

## Arnika – Centrum pro podporu občanů

Dělnická 13, 170 00 Praha 7

e-mail: [cepo@arnika.org](mailto:cepo@arnika.org)

[www.arnika.org/cepo](http://www.arnika.org/cepo)

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



## Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy

Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

ID datové schránky | c2zmahu

V Praze dne 31. března 2021

### připomínky

## k podkladové územní studii k návrhu změny Z 2600/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy

### tzv. „Regulační masterplan NNŽ“

(dále jen „studie“, „masterplan“ či „územní studie“)

## ÚVOD

**Úvodem si dovoluujeme upozornit, že předkládaná územní studie musí být v souladu s právními předpisy:**

- 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 Sbírky mezinárodních smluv) a dalšími
- Management plánem ochrany světového kulturního dědictví historického centra Prahy, který vyjadřuje mezinárodní závazky ČR
- a dalšími zákony a předpisy

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

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



- a dále např. také Strategii EU pro přizpůsobení se změně klimatu, Cíli udržitelného rozvoje (SDGs), zejména pak s principy cíle 11 - Udržitelná města a obce, Státní politikou Životního prostředí 2030, Strategií přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, Národním akčním plánem adaptace na klimatickou změnu ad.

**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 územní studie v rozporu se strategickými dokumenty, vedení města otevřeně přiznává, že tyto dokumenty a jejich obsah nereflektuje.**

Po vydání změny územního plánu nebude možné měnit urbanistickou koncepci, která je teď základní podmínkou společenské přijatelnosti navržené změny, ani dohody o finančních a pozemkových kontribucích uzavřené s developery. Po vydání předložené změny územního plánu nebudou mít občané ani samospráva žádný významnější vliv na výstavbu v území změny. Lokalita se bude volně rozvíjet podle podmínek na trhu s nemovitostmi.

**Na případné rozpory s právními předpisy a strategickými dokumenty upozorňujeme také v jednotlivých připomínkách:**

## **A. KONCEPČNÍ PŘIPOMÍNKY**

### **Připomínka č. 01 - Rozpor se strategickým plánem hl. m. Prahy**

**Požadujeme uvedení územní studie do souladu se strategickými dokumenty hl. m. Prahy, zejm. Strategickým plánem hl. m. Prahy.**

#### Odůvodnění:

Dlouhodobým problémem metropole je nízká schopnost implementace strategických dokumentů do konkrétního řešení jednotlivých území, především velkých transformačních území jako je i území Nákladového nádraží Žižkov. Strategický plán hl. m. Prahy mj. stanovuje vize Prahy pro rok 2030 v kontextu vizuality města (koncepte „krásného města“ a dále např. kap. 1. 3. Strategického plánu hl. m. Prahy) s ohledem na veřejná prostranství a udržitelnou dopravu. Konkrétně pro vymezení nové výstavby stanovuje: „*Nová výstavba se koncentruje v dříve zanedbaných místech a tvoří novou vrstvu města se vším, co k městu patří: bydlením, prací, obchody, školami a školkami a to vše propojené přívětivými ulicemi, náměstími*



a parky“ (str. 7). Územní studie je v rozporu s tímto ustanovením Strategického plánu hl. m. Prahy (viz např. připomínka č.3, připomínky v oddílu B a připomínka č. 16).

Obdobně návrh územní studie ohrožuje strategické koncepce stanovené v dalších kapitolách (posilování komunitních vazeb – Občanská společnost, str. 12; autenticita a ochrana historického jádra – Autentické město, str. 15; Územní soudržnost – Soudržné město, str. 19; Krásné město a v této kapitole stanovené koncepce ochrany historického dědictví a veřejných prostranství, str. 20, ad.).

Pro zajištění efektivního a reálného přizpůsobení Prahy dopadům klimatické změny je třeba uplatňovat cíle Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu zejména v řešení velkých transformačních územích. Obdobně je taková implementace nutná i v případě prosazování vizí Strategického plánu. Návrh řešení územní NNŽ územní studie ale naopak od cílů definovaných ve zmíněných dokumentech odvádí a zhorší budoucí možnosti jejich naplňování.

## **Připomínka č. 02 - Rozpor se Strategií adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu**

**Požadujeme uvedení územní studie do souladu se strategickými dokumenty hl. m. Prahy, zejm. Strategií adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu.**

### Odůvodnění:

Studii navrhované využití území je v rozporu s principy Strategie adaptace hl. n. Prahy na klimatickou změnu, a to již z hlediska souladu se základním účelem strategie (Snížení zranitelnosti hlavního města Prahy vůči dopadům změny klimatu s cílem zabezpečit kvalitní životní prostředí pro obyvatele města v budoucnosti), a dále také s hlavními a specifickými cíli Strategie adaptace, konkrétně zejm. body A) Adaptace na zvyšování teploty, tepelný ostrov města a vlny horka, B) Adaptační opatření na snížení dopadů příválových dešťů, povodní a dlouhodobého sucha na území hl. m. Prahy, E) Adaptační opatření v oblasti udržitelné mobility. Nesoulad vnímáme zejm. ve skutečnostech, jež komentujeme také v rámci Připomínek oddílu C.

Transformační území Nákladového nádraží Žižkov představuje jedinečnou příležitost ke zlepšení kvality životního prostředí v Praze. Může umožnit vytvořit čtvrť, která odpovídá adaptaci na klimatické změny a s nimi souvisejícím, stále se zvyšujícím, oteplováním města. Rada, Zastupitelstvo HMP i Institut plánování a rozvoje by měly jako zodpovědné orgány dohlížet na naplňování strategií, jak čelit suchu, letním vedrům a otázce neobnovitelných zdrojů.



Transformační území Nákladové nádraží Žižkov je svou rozlohou 60 hektarů nevyužívaného zanedbaného území jednou z klíčových lokalit v pomoci řešení resilience Prahy. Výstavba 21. století v době klimatických změn si žádá naprostou prioritizaci klimatických opatření, ať už se jedná o ochlazující a izolační zelené prvky, anebo zadržování vody. Jedním z hlavních důvodů nedostatků navrhované studie je její koncepce, a to skrze silnou vytiženost území umožněnou zástavbou, která je nad rámec možné obsluhy území. Taková výstavba bude mít neodvratně dopady na ekologickou zátěž Prahy 3 a bude naopak ještě více zhoršovat životní prostředí Prahy. Taková rozhodnutí považujeme v dnešní době z pohledu města neobhajitelná. Všeobecně doporučujeme nahlížet na pojem „ecoquartier“, který by měl být v takovém rozsáhlém a centrálním prostoru a v současné globální debatě v hlavním městě naplněn, i v rámci „Strategie adaptace na klimatickou změnu“, kterou město vydalo a k níž se zavázalo.

Navržená koncepce nemá dostatečně vytvořenou ekologickou strategii, která by prověřila a důsledně zohlednila opatření reagující na klimatickou krizi, především zasakování dešťových vod a rozšíření množství zeleně a rostlého terénu. Více viz připomínky v oddílu C. Jsme přesvědčeni, že způsob řešení i objem adaptačních opatření by měl být ve studii velkorysejší.

