



Odbor územního rozvoje MHMP

Jungmannova 35/29, Praha 1, 110 00

ID datové schránky | 48ia97h

**Níže uvedené věcně shodné připomínky
k návrhu změny Z 2600/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy**

**zmocněný zástupce veřejnosti (dle § 23 stavebního zákona)
Arnika – Centrum pro podporu občanů, Dělnická 13, 170 00 Praha 7**

uplatňuje jako námitky

**k návrhu změny Z 2600/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy (lokalita Nákladového nádraží Žižkov),
k Vyhodnocení předpokládaných vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ)
a souvisejícím dokumentům**

Úvod

Dovolujeme si důrazně upozornit, že předkládaný návrh změny Z 2600/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy musí být v souladu s:

- Politikou územního rozvoje ČR, ve znění aktualizace č. 1, 2, 3 a 5, právní stav k 11. 9. 2020
- Zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy, ve znění aktualizace č. 1, 2, 4, a 3, právní stav ke dni 29. 5. 2019, a to především s prioritami a zásadami ZÚR hl. m. Prahy a podmínkami a úkoly pro Transformační oblast T5 Nákladové nádraží Žižkov
- s cíli a úkoly územního plánování definovanými ve stavebním zákoně
- s nařízením vlády o Pražské památkové rezervaci a jejím ochranném pásmu
- mezinárodními závazky ČR danými jednotlivými úmluvami především Úmluvy o ochraně světového kulturního a přírodního dědictví, Evropské úmluvy o krajině (č. 13/2005 Sbírký mezinárodních smluv) a dalšími
- Management plánem ochrany světového kulturního dědictví historického centra Prahy, který vyjadřuje mezinárodní závazky ČR
- a dalšími zákony a předpisy

jinak není možné výše uvedenou změnu vydat.



Dále upozorňujeme, že je žádoucí, aby příslušná změna byla v souladu se strategickými dokumenty ČR a hl. m. Prahy i Městské části Prahy 3:

- Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+
- Plánem adaptace na klimatickou změnu
- Strategickým plánem hl. m. Prahy
- Strategii adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu
- a dalšími

Tyto dokumenty sice nejsou právně závazné. Naplňováním jejich principů a cílů ale dává vedení města najevo, že přejímá odpovědnost za budoucnost svých občanů. Naopak, vydáváním závazné dokumentace v rozporu se strategickými dokumenty, vedení města otevřeně přiznává, že na tyto dokumenty a jejich obsah nereflexuje.

Na rozpory s právními předpisy a strategickými dokumenty upozorňujeme v jednotlivých věcně shodných připomínkách, které uplatňujeme jako námítky:

Věcně shodná připomínka / námítka č. 01 - (Ne)dostupné bydlení

Požadujeme podíl dostupného bydlení v územím dotčeného změnou územního plánu alespoň 25 %. Například 5% procentním podílem bytů ve vlastnictví města pro sociálně potřebné, 10% podílem obecního nájemního bydlení a 10% podílem družstevního bydlení (například formou baugruppe) nebo například převedení 10% podílu bytů na město za nákladovou cenu a u 15% podílu bytů zastropovat maximální výši nájemného či prodeje. Požadujeme zasmluvnění těchto podílů a cen mezi městem a vlastníky pozemků. Tato smlouva se musí stát závazným podkladem pro vydání změny územního plánu.

Odůvodnění:

Podkladová územní studie by měla analyticky prověřit předpokládané sociální složení nové čtvrti a určit zdravý sociální mix zástavby nové čtvrti pro tisíce nových obyvatel.

Vzhledem ke zkušenostem ze současné komerční developerské praxe na Žižkově, ale i v celé Praze, je zřejmé, že v lukrativní lokalitě vzniknou také velmi lukrativní a tedy nedostupné byty, které si nebude moci dovolit střední třída ani důležité profese pro fungování města jako jsou učitelé, zdravotní sestry nebo policisté. Velký podíl bytů v těchto projektech je skupován cizinci či firmami jako investice, ne k vlastní potřebě bydlet. Například v nedalekém projektu



Rezidence Garden Towers jsou dle analýzy IPR¹ byty vlastněny ze 46 % cizinci a z 24 % právníckými firmami.

Zdravý sociální mix by měl být zajištěn podílem dostupného bydlení ve čtvrti - například 15% podílem obecního nájemního bydlení a 10% podílem družstevního bydlení (například formou baugruppe).

Plánovaná změna územního plánu mění funkční využití území a zvyšuje koeficienty zastavěnosti a tím mnohonásobně zhodnocuje pozemky soukromých developerů v řádu stovek milionů až miliard korun. Jejich zisk se bude pohybovat v řádech desítek miliard korun. Město by za to mělo požadovat zpětné plnění svých potřeb i v bytové oblasti. Například požadovat po developerech převést určitý podíl bytů (například 15 %) do obecního fondu nebo alespoň určit právo na odkup tohoto podílu bytů do obecního fondu za nákladové ceny. Jinak sociální mix v nově vznikající čtvrti nebude zajištěn a reálně hrozí vznik čtvrti pouze pro bohaté. Obdobné politiky jsou běžné v Západní Evropě - ve Vídni, Paříži, Barceloně či Mnichově.

O potřebě sociálního mixu hovoří také **Strategický plán hl.m.** Prahy například v těchto pasážích:

"Město by mělo ovlivňovat, aby sociální skladba oblastí nové zástavby byla co nejpestřejší (jako ideální model se jeví kupříkladu mix sociálního bydlení a developerské výstavby vyššího segmentu v rámci jedné lokality)."

"Poskytovat sociálně či generačně ohroženým skupinám obyvatelstva dostupné a udržitelné bydlení. Realizovat diferencované formy sociálního a dostupného bydlení v rámci běžné zástavby." (1.1 C Dostupní bydlení, s. 24)

"Podporou výstavby nájemních bytů vytvořila adekvátní nabídku dostupného a udržitelného bydlení. (1 Soudržná metropolole s. 8)"

"Z hlediska dlouhodobé stability a konkurenceschopnosti Praha musí být otevřeným, sociálně prostupným, soudržným a bezpečným městem bez uzavřených areálů majetných (gated communities) a sociálně vyloučených lokalit či etnických enkláv, které by se mohly stát ohnisky

1

https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/analyzy/bydleni_realitni_trh/analyza_prodejnic_h_cen_nemovitosti_a_struktury_poptavky_na_prazskem_rezidencnim%20trhu.pdf



prohlubování sociálních nerovností, polarizace a potenciálně i vzniku nepřátelských nálad a postojů vůči okolní společnosti, kultuře a institucím. (1.1 Soudržná metropole, s. 15)"

