Připomínky spolku AutoMat k Urbanistické studii s prvky regulačního plánu

Nákladové nádraží Žižkov

Zpracováno dne 24. 3. 2021

Obsah

A Automobilová doprava

B Cyklistická doprava

C Tramvajová doprava

D Urbanistické regulativy

A Automobilová doprava

A.1 Dopravní a hluková studie přímých dopadů zastavění NNŽ

Podklady ke změně územního plánu Z 2600 obsahují hlukovou a rozptylovou studii, ve kterých lze nalézt změny výhledových intenzit automobilové dopravy v územním plánu. Tyto podklady nejsou dostatečné pro posouzení změn dopravy a dopadů na životní prostředí přímo vlivem samotného záměru dle připomínkované studie. Intenzity dopravy v horizontu naplnění územního plánu jsou fiktivními hodnotami, které nemají nic společného se stávajícím stavem a kapacitou komunikací a nereflektují přímo změny intenzit dopravy vlivem realizace zástavby Nákladového nádraží Žižkov (dále jen NNŽ). Kromě toho nevyjadřují dopravní mezistavy na stávajících komunikacích (Jana Želivského, Malešická, Koněvova) v době, kdy již bude zástavba NNŽ zčásti realizována, ale nedojde ještě na zprovoznění Jarovské třídy a Městského okruhu.

Proto žádáme o zpracování dopravní a hlukové studie, která posoudí (mimo současného a návrhového stavu) **také následující varianty dopravního řešení**:

A. **Bez realizace Jarovské třídy** (před dokončením Městského okruhu a po jeho dokončení).

Tuto variantu žádáme zpracovat pro posouzení rozlivu dopravy do souběžné uliční sítě (zejm. Koněvova a Malešická) v případě odložení či nerealizace Jarovské třídy vzhledem k tomu, že zástavba Nákladového nádraží není zprovozněním Jarovské třídy podmíněna.

B. **S realizací Jarovské třídy včetně kapacitního P+R v návaznosti na Městský okruh** a smyčku tramvaje přesunutou do polohy při křižovatce MO a ulice Českobrodská, a to za předpokladu platnosti regulace vztahující se na zprovoznění SV sekce Městského okruhu dle podmínek EIA (jmenovitě jde o zpoplatnění vjezdu do oblasti uvnitř MO s odhadovanými dopady cca 30% poklesu intenzity IAD).

Tuto variantu žádáme zpracovat pro zjištění možné minimalizace intenzit na Jarovské třídě. Lze předpokládat, že cílové intenzity po zprovoznění MO při splnění podmínek EIA budou nižší, než jak uvádějí dopravně-inženýrské podklady vztahující se ke stávajícímu územnímu plánu.

U všech modelovaných variant také žádáme, aby dopravní intenzity reflektovaly vliv dopravní indukce a redukce vlivem změněné kapacity komunikací či nabídky alternativ.

Dále žádáme, aby dopravní a hluková studie u všech modelovaných variant pro srozumitelnost obsahovala srovnání intenzit oproti současnému stavu v podobě rozdílového kartogramu.

A.2 Zapracování závěrů z dopravní a hlukové studie do MRP NNŽ

Upozorňujeme, že dopravní studie měla být vyhotovena souběžně s připomínkovanou urbanistickou studií a společně s ní dána k posouzení. V případě, že dodatečně zpracovaná dopravní a hluková studie detekuje neadekvátní navýšení stávajících intenzit automobilové dopravy, by měla být urbanistická studie aktualizována. Jmenovitě by měla být navržena dopravně-organizační opatření vedoucí ke snížení zátěže z automobilové dopravy (například regulací kapacity navazujících komunikací či snížením počtu parkovacích míst v záměru na minimum dle PSP), nebo sníženy koeficienty zástavby na úroveň, která nepovede k výraznému navýšení intenzit automobilové dopravy.

S ohledem na to žádáme, aby byly výsledky ze zpracovaných studií v připomínkovaném materiálu zohledněny. Jmenovitě považujeme za nezbytné navrhnout:

- opatření proti šíření hluku z Jarovské třídy do stávající zástavby v okolí,
- dopravní opatření regulující navýšení dopravy na stávajících komunikacích v okolí záměru (Jana Želivského, Malešická, Koněvova, Českobrodská), zejména v případě opožděné realizace Jarovské spojky.

B Cyklistická doprava

Návrh řešení cyklistické dopravy je převážně vyhovující. Navrhujeme provést následující změny:

B.1 Přeložka východozápadní trasy do polohy severně od hlavní budovy

Navrhujeme přeložení hlavní západovýchodní cyklotrasy do koridoru severně od hlavní budovy NNŽ, podél tramvajové trati a dále ulicí Olšanskou. Trasa (ve stávajícím celoměstském systému A243) má mít v budoucnu převážně charakter drážní stezky. Vedení severně od budovy je vhodnější díky menšímu počtu úrovňových křížení s ulicemi s automobilovým provozem, které narušují dopravní charakter trasy, a nejistý charakter tzv. Zelené promenády (severně od Olšanských hřbitovů), kde nelze zaručit dopravní parametry zejména pro nedostatečné oddělení cyklistů a chodců. V rámci této přeložky dále navrhujeme:

1. Ponechání navržené trasy v jižní poloze podél ulice U Nákladového nádraží v parametrech dle studie jako místní / záložní trasy,
2. doplnění řešení v křižovatce ulic Olšanská a Jana Želivského tak, aby bylo možné ulici Jana Želivského překonat v přidruženém prostoru s minimálním zdržením,
3. prostorové vymezení koridoru pro cyklistickou dopravu v rámci pěší zóny severně od hlavní budovy.

B.2 Adekvátní řešení ulice Jana Želivského

Jakkoliv jsme si vědomi, že řešení cyklodopravy v ulici Jana Želivského je součástí souběžně připravované studie, upozorňujeme, že navržené řešení cyklodopravy (integrační opatření) v ulici Jana Želivského naprosto neodpovídá intenzitám automobilové dopravy (stávajícím ani plánovaným po zprovoznění MO). Jedná se o páteřní celoměstskou trasu A42 bez alternativy v širokém okolí.

