

Auto*Mat, z. s.
Slezská 2033/11, 120 00 Praha 2
IČ: 22670319 / DIČ: CZ22670319
Datová schránka: 79ztquz



Magistrát hlavního města Prahy
Odbor územního rozvoje
Jungmannova 35/29
110 00 Praha 1
Datová schránka: 48ia97h

Váš dopis značky:

Naše označení:
2023-1010-2

Vyřizuje:
Daniel Bečvář
daniel.becvar@auto-mat.cz

Datum:
10. 10. 2023

Připomínka k návrhu změny Z 3788/38 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy

Na základě výzvy k uplatnění připomínek do dne 10. 10. 2023 zasíláme k návrhu změny Z 3788/38 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy připomínky následující pod podpisem.

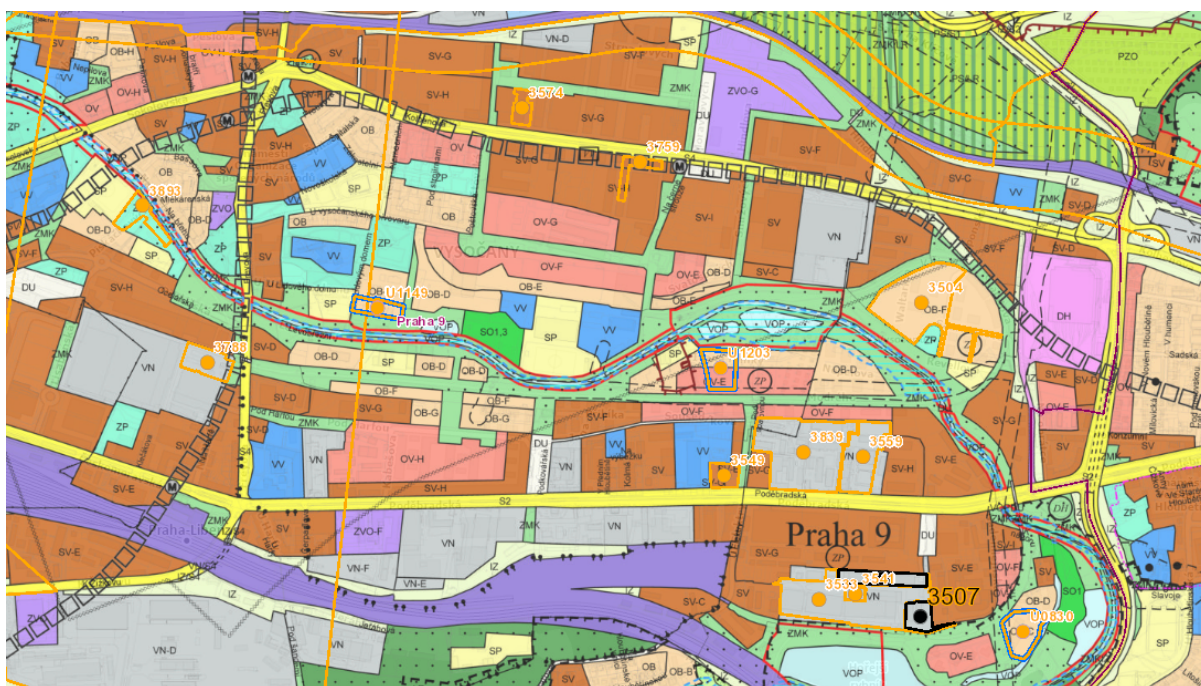
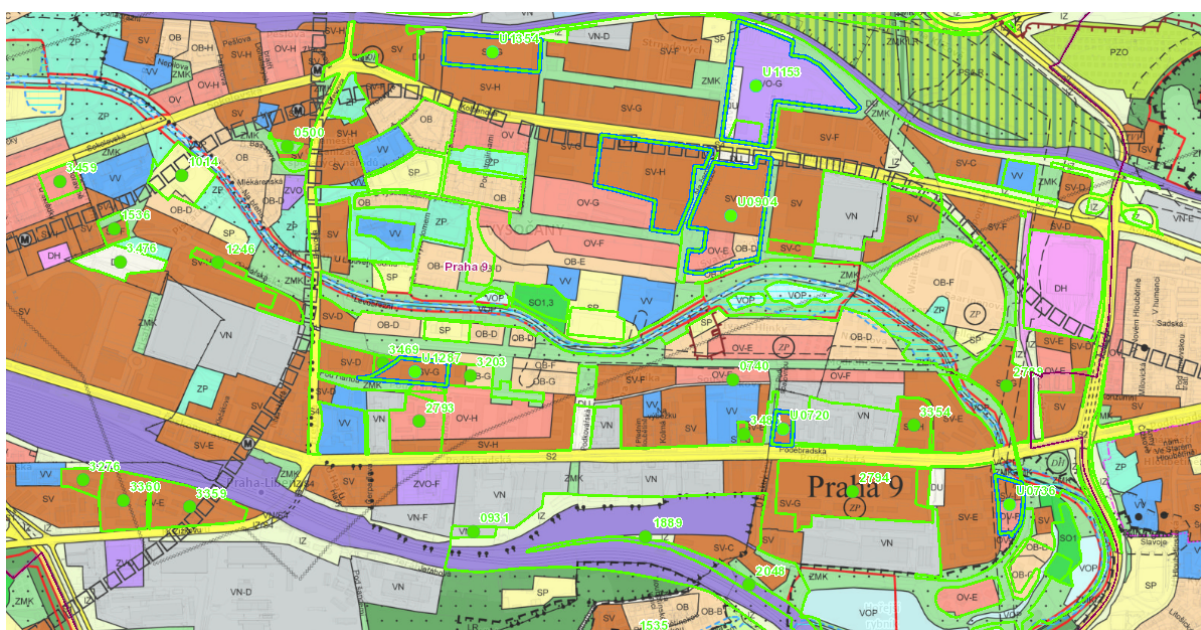
Za spolek Auto*Mat
Mgr. Martin Šotola,
martin.sotola@auto-mat.cz

