

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:

Vyřizuje:

Datum:

2023-1114-1

Daniel Bečvář

14. 11. 2023

daniel.becvar@auto-mat.cz

Připomínka k návrhu změny Z 3827/00 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy

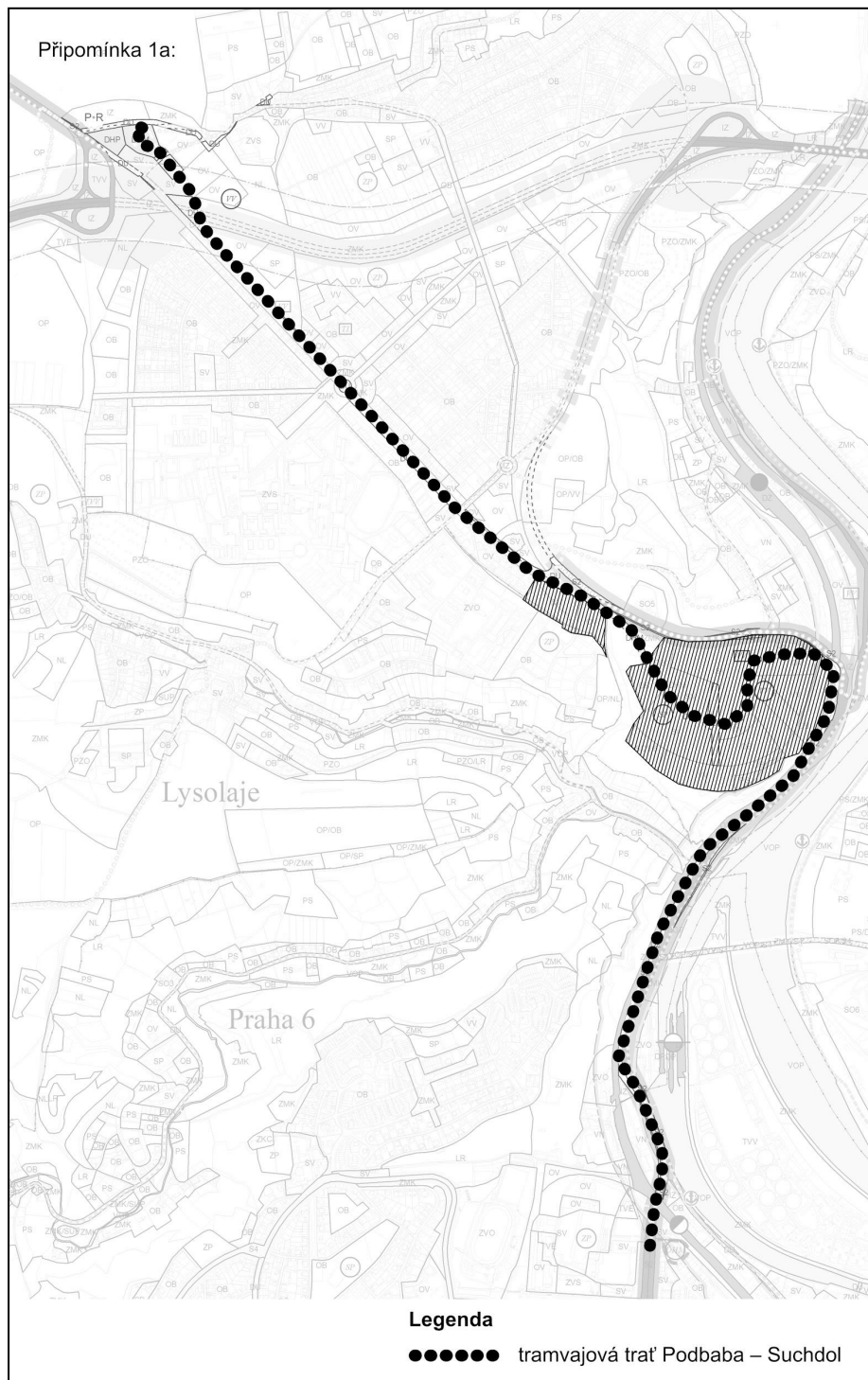
Na základě výzvy k uplatnění připomínek do dne 14. 11. 2023 zasíláme k návrhu změny Z 3827/00 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy připomínky následující pod podpisem.