Navrhujeme proto doplnění adekvátního řešení v páteřní ulici Jana Želivského, jmenovitě navrhujeme:

1. Zřízení chráněného / zklidněného řešení cyklodopravy na východní straně ul. Jana Želivského, kombinujícího zobousměrnění účelové komunikace před bloky B02 a B04 a vymezeného koridoru v přidruženém prostoru mimo tento úsek,
2. doplnění chráněného koridoru na západní straně ul. Jana Želivského přinejmenším jižním směrem.

B.3 Kvalitní cykloopatření v západním úseku Malešické a spojka na Židovské pece

Severní rameno stezky vedené parkem P03 vyžaduje zajištění návaznosti západním směrem Malešickou ulicí. Stejný koridor poslouží jako spojení Parukářky s Židovskými pecemi přes Basilejské náměstí.

V koridoru ulice Malešické západně od bloku B10 je proto třeba zřídit cykloopatření nad rámec „minimální" integrace, navržené ve studii. Doporučujeme zvolit jedno z následujících řešení:

1. Komfortní integrace formou souvislých vyhrazených cyklopruhů, nebo
2. duální řešení (souvislé ochranné cyklopruhy a legalizace jednoho z chodníků). V takovém případě je třeba prověřit, který PP bude vhodnější pro legalizaci s ohledem na vazby na Basilejském náměstí a do parku Židovské pece.

Návaznost stezky v parku P03 na Malešickou je žádoucí řešit tak, aby současně vzniklo co nejpřímější místní severojižní cyklistické spojení alternující ulici K Červenému Dvoru. To definuje nově navržená ulice vedoucí od ulice Pod Kapličkou a Na Třebešíně, skrz areál NNŽ (mezi bloky B08 a B10) a dále na jižní cestu parku Židovské pece, nebo do ulice Na Vápence. Zde je třeba zkoordinovat křížení s případným doplněním cestní sítě v jihozápadním cípu parku Židovské pece.

V ostatních úsecích ulice Malešické a Jarovské není kladen požadavek na zřízení komfortních integračních opatření, budou-li dodrženy podmínky k vytvoření alternativních tras (viz dále).

B.4 Komfortní vedení trasy A244 a návaznosti

Trasa A244 prochází územím severojižním směrem od ulice Nad Kapličkou a dle celoměstského systému má pokračovat ulicemi Malešickou a Na Vackově. Je třeba zajistit její adekvátní vedení přes kritická místa, kterými je převýšení v místě křížení stávající železice a úsek v ulici Malešické.

Navrhujeme doplnit do studie bezmotorové propojení ulic Nad Kapličkou a Malešickou s vyhovujícím podélným sklonem (optimálně do 5 %).

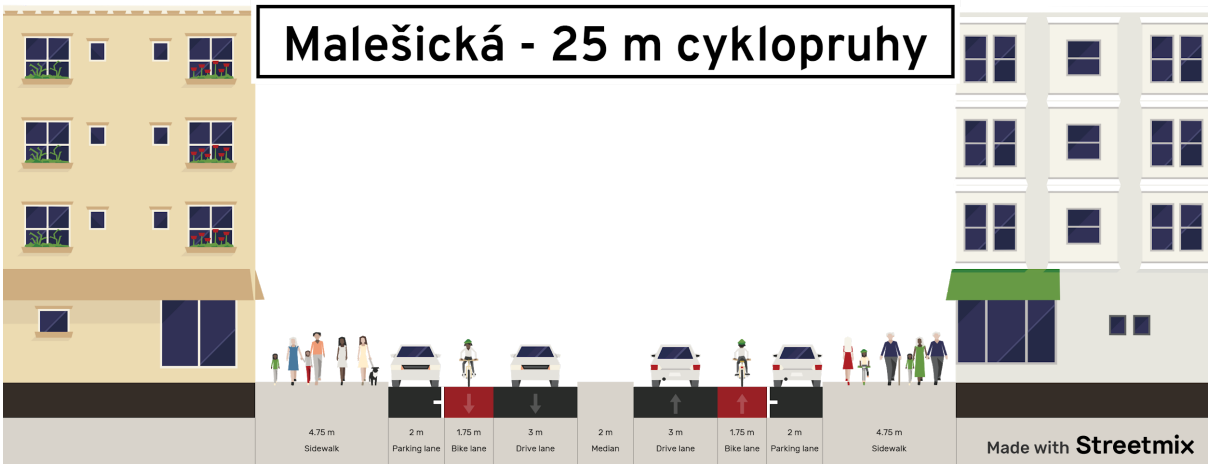
Úsek ulicí Malešickou je teoreticky možné řešit plnohodnotnými integračními opatřeními (vyhrazené cyklopruhy) nebo duálním řešením (ochranné cyklopruhy v kombinaci s legalizací severního chodníku). Doporučujeme legalizovat severní chodník Malešické v úseku Na Vackově-Na Jarově tak, aby vznikla místní klidová spojka z ulice Habrové do nové ulice v prodloužení ulice Na Vackově (mezi bloky B15 a B16).