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu změny Z 2600/00 ÚP, již je studie podkladem konstatuje „že záměr prohlubuje efekt tepelného ostrova“

**Pro zajištění efektivního a reálného přizpůsobení Prahy dopadům klimatické změny je třeba uplatňovat cíle Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu zejména v řešení velkých transformačních území. Návrh řešení území NNŽ územní studie ale naopak od cílů definovaných ve zmíněných dokumentech odvádí a zhorší budoucí možnosti jejich naplňování.**

### **Připomínka č. 03 - (Ne)dostupné bydlení**

**Požadujeme podíl dostupného bydlení v územím dotčeného studií alespoň 25 %. Například 5% 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 zasloužení 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 Residence Garden Towers jsou dle analýzy IPR<sup>1</sup> 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)."*

---

1

[https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/analyzy/bydleni\\_realitni\\_trh/analyza\\_prodejnich\\_cen\\_nemovitosti\\_a\\_struktury\\_poptavky\\_na\\_prazskem\\_rezidencnim%20trhu.pdf](https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/analyzy/bydleni_realitni_trh/analyza_prodejnich_cen_nemovitosti_a_struktury_poptavky_na_prazskem_rezidencnim%20trhu.pdf)



*"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 Dostupné bydlení, s. 24)*

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

*"Z hlediska dlouhodobé stability a konkurenceschopnosti Praha musí být otevřeným, sociálně přístupným, soudržným a bezpečným městem bez uzavřených areálů majetných (gated communities) a sociálně vyloučených lokalit či etnických enkláv, které by se mohly stát ohnisky 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 s vysokými koeficienty pro zástavbu a umožní jim mnohamiliardové zisky. Po vydání změny územního plánu už na to nebude ze strany developerů vůle.**

## **Připomínka č. 04 - 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 stavbu 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. Posouzení z roku 2011 prokázalo, že Jarovská ulice vedena do MO opravdu může dopravní poměry v území uvolnit. Do té doby ale výstavba poměry zhorší. Proto požadujeme etapizaci výstavby, podmíněnou napojením MO. 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.

## **B. PŘIPOMÍNKY K VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI**

### **Připomínka č. 05 - Vymezení pozemků pro školy**

**Požadujeme, aby pozemky pro školská zařízení (základní a mateřské školy, příp. střední školy či základní umělecké školy) byly vymezeny tak, aby byly pozemky pro ně určené**

## Arnika – Centrum pro podporu občanů

Dělnická 13, 170 00 Praha 7

e-mail: [cepo@arnika.org](mailto:cepo@arnika.org)

[www.arnika.org/cepo](http://www.arnika.org/cepo)

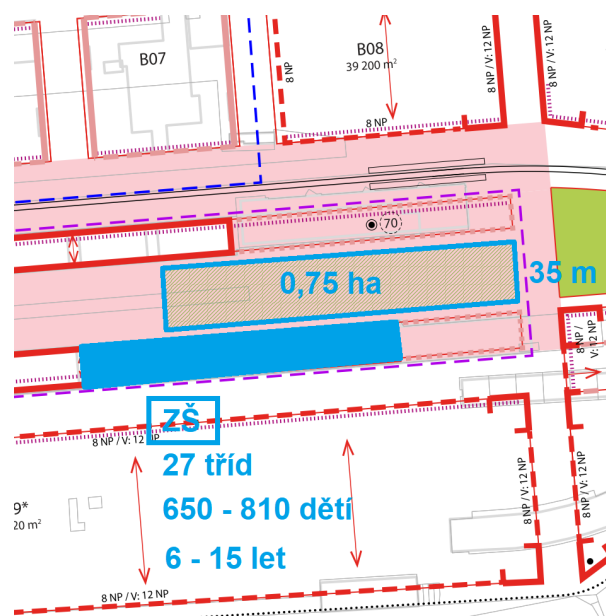
tel./fax: 222 781 471, GSM: 774 406 825



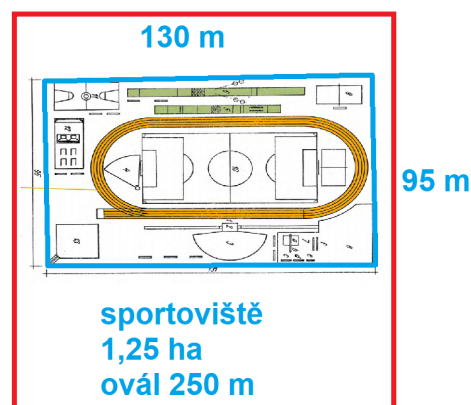
dostatečně velké dle normových hodnot včetně ploch pro tělocvičny, sportoviště, hřiště a zelené a parkové plochy, a aby byly umístěné na vhodných místech, tzn. nikoli u komunikací vytižených automobilovou dopravou, a naopak v dochozí vzdálenosti od zastávek MHD atd. dle Standardů dostupnosti veřejné infrastruktury (metodika certifikovaná MMR). Požadujeme využít stávající památku NNŽ odpovídajícím způsobem, nikoli pro školu, jejíž funkci bez demolice a přístavby nelze uspokojit. Požadujeme vymezení dostatečného počtu těchto pozemků 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. přilehlých částí Prahy 9 a 10. Umístění školy v budově Nákladového nádraží není vzhledem k jejímu dispozičnímu řešení vhodné.

### Odůvodnění:

Umístění škol na vhodné a dostatečně velké pozemky i pro umístění sportovišť je nutné. Základní školu navštěvují děti ve věku 6 až 15 let a potřebují mít dostatečný prostor pro tělesnou výchovu a sport, aby se mohly zdravě vyvíjet.



požadavky dle normy: ?!



Celková plocha pozemku: 34 m<sup>2</sup> na žáka = 2,2 ha – 2,8 ha

### Obr. č. 01 - nedostatečná plocha pozemku pro školu v budově NNŽ

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, také by nebyla splněna podmínka ZÚR pro následné rozhodování o možných



## Arnika – Centrum pro podporu občanů

Dělnická 13, 170 00 Praha 7

e-mail: [cepo@arnika.org](mailto:cepo@arnika.org)

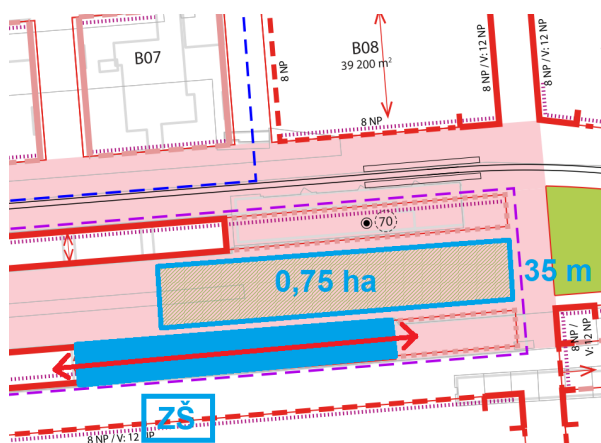
[www.arnika.org/cepo](http://www.arnika.org/cepo)

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



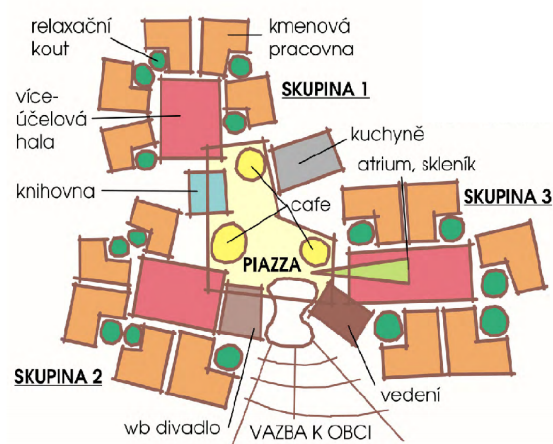
variantách změn v území e) vytvoření plnohodnotné městské čtvrti včetně občanské vybavenosti (...).