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

Vážíme si požadavku města na koordinovaný rozvoj území skrze zpracování podkladové Urbanistické studie Nový Sedlec. Domníváme se však, že ani schválená studie ani předložená Změna územního plánu neochrání dopravní systém před zvýšením dopravní zátěže, která nebyla stávajícím územním plánem vypočtena a předpokládána. Změna funkčního využití a s ním související nárůst počtu cest do a z předmětného území by neměly navržený dopravní systém zatížit více, než se při schvalování platného územního plánu předpokládalo. Proto požadujeme zátěž v co největší míře minimalizovat. Především na základě tohoto požadavku podáváme připomínky níže:

PŘIPOMÍNKA 1a – PODMÍNĚNOST STAVBY NOVÉHO SEDLCE

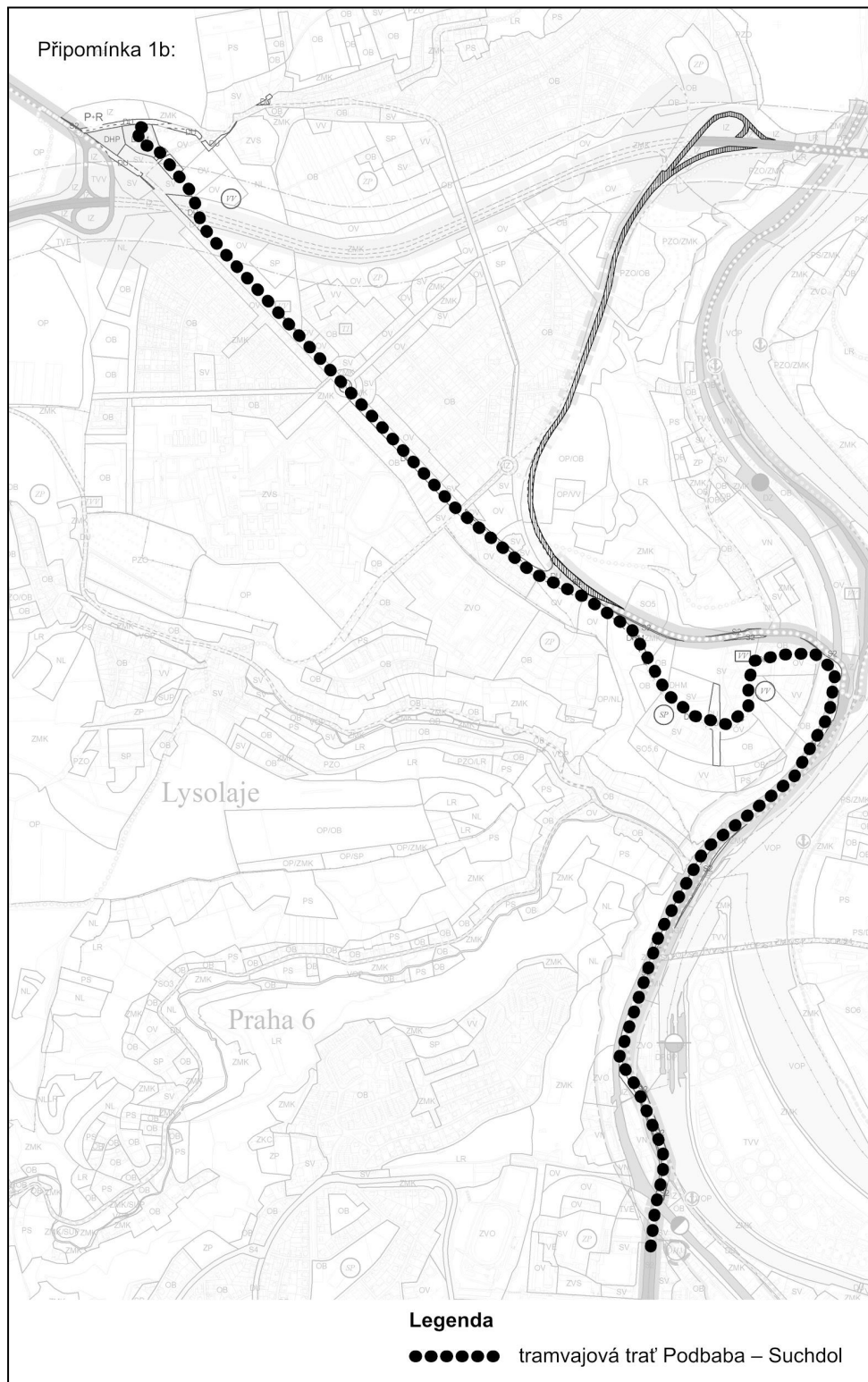
Požadujeme, aby byla výstavba obytné čtvrti Nový Sedlec podmíněna dokončením tramvajové trati ze zastávky Nádraží Podbaba do Suchdola.¹



