



Připomínky spolku AutoMat k územní studii okolí budoucí stanice metra D a krajinnému rozhraní Písnice

Zpracováno dne 2. 12. 2019

Obsah

[A Urbanismus](#)

[B Automobilová doprava](#)

[C Veřejná doprava](#)

[D Cyklistická doprava](#)

[Přílohy](#)

A Urbanismus

Současný urbanistický celek sídliště Písnice je smutným úkazem prodeje celého sousedství do rukou soukromého developera i s nájemníky. V současnosti zde nic nebrání započítí prvního procesu gentrifikace modernistického sídliště v České republice. Jinými slovy, je evidentní, že developer CIB chce sídliště přestavět na luxusnější a atraktivnější bydlení a tím dokonat nájemnickou proměnu, kterou odstartoval bezprecedentním zvyšováním nájmů starousedlíkům v minulých letech. Dlouhodobým cílem CIB pak pravděpodobně bude byty prodat movitým osobám do osobního vlastnictví. Podle těchto skutečností se také řídí návrhy, které najatí architekti zpracovali. Možná i z tohoto důvodu jsou některé návrhy v nesouladu s připravovaným Metropolitním plánem, který by paradoxně sídliště a jeho park ve volné zástavbě více ochránil.

Na základě těchto zjištění předkládáme následující připomínky:

A.1 Likvidace a rezignace na citlivé doplnění modernistické koncepce lokality

Prostorová struktura sídliště se s návrhem zásadně mění, přičemž tyto proměny jsou navrhovány tak, aby vytvářely funkční vztahy spíše s prostorem nového náměstí, kde se spojuje ulice Libušská a V Lužích. To samo o sobě lze považovat za hlavní chybné východisko studie – navržená struktura je vůči současné zástavbě kolem ulice Libušská několikanásobně přehuštěná. Podobně jako v případech jiných nedávných územních studií, jsou v lokalitě sídliště Písnice navrhovány nepřiměřené kódy míry využití území. Konkrétně jde například o bloky B221 a A104 s kódem SV-S, který dovoluje zastavění stavebního bloku až do míry 100 %, či blok A103 s kódem míry využití území SV-F a až 60% možnou zastavitelností. To je z našeho pohledu nepřijatelné především kvůli nerespektování charakteru lokality, a to nehledě na budoucí stavbu zdejší stanice metra D. Takové budovy (jen blok B221 má podle návrhu pojmout přes 585 pracujících) vystaví řešené území enormní dopravní a environmentální zátěži a svojí extenzivitou patří spíše do lokalit blíže centru města.

Žádáme proto, aby zmíněné kódy míry využití území a s nimi svázané koeficienty definované územním plánem pro stavební bloky B103, B104 a B221 byly redukovány do míry, která je pro danou lokalitu příhodnější (např. kód G nebo H), tedy, aby studie alespoň částečně respektovala současný charakter lokality a nepodbížela se logice maximálního zastavění ploch.

A.2 Blok B221 jako zbytečná prostorová bariéra – možnost propojení parku a náměstí

V současném návrhu vytváří stavební blok B 221 z hlediska stávajícího sídliště zbytečnou bariéru mezi parkem a náměstím. Funkční zelené propojení parku s náměstím by přitom mohlo pomoci lépe odvětrat toto v budoucnosti velmi hustě využívané místo s intenzivní

automobilovou dopravou. Navíc by zde mohla vzniknout rekreační a funkční vazba mezi prostorem náměstí, areálem SAPA, centrálním parkem a Modřanskou roklí.

V souladu s předchozí připomínkou A.1 proto požadujeme, aby regulativ pro stávající stavební plochu omezil zastavitelnost bloku B221 pouze na jeho jižní polovinu, tak aby v jeho severní polovině vznikl nezastavěný veřejný prostor navazující na centrální park s dostatečnou kapacitou pro vytvoření uličního prostranství s parkovou úpravou.