Zákon č.131/2000Sb. o hl. m. Praze výslovně městu svěřuje starost o bydlení jeho občanů – „Hlavní město Praha v samostatné působnosti ve svém územním obvodu dále pečuje v souladu s místními předpoklady a místními zvyklostmi o vytváření podmínek pro rozvoj sociální péče a pro uspokojování potřeb svých občanů. Jde především o uspokojování potřeby bydlení, ochrany a rozvoje zdraví, dopravy a spojů, potřeby informací, výchovy a vzdělávání, celkového kulturního rozvoje a ochrany veřejného pořádku.“

Odkoupení podílu bytů městem i zastropování výše nájemného či prodeje u podílu bytů je nutné ošetřit před vydáním změny územního plánu, která sejme stavební uzávěru, developerům výrazně zhodnotí pozemky a vysokými koeficienty pro zástavbu jim umožní mnohamiliardové zisky. Po vydání změny územního plánu už na to nebude ze strany developerů vůle.

Věcně shodná připomínka / námitka č. 02 - Vymezení VPS pro školy a školky

Požadujeme, aby pozemky pro školská zařízení (základní a mateřské školy, příp. střední školy či základní umělecké školy) byly vymezeny jako veřejně prospěšné stavby (VPS), a to tak, aby byly pozemky pro ně určené dostatečně velké dle normových hodnot včetně ploch pro tělocvičny, sportoviště, hřiště a zelené a parkové plochy, a aby byly umístěné na vhodných místech, tzn. nikoli u komunikací vytížených automobilovou dopravou a v dochozí vzdálenosti od zastávek MHD atd. dle [Standardů dostupnosti veřejné infrastruktury](#) (metodika certifikovaná MMR). Požadujeme vymezení dostatečného počtu těchto VPS dle předpokládaného počtu obyvatel a z nich odvozeného počtu dětí v příslušném věku (např. dle dat a prognóz ČSÚ) a dle stávajících deficitů městské části. Praha 3, příp. Praha 10.

Odůvodnění:

Vymezení pozemků pro školy a školky jako VPS je nutné z důvodu, aby mělo město, resp. městská část, k těmto pozemkům předkupní právo, a tím zaručeno, že pozemky skutečně bude moci vykoupit. Navíc bez vymezení těchto pozemků jako VPS v případě, že by je obec chtěla tak jako tak vykoupit, bude je vykupovat za mnohem vyšší cenu, odhadní cena při vykupování pozemků se totiž zásadně odvíjí od funkčního využití daného územním plánem.



Pokud by nebyly na vhodných místech vymezeny dostatečně velké pozemky pro školy a školky a v dostatečné míře, nebylo by zajištěno, že tato klíčová občanská vybavenost vznikne. Tím by nebyl splněn požadavek ZÚR pro transformační území T/5 Nákladové nádraží Žižkov *Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci: a) řešit komplexně návrh nového polyfunkčního centra včetně jeho vazeb, občanské vybavenosti a pracovních příležitostí*, Tím by nebyla splněna podmínka ZÚR pro transformační území T/5 Nákladové nádraží Žižkov pro následné rozhodování o možných variantách změn v území e) *vytvoření plnohodnotné městské čtvrti včetně občanské vybavenosti (...)* V tomto kontextu upozorňujeme, že rozhodování o možných variantách změn v území zahrnuje i invariantně pořizovanou změnu územního plánu, jelikož i ta je variantou změny v území (oproti stavu územního plánu; i když jedinou posuzovanou). Opačný výklad by znamenal, že nelze uplatnit podmínky ZÚR pro toto území, což vzhledem k tomu, že změny územního plánu jsou obvykle pořizovány invariantně, by znamenalo popření této části ZÚR, což by bylo proti smyslu ZÚR. Je tedy nutno k podmínkám ZÚR přistupovat jako k podmínkám pro vydání výše uvedené změny ÚP.

Umístěním pozemků pro školy a školky na pozemky v blízkosti komunikací vytížených automobilovou dopravou by nebyla splněna podmínka ZÚR pro T/6 f) *zohlednění kvality životního prostředí z pohledu ochrany veřejného zdraví při umístování obytných a jiných citlivých funkcí, zejména podél komunikací s intenzivní dopravou*.

Věcně shodná připomínka / námitka č. 03 - občanská vybavenost

Požadujeme vymezení dostatečných ploch pro občanské vybavení **Standardů dostupnosti veřejné infrastruktury** (metodika certifikovaná MMR), a to pro základní úroveň občanského vybavení, využívanou obyvateli území nebo jejich významnou skupinou denně, a vyšší úroveň občanského vybavení, kterou využívá většina obyvatel území méně často. Vymezení VPS (ať už formou plochy či plovoucí značky) pro tuto vybavenost požadujeme dle výpočtového předpokladu vzhledem k počtu budoucích obyvatel transformačního území a dle stávajících deficitů a potřeb Městské části Praha 3 a Praha 10.

Základní občanská vybavenost:

sociální služby - centrum denních služeb a denní stacionář, nízkoprahové centrum, nízkoprahové centrum pro děti mládež, intervenční centrum atd.

zdravotnictví - ambulantní zdravotní péče, lékárny

sport - tělocvičny, sportoviště, sportovní haly

kultura - knihovna, klubové zařízení / klubovna / komunitní centrum (pro děti, mládež, seniory), víceúčelový sál

veřejná správa - pošta atd.



ochrana obyvatelstva - hasičská stanice apod.

Vyšší občanská vybavenost:

sociální služby - noclehárna, azylový dům a zařízení pro krizovou pomoc, dům na půl cesty, domov pro seniory, domov pro osoby se zdravotním postižením, chráněné bydlení atd.

zdravotnictví - ambulantní zdravotní péče vyšší, centra duševního zdraví

kultura - dle poptávky

Odůvodnění:

Každé moderní město musí sledovat trendy svého sociodemografického vývoje, z něj vyplývají i nároky a potřeby jeho obyvatel, jednotlivých čtvrtí i města jako celku. Pokud chceme dosáhnout cílů vtělených od Strategického plánu hl. m. Prahy v bodě:

- 1.1 Soudržné město
- 1.3 Město krátkých vzdáleností.

je nezbytně nutné plánovat nové čtvrti jako soběstačné a však propojené celky, které poskytnou nejen celou škálu kategorií bydlení a základní občanské vybavenosti ale i tzv. vyšší občanskou vybavenost. Město bohužel na několik desetiletí rezignovalo na to, aby vznikaly porevoluční obdoby tzv. komplexní bytové výstavby, jejímž základním principem bylo budovat v oblasti služeb a vybavení samostatné urbanistické celky. Nové čtvrti v transformačních a rozvojových plochách širšího centra mají proto extrémní potenciál na tento téměř zapomenutý trend navázat a narovnat tak dlouhodobý deficit některých služeb (především veřejné vzdělávací instituce, pošty, polikliniky, domovy sociálních služeb). Udržitelný rozvoj města totiž znamená i zajištění služeb a vybavení, které podporuje reprodukci sociální mixity obyvatelstva.