¹ Viz odst. F přílohy 3 Změny územního plánu: „Z hlediska postupu výstavby je optimální realizovat tramvajovou trať před významnější urbanizací souvisejícího území, a to s ohledem na výsledky dopravní studie pro pozitivní vlivy na snížení automobilové dopravy, i z hlediska projednání projektových stupňů záměru.“

PŘIPOMÍNKA 1b – PODMÍNĚNOST STAVBY KOMPLEXU RYBÁŘKA

Požadujeme, aby byla výstavba dopravního komplexu Rybářka podmíněna dokončením tramvajové trati ze zastávky Nádraží Podbaba do Suchdola.



Společné odůvodnění k připomínkám Ia a Ib: Souhlasíme s tím, že by ideálním a koncovým stavem řešeného území měla být polyfunkční zástavba dle Urbanistické studie Nový Sedlec obsahující různé typy využití území od čistě obytných až po plochy dopravní infrastruktury. Kvitujeme i to, že se město bude rozvíjet **koordinovaně a zahuštěním již člověkem značně přetvořeného území**. Máme však za to, že tomuto ideálnímu stavu může předcházet i období, kdy bude oblast a především návazné komunikace a rezidenční oblasti směrem do centra města nadměrně zatíženy individuální automobilovou dopravou.

V lokalitě Nový Sedlec mají své soukromé komerční zájmy některé fyzické i právnické osoby. Lze očekávat, že vlastníci těchto parcel budou okamžitě po schválení Změny územního plánu usilovat o jejich zastavění. Na základě urbanistické studie lze usuzovat, že byty v této lokalitě nabídnou bydlení pro přibližně **3 300 obyvatel**. Pokud by před zkolaudováním těchto bytů nebyla hotova tramvajová trať, zatížila by **nadměrná automobilová doprava** nejen Kamýckou ulici, protože by pravděpodobně nezanedbatelnou část obyvatel nelákal dostatečný komfort při dojíždění autobusy veřejné dopravy.

K intenzitě této dopravy je třeba dále přičíst další automobily lidí **dojíždějících** z přilehlých a stále se zvětšujících obcí ve Středočeském kraji. Ti by sice do budoucna mohli svoji jízdu končit na parkovišti P+R v terminálu na Výhledech, ale před jeho dokončením a při současné parkovací politice hl. města Prahy nelze předpokládat, že změní své současné dopravní návyky.

Noví obyvatelé v Sedlci nepřibudou pouze v lokalitě Nový Sedlec, neboť další nové bytové jednotky jsou v plánu také na **severní straně Kamýcké ulice** v místech bývalých mrazíren. Momentálně zde probíhá proces schvalování těchto změn územního plánu:

- Z3328 Změna funkčního využití ploch, transformace na obytné centrum
- Z3537 Rekonverze skladovacího areálu na obytnou městskou čtvrť, popř. Z3569 Rekonverze skladovacího areálu na obytnou městskou čtvrť (zatím nepředložena k projednávání → schválení podnětu v červnu 2021)

Máme tedy za to, že výkyv daný novou výstavbou s generovanou automobilovou dopravou současný dopravní systém v rámci platného znění územního plánu neustojí, a hrozí tak dopravní kolaps.