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



liniová stavba s chodbou jednostranně orientované třídy škola jako z 19. století

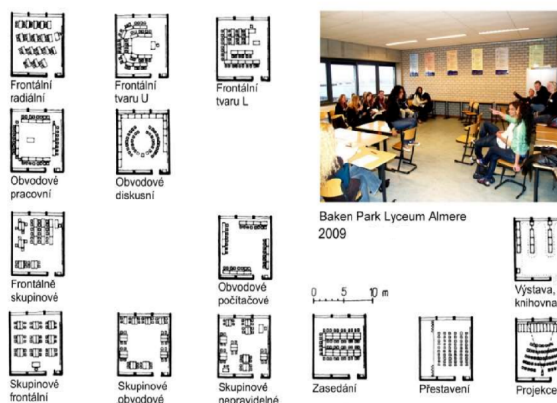
požadavky 21. století ?!



Obr. č. 02 - nevhodné dispoziční řešení budovy NNŽ pro umístění školy

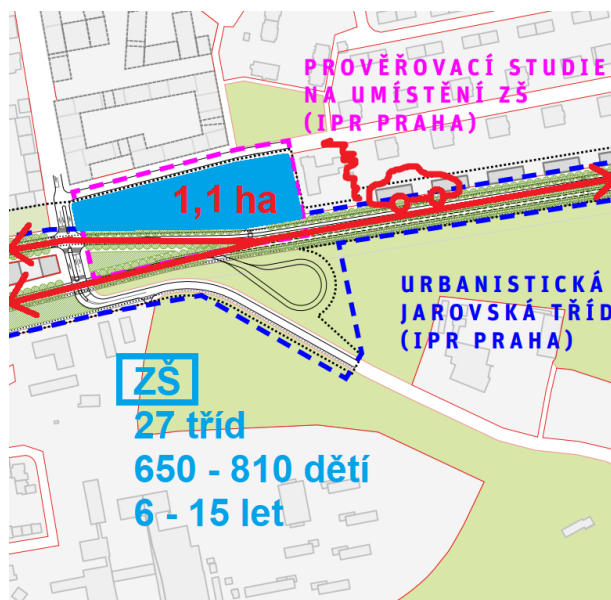


Nevariabilní a rozměrově nevhodný prostor  
Nedostatečné jednostranné osvětlení (i v případě zvětšení oken)

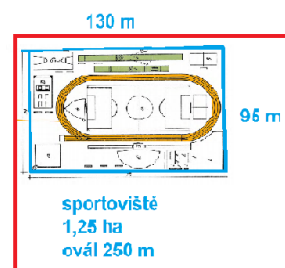


Variabilní učebna 8x8 m nebo 7x9 m  
S volným prostorem  
Dobře osvětlená

### Obr. č. 03 - nevhodné kostrukční řešení budovy NNŽ pro umístění školy



požadavky dle normy: ?!



Celková plocha pozemku: 34 m<sup>2</sup> na žáka  
= 2,2 ha – 2,8 ha

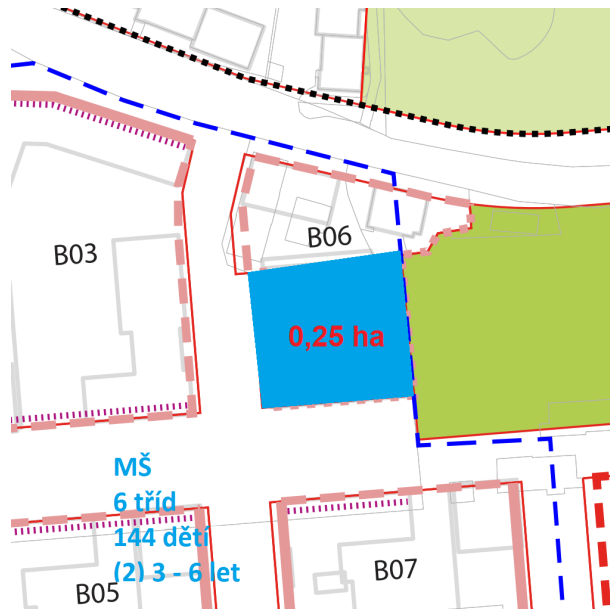
### Obr. č. 04 - nedostatečná plocha pozemku, nevhodné umístění u vytižené komunikace navíc bez předprostoru (veřejné rozptylové plochy před vstupem do areálu školy)

### Připomínka č. 06 - Vymezení pozemků pro mateřské školy

Požadujeme, aby pozemky pro mateřské školy, příp. jesle či jiná obdobná zařízení byly vymezeny tak, aby byly pozemky pro ně určené dostatečně velké dle normových hodnot včetně ploch pro hřiště a parkové plochy, a aby byly umístěné na vhodných místech, tzn. nikoli u komunikací vytižených automobilovou dopravou, či na pozemcích zastíněných okolními budovami, a naopak v dochozí vzdálenosti od zastávek MHD atd. dle Standardů dostupnosti veřejné infrastruktury (metodika certifikovaná MMR). Požadujeme vymezení dostatečného počtu těchto pozemků 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. přilehlých částí Prahy 9 a 10.

#### Odůvodnění:

Umístění školek na vhodné a dostatečně velké pozemky i pro umístění hřišť je nutné. Mateřskou školu navštěvují děti ve věku (2) 3 až 6 let a potřebují mít dostatečný prostor pro pohyb, aby se mohly zdravě vyvíjet.



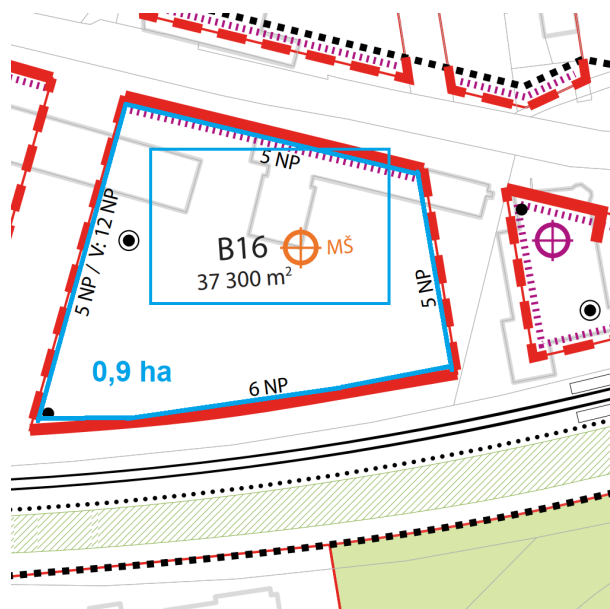
požadavky dle normy:

?!

0,43 ha

Nezastavěná plocha pozemku: 30 m<sup>2</sup> na dítě  
= 0,43 ha

**Obr. č. 05 - nedostatečná plocha pozemku pro MŠ**



požadavky dle normy:

?!