Rovněž ZUR stanovují pro oblast T/5 **Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:**

a) řešit komplexně návrh nového polyfunkčního centra včetně jeho vazeb, občanské vybavenosti a pracovních příležitostí,

Podmínky pro následné rozhodování o možných variantách změn v území:

e) vytvoření plnohodnotné městské čtvrti včetně občanské vybavenosti a pracovních příležitostí při respektování podmínek památkové ochrany objektů nákladového nádraží Žižkov,

Stávající deficity MČ v občanské vybavenosti často nelze plnit ve stabilizovaném území, je tedy nutné je řešit v rozvojových a transformačních územích.

Neřešení občanské vybavenosti návrhem změny UP je v rozporu s úkoly a podmínkami ZUR a s cíly a úkoly územního plánování. Bez úpravy nelze tuto změnu vydat.

§ 18 Cíle územního plánování, mj.



(1) Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území (...)

(2) Územní plánování zajišťuje (...) s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje.

(4) Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, (...) Přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. (...)

§ 19 Úkoly územního plánování, mj.:

b) stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území,

c) prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání,

e) stanovovat podmínky pro provedení změn v území, zejména pak pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty území a na využitelnost navazujícího území,

f) stanovovat pořadí provádění změn v území (etapizaci),

m) vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů⁴⁾,¹²⁾ před negativními vlivy záměrů na území a navrhopvat kompenzační opatření,(...)

Věcně shodná připomínka / námitka č. 04 - veřejná prostranství, parky, hřiště

Požadujeme vymezení veřejných prostranství, veřejné parkové zeleně jako součásti veřejných prostranství a venkovních hřišť a sportovišť jako urbanisticky významných ploch (DU), parků (ZP) nebo zeleň městská a krajinná (ZMK) či sportu a rekreace, případně formou plovoucích značek dle [Standardů dostupnosti veřejné infrastruktury](#) (metodika certifikovaná MMR):

- **VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ (bez započtení pozemních komunikací) 1000 m² pro každé 2 ha zastavitelné plochy (do této výměry se nezapočítávají pozemní komunikace)**
- **VEŘEJNÁ PARKOVÁ ZELEŇ JAKO SOUČÁST VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ (rozloha 0,5 - 1 ha) - pěší docházka - skutečná 300 m (obytný dům - okraj parku)**
- **HŘIŠTĚ PRO PŘEDŠKOLNÍ DĚTI - pěší docházka - skutečná 200 m (obytný dům-hřiště)**
- **HŘIŠTĚ PRO MLADŠÍ ŠKOLNÍ DĚTI - pěší docházka - skutečná 200 m (obytný dům-hřiště)**
- **SPORTOVNÍ HŘIŠTĚ PRO MLÁDEŽ A DOSPĚLÉ - pěší docházka - skutečná 200 m (obytný dům-hřiště)**



Odůvodnění:

viz předchozí věcně shodná připomínky / námitka

Vytváření podmínek pro zajišťování dostupnosti veřejných infrastruktur ve smyslu § 2 odst. 1 písm.m) stavebního zákona, jmenovitě vybraných druhů občanského vybavení, dopravní a technické infrastruktury a veřejných prostranství patří mezi hlavní cíle a úkoly územního plánování, § 19 odst. 1 zákona číslo 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) v platném znění, zejména odst. a), b), c), e), i), j).

Věcně shodná připomínka / námitka č. 05 - veřejně přístupné parkové plochy

Požadujeme rozšíření veřejně přístupných parkových ploch vymezením plochy ZMK v prostoru nákladového nádraží, při. na dalších místech, nebo umístěním plovoucí značky či plovoucích značek ZP minimálně v míře, která bude odpovídat celkovým rozlohám zastavitelných ploch v území dotčeném změnou územního plánu a regulativům plovoucí značky ZP. Požadujeme označit pásy zeleně podél tramvajové trati i další dopravní infrastruktury jako zeleň izolační (ZI).

Velikost a tvar požadované parkové plochy závisí na celkové rozloze zastavitelné plochy, v níž je plovoucí značka umístěna:

- a) do rozlohy 3 ha zastavitelné plochy je požadováno umístění plochy ZP různorodého tvaru, není však definována její minimální plocha ani poměr stran,
- b) při rozloze 3 - 6 ha je požadována plocha 400 m² při poměru stran plochy max. 1 : 2,
- c) při rozloze 6 - 9 ha je požadována plocha 1 600 m² při poměru stran plochy max. 1 : 2,
- d) při rozloze 9 - 12 ha je požadována plocha min. 3 600 m², kterou je přípustné rozdělit do dvou lokalit při poměru stran plochy různorodého tvaru max. 1 : 2 vzájemně provázaných parkovými pásy či stromořadími,
- e) při rozloze nad 12 ha je požadována plocha min. 6 400 m², kterou je přípustné rozdělit do tří lokalit při poměru stran plochy různorodého tvaru max. 1 : 2 vzájemně provázaných parkovými pásy či stromořadími.

Odůvodnění:

Při projednávání změny ÚP dochází k odstranění plovoucí značky ZP, která při funkční ploše 6 - 9 ha požaduje park velikosti 1600 m² při poměru stran max. 1: 2. Nahrazení této parkové plochy navrhovanou plochou ZMK, kterou vede tramvajová trať nepovažujeme za dostatečné. Hlavní využití plochy ZMK je *Městská a krajinná zeleň s rekreačními aktivitami*, pás zeleně



podél tramvajové trati či další dopravní infrastruktury však toto nespĺňuje, požadujeme proto, aby byla označena tím, čím je - izolační zelení.

Návrh na rozšíření ploch ZMK zároveň splňuje požadavek VVURÚ na rozšíření parkových ploch směrem k nákladovému nádraží a požadavek na omezení kácení vzrostlé zeleně v tomto území.