Budování obou staveb dopravní infrastruktury je závislé na rozpočtu hlavního města Prahy, a je tudíž možné, že peníze nebudou na stavbu vyčleněny bez prodloužení. Naopak, chtěla-li by Praha projekt kofinancovat z fondů Evropské unie, mohlo by to dobu výstavby ještě oddálit. Jelikož se díky této rozměrné investici násobně zvýší i hodnota nemovitostí v blízkosti nové tratě, bylo smysluplné, aby se do financování zapojili i **soukromí investoři**, protože bude i v jejich zájmu, aby se tramvajová trať zprovoznila co nejdříve.

Z výše uvedeného vyplývá, že je třeba do změny územního plánu **zpracovat i požadavek na podmíněnost staveb**. Stanovování pořadí provádění změn v území je ostatně dle § 19 odst. 1 písm. f) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), jedním z úkolů územního plánování. Platný územní plán hl. m. Prahy stanovení podmíněnosti staveb umožňuje dle oddílu 12 Přílohy č. 1 (Regulativy plošného a prostorového uspořádání území hlavního města Prahy).

PŘIPOMÍNKA 2 – DOPLNĚNÍ P+R NA NOVÉM SEDLCI

Žádáme doplnění plovoucí značky /DH/ do plochy /OV-C/ nebo /OV-D/ při vyústění přivaděče Rybářka do ulice Kamýcké.

Odůvodnění: Vozidla přijíždějící po SOKP do centra přivaděčem Rybářka nemají vhodnou příležitost k zaparkování na P+R. V místě jsou navržena obchodní centra, která bez povinnosti vést část parkovacích ploch jako P+R mohou celodenní parkování omezit nebo zakázat. Bez vyhrazení P+R bude ve větší míře docházet k „divokému“ parkování vozidel přijíždějících přivaděčem Rybářka v přilehlých ulicích Suchdola a v zástavbě Nového Sedlce, a především hrozí pokračování těchto vozidel dále do centra města po komunikacích, které jsou již dnes na hraně kapacity (Podbabská, Jugoslávských partyzánů, kde se nárůst očekává i dle vyhodnocení EIA pro Pražský okruh). Tento předpokládaný vliv výstavby kapacitních komunikací by mělo město svými prostředky co nejvíce minimalizovat.

Dopravní studie, kterou zpracovával IPR Praha pro podkladovou urbanistickou studii, s vlivem výstavby přivaděče bohužel nepočítala, dá se tedy očekávat, že celkový nárůst počtů cest vzhledem k plánovanému růstu obcí v zázemí Prahy bude nezanedbatelný. Praha by měla dojíždce ze zázemí individuální automobilovou dopravou předcházet. Viz např. **Prioritní osa N Plánu udržitelné mobility hl. m. Prahy: Praha ve spolupráci se Středočeským krajem bude klást**

důraz na úzké provázání dopravního a územního plánování za účelem snížení negativních dopadů suburbanizace. Centra urbanizace a suburbanizace budou navázána na kolejové systémy, které rovněž zajistí jejich kvalitní obsluhu veřejnou dopravou. V ostatních vazbách bude podporováno využití individuálního prostředku na „první/poslední míli cesty“ prostřednictvím parkovišť P+R, B+R a bikesharingu u stanic a zastávek veřejné dopravy. Tato osa naplňuje Strategický cíl Udržitelná mobilita Strategického plánu hlavního města Prahy v oblasti A Preferování veřejné dopravy – 1.5. A5: urychlení přípravy a výstavby nových záchytných parkovišť systému P+R (s doplňkovou službou úschovy jízdních kol systému B+R) – zejména u stanic metra, případně u vhodných stanic a zastávek železniční dopravy Esko, vyhledávání dalších vhodných lokalit, a to nově např. i u vhodných zastávek tramvají a autobusů.

Lokalitu kolem vyústění přivaděče Rybářka hned za sjezdem z Pražského okruhu považujeme pro umístění P+R za velmi VHODNOU.

PŘIPOMÍNKA 3 – ŘEŠENÍ PRO BEZMOTOROVOU DOPRAVU

Žádoucí doplnění cyklotras do koridoru ulic Kamýcké, Roztocké a V Podbabě i do koridoru nové tramvajové trati přes Výhledy navrhujeme potvrdit:

3a) **Rozšířením koridoru DHM** přes Výhledy na šířku zahrnující jak vedení tramvajové trati, tak navrhovanou cyklostezku, tj. na minimálně 12 m v mezizastávkových úsecích a 15 m v místě uvažovaných zastávek.