0,43 ha

MŠ  
6 tříd  
144 dětí  
(2) 3 – 6 let

Nezastavěná plocha pozemku: 30 m<sup>2</sup> na dítě  
= 0,43 ha

**Obr. č. 06 - nedostatečná plocha pozemku pro MŠ - značka pro pozemek pro MŠ je umístěna v bloku, kde bude téměř nemožné umístit MŠ i obytné budovy, MŠ bude těmito budovami zastíněna**

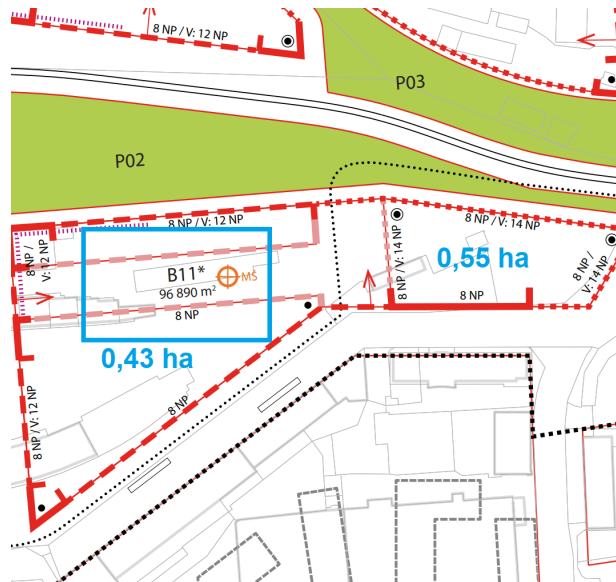
## Arnika – Centrum pro podporu občanů

Dělnická 13, 170 00 Praha 7

e-mail: [cepo@arnika.org](mailto:cepo@arnika.org)

[www.arnika.org/cepo](http://www.arnika.org/cepo)

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



požadavky dle normy:

?!

0,43 ha

MŠ

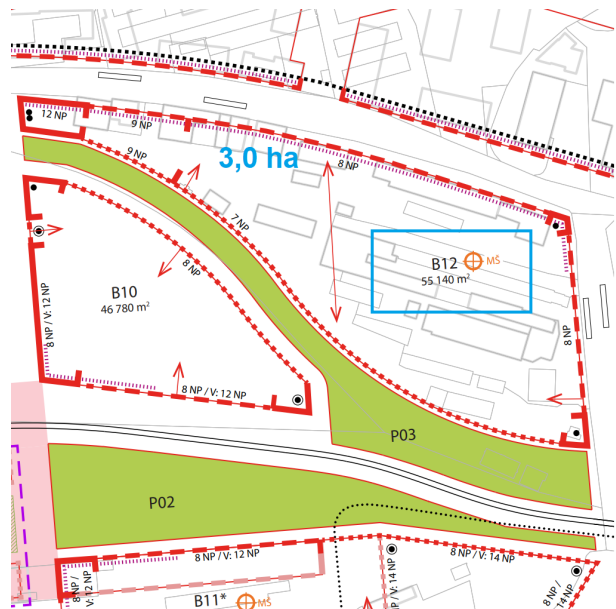
6 tříd

144 dětí

(2) 3 – 6 let

Nezastavěná plocha pozemku: 30 m<sup>2</sup> na dítě  
= 0,43 ha

**Obr. č. 07 - nedostatečná plocha pozemku pro MŠ - značka pro pozemek pro MŠ je umístěna v bloku, kde bude téměř nemožné umístit MŠ i obytné budovy, MŠ bude těmito budovami zastíněna**



požadavky dle normy:

?!

0,43 ha

MŠ

6 tříd

144 dětí

(2) 3 – 6 let

Nezastavěná plocha pozemku: 30 m<sup>2</sup> na dítě  
= 0,43 ha

**Obr. č. 08 - značka pro pozemek pro MŠ je umístěna v bloku, kde jsou poměrně vysoké obytné budovy, MŠ bude těmito budovami zastíněna**

Arnika – Centrum pro podporu občanů

IČ: 709 472 61

DIČ: CZ70947261

bankovní účet: 240 011 79 79/2010

FIO Praha 1, Senovážné nám.

datová schránka: 3zhki2e



Pokud by nebyly na vhodných místech vymezeny dostatečně velké pozemky pro 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, také by by nebyla splněna podmínka ZÚR pro následné rozhodování o možných variantách změn v území e) vytvoření plnohodnotné městské čtvrti včetně občanské vybavenosti (...).*

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

## **Připomínka č. 07 - Další občanská vybavenost**

Požadujeme vymezení dostatečných ploch pro občanské vybavení (sociální, zdravotní zařízení, kulturu, sportoviště atd.) dle 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 občanské vybavenosti (ať už formou plochy či plovoucí značky) pro tuto vybavenost požadujeme dle výpočtového předpokladu vzhledem k počtu budoucích obyvatel transformačního území (počet obyvatel ve věkových kategoriích a demografické trendy atd. lze odvodit např. dle dat a prognóz ČSÚ) a dle stávajících deficitů a potřeb Městské části Praha 3 a přilehlých částí Prahy 9 a Prahy 10. Požadujeme za tímto účelem zpracovat sociodemografickou analýzu z níž bude vyplívat potřeba veřejné občanské vybavenosti i bytů dle velikostních a dalších kategorií včetně jejich finanční dostupnosti.

### 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, avšak 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 období 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 ZÚR 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.

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).

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

### **Připomínka č. 08 - Veřejná prostranství, veřejné parkové zeleně jako součásti veřejných prostranství, hřiště a sportoviště**

Požadujeme vymezení veřejných prostranství, veřejné parkové zeleně jako součásti veřejných prostranství a venkovních hřišť a sportovišť jako urbanisticky významných ploch (DU), parků (ZP) nebo zeleně 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 m<sup>2</sup> 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 připomínka



## **C. PŘIPOMÍNKY KE KONCEPCI ZELENĚ A EKOLOGICKÝM PRIORITYM**

### **Připomínka č. 09 - Veřejně přístupné parkové plochy a celoměstský systém zeleně**

Požadujeme výrazně zvětšit rozsah veřejně přístupných parkových ploch. Požadujeme návrh systému zeleně založený na příčném umístění ústřední zelené plochy mezi hřbitovy a Židovskými pecemi. To znamená vymezit velkou parkovou plochu (ZP či ZMK) o rozloze minimálně 4 ha, která bude využitelná pro rekreační účely. Např. obdobně, tak jak byla uvažována v územní studii zpracované pro Městskou část Praha 3 v roce 2010 architektem Janem Sedlákem, tzv. centrální park (východně od budovy NNŽ) orientovaný severojižním směrem a propojující Židovské pece a Olšanské hřbitovy. V této souvislosti požadujeme rovněž prověřit vhodnost tohoto propojení zelených ploch a celkového řešení zelených ploch v území z hlediska potenciálu vymezení nových lokálních bioridorů či biocentrer a s tím spojené posílení systémů ÚSES v této části města.

Požadujeme, aby plochy refugia, Olšanských hřbitovů a zeleně podél tramvajové trati a jiných dopravních staveb nebyly ve studii považovány za veřejné parkové plochy, protože jejich možnost využití a účel jsou naprosto rozdílné. (viz odůvodnění).

#### Odůvodnění:

Navíc studií překládané řešení veřejné zeleně v této oblasti vychází z předpokladu, že komplex Olšanských hřbitovů je městský park a tím pádem je z vnějšího pohledu v řešené oblasti dostatek městské zeleně. Hřbitovy jsou ovšem pietní místo, a ne veřejný park! V tomto případě se jedná o zásadní pietní místo celé metropole. Tato náplň zcela jasně vymezuje obsah a formu využití hřbitovů. Nelze je tedy zahrnovat do standardně využitelné parkové zeleně pro obyvatele daného území.