B.5 Požadavky na integrační opatření v Malešické a Jarovské

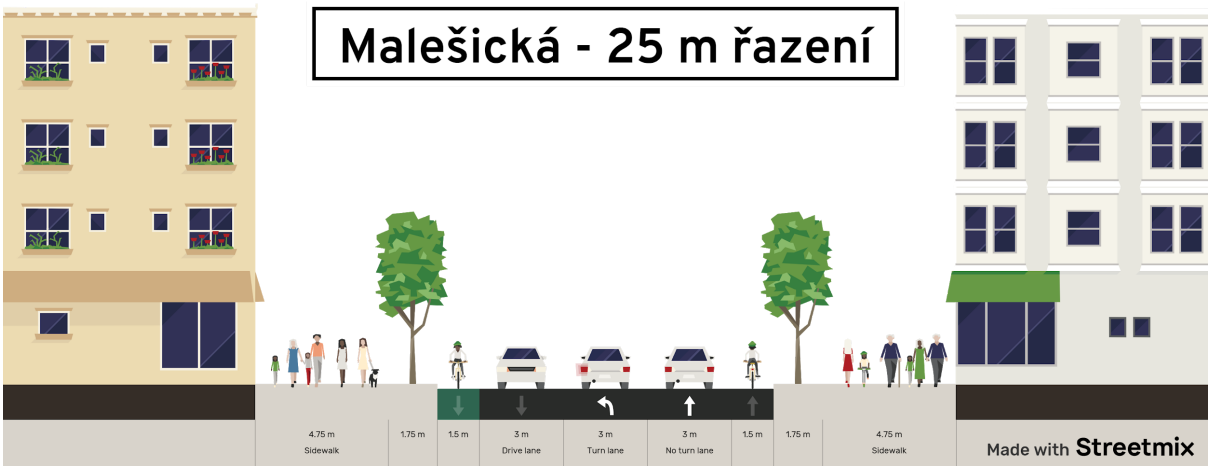
Studie navrhuje zřízení integračních opatření v ulicích Malešické a Jarovské. Souvislá integrační opatření v podobě ochranných cyklopruhů nejsou pro tuto ulici dostatečným řešením, nejsou-li hlavní směry cyklistické dopravy řešeny jinými koridory. V úseku západně od Židovských pecí a na křížení s trasou A244 proto navrhujeme zvýšení kvality opatření, ať zřízením vyhrazených cyklopruhů, nebo doplněním legálního průjezdu v přidruženém prostoru. Vzorové profily by v tom případě byly upraveny následovně:

Varianta A) Vyhrazené cyklopruhy mimo řazení a ochranné cyklopruhy v řazení:

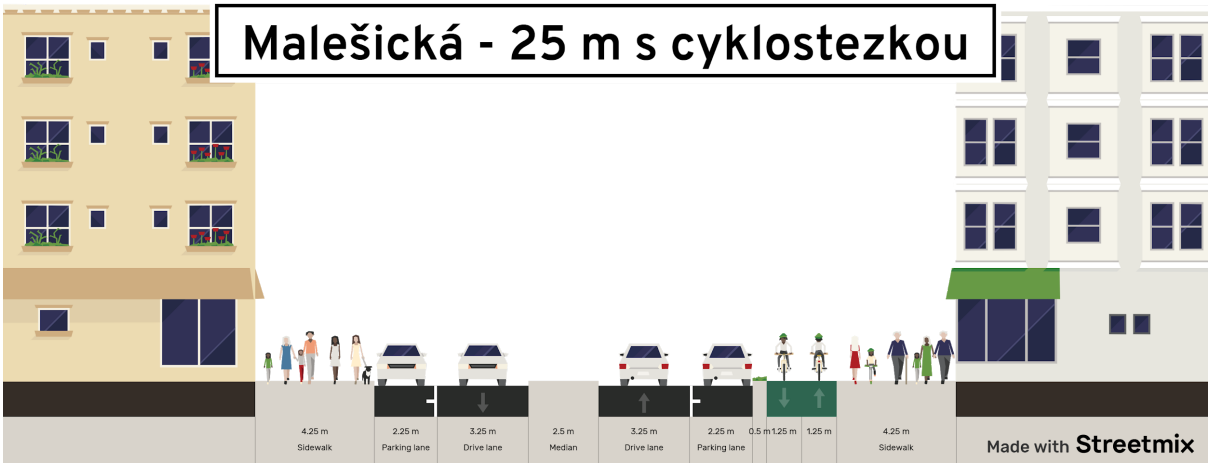
- běžný profil (se zachováním šířky chodníků, vyhrazené cyklopruhy a užší buffer. Z pruhu 1,75 m je 0,5 metru buffer v navrženém parkování). Plná kvalita schématu.



- řazení (OCP a řadící pruh). Plná kvalita schématu.



Varianta B) Vedení cyklodopravy v přidruženém prostoru - stezka v min. parametrech (š. 2,5 metru), chodníky cca o 0,5 metru užší. Plná kvalita schématu.