Vychází ze ZÚR Obecné zásady f) podporovat v kompaktním městě členění zástavby plošnými i liniiovými prvky zeleně, chránit stávající zelené plochy a podporovat tvorbu nových. VVURÚ považuje toto za problematické. “Na druhé straně je součástí změny zrušení záměru Jarovské spojky, které se projeví v části území převážně snížením objemu dopravy.”

VVRURÚ také konstatuje toto “Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území konstatuje, že záměr prohlubuje efekt tepelného ostrova”

- viz také požadavek ZÚR 2.4.2 (Ochrana krajiny a městské zeleně jako podstatné složky prostředí života obyvatel) f) podporovat v kompaktním městě členění zástavby plošnými i liniiovými prvky zeleně, chránit stávající zelené plochy a podporovat tvorbu nových

VVURÚ bod 6. 2. Vlivy na biologickou rozmanitost, faunu a flóru - Navrhovaná opatření:

- Vytvořit spojitý pás zeleně (ZMK) kolem tramvajové tratě (DU) a rozšířit linii ZMK v prostoru nákladového nádraží
- **V maximální míře zachovat stávající vzrostlou zeleň**, na nově vymezené ploše ZMK v prostoru nákladového nádraží Žižkov provést cílenou dosadbu dřevin odpovídajícím přírodním podmínkám v místě.

VVURÚ bod 6. 9. Vlivy na krajinu:

Úzkou a přerušenou linií ZMK považujeme za nedostatečnou pro plnění estetické, ekologické i hygienické funkce a doporučujeme vytvořit širší spojitý pás zeleně podél budoucí tramvajové tratě.

Věcně shodná připomínka / námitka č. 06 - celoměstský systém zeleně

Požadujeme vymezit parkovou plochu (ZP či ZMK) v rozsahu, tak jak byla uvažována v územní studii zpracované pro Městskou část Praha 3 arch. Janem Sedlákem, tzv.



příčný park (východně od budovy NNŽ) orientovaný severojižním směrem a propojující Židovské pece a Olšanské hřbitovy.

Odůvodnění:

Splnění tohoto požadavku je nutné:

1. Pro zajištění kvality života současných i nových obyvatel

Pro zajištění kvality života obyvatel jsou nutné dostatečné parkové plochy. Není možné, aby v transformačním území nevznikl dostatečně velký park s možností rekreačního využití, a aby obyvatelé nové čtvrti využívali stávající veřejnou infrastrukturu Žižkova. Přeplnění stávajících parků novými obyvateli by výrazně snížilo kvalitu života stávajících obyvatel. V transformačním území je nutné vytvořit parkové plochy, které budou odpovídat počtu nových obyvatel.

2. Pro splnění požadavků ZÚR na propojování celoměstského systému zeleně a zmírnění ekologických problémů

VVURÚ k návrhu změny konstatuje “*Změna redukuje celoměstský systém zeleně.*” (str. 128)

ZUR - Priority územního plánování hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území

10) Zvyšovat podíl zeleně a spojovat ji do uceleného systému.

11) Vytvořit podmínky pro odstranění nebo zmírnění současných ekologických problémů a přispět k vyřešení střetů zájmů mezi ochranou životního prostředí a ekonomickým a stavebním rozvojem hlavního města.

ZUR - 2.4.2 (Ochrana krajiny a městské zeleně jako podstatné složky prostředí života obyvatel)

d) zajistit propojení klínů zelenými osami tak, aby byl vytvořen nadřazený systém zeleně jako základ pro celoměstský systém zeleně a nově vytvořený zelený pás kolem Prahy,

f) podporovat v kompaktním městě členění zástavby plošnými i liniovými prvky zeleně, chránit stávající zelené plochy a podporovat tvorbu nových

ZUR - 8.1 Obecné celoměstské zásady koncepce rozvoje ochrany přírodních, kulturních a civilizačních hodnot **f) Rozvíjet systém zeleně, který je významným atributem krajinného rázu, základem zdravého městského prostředí a kvalitní příměstské krajiny poskytující městu rekreační zázemí.**

3. Pro nezhoršování efektu tepelného ostrova



VVURÚ k návrhu změny konstatuje “Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území konstatuje, že záměr prohlubuje efekt tepelného ostrova”

4. pro zasakování vody a

5. Pro zlepšení ekologické stability včetně zajištění funkčnosti systému ÚSES

Dle ZUR - Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci: a) doplnit systém o místní (lokální) hierarchickou úroveň ÚSES, b) upřesnit vymezení všech skladebných částí ÚSES v podrobnějším měřítku s ohledem na metodické požadavky a zařadit je do odpovídajících ploch s rozdílným způsobem využití.

ÚSES je jednou z nejkritizovanějších částí platného ÚP. Vymezení systému ÚSES je často pouze formálně splnění povinnosti jeho vymezení, ale reálně je ÚSES na mnoha místech nefunkční – tj. je pouze formálně někde zakreslen, ale na realitu to nemá vliv.

Věcně shodná připomínka / námitka č. 07 - DU - pro tramvaj a stanici metra

Požadujeme vyčlenit plochu DU - urbanisticky významné plochy a dopravní spojení v koridoru pro tramvajovou trať (namísto plochy SMJ) severně od budov Nákladového nádraží. V prostoru předpokládané stanice metra by měla být tato plocha rozšířena aby vytvořila dostatečnou rezervu pro výstupy ze stanice.

Odůvodnění:

Vzhledem k tomu, že je plocha DU vymezena na území Jarovské třídy, mělo by toto významné prostranství pokračovat až k napojení na Jana Želivského, kde pravděpodobně bude v budoucnu také stanice metra. Jakkoliv se v případě tramvajové trati jedná o přípustné využití navrhované plochy SMJ, v případě takto významného dopravního spojení není důvod toto prostranství do započitatelné plochy SMJ počítat. Navíc, pokud tato plocha nebude vymezena jako DU, město ztrácí předkupní právo, a i v případě, že bude chtít pozemky vykoupit, bude je vykupovat za mnohonásobně vyšší cenu - odhadní cena se zásadně odvíjí od funkčního využití daného územním plánem.



Navrhovaná změna územního plánu nijak nepočítá s územní rezervou pro výstupy ze stanice metra. Vzhledem k fázi územních řízení se nepředpokládá zakomponování výstupů metra do plánovaných budov. V případě plochy DU budou tyto pozemky pro toto využití pro město dostupnější.