Odstranění centrálního parku ze studie pouze vychází vstříc developerům na co nejhustší zastavění lokality. 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. Východozápadní propojení zeleně, které má údajně





nahradit severojižní centrální park však nebude plnohodnotným parkem pro rekreační účely, ale ve své pozici bude především izolační zelení - hlukové ochranné pásmo tramvaje a další dopravní infrastruktury. Viz také 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.

Dále: Navržená plocha zeleně ve východní části území v blízkosti ulice K červenému dvoru není celistvou zelení, protože jí má diagonálně procházet dvoukolejná tramvajová trať. A navržený diagonální pás zeleně rozděluje pozemky v severovýchodní části je náletovými stromy zazeleněný strmý svah mezi dvěma rovnými pozemky, opět se tedy nejedná o zeleň parkovou využitelnou k rekreačním účelům, ale spíše o izolační zeleň. Rovněž nemohou být veřejné parkové plochy vynahrazeny refugiem chráněných druhů, které již na místě je. Dle návrhu je součástí "zeleně". Vzhledem k výskytu chráněných druhů by ale nemělo být veřejně přístupné v plném režimu. Proto požadujeme, aby plochy refugia byly vyjmuty z plnění KPZ developera i z veřejně přístupných ploch zeleně.

**Požadavek na rozšíření parkových ploch ZMK 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. "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.*

**Splnění požadavku "centrálního" parku je nutné z důvodu:**

### **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)

**ZÚR - 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.**

**ZÚR - 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**

**ZÚR - 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 ZÚR - 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. Proto požadujeme prověření možnosti vymezení jeho nových částí v území řešeném studií.



## **Přípomínka č. 10 - Absence regulace podílu zastavění bloků a rostlého terénu**

**Požadujeme regulaci podílu zastavěné části bloků včetně podzemních podlaží, tj. závazný požadavek na podíl rostlého terénu v rámci každého bloku.**

### Odůvodnění:

Podíl rostlého terénu je nutný z důvodu přirozeného zasakování dešťové vody, jejího zadržování přímo v místě spadu, jako součást adaptačních opatření jak proti suchu, tak proti přívalovým dešťům a nezhoršování problému tepelného ostrova. Jak uvádí také posouzení SEA příslušné změny ÚP, tato změna je v rozporu s některými zásadami ZUR týkající se mj. zasakování vody. Proto požadujeme, aby návrh masterplanu, jako součást podkladové studie, řešil i podíl podsklepených (většinou pro garáže) a nepodsklepených (zbývající rostlý terén) ploch v navrhovaných zastavitelných blocích.

## **Přípomínka č. 11 - Zachování výskytu zvláště chráněných druhů**

**Požadujeme, aby masterplan maximálně respektoval současná území s výskytem chráněných druhů fauny a flory a zajistil jejich přetrvání i během a po realizaci plánovaných projektů, a to skrze nastavení jednoznačných pravidel ochrany těchto druhů.** Konkrétně se jedná o výskyt čmeláků rodu *Bombus* a mravence druhu *Formica fusca*. Studie využitá pro vypracovaný závěr zjišťovacího řízení v rámci procesu EIA pro záměr „Revitalizace nákladového nádraží Žižkov – sever, Praha 3“ dále uvádí výskyt ještěrek a snůšky a pulce ropuchy zelené (*Bufo viridis*) v rámci tůní, přičemž výskyt těchto druhů jsou na Nákladovém nádraží historicky mapovány dlouhodobě. Dle závěru zjišťovacího řízení je nutné s výskytem těchto druhů v území počítat.<sup>2</sup>

### Odůvodnění:

Konkrétně závěr zjišťovacího řízení uvádí: *“V rámci lokality parcely č. 4450/82 k. ú. Žižkov dotčené ZOV je tedy nutné zajistit taková opatření, aby nedocházelo k zásahu do biotopu zvláště chráněných organismů. Je nutné zajistit území proti vstupu živočichů na staveniště, jelikož např. takové deponie zeminy jsou velkým atraktantem pro předmětné druhy a při provozu se mohou stát jednoduchou ekologickou pastí pro celé subpopulace živočichů, jako např. odvezení zimujících jedinců, vyhubení snůšek v periodických tůních, kolejkách a sníženinách po těžké technice atp. V rámci podrobného řešení o umístění zařízení ZOV tedy bude nutné zpracovat podrobný projekt s dodatečným biologickým průzkumem a návrhem*

<sup>2</sup> Rozhodnutí - Závěr zjišťovacího řízení EIA pro záměr „Revitalizace nákladového nádraží Žižkov – sever, Praha 3“, s. 21, 33, 34

## Arnika – Centrum pro podporu občanů

Dělnická 13, 170 00 Praha 7

e-mail: [cepo@arnika.org](mailto:cepo@arnika.org)

[www.arnika.org/cepo](http://www.arnika.org/cepo)

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



*ochranných opatření. Také je nutné počítat s tím, že plocha vytvořeného Biotopu byla vztažená na plochu samotného záměru a nepočítala s plochami ovlivněnými ZOV. Je tedy nutné v rámci přípravy projektu ZOV počítat s dalšími plochami pro náhradní biotopy, transfery na vhodné lokality atp., což však musí být povoleno příslušnou výjimkou, pokud se dodatečným průzkumem prokáže výskyt chráněných druhů...*

*Aktivní spolupráce biologického dozoru během stavby s orgánem ochrany přírody musí zajistit konkrétní opatření pro možnosti záchranných transferů či lokálních náhradních opatření atp. Z hlediska prostupnosti krajiny pro živočichy je nutné zajistit alespoň minimální možnost migrace v koridoru bývalé železniční dráhy, např. formou liniové zeleně, svahů podél kolejí atp. V rámci dalších etap výstavby je nutné počítat s napojením stávajícího Biotopu a případně nově vzniklých opatření do systému veřejné zeleně, parků s lokálně extenzivními prvky, vodními prvky a možnostmi úkrytů pro drobné obratlovce, včetně zajištění již zmiňovaného propojení západovýchodním směrem.”*

Dále tento dokument stanovuje konkrétní opatření během realizace výstavby (str. 36 - 37).

Obdobně se k výskytu chráněných druhů v území vyjadřuje Vyhodnocení vlivu celoměstsky významné změny Z 2600/00 Nákladové nádraží Žižkov na udržitelný rozvoj území. **Vymezení konkrétních biokoridorů a biotopických území s výskytem zvláště chráněných druhů požadujeme v rámci územní studie (masterplanu), s ohledem na maximální ochranu těchto živočichů.**

## D. PŘIPOMÍNKY K DOPRAVNÍMU ŘEŠENÍ

### Připomínka č. 12 - Prověření vedení tramvajové trati

Požadujeme prověření trasování tramvajové trati s ohledem na její efektivitu jako složky veřejné dopravy a na zabor ploch zeleně. Umístění tramvajové smyčky na úkor Malešického lesa nepovažujeme za vhodné.



**Obr. č. 08 - umístění tramvajové smyčky na úkor Malešického lesa**

#### Odůvodnění:

Dle našeho názoru nepanuje jistota ohledně trasy tramvajové trati z hlediska efektivity jejího budoucího využití v porovnání s vynaloženými investicemi, a to především v úseku od ulice K Červenému dvoru dále na východ. Obzvláště úsek od ulice Na Jarově není dle našeho názoru z pohledu efektivity vynaložení veřejných investic obhajitelný, neboť lokalita Vackov a obzvláště sídliště Jarov jsou dostatečně obslouženy tramvajovou tratí na Koněvově třídě (popříp. autobusovou dopravou, dochozí vzdálenost cca 3 min pěší chůze). Vedení tramvajové trati pod Malešickým lesem proto příliš nedává z pohledu dopravní obsluhy území smysl.

