÉ TRATI

Respondentům, kteří v předchozí otázce uvedli, že by tramvajovou trať rozhodně či spíše neuvítali, byla položena navazující otevřená otázka, jež zjišťovala důvody negativního postoje k zavedení trati. Z 385 respondentů (46 % všech odpovídajících) 268 uvedlo důvody.

Nejčastěji uváděný argument proti zavedení tramvajové trati je současná autobusová obslužnost, která je podle respondentů dostatečná. Tento důvod ve svých odpovědích uvedlo 154 respondentů. Nejčastěji se tento argument pojil s vnímáním tramvajové trati jako zbytečného projektu – respondenti mnohdy poukazovali na finanční i časovou náročnost, kterou by realizace tramvajové trati přinesla. Naopak podle nich zavedení trati nepřinese žádné výrazné zlepšení života v této lokalitě nebo ekologičtější řešení MHD. Podle respondentů v současné chvíli autobusy jezdí poloprázdné a cesta do centra trvá i s přestupem okolo 20 minut, proto zavedení tramvajové trati neshledávají pro tuto lokalitu jako dobré řešení.

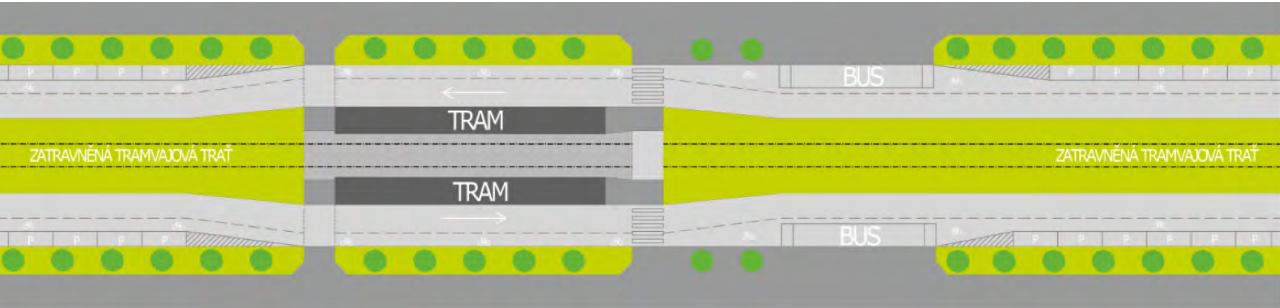
Druhou velmi častou obavou, která způsobuje negativní postoj k zavedení tramvajové trati v ulici Počernická, je hluk, který by tramvaje do této ulice přinesly. Problematice hluku se ve svých odpovědích zabývalo 104 respondentů. Hluk vnímají jako problematický i vzhledem ke klidu, který považují za jednu z hodnot, kterou v současnosti lokalita má. Hodnota „klidného bydlení“ by podle respondentů díky hluku z tramvají mohla být narušena. Někteří respondenti dávali za příklad ulici Černokosteleckou, ve které je bydlení zhoršené právě hlukem z tramvajové trati, která Černokosteleckou vede – respondenti se obávají, že stejný osud by potkal i Počernickou.

Třetím nejčastěji opakovaným argumentem proti zavedení tramvajové trati v ulici Počernická byla obava ze zhoršení životního prostředí lokality a úbytku zeleně (uvedlo 36 respondentů). Někteří respondenti poukazovali na to, že v zeleném pruhu v současnosti není pouze tráva, ale i květiny a keře. Spíše než likvidace současné vegetace a zavedení tramvajové trati by v Počernické raději viděli její rozšíření, například zasazení vyšších stromů v zeleném pruhu, což považují za ekologičtější i finančně méně náročné řešení. Zavedení tramvajové trati by kromě likvidace zeleného pruhu mohlo podle některých respondentů zapříčinit i úbytek zeleně na druhé straně vozovky, kde díky velkému prostoru, který je potřebný pro tramvaj, automobily a cyklopruh, již nezbyvá prostor pro zeleň, která by oddělovala chodník pro pěší. Kromě obecné obavy ze ztráty zeleně v lokalitě se respondenti obávají také větší prašnosti a zvýšení smogu v přilehlé lokalitě (uvedlo 13 respondentů).