PŘIPOMÍNKA 1 – KOMPLEXNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Požadujeme, aby bylo k transformaci bývalé průmyslové oblasti Vysočan přístupováno koncepčně. Navrhujeme, aby byla pro celé území vypracována komplexní územní studie.

Odůvodnění:

Od doby schválení platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy v roce 1999 bylo v okolí, tj. v katastrálním území Vysočan a Libně, odsouhlaseno více než dvacet změn územního plánu (viz web www.zmenaplanu.cz).



Kromě schválených změn je v různých stádiích rozpracována další nejméně desítky změn územního plánu, jak lze opět doložit výkresem z výše citovaného zdroje (2. obrázek).

Je-li přistupováno ke změnám územního plánu jednotlivě a nesystematicky, posuzuje se dopad změny pouze na nejbližší okolí, navíc **vyhodnocení vlivu na životní prostředí** (EIA) není u změn malého rozsahu požadováno vůbec. Průmyslová oblast ve Vysočanech se však svým rozsahem řadí, respektive řadila v Praze mezi největší. Považujeme za chybu, že nebylo toto území prohlášeno za velké rozvojové území (VRÚ), protože díky tomu by se již rovnou ustanovily podmínky, které by vedly k tomu, že by transformace probíhala s ohledem na stále větší hrozbu v podobě klimatické krize, která se ve městech projevuje obzvláště **tepelnými ostrovy** či zhoršením podmínek pro přirozený vsak vody a růst vegetace.

Plochy bývalých průmyslových areálů by zcela neoddiskutovatelně měly najít jiné (více městotvorné) využití, mezi něž se pochopitelně řadí i bydlení či drobné služby. Transformační plochy však mají různé soukromé vlastníky, developery a jejich jednotlivé představy o využití jimi vlastněných pozemků je třeba koordinovat, aby byl celkový výsledek transformace ohleduplný ke všem obyvatelům města. Požadujeme tudíž **zpracování komplexní územní studie**, jež prověří území co do dopadu na životní prostředí, dopravu i urbanismus přilehlých částí města a zpřesní regulativy využití území. Teprve po schválení územní studie a zařazení studie do evidence územně plánovací činnosti je možné rozhodovat o konkrétních změnách územního plánu.

Potřebu prověření územní studií koneckonců zdůrazňuje i hodnocení Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy v rámci podnětu ke změně územního plánu č. 512/2019 o transformaci přilehlého výrobního areálu ČKD Kompresory na obytné území, který však nebyl Zastupitelstvem HMP schválen. I přesto, že tento podnět zatím nedospěl do fáze návrhu změny územního plánu, lze usuzovat, že v budoucnu v území vymezeném jako oblast nerušené výroby (VN) dojde ke změnám, které opět budou nekoncepční a nekoordinované.

Zatím neschválený Metropolitní plán vymezuje tuto oblast jako Transformační a rozvojovou plochu, díky čemuž k lokalitě přistupuje komplexně a stanovuje regulativy jako je minimální podíl městských parků. Metropolitní plán umožňuje záměr pouze částečně.

K území Vysočan je nejen díky rozdrobené vlastnické struktuře a různorodým představám vlastníků nutno přistupovat komplexně, ideálně na základě schválené územní studie, aby mohl být posouzen celistvý dopad změn v území na dopravu či životní prostředí.

Další připomínky podáváme v případě, pokud by nebylo vyhověno Připomínce 1.

PŘIPOMÍNKA 2 – NESOUHLAS S INTENZITOU VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Navržená změna svým kódem míry využití neúměrně zatěžuje území, nemluvě o dopravní zátěži přilehlých komunikací a křižovatek.

Odůvodnění:

V souladu s hodnocením Institutu plánování a rozvoje dodaného do podkladů pro jednání Zastupitelstva hlavního města Prahy 16. 6. 2022 nesouhlasíme s navrženým **kódem míry využití území K**. Hodnocení Institutu plánování a rozvoje jakožto odborného orgánu v oblasti územního plánování respektujeme, a trváme tudíž na stanovení koeficientu max. H. Na přilehlých pozemcích územní plán vymezuje plochy s všeobecně smíšeným (SV) využitím s různými kódy míry využití, přičemž nejvyšším je právě **kód H**. Zátěž na území kladou i důsledky v podobě automobilové dopravy, jimž se blíže věnuje Připomínka 2a.