Ani z pohledu logiky utváření města, kdy je často tramvaj “nositelkou života”, tj. kolem ní se kumulují lidé a aktivity, a tím se utváří městská třída s obchodním parterem atd. nedává



vedení tramvajové trati pod Malešickým lesem, který je klidnou a odpočinkovou částí města, kam se obrací “zadní dvorky” přilehlého sídliště, smysl. Narozdíl od vedení tramvajové trati podél severní fasády Nákladového nádraží, které má potenciál stát se jak lokálním centrem nové čtvrti, tak jedním z kulturních center celé Prahy, i skrz novou zástavbu, kde bude tramvajová trať pro obsluhu území velmi přínosná.

Dle našeho názoru je proto nutné důkladnější ověření různých možností vedení a variant napojení tramvajové trati v této lokalitě na celý systém MHD v této části města z pohledu robustnosti a efektivity tramvajové sítě. Např. formou “costs-benefits analýzy” obdobné jako je tomu ve [Strategii rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030](#), kde jsou potenciální nové trati posuzovány na základě kritérií: přepravní analýza, dopravně-provozní aspekty, nová obslužnost kolejovou dopravou, podmiňující a vyvolané okolnosti a investiční náklady. Takto obdobně je nutné posoudit navrhované vedení tramvajové trati spolu s dalšími a vybudování záhytného P+R .

### **Připomínka č. 13 - DU - Prověření vedení trasy metra a umístění stanice**

**Požadujeme prověření vedení trasy metra D a potenciální umístění jeho stanic především s ohledem na pohodlné a krátké přestupy na ostatní druhy veřejné dopravy i na docházkovou vzdálenost k významným cílům. Požadujeme vytvoření prostorové rezervy pro tyto stanice (nadzemní i podzemní části) včetně zvážení možnosti jejich zakomponování do plánované zástavby.**

#### Odůvodnění:

O vedení severního křídla trasy D metra se uvažuje minimálně dvacet let, nepadlo však v této věci definitivní rozhodnutí. Je nutné zvážit možnosti jeho trasování a ověřit jeho zatížení vzhledem k již proběhlé výstavbě posledních cca deseti let a k výstavbě plánované do budoucna.

Navrhovaná studie nijak nepočítá s územní rezervou pro výstupy ze stanice metra, nepředpokládá zakomponování výstupů metra do plánovaných budov, ani do veřejných prostranství. Vzhledem k tomu, že se zde rozhoduje o urbanistické koncepci nové čtvrti na další desítky let dopředu, je značně pravděpodobné, že k výstavbě metra jednou dojde. Je nutné mít prostorovou rezervu pro stanice metra v nevhodnější poloze vzhledem k urbanistické koncepci území. Vzhledem k užívání metra velkým počtem obyvatel je nutné mít stanice a vstupy do nich co nejlépe umístěny a s ohledem na konkurenceschopnost



veřejné dopravy je nutné, aby byly přestupy mezi jednotlivými druhy veřejné dopravy co nejkratší a nejpohodlnější.

## **Přípomínka č. 14 - Možnosti dopravní obsluhy území a 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 redukovaných o 10 % c) dtto redukovaných o 30 %

### **dle VVURŮ (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 studie a 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.**

Priority 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,*

## **Připomínka č. 15 - 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 studií a 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 studií, 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 posouzení 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 bydlení i 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 Snižování prašnosti redukovat znečišťování ovzduší mikrospopickými 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 hl. m. Praze.***

### **Přípomínka č. 16 - Nedostatečná prostupnost územím**

**Požadujeme závazné řešení prostupnosti územím, nikoli pouze doporučené. Prostupnost územím dle studie je nedostatečná především v severojižním směru. Prostupnost je dána členěním bloků, požadujeme jejich členění v takovém intervalu, jaký odpovídá okolní čtvrti, to znamená max. po cca 100 m.**

#### Odůvodnění:

Územní studie navrhuje příliš velké bloky, kde není garantována veřejná prostupnost. Tato prostupnost je pouze doporučená, to znamená, že není záruka, že vznikne, a že vznikne v předkládané podobě. Prostupnost území je zásadní pro bezpečný a pohodlný pohyb územím. Bloky s pouze doporučenou prostupností: jižní část území s blokem délky 450 m, Nákladové nádraží s délkou jižního křídla 380 m, SV část projekt Penty 350 m, JV část rovněž délka 350 m. Je riziko, že tyto bloky zůstanou bez veřejného průchodu se soukromými vnitrobloky. Členění těchto bloků musí být upraveno tak, jak odpovídá okolní čtvrti.