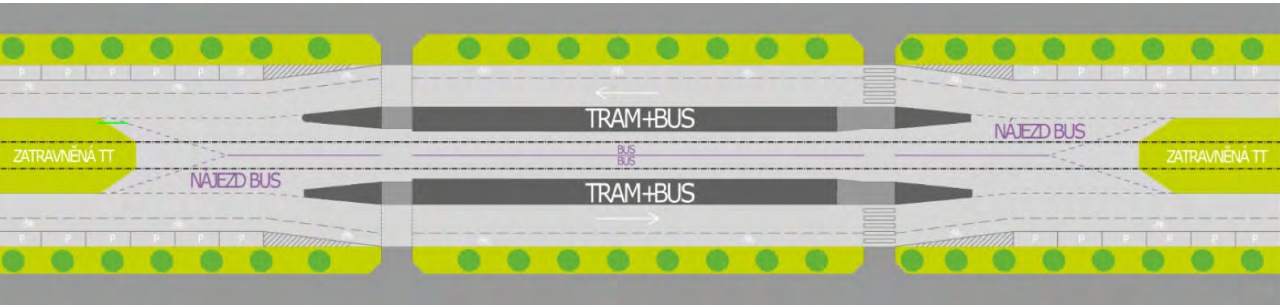
Automobilové dopravě se ve svém komentáři věnovalo 29 respondentů, kteří zmiňovali současné problémy s parkováním v lokalitě, které by se zavedením tramvajové trati a snížením počtu parkovacích míst ještě prohloubily. Dalším důvodem proti zavedení trati se ukázala otázka bezpečnosti: 18 respondentů vyjádřilo obavu, že zavedení tramvajové trati by snížilo bezpečnost v okolí Počernické, kde se nachází několik školských zařízení, 10 respondentů se obává zhuštění dopravy a provozu v lokalitě, které by bylo způsobeno zúžením vozovky. A 5 respondentů se obává vibrací a otřesů z tramvají, které by mohly poškodit přilehlé domy.

SAMOSTATNÉ A SDRUŽENÉ ZASTÁVKY

Respondentům byly představeny dvě různé alternativy řešení tramvajových a autobusových zastávek. Autobusy mohou zastavovat u kraje ulice podobně jako dnes (varianta samostatných zastávek, viz OBR 01), nebo najíždět do tramvajových zastávek (varianta sdružených zastávek, viz OBR 02).