Kromě vyššího povoleného koeficientu podlažních ploch dojde ustanovením kódu míry využití území K také k **ponížení koeficientu zeleně**, což může být promarněná příležitost v době, kdy je v letních měsících vnitřní město rozpáleno působením tepelného ostrova. Rostlá zeleň jednak ochlazuje své okolí, funguje jako absorbátor prachu a hluku, dovoluje přirozený vsak dešťové vody, ale navíc pozitivně působí na mentální zdraví obyvatel žijících v okolí.

Nelze přehlížet také fakt, že se nesouhlasně ke změně územního plánu vyjádřilo vedení městské části Praha 9.

PŘÍPOMÍNKA 2a – NÁRŮST AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

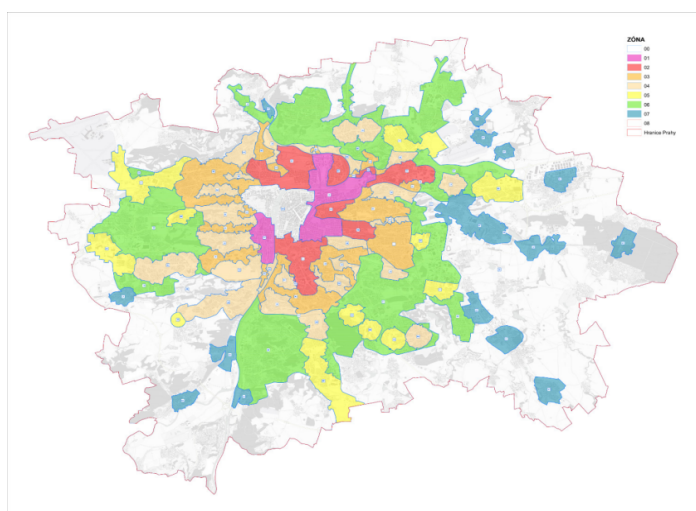
Nový stavební záměr vygeneruje také další množství příjezdějících i parkujících vozidel, čímž negativně ovlivní již tak nevyhovující situaci na komunikacích a křižovatkách v okolí.

Odůvodnění:

Výše zmiňované hodnocení Institutu plánování a rozvoje uveřejněné v podkladech pro jednání Zastupitelstva HMP konané 16. 6. 2022 obsahuje i tvrzení, že „indukovaná doprava by více přetížila křižovatky v okolním území – křižovatku Harfa, Kolbenova–Freyova, které jsou v dopravních špičkách **dopravně přetížené**“. Také s tímto tvrzením jsme v naprostém souladu, ba dokonce máme za to, že i situace mezi křižovatkami, např. v Poděbradské a Českomoravské ulici je v době dopravních špiček neúnosná.

Kromě nárůstu počtu příjezdějících vozidel je zřejmá i zátěž dopravou v klidu, tedy parkujícími vozidly, o čemž svědčí i následující schematický výpočet.

- Koeficient podlažních ploch (KPP): **3,2**
- Hrubá podlažní plocha (HPP): $3,2 \times 7\,568 = \mathbf{24\,217\,m^2}$
- Základní ukazatel počtu park. stání v případě bydlení: $1\text{ stání}/85\,m^2 = \mathbf{285\text{ parkovacích stání}}$ (vázaná 90 %, návštěvnická 10 %)
 - Pozice v rámci zonace (viz obrázek níže): zóna 03 (vázaná 30–75 %, návštěvnická 90 %)
 - => vázaná stání 77–192, návštěvnická 25 —> **maximální nárůst 217 parkovacích stání, minimum 102.**
- Základní ukazatel počtu park. stání v případě administrativy s malou návštěvností: $1\text{ stání}/50\,m^2 = 485$ (vázaná 90 %, návštěvnická 10 %)
 - Pozice v rámci zonace: zóna 03 (vázaná 30–75 %, návštěvnická 90 %)
 - => vázaná 130–327, návštěvnická 44 —> **maximální nárůst 371 parkovacích stání, minimum 174.**



Při výpočtu parkovacích minim pro celou oblast bývalého výrobního areálu ČKD Kompresory by pak došlo ještě k **6,5krát většímu nárůstu**, soudě dle plochy uvedené v podnětu ke změně územního plánu č. 512/2019. V hodnocení Institutu plánování

a rozvoje k témuž podnětu je také zmíněno, že lokalita je v docházkové vzdálenosti od stanice metra a rovněž v přijatelné vzdálenosti od autobusových a tramvajových linek, díky čemuž je potřeba parkovacích stání menší. Apelujeme tak na dodržení a **nepřekročení minimálního počtu parkovacích míst.**

Právě aspekt dopravy, respektive možný nekontrolovaný nárůst automobilové dopravy dále odůvodňuje nutnost zpracování komplexní územní studie včetně dopravní studie, v případě nevyhovění Přípomínky 1 pouze samotnou dopravní studií.