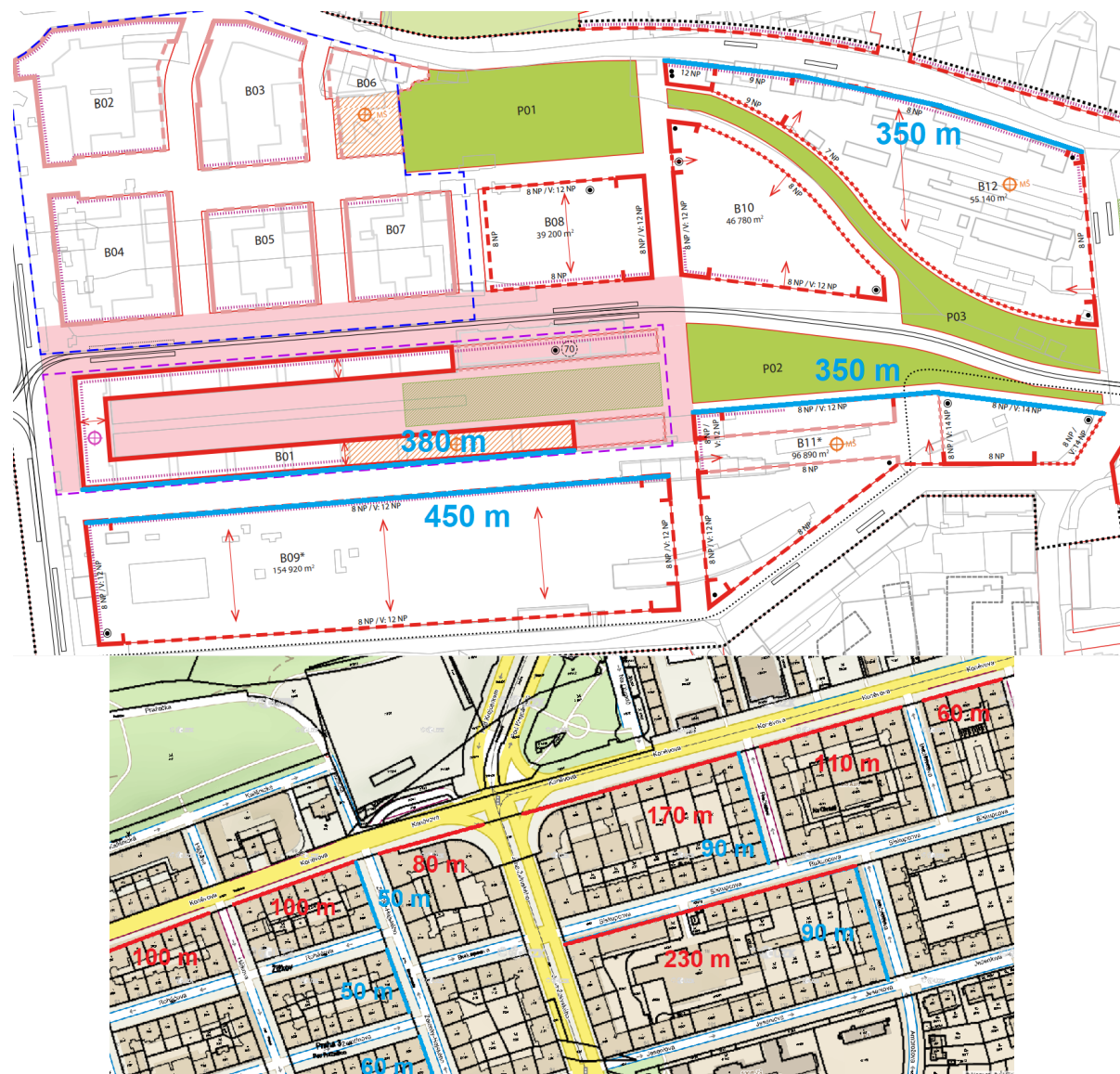
## Arnika – Centrum pro podporu občanů

Dělnická 13, 170 00 Praha 7

e-mail: [cepo@arnika.org](mailto:cepo@arnika.org)

[www.arnika.org/cepo](http://www.arnika.org/cepo)

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



**Obr. č. 09 - porovnání prostupnosti území dle studie a stávající čtvrti**

### Připomínka č. 17 - 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 studií 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 redukci 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 cyklo dopravu. Díky menšímu počtu úrovnňových 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.

## **E. PŘIPOMÍNKY K OCHRANĚ KULTURNÍCH A CIVILIZAČNÍCH HODNOT**

### **Připomínka č. 18 - Výškové hladiny a prostorová regulace**

**Požadujeme, aby byla součástí návrhu studie závazná podrobná prostorová regulace (výšky, objemy budov atd.), která by odpovídala poloze dotčeného území ve městě, totiž poloze ve vnitřním městě, na pohledovém horizontu PPR, v blízkosti památkové zóny Vinohrady, Žižkov, Vršovice. Výškové řešení území i rozměry a objemy jednotlivých budov by měly vycházet z historické zástavby Žižkova, Jarova a Vackova a rozvíjet specifika těchto čtvrtí.**

**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.**

### Odůvodnění:

Podkladová studie umožňuje “výškové akcenty” o výšce 12 až 14 podlaží a 70 metrovou (zhruba 22 patrovou) věž v areálu budovy Nákladového nádraží. Jako regulační prvek výškového řešení používá s výjimkou zmíněné věže výhradně počet pater, není uvažováno, jedná-li se o počet pater po hlavní římsu, mohou-li nad ní být ustupující patra (v tomto ohledu je tedy možné použít výklad Pražských stavebních předpisů), natož aby byla

## Arnika – Centrum pro podporu občanů

Dělnická 13, 170 00 Praha 7

e-mail: [cepo@arnika.org](mailto:cepo@arnika.org)

[www.arnika.org/cepo](http://www.arnika.org/cepo)

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



regulována absolutní výška zástavby nad úrovní terénu. Např. terén + 30 m max. apod. Objemy budov pak nejsou regulovány vůbec. Takové řešení je vzhledem k poloze ve městě naprosto nedostatečné.

Výškové řešení území i rozměry a objemy jednotlivých budov by měly vycházet z historické zástavby Žižkova, Jarova a Vackova a rozvíjet specifika těchto čtvrtí. Studie ale často navrhuje výškové a objemové řešení neadekvátní, např. v bloku východně od ulice K Červenému dvoru navazujícímu na nízkopodlažní zástavbu Vackova je navržen koeficient K, u kterého se rozhodně jedná o vysokopodlažní kompaktní zástavbu.

**Z níže uvedených důvodů proto požadujeme přepracování výškového a objemového řešení území, stanovení regulativů objemového řešení budov a prověření dopadů na prostorovou scénu města:**

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.*

Zpracování prostorové regulace je rovněž v ZÚR 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.* Prostorová regulace musí odpovídat poloze transformačního území ve městě – je ve vnitřním městě, na pohledovém horizontu Pražské památkové rezervace, v blízkosti Městské památkové zóny Vinohrady, Žižkov, Vršovice - jinak by nebyl naplněn výše uvedený požadavek ZÚR. **Úkoly stanovené v ZÚR jsou závazné, rovněž urbanistická koncepce ZÚR.**

- 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 je u výškové dominanty určena maximální výška v metrech na 70 m. 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, aby byla výška věže adekvátně snížena tak, aby odpovídala MPP, neboť zástupci hlavního města Prahy i IPR dlouhodobě garantují, že nové studie a jejich parametry jsou s regulativy Metropolitního plánu porovnávány a měly by být v souladu.

K otázce prostorové a objemové regulace stavebních bloků uvádíme názor urbanisty Zdeňka Fikara z ÚMČ Praha 3: „Navržená regulace projektantům vychází vstříc k sériovému opakování typologického modelu tzv. „obrácených stolových domů“, jakýchsi kolektivních domů / obřích SVJ, jejichž dimenzování se podřizuje rozměrům podzemních společných garáží. Tomu se pak bohužel podřizují i nadzemní proporce bloků. Chvályhodná vstřícnost PSP k možnosti znovubudování blokové struktury města tak je degradována v zájmu pouze jediného parametru, tedy výtahem dostupného parkování v rozlehlém suterénu. Bohužel touto deformací je postižena velká část současné výstavby bytů Prahy. Stavitelé přitom nedbají neblahého důsledku vytváření megarozměrných SVJ se všemi negativními dopady při následné správě bloků. Architektonicky se tato zlá praktika většinou maskuje formálním členění jednotlivých schodišťových sekcí na „jakoby“ jednotlivé domy. Urbanistická studie, development i architekti by se přitom mohli pokusit o majetkově, stavebně a z hlediska parkování jinak strukturované bloky. Využívající například společných parkhousů pro několik domů, případně pro celý blok. Takový nový model by přestavbě NNŽ prospěl, zlepšil její obyvatelnost, environmentální parametry a proslavil by ji.“

## **Připomínka č. 19 - Respektování památkové ochrany budovy NNŽ**

Požadujeme, aby byla respektována památková ochrana budovy Nákladového nádraží Žižkov, předmětem ochrany je mj. objemové řešení této budovy. Proto požadujeme, aby 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. Natož 70 m vysokou věží, u které není jasné ani její využití.

### 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), není proto žádoucí její dostavování či nastavování, protože by bylo příliš razantním



zásahem, který poškodí její hmotovou koncepci. 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.*

Dále upozorňujeme, že budova Nákladového nádraží je nejdelší budovou v Praze, délka jižního křídla je 380 m, což odpovídá polovině délky Václavského náměstí (750 m) či délce ulice Na Příkopě (400 m), není tedy vůbec potřebné ji dále dostavovat. Natožpak 70 m vysokou věž, u které není jasné ani její využití. Naopak tato výrazná hmota potřebuje vyvážit volným prostorem nejlépe např. parkovým náměstím či tématickým parkem.

## **Připomínka č. 20 - 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 studii 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 Institut plánování a rozvoje a odbor územního rozvoje magistrátu.