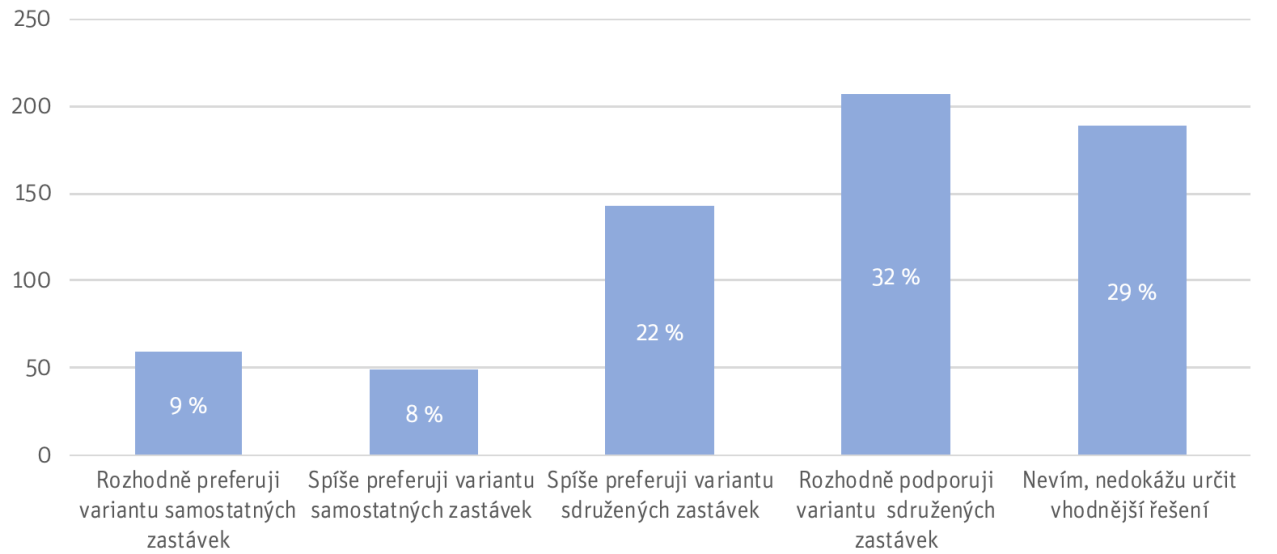
Samostatné zastávky



Sdružené zastávky

PREFERENCE SAMOSTATNÝCH/SDRUŽENÝCH ZASTÁVEK

Respondenti svůj názor mohli vyjádřit na škále od „rozhodně preferuji variantu samostatných zastávek“ po „rozhodně preferuji variantu sdružených zastávek“. Variantu samostatných zastávek rozhodně podporuje 59 respondentů (9 %) a spíše podporuje 49 respondentů (8 %). Naopak variantu sdružených zastávek rozhodně podporuje 207 respondentů (32 %) a dalších 143 respondentů (22 %) tuto variantu spíše podporuje. Poměrně velká část respondentů, 189 (29 %), však v této otázce není zcela rozhodnuta a zvolila možnost odpovědi „nevím, nedokážu určit vhodnější variantu“.



SOUHRNNÁ PREFERENCE

SAMOSTATNÝCH/SDRUŽENÝCH ZASTÁVEK

Odpovědi na otázku týkající se samostatných a sdružených zastávek ukazují, že respondenti se spíše přiklánějí k variantě sdružených zastávek. Z celkového počtu 458 respondentů, kteří se ve svých odpovědích přiklonili k jedné z variant, vybralo sdružené zastávky 350 respondentů (76 %, součet respondentů, kteří tuto variantu rozhodně či spíše podporují). Variantu samostatných zastávek pak podporuje 108 respondentů (24 %, součet respondentů, kteří rozhodně či spíše podporují tuto variantu).





Závěr

Z výsledků ankety vyplývá, že postoj k zavedení tramvajového propojení sídliště Malešice s Vinohrady, Novým Městem, Žižkovem a dále centrem města ulicí Počernická je poměrně vyrovnaný. Celkem 54 % respondentů by tramvajovou trať uvítalo a 46 % nikoliv. Nejčastějšími důvody proti zavedení tramvajové trati ulicí Počernická se ukázala obava z hluku a zhoršení životního prostředí a také argument, že současná dopravní dostupnost MHD je dostatečná. Anketa dále odhalila, že respondenti by uvítali spíše řešení sdružených zastávek, které podpořilo 76 % hlasujících, oproti variantě samostatných zastávek, kterou by preferovalo 24 % hlasujících.

OBECNÉ KOMENTÁŘE K ŘEŠENÉ LOKALITĚ

V závěru ankety měli respondenti možnost vyjádřit se k řešení lokality v otevřené otázce. Tuto možnost využilo celkem 254 respondentů (39 % všech respondentů), jejichž připomínky budou shrnuty v následující části.

Majorita otevřených odpovědí se týkala přímého odmítnutí projektu tramvajové linky v ulici Počernická. S projektem nesouhlasí téměř dvě třetiny respondentů, kteří se rozhodli přidat komentář (celkem 159). Kladným hodnocením se ve svých odpovědích zabývá méně než pětina odpovědí (celkem 29). Ostatní se k němu staví neutrálně, případně vznášejí konstruktivní návrhy (celkem 64). Hlavní výtky projektu spolu s těmito návrhy jsou rozepsány níže.

Negativní postoj k projektu plyne především z obavy zvýšené rušnosti, snížení bezpečnosti přecházení, redukce parkovacích míst a limitace průjezdnosti, redukce zeleně a chápání stávající dopravy jako dostatečné.

Tramvajová linka s sebou přináší zvýšený hluk, proti čemuž se ohrazují především rezidenti v ulici Počernická; tento argument se objevoval zhruba v pětině negativních odpovědí (celkem 33). Dále existují obavy ze zvýšení hustoty provozu, koncentrace lidí v lokalitě a s tím spojené přetvoření rázu sídliště, které je poměrně klidným místem s jistou „divokostí“, a v oblasti vilové čtvrti také památkovou oblastí s duchem 30. let minulého století.