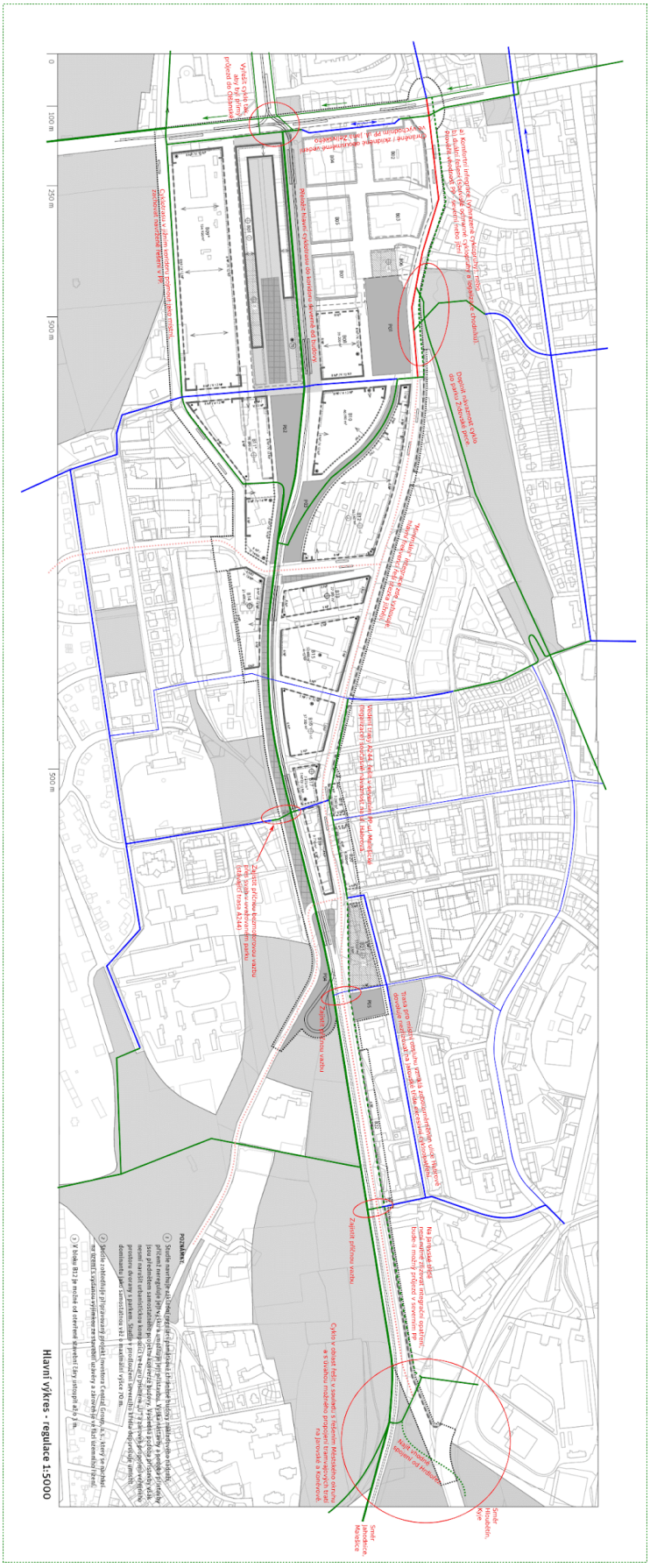
Na Jarovské třídě východně od křižovatky s Malešickou alternuje komunikaci cyklostezka a legalizovaný přidružený prostor. Pro místní obsluhu je vhodné dále realizovat zobousměrnění ulice Habrové pro cyklistickou dopravu (a doplnění návaznosti k ulici Na Vackově - viz připomínka B.4).

Integrační opatření východně od cesty vedoucí do ulice Nad Kapličkou (odbočení trasy A244) považujeme za zbytná v případě, že bude možný plnohodnotný a souvislý průjezd cyklistů v přidruženém prostoru po severní straně komunikace Malešická - Jarovská.

B.6 Příčné vazby přes Jarovskou třídu a rozšíření profilu vozovky

Pro cyklistickou dopravu je žádoucí doplnit příčné vazby od cyklostezky směrem do ulic Květinková a Osiková. V prvním případě jde o místní vazbu dovolující se vyhnout prostoru křižovatky Malešické a Jarovské. Ve druhém případě jde o užívanou severojižní spojnici v prodloužení ulice Spojovací jižním směrem na Malešický park a dále do Strašnic.

Pro bezpečné křížení Jarovské třídy vzhledem k předpokládaným intenzitám převyšujícím 15 tis. vozidel za den je zcela nezbytné opatřit všechny uvažované příčné vazby středovými ostrůvky. Případná absence ostrůvků by byla značným ohrožením bezpečnosti chodců a cyklistů. Je proto žádoucí realizovat Jarovskou třídu mezi obrubami v základní šířce 10,5 metru, s případným mediánem mimo přechody a prostorem pro levé odbočovací pruhy. Alternativně lze navrhnout místní rozšíření v místě příčných vazeb.



Přehled navrhovaných změn v řešení cyklistické dopravy (plné rozlišení dostupné online).

C Tramvajová doprava

C.1 Prodloužení tramvajové trati k Českobrodské

Navrhujeme prověřit prodloužení tramvajové trati podél Jarovské třídy až k Českobrodské ulici v těsné návaznosti na Městský okruh a MÚK Českobrodská, a to včetně zřízení kapacitního P+R parkoviště.

Odůvodnění:

Prodloužení trati až k ulici Českobrodská zlepší dopravní obslužnost Jarova a dalších přilehlých oblastí (Zelené město, Hrdlořezy, jižní strana Malešického lesa) a zvýší atraktivitu a dostupnost veřejné dopravy. V kombinaci s kapacitním P+R přímo u sjezdu z Městského okruhu a dalšími dopravními opatřeními může návrh vést ke snížení intenzit IAD v širším centru města, tedy i ve studií řešeném území.

Návrh je v souladu s Prioritami územního plánování hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovenými v ZÚR *7) Vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu směrem do centra města, zejména do území Památkové rezervace v hlavním městě Praze.* a *8) Vytvořit podmínky pro rozvoj druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí.*

C.2 Prodloužení tramvajové trati z Koněvovy a přesun smyčky Spojovací

V návaznosti na připomínku C.1 navrhujeme dále prověřit prodloužení tramvajové trati z Koněvovy ulice a přesunutí smyčky Spojovací do nové polohy u křížení Jarovské třídy a Českobrodské ulice v návaznosti na Městský okruh a MÚK Českobrodská, tedy do stejné smyčky navrhované v připomínce C.1. Tím by došlo k propojení současné páteřní trati v Koněvově s novou tratí skrz oblast NNŽ.

Odůvodnění:

Propojení tratí zlepší dopravní obslužnost Jarova a dalších přilehlých oblastí (Zelené město, Hrdlořezy, jižní strana Malešického lesa), ale především zvýší atraktivitu veřejné dopravy. Zvýšení atraktivity, dostupnosti a konkurenceschopnosti veřejné dopravy je nezbytné s ohledem na nárůst intenzit IAD a stagnaci poměru IAD vůči VHD (viz Ročenky dopravy TSK). Je zásadní, aby se nárůst cest způsobený růstem počtu obyvatel a hybnosti (jak v řešeném území, tak v celém městě) realizoval přednostně veřejnou dopravou, ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD. Tomu může napomoci i vazba navrhované smyčky na kapacitní P+R přímo u MÚK Českobrodská.

Propojení tratí bude mít také pozitivní vliv na provoz, konkrétně délku výjezdových a zátahových tras z/do vozovny a přinese možnost odklonů tramvajových linek, a to jak v případě mimořádností, tak i u plánovaných výluk.