Věcně shodná připomínka / námitka č. 08 - Jarovská třída

Požadujeme detailní prověření indukované dopravy mikrosimulací ve variantách různých možností dopravní obsluhy nové zástavby - studie dopadů dopravy vyvolané novou výstavbou a novou silniční spojkou (Jarovskou třídou) do stávající uliční sítě a na obyvatele okolní čtvrti dříve než bude vydána změna územního plánu. Mezi variantami požadujeme prověřit především varianty dopravního řešení východní části Jarovské třídy:

1. varianta se zařazením Jarovské třídy dle předkládané změny územního plánu S4 - ostatní dopravně významné komunikace (Hlavní využití: Provoz automobilové dopravy a PID. Přípustné využití: Ostatní komunikace funkčních skupin B5 a C5 zařazené do vybrané komunikační sítě).
2. Varianta úplného vyloučení individuální automobilové dopravy na Jarovské třídě (v úseku Na Jarově – Českobrodská -pokračování koridoru DH pouze pro tramvajovou trať, pěší, cyklo a IZS).
3. Varianta vyloučení průjezdné individuální automobilové dopravy na Jarovské třídě minimálně v úseku Na Jarově – Českobrodská či lépe v celé délce Jarovské třídy omezením vjezdu aut bez příslušného povolení některým z možných opatření.
4. případné další varianty např. s možností vyloučit průjezdnou dopravu na dalších stávajících či nově navrhovaných komunikacích.
5. Varianta ponechání jednosměrnosti Jarovské třídy ve směru do nebo z centra.
6. Varianta ponechání situace dle stávajícího návrhu (viz. Varianta 1) podmíněná dostavbou Městského okruhu.

Požadujeme výběr nejvhodnějšího řešení pro obyvatele Prahy 3 a Prahy 10, tzn. co největší možné snížení nové dopravní zátěže automobilovou dopravou. A zvolenou variantu odpovídajícím způsobem zanést do návrhu změny územního plánu (S4 versus vyloučení IAD).

Odůvodnění:

Přestože řešení Jarovské spojky předkládané změnou územního plánu je výrazně lepší, než řešení ve stávajícím územním plánu, dle kterého by Jarovská spojka značně poškodila



Malešický les a stala se radiálou přivádějící značné množství průjezdné dopravy, stále se obáváme, že i při řešení předkládaném změnou územního plánu, se může Jarovská třída stát alternativou ke Koněvově třídě pro průjezdnou dopravu z Prahy i metropolitního regionu obzvláště vzhledem ke své přímé návaznosti na Českobrodskou ulici a propojení s centrem města. Nadále se tak obáváme, že místní obyvatelé budou zasaženi průjezdnou dopravou nad únosnou mez, a že se výrazně sníží rekreační kvalita Malešického lesa. Zhoršením dopravní zátěže a s ním spojené navýšení hluku a smogu společně se zhoršením možnosti každodenní rekreace výrazně zhorší kvalitu života místních obyvatel. Proto požadujeme prověřit variantu či varianty výrazného zklidnění dopravy minimálně v úseku u Malešického lesa.

Dle SEA se předpokládáný nárůst tranzitní dopravy z Jarovské spojky přesouvá právě sem do již zastavěné oblasti. Na Malešické se jedná o nárůst zhruba 9000 vozidel denně a vzhledem k umístění veřejné vybavenosti je třeba negativním externalitám z průjezdné dopravy aktivně předcházet. Viz Strategický plán hl. m. Prahy, Oblast B: O vzduší a hluk - Zlepšovat kvalitu ovzduší a snižovat hlukovou zátěž, 1.4. B3 Snižováním prašnosti redukovat znečišťování ovzduší mikroskopickými prachovými částicemi (tzv. suspendovanými částicemi), na jejichž povrch jsou často vázány látky s negativními účinky na lidské zdraví

Požadavek vychází z

- **Urbanisticko-dopravních protihlukových opatření, doporučených Akčním plánem snižování hluku aglomerace Praha 2019. D. b) - *Vyloučit, resp. minimalizovat tranzitní dopravu z centra a obytných území; - Vyloučit těžkou nákladní dopravu v blízkosti obytných souborů.***
- **Priorit územního plánování hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území v ZUR 7) *Vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu směrem do centra města, zejména do území Památkové rezervace v hlavním městě Praze.***

Věcně shodná připomínka / námitka č. 09 - Indukovaná doprava

Nesouhlasíme s navrhovaným uspořádáním ploch s rozdílným způsobem využití a především kódy míry využití ploch, které navyšuje kapacitu HPP v území nad únosnou mez. Toto uspořádání není dostatečně prověřeno dopravním prověřením indukované individuální i hromadné dopravy a jejím dopadem na okolní území. Požadujeme před vydáním změny ÚP detailně prověřit možnosti dopravní obsluhy včetně ověření prodloužení trasy metra (dle podmínek a úkolů v ZÚR).

Dále požadujeme podrobné posouzení indukované dopravy a) dle navržených ploch s rozdílným způsobem využití a kódů míry využití b) dtto redukováných o 10 % c) dtto redukováných o 30 %



dle VVURÚ (opatření pro oblast sekundárních, synergických a kumulativních vlivů)

- Vypracování podrobné rozptylové studie se zahrnutím všech v území působících zdrojů emisí znečišťujících látek.
- Vypracování podrobné hlukové studie se zahrnutím všech v území působících zdrojů hluku

Odůvodnění:

Nesouhlasíme bez dalšího prověření variant dopravní studií s navrhovaným uspořádáním ploch s rozdílným způsobem využití a kódů míry využití ploch, které navyšuje kapacitu HPP v území. Toto uspořádání není dostatečně ověřeno dopravním prověřením indukované individuální i hromadné dopravy a jejím dopadem na okolní území. Zejména ulice Jana Želivského je v současnosti zatížena kritickým hlukem z dopravy (spolu s Vinohradskou a Koněvovou - viz Akční plán snižování hluku aglomerace Praha 2019, str. 46), není tedy přijatelný návrh změny Z 2600, který indukovanou individuální dopravu v ulici významně zhoršuje a toto by mělo být dostatečně vyhodnoceno. Analýza ČHMÚ mezi lety 2015-2019 zaznamenala v zájmovém území vysokou koncentraci benzo[a]pyrenu, PM10 a PM2,5.

Ve Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území se v části C.2. Vyhodnocení položek SWOT analýzy objevuje v několika případech, že nová doprava zatíží území novou dopravou a prohlubuje tak některé slabé stránky a hrozby, definované Územně analytickými podklady Hl. m. Prahy. V závěru části E. pak konstatuje, že "Vytvoření nové obytné čtvrti v centrální části hl. m. Prahy ale prohlubuje problémy související s navýšením dopravy a to v oblasti stávající hlukové zátěže a znečištění ovzduší z dopravy."