Respondenti dále poukazovali na fakt, že se v lokalitě nachází několik škol, školek hřišť a parků. V oblasti se tak pohybuje poměrně velké množství dětí, které mohou být při přecházení komunikace s tramvajovým tratí ohroženy. Mnoho odpovědí (celkem 14) doporučovalo při realizaci věnovat tomuto problému zvýšenou pozornost (pomocí renovovaných přechodů, či nových semaforů).

Komentáře týkající se dopravy obsahovaly především problém s redukcí parkovacích míst, což je v oblasti momentálně nejpalčivější problém (celkem 15). Tyto obavy byly spojovány především s vytvořením tramvajových zastávek. Respondenti dále vyjadřovali obavy z limitace průjezdnosti oblastí, speciálně v oblasti dvou křižovatek (Počernická – Dřevčická, Počernická – Vinohradská), kde se bude pruh tramvajů a automobilů křížit.

Mnoho respondentů považuje projekt za nepotřebný, neboť současná autobusová doprava se zdá být dostatečným dopravním prostředkem. Několik komentářů také zmiňovalo plánovanou tramvajovou výstavbu na nedalekém Jarově; souběžná trasa tramvajů a stávajících autobusů se jim zdá být nerentabilní, až zbytečná. Některé odpovědi (a otázky) se dále vztahovaly k obavám ze zrušení stávajících autobusových linek (jmenovitě 188 a 133), které považují za stěžejní spojnice v oblasti (souhrnně 47 komentářů).

Naposlední řadě se respondenti obávají snížení kvality životního prostředí a s ní i snížení kvality života místních rezidentů. Tyto obavy jsou spojené především s redukcí stávající zeleně a zvýšenou prašností spojenou s tramvajovou dopravou (souhrnně v 25 komentářích).



Méně četné komentáře dále obsahovaly obavy z poklesu cen nemovitostí a nájmu v lokalitě, z diskomfortu a z možných komplikací s dodávkami energií při realizaci nebo z estetických změn k horšímu spojených se zasíťováním oblasti vystavěním trolejí. Specifickým tématem byly komentáře upozorňující na problémy spojené s otřesy z dopravy,

na které nejsou některé starší domy ze statického hlediska připraveny, mohlo by dojít k jejich poškození.

Komentáře byly často spojeny s poznámkou, že stávající projekt je poměrně drahý a tyto prostředky by se daly lépe využít pro alternativy (celkem 29 komentářů). Nejčtenějšími návrhy bylo zavedení elektrobusů v oblasti, prodloužení plánované tramvajové linky, rušení některých zastávek a návrhy týkající se alternativních projektů, do kterých by stálo investovat (souhrnně 39 návrhů alternativ, z toho 12 návrhů o zavedení elektrobusů).

Zavedení elektrobusů do oblasti bylo v komentářích chápáno jako levnější a elegantnější ekologická alternativa vystavění tramvajového pásu a s ním spojených těžkostí. Komentáře, které se ohrazovaly proti zbytečnosti této podoby tramvajové dopravy, často obsahovaly návrhy na její modifikaci či prodloužení, které by jí přidalo na smyslu a hodnotě

(jmenovitě propojení s OC Štěrboholý, Depem Hostivař, Nákladovým nádražím Žižkov, ulicí Průmyslovou a okolím teplárny). Komentáře dále navrhovaly zrušit některé plánované zastávky (Tuchozarkou a Na Palouku), případně je posunout (přidat zastávku Hagibor a posunout ji dále od ulice Vinohradská).

Alternativní vynaložení prostředků se dále týkalo například návrhu vystavět bezbariérový vstup do metra na stanici Želivského (například formou výtahu), renovace oblasti opravením komunikací a přechodů na ulici Počernická, reorganizace cyklopruhů, investic do dětských sportovních hřišť v oblasti či využití centrálního pruhu pro vystavění dalších parkovacích míst, případně investic do renovace a rozšíření zeleně v oblasti.