D Urbanistické regulativy

D.1 Překročení regulativu MPP pro hladinu věží NNŽ

V připomínkované studii je u výškové dominanty určena maximální výška v metrech na 70 m. Bod, kterým je věž fixována, má nadmořskou výšku cca 258 m. n. m v úrovni ulice Jana Želivského. Lze tedy předpokládat, že nadmořská výška nejvyššího bodu budovy bude ve výšce téměř 330 m. n. m. Toto maximum odporuje regulativům v příloze č. 6 Metropolitního plánu hl. m Prahy (dále MPP). **Požadujeme, aby byla maximální výška věže adekvátně snížena v souladu s regulativem zmiňované přílohy MPP.**

Odůvodnění:

- Hladina věží v příloze č. 6, textové části dále MPP stanovuje pro NNŽ výškový limit 250+60 m. n. m, tedy 310 m. n. m.
- Zástupci hlavního města i IPR dlouhodobě proklamují, že nové studie a jejich regulativy nemají návrhy regulativů z MPP překračovat a mají s nimi být důsledně konfrontovány.
- Zároveň je třeba zohlednit *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.*

D.2 Nedostatečná specifikace regulativů

D.2.1 Specifikace a závaznost regulativů

Pro většinu regulativů ve výkresu „Hlavní výkres - regulace“ není stanovena bližší specifikace a míra závaznosti těchto regulativů. Textová část neužívá odpovídající názvy regulativů a význam textové části proto nepodporuje jakoukoli závaznost těchto prvků. **Proto požadujeme, aby výsledná podoba podkladu pro jednání a smlouvy s developery tyto regulativy stanovovala důsledně přímo v textu urbanistické studie a zároveň v souladu s níže uvedenými právně závaznými plánovacími dokumenty.**

Odůvodnění:

Pro naplnění regulačního charakteru studie, který má sloužit jako podklad pro smlouvy se stavebníky, je třeba specificky zakotvit některé regulativy. Bez tohoto většího regulativního detailu ztrácí mnohé z vymezených regulativních prvků svůj účel. Z povahy významu slova regulace nestanovují pravidla, ale pouze nejasná doporučení a tedy nulovou vymahatelnost. Jedná se například o tyto regulativní prvky:

a) **Nejasnost vymezení stavebních čar.** Všechny typy stavebních čar dle specifikace ve výkrese umožňují plné zastavění a nevedou tak k cíli přizpůsobit novou zástavbu svému okolí:

- Dle PSP otevřená stavební čára stanovuje zástavbu, *„která nesmí být v celé své délce souvisle a úplně zastavěná“* což by lépe zajistilo návaznost na okolní zástavbu ve východní části území.
- Není specifikováno, zda se týká stavební čára celé výšky budovy nebo je možné od ní odstupovat například v parteru či v ustupujícím podlaží.

Proto navrhujeme do specifikace uvést obecné požadavky na stavební čáry dle Pražských stavebních předpisů a nad rámec PSP specifikovat možnost ustoupení od stavební čáry v prvním nadzemním podlaží.

b) **„Doporučená prostupnost bloku“.** Není vyjádřena míra závaznosti ani akceptovatelné provedení takového prostupu. Takto stanovený regulativ může být v návrhu zástavby úplně vypuštěn, případně splněn například formou neveřejné pasáže či soukromého průchodu.

- Požadujeme stanovení závaznosti prostupnosti bloku formou veřejně přístupného prostoru o stanovených minimálních parametrech,
- a jasné rozlišení prostupnosti dle dvou regulačních prvků:
  - **i.** Požadovaná (nikoli doporučená) prostupnost ve směru dle regulačního prvku se stanovením míry odchylky od umístění regulačního prvku ve výkrese (šipka směřující zevnitř k uliční čáře - viz prvek užitý např. v bloku B09).
    - Pro předloženou studii by stačilo definovat, že prostupnost je požadována minimálně v množství dle počtu prvků ve výkrese, závazný je směr této prostupnosti (v případě spojitých šipek), stanovené jsou minimální rozměry (stanovit dle významu ulic a výšky zástavby), umístění koridoru je však v rozsahu otevřené stavební čáry libovolné.
    - Tato prostupnost nemusí být stanovena pouze formou spojité šipky, ale může určovat jen požadovaný vstup do prostupu blokem umístěný v rozsahu vymezeném stavební čarou nebo speciální značkou (v bloku B10, B11, B12, B14).
  - **ii.** Požadovaná prostupnost mezi konkrétním umístěním „vstupů“ ve výkrese (šipka od uliční čáry dovnitř bloku - prvek použitý např. v bloku B10) - pokud je to žádoucí, je třeba jasně vymezit, mezi kterými prvky je prostupnost požadovaná (schematické propojení vstupů).

- V případě, že není potřeba vstup do bloku stanovit exaktně, je možno prvky **i.** a **ii.** kombinovat (například v bloku B11 doplnit značku dle **i.** na severní stranu bloku).

c) **„Doporučená lokální dominanta“** - nemá stanovenou závaznost umístění a není jasné, zda může být umístěna kdekoliv v rámci bloku, nebo v místě značky či koridoru.

- **Požadujeme doplnění maximální půdorysné plochy této dominanty a přesnější požadavky na její umístění v rámci bloku** tak, aby výškové akcenty splnily cíle, stanovené textovou částí předložené studie v oddíle MĚSTO [200]

d) **„Dominanta s určením maximální výšky v metrech“** - není stanoveno od jaké výškové hladiny se tato výška měří (viz také připomínku D.1).

- Navrhujeme tuto dimenzi stanovit maximální nadmořskou výškou s ohledem na chráněné dálkové pohledy a orientační prvky v území (viz dále připomínka D.2.2).
- Požadujeme doplnění specifikace požadavku na půdorysné umístění této dominanty v rámci bloku B01.

e) **„Hrana zástavby s veřejnou vybaveností v parteru“** - není stanovena závaznost ani bližší požadavky (procentuální délka průčelí, množství vchodů atp.).

f) **„Významné veřejné prostranství“** - jeho význam není propsán do regulativů.