VVURÚ nalézá místa s rizikem překročení limitu resp. zvýšení již nadlimitních hodnot hluku vlivem realizace záměru a také konstatuje, že v řešeném území jsou v současnosti koncentrace benzo[a]pyrenu na hranici imisního limitu.

Je tak mj. ohrožena jedna z priorit PÚR (24a) Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. (...)

Vyhodnocení požaduje vypracování akustické a rozptylové studie pro každý jednotlivý záměr v území a měření hlukové zátěže před a po realizaci záměru. V případě překročení pak navrhuje kompenzační opatření. Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území vzhledem k neprůkazným (hraničním) výhledovým analýzám dává přednost opatřením kompenzačním ex-post. Taková opatření nepovažujeme za efektivní předcházení zhoršování stavu, který



vyžaduje Politika územního rozvoje. Především s ohledem na přetíženou komunikaci Jana Želivského je třeba brát v potaz také vliv indukce dopravy samotnou výstavbou.

Nejsou tak splněny podmínky, úkoly a priority stanovené v ZÚR.

Priorit územního plánování hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území v ZUR 7) *Vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu směrem do centra města, zejména do území Památkové rezervace v hlavním městě Praze.*

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci: *b) navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze ve městě, místním podmínkám a v rozsahu odpovídajícím možnostem dopravní obsluhy,*

Podmínky pro následné rozhodování o možných variantách změn v území: *b) soulad charakteru, hustoty a struktury zástavby s polohou v území a s možnostmi dopravní obsluhy a technické infrastruktury, d) adekvátní dopravní napojení na existující dopravní kostru, ověření prodloužení trasy metra,*

Věcně shodná připomínka / námitka č. 10 - Etapizace a podmíněnost výstavby

Požadujeme podmínit vydání územního rozhodnutí pro východní části území (všechny plochy s využitím SV vyjma plochy SV-I) výstavbou tramvajové trati a základní školy (územním rozhodnutím). Dále požadujeme podmínit přestavbu Jarovské třídy (Východní část plochy S4 po ulici Na Jarově) dostavbou Městského okruhu.

Odůvodnění:

Důvodem je předně zabránění vzniku dopravní zátěže, kterou nebude možné obsloužit veřejnou dopravou. Neméně důležitou hrozbou je zvýšení poptávky po vzdělávacích kapacitách v lokalitě. V takovém případě hrozí přetížení kapacit a nárůst dopravní zátěže v ranním a odpoledním období dne. V důsledku synergie těchto jevů v oblasti hrozí překračování hlukových i imisních limitů, čemuž lze vhodnou etapizací předejít.

Rozvoj území přináší mimo potenciálu pro rozvoj města i rizika externalit dopadajících v dlouhém časovém horizontu na okolní rezidenční lokality. To především zásadám v těchto dokumentech:

- VVURÚ 6.10. Sekundární, synergické a kumulativní vlivy (...) *Z hlediska hodnocení ssk vlivů jsou významné zejména následující charakteristiky území:*
 - *Riziko překročení imisního limitu pro benzo[a]pyren pro kalendářní rok 1 ng.m-3 v řešeném území*



- *Riziko překročení limitů pro hluk z automobilové dopravy v okolí komunikace Koněvova*
- *Strategický plán hl. m. Prahy. 1.3 C2 Zvyšovat fyzickou dostupnost a bezbariérovost, 1.5 Preference veřejné dopravy, 3.3 B Udržitelný rozvoj a šetrnost.*

Podmíněnost Jarovské třídy vychází z obavy o zvýšení atraktivity pro průjezd mezi Českobrodskou a centrem města. Dle SEA se předpokládáný nárůst tranzitní dopravy z Jarovské spojky přesouvá právě sem do již zastavěné oblasti. Na Malešické se jedná o nárůst zhruba 9000 vozidel denně a vzhledem k umístění veřejné vybavenosti je třeba negativním externalitám z průjezdné dopravy aktivně předcházet. Viz Strategický plán hl. m. Prahy, Oblast B: Ovzduší a hluk - Zlepšovat kvalitu ovzduší a snižovat hlukovou zátěž, 1.4. B3 Snižováním prašnosti redukovat znečišťování ovzduší mikroskopickými prachovými částicemi (tzv. suspendovanými částicemi), na jejichž povrch jsou často vázány látky s negativními účinky na lidské zdraví

Věcně shodná připomínka / námitka č. 11 - Přeložení cyklistické trasy

Požadujeme přeložit hlavní koridor cyklistické trasy v úseku mezi ul. Jana Želivského a K Červenému dvoru do polohy severně od budovy NNŽ (v souběhu s navrhovanou tramvajovou tratí) a dále Olšanskou ulicí, namísto změnou ÚP navrhovaného vedení jižně od budovy NNŽ a dále v koridoru chystané promenády podél Olšanských hřbitovů.

Odůvodnění:

Bezpečná cykloinfrastruktura poskytující snadné a pohodlné spojení s centrem města prokazatelně napomáhá snížení dopravní zátěže města i redukcí lokálních emisí. Cyklostezky a další cyklo-opatření proto musí vytvářet podmínky pro atraktivní spojení.

Námi navrhovaná severní varianta vedení trasy přes NNŽ má vhodnější parametry pro cyklodopravu. Díky menšímu počtu úrovnových křížení s ulicemi s automobilovým provozem je daleko vhodnější pro dopravní funkci. Naroti tomu v koridoru promenády podél Olšanských hřbitovů může docházet ke konfliktu funkce dopravní a rekreační. Zároveň vedení severní trasou podpoří urbanistickou funkci veřejného prostoru s tramvají a výhledové propojení se stanicí metra. Severní trasování vychází z platného Generelu cyklistických tras hl. m. Prahy, kde je rámcově vedeno jako trasa A243.

Věcně shodná připomínka / námitka č. 12 - výškové hladiny a prostorová regulace

Požadujeme, aby byla součástí návrhu změny prostorová regulace (výšky, objemy budov



atd.), která by odpovídala poloze dotčeného území ve městě. Rovněž požadujeme, aby byla v souladu s doporučením mise UNESCO podkladová územní studie před schválením předložena Centru světového dědictví k posouzení, a aby dle výsledků tohoto posouzení byla následně zpracována prostorová regulace změny ÚP, která bude stanovovat příslušné maximální výšky atd. a tím garantovat plnění závazků vůči UNESCO, a až následně tato změna schválena. Zpracování prostorové regulace je rovněž v ZUR Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci *oblasti T/5 b) navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze ve městě, místním podmínkám a v rozsahu odpovídajícím možnostem dopravní obsluhy.*

Odůvodnění:

Prostorová regulace musí odpovídat poloze transformačního území ve městě – je ve vnitřním městě, na pohledovém horizontu Pražské památkové rezervace, v sousedství Městské památkové zóny Vinohrady, Žižkov, Vršovice - jinak by nebyl naplněn výše uvedený požadavek ZÚR.