### **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 čtvrtí 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 hranicí 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 převýšených 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 přilehlé 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 rozevřeného 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. Stanoviska zohlednit 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;*

*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 nspecifikované 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 železnici spojených. RC 2, RC 9, RC 11, RC 13;*

## F. FORMÁLNÍ PŘIPOMÍNKY

### Připomínka č. 21 - Název „Regulační masterplan NNŽ“

**Nedoporučujeme používat názvy jako „Regulační masterplan NNŽ“ či „územní studie s regulačními prvky“ ale výhradně pojmy podle stavebního zákona, příp. Českého odborného úzu, tedy „územní studie“ či „pokladová územní studie“.**

#### Odůvodnění:

Pro širší veřejnost jsou obtížně pochopitelné již vlastní procesy územního plánování a rozlišení, co je změna územního plánu a jak se k ní kdo kdy může vyjádřit, a co je podkladová územní studie k této změně a jak ji pochopit a komentovat. Není proto dobré mást veřejnost dalšími pojmy jako je „Regulační masterplan NNŽ“ či obdobnými nebo „územní studie s regulačními prvky“, protože tyto pojmy nejsou ukotveny ve stavebním zákoně a širší veřejnost si je plete s regulačním plánem či s možností pořídit územní plán nebo jeho vymezenou část s prvky regulačního plánu.

### Připomínka č. 22 - Výkres potenciálu vs. výkres regulace

**Nedoporučujeme územní studie prezentovat přes „výkres potenciálu“, který prezentuje možnost, jak by to mohlo ale také nemuselo dopadnout, ale výhradně přes prvky regulace, které jsou závazné, např. je nutné důsledně rozlišovat, které prostory budou a které nebudou veřejné.**

#### Odůvodnění:

Pro širší veřejnost je velmi obtížné rozlišit mezi výkresem potenciálu, který prezentuje přívětivou zelenou čtvrtí, která by teoreticky mohla vzniknout, a regulativy, které některé prezentované věci zaručují (např. základní vymezení stavebních bloků), některé doporučují (např. doporučená průchodnost) a některým se nevěnují vůbec (např. členění stavebního bloku na jednotlivé budovy). Pokud by bylo přehledně prezentováno pouze to, co je závazné, bylo by pro širší veřejnost mnohem snazší se v problematice orientovat, protože by pro ni bylo zřetelnější, jestli to, co je pro obyvatele podstatné, je studií řešeno či není a jak, a mohli by studii lépe připomínkovat.



## **Přípomínka č. 23 - Absence řezů územím a bilančních tabulek**

**Požadujeme doplnění charakteristických řezů územím, uličních řezů a podrobných bilančních tabulek.**

### Odůvodnění:

Bez řezů územím, uličních řezů a podrobných bilančních tabulek si lze jen obtížně učinit kvalitní a přesnou představu o způsobu řešení území předkládaním studií. Bez těchto částí je studie neúplná, bez podrobných bilančních tabulek může být např. výpočet vyvolané dopravy poměrně nepřesný atd. Opověď IPR týkající se bilance území nepovažujeme za dostatečnou (zvláště když tyto tabulky pro potřeby výpočtu kontribucí developerů existují): *“Níže uvedená uvažovaná bilance hrubé podlažní plochy (HPP) dle funkcí je hypotetická vzhledem k tomu, že představená studie konkrétní podíl funkcí v bloku nepředepisuje. V řešeném území dle studie je předpokládána realizace HPP odpovídající cca 750 000 m<sup>2</sup> s využitím především pro byty (včetně konverze budovy nákladového nádraží a její možné dostavby, a projektu spol. Central Group, a.s., disponujícího výjimkou ze stavební uzávěry). Z toho by přibližně 30 000 m<sup>2</sup> mělo sloužit pro veřejnou vybavenost, dále cca 60 000 m<sup>2</sup> pro retail a 40 000 m<sup>2</sup> pro administrativní funkci.”*

## **ZÁVĚREČNÉ SHRNUTÍ**

**Požadujeme razantní přepracování studie, zastavení pořizování celoměstsky významné změny ÚP Z 2600/00 a zpracování nové změny územního plánu v dostatečné podobnosti - tj. jako změnu územního plánu s prvky regulačního plánu či regulační plán (souběžné pořízení se změnou územního plánu).**

**Předkládaná územní studie i návrh změny Z 2600/00 výrazně oslabují ochranu přírodních, kulturních a civilizačních hodnot hl. m. Prahy, nenaplňují cíle a úkoly územního plánování ani priority rozvoje a podmínky a úkoly pro příslušné transformační území dle platných ZÚR, jsou 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”.***

**Ve výsledku tak studie i návrh změny rezignují na roli dokumentů, které by měly řešit udržitelný rozvoj velkého transformačního území. Nedůvodné chyby Prahy ve fázi**



strategického rozhodování vedou k mimořádným nákladům negativních externalit - dopadům na vlastníky budov v okolí, městskou část, veřejnou infrastrukturu.

Na prostoru bývalého Nákladového nádraží Žižkov se má postavit aglomerace kapacitně podobná malému okresnímu městu (např. Říčánům, Rakovníku či Dvoru Králové nad Labem). Sociodemografické trendy, ani složení budoucích obyvatel však město ani IPR neřeší. Sice se počítá se školami a školkami, ale nejsou jim vymezeny dostatečné a vhodné pozemky. S další občanskou vybaveností se nepočítá. I když územní studie počítá s novou městskou zelení v rámci řešeného území, nově navržené plochy, v kontextu tohoto století, morálně neodpovídají ploše řešeného brownfieldu. Doba, kdy bylo moderní každý centimetr ve městě vydláždít a zastavět je historií, v tuto chvíli se rozhoduje o budoucím směřování života v moderním městě. Klimatická změna je realitou a navrhovat v této době výstavbu nových městských čtvrtí pro příští desetiletí v podobě převýšených betonových bloků a nesmyslných výškových budov, které neustále potřebují pro svůj provoz energii, je úplně mimo realitu života, ke kterému všichni směřujeme. Právě schopnost volby vhodného měřítka budov v řešené lokalitě a jejich rozmístění v zeleni je pro udržitelný život klíčové.

K plánování nové čtvrti pro 15 000 obyvatel nelze přistupovat **způsobem dobrého vojáka Švejka**. Není možné upřednostňovat zisk developerů před odpovědností za budoucnost svých občanů, vyměnit možnost rychle stavět na úkor udržitelného života naší a dalších generací. Je nutné vymežit dostatečné plochy pro nové parky, školy a další veřejnou vybavenost a řešit bytovou i klimatickou krizi. Je nutné lépe přerozdělit pozemky a náklady a zisky mezi investory a městem, a toto nové majetkové rozdělení zakreslit do studie i změny územního plánu. (Mimochodem i při zachování hrubých podlažních ploch by bylo možné řešit území výrazně lépe.) Dále je nutné mezi městem a developery uzavřít takové smlouvy, které nebudou pouze jednostranně výhodné pro developery, ale budou i celospolečensky přijatelné.

Po vydání změny územního plánu nebude možné měnit urbanistickou koncepci, která stanoví, jak se bude nová čtvrť rozvíjet další desítky let, a která je základní podmínkou společenské přijatelnosti navržené změny, ani dohody o finančních a pozemkových kontribucích uzavřené s developery. Po vydání předložené změny územního plánu nebudou mít občané ani samospráva žádný významnější vliv na výstavbu v území změny. Lokalita se bude volně rozvíjet podle podmínek na trhu s nemovitostmi. Proto je nutné řešit budoucnost nové čtvrti teď.