- Požadujeme zadat ztvárnění takto vymezených přilehlých veřejných prostranství chráněných budov NNŽ jako součást požadované (skutečně požadované) architektonické soutěže na blok B01.

g) **V západní části bloku B11 je stanovena maximální výška lokální dominanty, která ale není v této části bloku vymezena** – znamená to tedy, že jsou povoleny lokální dominanty kdekoliv?

- Požadujeme doplnit do specifikace výškového regulativu pro „maximální podlažnost lokální dominanty“, že se daný regulativ týká regulačního prvku „doporučená lokální dominanta.“

h) **„Kompozičně významná plocha s parkovými úpravami v uličním prostranství“** - není zřejmé, co pro tyto plochy v rámci veřejných prostranství z regulativu vyplývá.

- Požadujeme zařadit tyto plochy zároveň mezi nestavební bloky s označením, aby pro ně mohly být jednotlivě specifikovány další požadavky včetně prostupnosti,

- a dále specifikovat požadavky na tyto plochy s ohledem na zajištění nejen kompozičního významu.

D.2.2 Výšková regulace

a) **Zastropení výšky lokálních dominant.** Výšková regulace (s výjimkou 70 metrové dominanty) je stanovena pouze maximální podlažností, což zejména v případě lokálních dominant, které mají stanoveno o 4-6 podlaží více než zbytek bloku, považujeme za nedostatečné.

   - **Požadujeme, aby lokální dominanty byly mimo podlažnosti regulovány i maximální výškou a prověřeny v dálkových 3D pohledech**.

b) **Opodstatnění lokálních dominant („výškových akcentů")**. Studie dle textové části *„umožňuje umístění několika výškových akcentů v místech důležitých urbanistických os a významných nároží."*

   - Vzhledem k množství regulací stanovených výškových akcentů a jejich vztahu ke zmíněným pomyslným či reálným urbanistickým osám **požadujeme ověření jejich přípustnosti a významu v perspektivních pohledech ze stávajících i navržených významných veřejných prostranství.**

Odůvodnění:

Jako v případě podobných zásadních urbanistických a územních studií (např. Bubny-Zátory) by tyto dominanty a jejich maximální výška měly být zastropeny mimo počtu podlaží také exaktním počtem metrů, případně nadmořskou výškou, tedy tak, aby nemohlo docházet k neopodstatněnému narušení horizontální skladby území NNŽ ve vztahu k centrální dominantě v podobě maximální výšky věže při budově NNŽ. Vzhledem k tomu, že tato dominanta překračuje regulativy přílohy č. 6 MPP a měla by být snížena, je třeba zvážit, jaká výška je únosná pro další dominanty tak, aby mezi nimi původně zvažovaná centrální dominanta nezanikla.

D.3 Veřejná prostranství

Z připomínkované studie není jasné, jak budou vypadat veřejná prostranství - zejména pokud je bude realizovats soukromý investor, měly by být známy požadavky města na tato prostranství. Představení formou řezů uličními prostranstvími nepovažujeme za dostatečné. Výkres potenciálu chápeme jako možné, nikoli finální závazné ztvárnění.

- **Požadujeme prvky stanovené v řezech (či ve výkresu potenciálu) propsat do výkresu regulace formou vhodných regulačních prvků** či souhrnu požadavků pro jednotlivá veřejná prostranství (včetně ulic), stanovená ve

výkrese regulace. Požadované charakteristiky by měly být stanoveny v souladu s Pražskými stavebními předpisy, aby byla zajištěna jejich závaznost.

Zároveň nejsou stanoveny žádné požadavky na nestavební bloky ani pro „kompozičně významné plochy s parkovými úpravami v uličním prostranství“ (a to ani v textové části) - zejména co se týče množství vsakovacích ploch, vzrostlé zeleně a prostupnosti (která je v některých místech stanovena opět jen jako doporučená).

- **Požadujeme specifikaci požadavků na nestavební bloky s ohledem na udržení vody v krajině a prostupnost pro člověka i přírodní druhy.**

D.4 „Náměstí“ v dvoraně NNŽ

Textová část i výkres specifikují prostor „náměstí“: *„Dvorana nádraží ústí v prostor ‚náměstí‘, kde se potkává s velkorysým lineárním parkem, hlavní severojižní uliční osou a zároveň tramvajovou osou, která vede od křižovatky Olšanská – Jana Želivského podél severního křídla budovy se zastávkami na úrovni čelní budovy a náměstí.“*

- **Navrhujeme tento prostor:**
  - **a) nenazývat náměstím, nebo**
  - **b) jej lépe definovat přiléhající zástavbou.**
- V případě zachování stavebních čar dle návrhu požadovat prostupnost bloku B01 v místech, kde končí stávající budova NNŽ.

Odůvodnění:

Cíl vytvořit náměstí není dále zohledněn v regulačním výkresu. V případě plného zastavění doporučené volné stavební čáry v bloku B01 tento prostor úplně zaniká, v případě nezastavění odpovídající hrany náměstí v blocích B08 a B09 se zvyšuje jeho už tak nadměrná otevřenost

D.5 Veřejná vybavenost

Požadavky na veřejnou vybavenost považujeme za nedostatečné. Umístění některých veřejných aktivit je stanoveno pouze značkou bez stanovení závaznosti a dalších požadavků. Blok B01 ani svým vymezením bez přilehlého pozemku neumožňuje do něj stanovený školní provoz umístit. Textová část dále uvádí, že *„veřejným aktivitám by měla sloužit i uvažovaná dostavba severního křídla, případně věž v těžišti území“* - její umístění však není ve výkrese stanoveno ani nikterak garantováno.

- **Požadujeme proto před uzavřením smluv se stavebníky zveřejnit celkové bilance potřeb veškeré veřejné vybavenosti a demografických prognóz vývoje**

Prahy 3 s ohledem na stávající i nově příchozí obyvatele a tyto požadavky zohlednit v samotném návrhu jednotlivých ploch.