Podkladová studie umožňuje výškové akcenty o výšce 16 pater a 70 metrovou (zhruba 22 patrovou) věž v areálu budovy Nákladového nádraží.

Doporučení reaktivní monitorovací mise UNESCO: *V souvislosti s navrhovanými transformačními plochami, zejména bývalými železničními pozemky:*

D 13: Před schválením jakéhokoliv projektu, který by obsahoval návrhy výškových budov (vyšších než 10 pater) v přestavbovém území Nákladového nádraží Žižkov, by měly být (tyto návrhy) předloženy Centru světového dědictví v souladu s § 172 prováděcích směrnic k posouzení poradním orgánům, včetně přesných vizualizací jejich vzhledu (v pohledech) od Hradu.

Doporučení mise UNESCO jsou vyjádřením mezinárodních závazků. Není možné je ignorovat. Úkoly stanovené v ZUR jsou závazné, rovněž urbanistická koncepce ZUR.

- viz také požadavek ZÚR 2. 2. 2. (Urbanistická koncepce) t) vytvořit podmínky pro ochranu prostorové scény města, zejména se zřetelem na pohledově exponovaná území viditelná z historického centra města a jeho ochranného pásma,

Z dalších rozporů, je třeba zdůraznit, že návrh studie odporuje hladině věží definované příloze č. 6, textové části Metropolitního plánu hl. m. Prahy, která stanovuje výškový limit pro NNŽ 250+60 m.n.m. V územní studii s prvky regulačního plánu je u výškové dominanty určena maximální výška v metrech na 70m. Bod, kterým je věž fixována je přitom dle map s nadmořskou výškou cca 258 m.n.m, která je na úrovni Želivského ulice. Doporučená dominanta a její maximální určení tedy odporuje regulativům MPP. Ačkoliv Metropolitní plán v tuto chvíli nepředstavuje závazný regulativ, požadujeme proto byla výška věže adekvátně



snížena, tak aby odpovídala MPP, neboť zástupci hlavního města Praha i IPR dlouhodobě garantují, že nové studie a jejich parametry jsou s regulativy Metropolitního plánu porovnávány a měly by být v souladu.

Z výše uvedených důvodů proto požadujeme prověření dopadu výškové dominanty na prostorovou scénu města.

Věcně shodná připomínka / námitka č. 13 - ochrana budovy NNŽ

Požadujeme, aby funkční plocha zahrnující budovu Nákladového nádraží Žižkov byla označena takovým kódem míry využití území, který odpovídá stávajícím hrubým podlažním plochám budovy, aby budova NNŽ nemohla být dostavována, ani nastavována.

Odůvodnění:

Budova NNŽ je kulturní památkou, je tedy mimořádný veřejný zájem na jejím zachování v autentickém stavu, její památková hodnota spočívá především mj. v urbanistické kompozici (viz dále), která by případným nastavováním či dostavováním byla poškozena. Urbanistická kompozice je dána především vlastním objemem a “figurou” budovy včetně rozdílné délky severního a jižního křídla.

Památková hodnota dle [Památkového katalogu](#): *Hlavní budova NNŽ je mimořádně kvalitním příkladem funkcionalistické stavby technického určení, která se dochovala v dosti intaktní podobě. Dokládá vysokou vyspělost industriálních staveb na území tehdejší Československé republiky. Na památkové hodnotě objektu se podílejí především urbanistická kompozice budovy; autenticita konstrukcí, dispozice i architektonické ztvárnění vnějšího pláště; zachované autentické detaily se zvláštním zřetelem na dochované prvky technologického vybavení.*

Také upozorňujeme, že budova nákladového nádraží je nejdelší budovou v Praze, není tedy vůbec potřebné ji dále dostavovat. Naopak tato výrazná hmota potřebuje vyvážit volným prostorem nejlépe např. parkovým náměstím.

Věcně shodná připomínka / námitka č. 14 - Respektování Management plánu UNESCO

Požadujeme uvedení změny ÚP do souladu s Management plánem ochrany světového kulturního dědictví historického centra Prahy (MGP), zejména s jeho požadavky na územní



plánování - opatření a zásady MGP týkajících se územního plánování č. 49-75, a to zejména č. 49, 56-62, 66-67, 73-73 a na ně navazujících realizačních cílů (RC) Management Plánu (MGP). Požadujeme změnu UP doplnit o prostorovou regulaci, která zaručí naplnění závazků vyjádřených MGP.

Odůvodnění: Neuvedením změny ÚP do souladu s MGP, nebudou splněny mezinárodní závazky České republiky. ÚP i jeho změny musí splnit požadavky a realizační cíle MGP - a to jak vlastní koncepcí rozvoje a ochranou hodnot, tak stanovením úkolů pro podrobnější ÚPD. Za implementaci opatření, zásad i realizačních cílů do územně plánovací dokumentace je zodpovědný odbor územního rozvoje magistrátu.

Opatření, zásady a realizační cíle MGP, mj.:

Realizační cíle MGP

8 Dálkové pohledy - Zabraňovat dalšímu narušování dostředných i odstředných dálkových pohledů (z části 001 a na část 001) kompozičně nekoncepčním umístováním výškově nebo objemově předimenzovaných a tvarově nekontextuálních staveb. V tomto směru je podstatná úloha, a tedy i ochrana, prstence čtvrti obklopujících část 001 vzniklých na přelomu 19. a 20. století s jejich relativně klidnou a homogenní zástavbou.

10 Ochrana hodnot panoramatu - Nevytvářet další precedenty pro další narušování pražského panoramatického pohledového pole novými objemy, jak se děje v současnosti zejména na pohledovém horizontu statku na pravobřežní straně města. V této souvislosti uvážit pro pracovní účely ustavení tzv. zájmového území za vnější hranici ochranného pásma části 001.