3b) **Vyhrazením koridoru ulice Kamýcké** plochou S2 mezi ulicemi Suchdolská a Roztocká v šířce dovolující zřízení souvislé vyhrazené cyklostezky včetně průchodu míst křižovatek a autobusových zastávek.

3c) **Vyhrazením koridoru ulice Roztocká a V Podbabě** plochou S2 mezi ulicemi Suchdolská a Roztocká v šířce dovolující zřízení souvislé vyhrazené cyklostezky včetně průchodu míst křižovatek a autobusových zastávek.

Odůvodnění k 3a: Nevymezení prostoru pro cyklistickou dopravu v souběhu s tramvajovou tratí přes Výhledy povede k tomu, že nebude pro cyklostezku garantován odpovídající koridor zejména v místě zastávek, kde je nezbytné oddělit nástupiště a cyklostezku. Nebude-li pro cyklodopravu prostorově vymezen souvislý koridor mimo zastávky, může dojít k vedení cyklotrasy přímo zastávkami,

kde nelze garantovat povolení jízdy na kole. Tuto garanci je žádoucí provést dostatečnou šířkou koridoru plochy DHM, na které je možné stezku realizovat bez kolize s plochami zeleně či jinými požadavky.

Společné odůvodnění k 3b a 3c: Dopravní studie předpokládá řešení cyklistické dopravy v koridoru ulic Kamýcké, Roztocké a V Podbabě formou vyhrazených cyklopruhů, což je řešení neodpovídající platným Standardům aktivní mobility. Jedná se o nadřazenou trasu A 1 (Roztocká a V Podbabě) a páteřní cyklotrasu A 18 (Kamýcká), které se mají realizovat v nejvyšším nebo vyšším standardu cyklistické infrastruktury. Ten pro spojnice sídel a městských částí městskou a příměstskou krajinou předpokládá:

- pro nadřazenou síť stezku pro cyklisty nebo stezku pro chodce a cyklisty,
- pro páteřní cyklotrasy stezku pro chodce a cyklisty nebo vedení cyklistů po účelové komunikaci se slabým provozem (tabulka s. 50).

Jakkoliv je pravděpodobné, že ve většině souběhu tras A 1 a A 18 se zatíženými komunikacemi bude možné zřídit chráněnou stezku i v navrhované ploše S2 koridoru dle předloženého návrhu Změny, je třeba prověřit místa s většími prostorovými nároky na šířku profilu komunikace, jimiž jsou průchody stezky kolem zastávek veřejné dopravy a křižovatkami. Toto podkladová studie neprověřuje dostatečně vzhledem k nesprávně koncipovanému řešení cyklistické dopravy (cyklopruhy). **Je tedy nutné prověřit profily ulic Kamýcké, Roztocké a V Podbabě** na chráněné stezky a dle toho případně navrhnout další rozšíření plochy S2.

Nád rámec připomínek připojujeme i dva komentáře, jež nelze nijak zapracovat do této konkrétní Změny územního plánu, neboť stojí svojí povahou v jednom případě nad a v druhém případě pod rozlišovací schopností jedné změny územního plánu. Považujeme však za zásadní, aby nebyly ve veřejné debatě opomenuty.

KOMENTÁŘ 1 – DODRŽENÍ PODMÍNEK VVURÚ

Apelujeme na to, aby byly dodrženy podmínky, jež jsou mimo podrobnost územního plánu, zároveň jsou však nezbytné pro kompenzaci zjištěného mírně negativního vlivu na různé složky životního prostředí.

Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území (též VVURÚ) konstatuje, že tato změna využití ploch je **akceptovatelná s podmínkami**. Vyplynulo z něho totiž, že celý projekt bude mít mírně negativní vliv na faunu, flóru, biodiverzitu a ochranu přírody a krajiny; na půdu; na horninové prostředí; na retenční funkci krajiny se synergickým spolupůsobením; na klima; na hlukovou zátěž se synergickým spolupůsobením; na kulturní dědictví a na krajinný ráz se synergickým spolupůsobením. Totéž vyhodnocení také **nevyloučilo vliv** na území spadající do evropsky významné lokality v rámci soustavy Natura 2000 (EVL Kaňon Vltavy u Sedlce).