Odůvodnění:

Každé školské zařízení, které nebude z hlediska své vlastní vnitřní infrastruktury (hřiště, jídelna, zázemí) soběstačné, může svým provozem zatěžovat i školská, stravovací a sportovní zařízení ve svém okolí. Přínosy nových škol je proto třeba maximalizovat v zájmu vyhovění demografickým prognózám čtvrti.

D.6 Jarovská třída

Návrh veřejného prostranství včetně přiléhajících budov nepovažujeme za dostatečný pro zajištění netranzitní povahy této ulice. Cílem stavebního bloku B22 je dle textové části studie mj. vytvoření „hlukové izolace" stávající zástavby v oblasti Habrové od Jarovské třídy. Dle výkresu potenciálu území „bariérová zástavba Jarovská" nekoreluje s označením „Jarovské **třídy**" v textové části jakožto „nového **uličního** propojení" a při veřejném představení studie užitým termínem „živá městská třída". Dle návrhu se nejedná o „městskou třídu", neboť nesplňuje požadavky stanovené v závazných a koncepčních dokumentech města.

- **Požadujeme v připomínkované studii specifikovat pro Jarovskou třídu jednoznačný typ veřejného prostranství,** vycházející z Pražských stavebních předpisů a Manuálu tvorby veřejných prostranství a její **požadovaný charakter** v závislosti na relevantním zhodnocení dopravních dopadů nového řešení. Tyto požadavky by měly být podkladem pro zadání koncepce samostatné etapy této studie viz dále.
- **Požadujeme vyčlenění etapy Jarovské třídy včetně jejího okolí pro samostatné urbanistické zadání**, či soutěž, která by prověřila její skutečný potenciál a stanovila její výsledný charakter.

Odůvodnění:

Manuál tvorby veřejných prostranství stanovuje, že *„koncepce návrhu či parterových úprav ulice by se proto měla odvíjet zejména od vyhodnocení jejího urbanistického významu v rámci městské struktury. Převládající charakter a potenciál ulice je pak vhodné reflektovat i v její obecné koncepční charakteristice, od které by se měla odvíjet podoba ulice."*

Pražské stavební předpisy stanovují v § 13 urbanistické typy ulic a to takto: *„a) **městské třídy**, jež jsou druhem veřejného prostranství s nejvyšší mírou důležitosti a významu v systému veřejných prostranství celého města, **s vyšší mírou zastoupení obchodních***

***a společenských aktivit**, s vyšší intenzitou dopravy a s vyšší vybaveností prostoru; spolu s významnými ulicemi tvoří základní osnovu uliční sítě, základní urbanistickou strukturu města a základní prvek pro orientaci v měřítku celého města."* Dále by podle PSP § 20, odst. 2 měly být budovy na náměstích a městských třídách umisťovány tak, *„aby část jejich přízemí orientovaná do uličního prostranství na něj přímo výškově navazovala a byla využitelná pro obchod a služby."*

D.7 Architektonická soutěž na budovu NNŽ a přilehlá prostranství

Pouhé doporučení k bloku B01, které je stanoveno v textové části, že *„pro budovu platí doporučení získat návrh její konverze prostřednictvím architektonické soutěže o návrh"* nepovažujeme za dostatečné zejména proto, že studie připouští dostavby budov původního NNŽ.

- **Požadujeme přípustnost stavebních úprav bloku B01 podmínit získáním návrhu formou architektonické soutěže o návrh.** Součástí zadání takové soutěže by měla být i přilehlá veřejná prostranství, vymezená plochou „významná veřejná prostranství" ve výkrese regulace (viz připomínka D.2.1, odst. f)).

D.8 Absence regulativu koeficientu zeleně a vsaku pro stavební bloky

Koeficient HPP nepovažujeme v případě nové zástavby za dostatečný a proto navrhujeme doplnění požadavků na podíl nezpevněných ploch pro každý jednotlivý stavební blok a pro každý stavební záměr požadovat prověření vlivu na zadržování vody v krajině.

Odůvodnění:

Regulativy, vycházející z platného územního plánu, považujeme vzhledem k jeho stáří za nedostatečné pro dnešní potřeby reakce na změnu klimatu. Předložená studie by měla ze své podstaty konkretizovat požadavky dané územním plánem a vzhledem k hrozícímu prohlubování efektu tepelného ostrova (viz VVURÚ změny ÚP-Z2600, s. 139) v době klimatické změny je třeba důsledně požadovat koeficienty vsaku a zeleně tak, aby se tomuto riziku dalo účinně předcházet.

D.9 Požadavky na etapizaci

Etapizace navržená ve studii představuje jeden ze základních principů řešení území. Studie však neopodstatněně připouští i její porušení, což může mít dalekosáhlé dopady na širší okolí řešeného území.

- **Požadujeme proto navrženou etapizaci stanovit jako závaznou**, případně stanovit přesnější podmíněnost jednotlivých etap výstavbou veřejné infrastruktury, včetně veřejné hromadné dopravy.

Odůvodnění:

Schéma etapizace v připomínkované studii (sekce Principy řešení, schéma č. 6) *„rozděluje území s ohledem na předpokládaný termín realizace“* namísto toho, aby stanovilo jednoznačnou podmíněnost výstavby zajištěním příslušné infrastruktury (veřejná prostranství, veřejná hromadná doprava, veřejná vybavenost). Bez zajištění této infrastruktury bude mít výstavba negativní dopady na celé širší území, způsobené zvýšením dopravní zátěže a potenciálním přetížením stávající veřejné vybavenosti.

D.10 Smíšenost území

Kromě veřejné vybavenosti, kterou studie rozmisťuje převážně formou značek (jejichž závaznost není specifikována), nejsou dále studií konkretizovány požadavky na využití území stanovené územním plánem.

- Požadujeme proto stanovit minimální podíl bydlení s ohledem na současnou bytovou situaci v Praze.