11 Ochrana stávající kompozice proti objemným a výškovým stavbám - V části 001 ani v jejím ochranném pásmu nepřipustit ohrožení kompozičních, urbanistických a panoramatických vztahů budováním převyšovaných nebo vůči kontextu nadmíru objemných nových staveb oslabujících jasnost kompozice existujících historických dominant a výrazem nebo formou měnících architektonické měřítko i charakter prostředí.

s. 67

S ohledem na vliv stavebních intervencí v rámci ochranného pásma na OUV části 001, resp. hodnoty panoramatických pohledů, bude dále zpřesňován stávající systém posuzování výškových staveb tak, aby nadále nedocházelo k narušování historického panoramatu Pražské památkové rezervace.

s. 68-69, Kap. 6 2 2 Strategie ochrany části 001 na území vně jejích hranic:

Dalším účelem režimu ochranného pásma je hledání rovnováhy mezi stabilitou stavebních struktur a existujícím potenciálem dalšího rozvoje tak, aby byl zachován základní harmonický soulad části 001 s jejím okolím. To je úkol, se kterým se musí současnost a budoucnost vyrovnat alespoň stejně kvalitně jako předešlé generace.

V rámci ochranného pásma nalezneme dnes určitý počet možných rozvojových či transformačních ploch. Jedná se převážně o nezastavěné plochy, u nichž se předpokládá nový způsob využití. Na území části 001 je takovou plochou transformační území Masarykova nádraží, za jeho hranicemi pak drážní plochy v Holešovicích, na Smíchově a Žižkově. Tato území za hranicemi části 001 představují významný plošný potenciál. Charakter jejich budoucí zástavby je pro zachování OUV části 001 velmi významný. Zástavba těchto atraktivních, vizuálně



exponovaných, rozvojových a transformačních ploch totiž ovlivní vizuální podobu okolí části 001 jak v úrovni urbánní struktury, tak v rovině střešní krajiny, eventuálně i z hlediska panoramatického.

Rozvoj na zmíněných plochách může napomoci vyřešit některé kapacitně funkční problémy, které není možné řešit v hranicích části 001 ani v přílehlé kompaktní zástavbě okolních čtvrtí. Může se však také stát svébytným problémem, neboť tyto atraktivní polohy potenciálně rozvojových ploch mohou při nepřiměřeném nebo nevhodném využití prohloubit problémy plynoucí ze stávajícího přetížení centrální oblasti. Proto je nutné zvolit uvážlivé řešení, odpovídající celkové situaci nejen vnitřního, ale i celého města. V tomto smyslu je nutné také zpracování příslušné podrobné územně plánovací dokumentace (dále také ÚPD).

kap. 6 2 3 Ochrana panoramatu, s. 70

Východním směrem je tradičně chráněný klidný horizont, přestože nové dominanty, zde postupně vznikající, jej již částečně proměnily (uzavřely) a dojmově výrazně přiblížily historickému jádru města. Smyslem ochrany je však i nadále maximální zachování klidné linie horizontu a široce rozvěřeného pohledu směrem východním, ubíhajícího do volného prostoru za ním

OPATŘENÍ

57 V zájmu ochrany pohledových horizontů a udržení jedinečných průhledů zčásti 001 do krajiny za městem (tedy v lokalitách pohledově exponovaných zčásti 001a jejího ochranného pásma) uplatnit v Metropolitním plánu zásadu omezení výšky a objemu nové zástavby, která by mohla pohledově do tohoto prostoru zasahovat. Stanovit v ÚPD včetně Metropolitního plánu referenční pohledová stanoviště, směry a linie pro posouzení dopadů nové zástavby v okolí části 001 na její panorama a dálkové pohledy na ní, případně významné průhledové osy v jejím rámci. RC 7, RC 8, RC 10, RC 11, RC 15;

Ref.oblast: územní plánování; Odpovědný útvar: UZR

58 Vytipovat lokality vně vnější hranice ochranného pásma, v nichž by výšková zástavba mohla ohrozit panorama Prahy a na tomto základě stanovit v ÚPD zájmové území pro ochranu pražského panoramatu a v ÚPD těchto lokalit stanovit příslušný regulativ

73 Při budoucí transformaci ploch nádraží a železnice, které ztrácejí nebo již ztratily své původní využití a jsou na území části 001 nebo v bezprostředním kontaktu s ní, novou zástavbou respektovat formy a míru zástavby v jejich bezprostředním prostorovém kontextu. Za tímto účelem u dosud nezapočatých projektů zpracovávat objemové studie prověřující dopady zástavby tohoto území na OUV části 001 a její vyvážené užívání. Na těchto podkladech zpřesňovat regulační limity dosud nespécifikované zástavby. Zpracovávat závazné regulační plány pro tuto oblast. S respektem k formě zástavby v bezprostředním prostorovém kontextu je třeba přistupovat i k přestavbám účelových staveb s železnicí spojených. RC 2, RC 9, RC 11, RC 13;

Závěrečné shrnutí

Návrh změny Z 2600/00 výrazně oslabuje ochranu přírodních, kulturních a civilizačních hodnot hl. m. Prahy, nenaplnuje cíle a úkoly územního plánování ani priority rozvoje

Arnika – Centrum pro podporu občanů

Dělnická 13, 170 00 Praha 7

e-mail: cepo@arnika.org

www.arnika.org/cepo

tel./fax: 222 781 471, GSM: 774 406 825



a podmínkami a úkoly pro příslušné transformační území dle platných ZÚR, je v rozporu s přijatými městskými strategiemi i mezinárodními závazky ČR a dokonce i s vlastním důvodem proč byla stavební uzávěra na toto území uvalena: *“Hlavním cílem stavební uzávěry je zamezit nové nekoncepční výstavbě v dané oblasti, která by zabránila vybudování jednotně komponované městské čtvrti”*. To však rozhodně nezaručí velká jednolitá smíšená plocha bez garance občanské vybavenosti.

Ve výsledku tak návrh změny naprosto rezignuje na svou roli závazného dokumentu řešícího udržitelný rozvoj velkého transformačního území.

CELOMĚSTSKY VÝZNAMNOU ZMĚNU Z 2600/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy BY V PŘEDKLÁDANÉ PODOBĚ BYLO NEZÁKONNÉ VYDAT. POŽADUJEME PROTO JEJÍ VÝRAZNÉ PŘEPRACOVÁNÍ TAK, ABY VÝSLEDNÉ ZNĚNÍ PLNILO SVOJI ÚLOHU ZÁVAZNÉHO DOKUMENTU CHRÁNÍCÍHO PŘÍRODNÍ, KULTURNÍ A CIVILIZAČNÍ HODNOTY A GARANTUJÍCÍ TRVALE UDRŽITELNÝ ROZVOJ TOHOTO TRANSFORMAČNÍHO ÚZEMÍ.