Apelujeme tedy na to, aby byly na definované podmínky brán **důsledně zřetel** v navazujících řízeních. Zvláštní důraz klademe na opatření zmírňující hluk, protože jak je zmíněno ve VVURÚ, plocha /OB-D/ ve východní části Nového Sedlce mezi ulicí Kamýcká a novou tramvajovou tratí bude vystavena **zvýšené míře hluku**. Kloníme se tedy mimo jiné k tomu, aby byla plocha převedena z funkce čistě obytné do funkce smíšené, např. /SV-D/, jak koneckonců navrhuje i vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území.

Kromě navržených podmínek přidáváme i některá další opatření, která mají pozitivní vliv na životní prostředí, a mohou tak pomoci ještě větší kompenzaci negativního vlivu daného výstavbou tramvajové trati a nové čtvrti.

- Prvním je přímo řešení tramvajové trati, respektive traťového tělesa. Navrhujeme využití **zelených tramvajových pásů**, respektive jejich zatravnění či osazení rozchodníky, netřesky a jinými rostlinami. Přínosy shrnuje např. článek výzkumnic z České zemědělské univerzity².
- Druhým neméně přínosným opatřením je vytvoření **zelených střech** a možností pro ozelenění fasády. Stejně jako u prvního opatření mají zelené plochy výhodu v ochlazování okolního vzduchu, zachycování prachových

² JAKUBCOVÁ, E., HORVÁTHOVÁ, E. (2020): Costs and benefits of green tramway tracks. Scientia Agriculturae Bohemica. 51, 4, 99–106.

částic či zadržování dešťové vody, která může být využita např. na zavlažování další zeleně.

KOMENTÁŘ 2 – KOORDINACE S OSTATNÍMI ZÁMĚRY

Území Sedlce je ovlivněno hned několika změnami územního plánu v různých fázích schvalovacího procesu. Koordinovaný rozvoj Nového Sedlce a Výhledů musí jít ruku v ruce s ostatními záměry v okolí.

Kvůli tomu, že je v platnosti stále územní plán reagující na situaci v roce 1999 a Metropolitní plán se stále neblíží ke schválení, dochází každoročně k zahájení mnoha řízení s cílem územní plán změnit a v naprosté většině navyšovat kapacitu zástavby, a tedy zátěž v území, jejíž dopady by měly být před schvalováním těchto změn řádně prověřeny. Také v katastrálním území Sedlce je v současné době rozpracováno hned několik takových žádostí. Relevantní jsou v případě této Změny již uvedené:

- Z3328 Změna funkčního využití ploch, transformace na obytné centrum
- Z3537 Rekonverze skladovacího areálu na obytnou městskou čtvrť, popř. Z3569 Rekonverze skladovacího areálu na obytnou městskou čtvrť (zatím nepreložena k projednávání → schválení podnětu v červnu 2021).

Tyto dvě, potažmo tři změny se vztahují k oblasti tzv. Starého Sedlce, respektive dvou původních průmyslových areálů mrazíren a býv. Hergetovy cihelny. Transformace brownfieldů při zachování významných historických prvků a staveb na aktuálnější využití je smysluplná a podporujeme ji. Jelikož se však jedná o dva poměrně razantní zásahy do území, měly by spolu být **koordinovány**. Je škoda, že se urbanistická studie **nezabývala** také oblastí za Kamýckou ulicí, protože právě komplexní řešení by přineslo nejlepší výsledek.

Kromě změn územního plánu byla v blízkém okolí vypracována územní studie pojímající oblast Starého Suchdola včetně místní dominanty, Brandejsova statku, který už téměř hraničí s řešeným rozsahem této změny územního plánu. Pevně věříme, že byl při zpracování a bude při následné realizaci brán ohled i na tuto studii, která byla sice zmíněna v materiálech pro jednání Zastupitelstva hl. města Prahy dne 10. 9. 2020, ale ani ve výsledné urbanistické studii, ani v podkladech pro změnu územního plánu se již dále neobjevila.