- Dále požadujeme před uzavřením smluv s developery prověřit předpokládané bilance ploch pro administrativu a bydlení a jejich dopady na okolní území.

Odůvodnění:

Předložená studie by měla ze své podstaty konkretizovat požadavky dané územním plánem podle současných potřeb území – podobně jako v případě jiných studií vznikajících pro neméně významné rozvojové a transformační plochy. Výsledný urbanistický charakter nové čtvrti nemůže být vytvářen jen podle vůle trhu s realitami, a tedy bez jasné definice, co městu a jeho obyvatelům nová čtvrť přinese. Bez předem stanoveného podílu bydlení je navíc nemožné odpovídajícím způsobem stanovit požadavky na veřejnou vybavenost (viz. připomínka D.5).

D.11 Dostupnost bydlení

V rámci procesu vyjednávání dohod s developery je nutné vyjednat pro město výhodné parametry zdejšího bydlení. Především se jedná o to, jak bude zajištěna podpora dostupného bydlení, která je stanovena jako jedno z klíčových řešení disparit mezi ekonomickým a sociálním pilířem v sadě principů udržitelného rozvoje hl. m. Prahy uvedené v ÚAP. Zároveň je třeba důsledně naplnit v současné době vznikající principy metodiky kontribucí investorů do území.

Proto požadujeme, aby město v rámci kontribučních dohod s developery mimo pozemků a finančnich odvodů stanovených na základě HPP a dalších ukazatelů, fixně vyjednalo také záruky, jak zajistit dostupné bydlení především mladým rodinám s dětmi. Potenciálně se nabízí dva způsoby:

- Buď **požadavkem převedení 10-15 % bytového fondu do vlastnictví města za cenu nákladů výstavby bytů,**

- nebo **poskytnutím 10-15 % zdejšího bytového fondu do pronájmu městu na 20 let s možností odkupu (s předkupní smlouvou) těchto bytů ze strany města na konci tohoto časového období za náklady na výstavbu těchto bytů** (s připočtenou inflací).

Odůvodnění:

Městská struktura vyžaduje určitou sociální mixitu. V Praze v posledních letech sledujeme pokročilou socio-prostorovou segregaci obyvatel (Přidalová a Ouředníček 2017) spojenou s globální krizí bydlení (Marcuse a Madden 2015, Stein 2019). Jinými slovy, náklady na život ve městě stále stoupají, což vede k tomu, že je mnoho lidí nedobrovolně vytlačováno na okraj města či mimo Prahu. Ze struktury trhu s nemovitostmi zároveň víme, že velká část nových bytů je koncipována již během propočtů developerských projektů jako byty investiční s největším potenciálem ke zpeněžení. Zhruba ¼ bytů je tak skoupena zahraničním kapitálem, zároveň je více než polovina v současnosti předražených bytů zakoupena bez nutnosti žádat o hypotéku. Tyto dva základní ukazatele poukazují na vychýlenost trhu s bydlením. **Nežádoucí stav je třeba urgentně řešit, neboť pokračování prostorové segregace v Praze lze zabránit jedině tím, že nebudou vznikat další čtvrti pro bohaté.**

Tolik potřebné rozmanitosti uvnitř starých nových čtvrtí je možné dosáhnout pouze s pomocí aktivní bytové politiky města a soustavným tlakem na zvýšení sociální zodpovědnosti developerských subjektů. Tato politika je navíc v souladu s koncepčními dokumenty hl. m. Prahy:

- **Strategický plán hl. m. Prahy** tuto potřebu jasně definuje již ve svých úvodních pasážích: *1.1 B Podpora rodiny a 1.1 C Dostupné bydlení a 1.1 F Sociální začleňování.*

- Aktuálně platné **Územně analytické podklady hl. m. Prahy**, část 1200 definují potřebu vyrovnat *„disparitu mezi ekonomickým a sociálním pilířem“* v bodě *„1230 II.2 Rostoucí sociální nerovnost způsobená liberálním tržním prostředím bez dostatečných kompenzačních opatření může způsobovat sociální a prostorovou segregaci obyvatel.“* To odpovídá i bodu *„1220 Principy udržitelného rozvoje hl. m. Prahy – sociální pilíř: 5.1. Podpora dostupného bydlení, 5.2. Podpora rodiny, sociální inkluze a integrace.“*

D.12 Krajinná infrastruktura a mitigační opatření

Studie pouze konstatuje, že v daném území územní plán nestanovuje žádné prvky ekologické stability a pro urbanizované území je dále nepřipouští. Nijak dále nereaguje na zjištěný výskyt chráněných živočichů v území a pro stavební i nestavební bloky nespecifikuje žádné požadavky na tzv. modrozelenou infrastrukturu, která je klíčová pro snížení dopadů klimatických změn na život ve městě.

- **Požadujeme prověření výskytu chráněných živočichů v území** a navržení příslušných opatření pro zachování jejich výskytu a potřebné migrace.
- Ve vazbě na podporu přírodních ekosystémů dále **požadujeme studii mitigačních a adaptačních opatření pro celé revitalizované území** (jak ve veřejných prostranstvích, tak stavebních i nestavebních blocích) včetně důsledné etapizace tak, aby zástavba přispěla k lepšímu městskému prostředí.

Odůvodnění:

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území projednávané změny ÚP Z 2600, jejímž podkladem měla být připomínkovaná studie, upozorňuje na hrozbu, že *„záměr prohlubuje efekt tepelného ostrova.“* VVURÚ na str. 87 dále konstatuje, *„že výskyt zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin je pravděpodobný prakticky na celém řešeném území. Je proto nezbytné v rámci plánovaného záměru výskyt zvláště chráněných druhů prověřit a v případě jejich nálezu navrhnout příslušná opatření k minimalizaci negativních vlivů. Dále bude nezbytné podle § 56 zákona č, 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny zažádat příslušný orgán ochrany přírody (OCP MHMP) o povolení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů.“*