A.3 Zahušťování sídliště novou zástavbou a přístavbami obytných jednotek panelových bloků

I přes spíše negativní vztah veřejnosti k zahušťování sídliště, jenž se projevil v rámci procházky po lokalitě během vytváření analytických podkladů, není tento požadavek respektován. Zjištění z participativní vycházky navíc představují pouze jednu stranu kusých tvrzení (viz s. 58 Analytické zprávy - A), bez hlubšího analytického osvětlení původu a vztahu jednotlivých zjištění, což je z hlediska principů Manuálu participace (IPR 2017) zcela v nesouladu s dobrou praxí plánování s občany.

Zahušťování lokality se pak týká především stavebního bloku B214, kde má vzniknout nová izolovaná 2-5 podlažní budova občanského vybavení. Proč by měla v parku vzniknout takto vysoká budova, je obhájeno pouze konstatováním, že blok B214 má „*protilehle blokově navazovat*“ na blok B202 (Návrh k projednání - C, s. 52).

Zahuštění přístavbou k panelovým objektům se pak týká bloků B203, B205 a B213. Které svou výškou 8NP a 12NP vytvoří v prostoru východního konce sídliště stísněný a neprosluněný koridor pro přechod do přehuštené zástavby nových budov kolem stanice metra.

Požadujeme, aby bylo přihlédnuto k veřejným proklamacím zástupců města (první náměstek primátora Petr Hlaváček, ředitel IPR Ondřej Boháč), podle kterých má být při vytváření současných územních studií přihlíženo i k tomu, zda je studie v souladu s návrhem Metropolitního plánu hlavního města Prahy. V tomto případě tomu tak není, i přes to, že je v návrhu studie uvedena kapitola s názvem *Porovnání s Metropolitním plánem (Návrh k projednání - C, s. 64-68)*.

Zásadní nesoulad s principy zastavitelnosti tzv. parku ve volné zástavbě (čl. 94, Textové části výroku MPP), ve studii zůstává zamlčen a nebyl veřejně deklarován ani na projednání 15. 11. 2019 v CAMP. Proto žádáme, aby byly navržené přístavby současných budov z územní studie bez náhrady vyňaty, nebo aby bylo číselně dokázáno, že jejich „rozšířený půdorys“ nepřekročí 20 % celkové plochy budovy (souběžně je pak třeba vyjasnit, co je uvažováno celkem budovy, ze které je možno 20% navýšení spočítat – jedná se o dilatované panelové sekce, nebo celé L-bloky?).

U stavebního bloku B214 požadujeme, aby výšková regulace budovy nepřesahovala 2-3 NP a budova byla vyčleněna výhradně pro občanskou vybavenost.

A.4 Zastřešená parkovací stání a parkovací dům

Návrh studie navrhuje, pro pražské poměry bezprecedentní, rozšíření parkovacích kapacit formou zastřešených stání v parteru budov a zbudování 3 podlažních nadzemních garáží pro 120 automobilů v lokalitě.

Takovéto navyšování parkovacích kapacit o stovky míst považujeme za zbytečné, zejména pokud je součástí návrhu zároveň P+R parkoviště s dalšími stovkami parkovacích stání (B106 - 500 stání, rezerva v B107 v tabulce v příloze č. 1 chybí). Hrozí nebezpečí, že se z vnitřních lokalit sídliště stane jen další alternativní P+R parkoviště pro auta dojíždějící z pražských předměstí.

Požadujeme proto, aby parkovací kapacity uvnitř sídliště byly navýšeny maximálně o 10 % oproti stávajícímu stavu a všechna ostatní navrhovaná stání a garáže uvnitř sídliště byla zrušena, neboť v dlouhodobém horizontu povedou pouze k zatížení lokality zbytným provozem a emisemi a také ke znehodnocení veřejného prostoru modernistického celku.

A.5 Zástavba v krajinném rozhraní

V krajinném rozhraní západně od ulice Libušské je v současném ÚP plocha NL/SV-C, tedy louky a pastviny s územní rezervou na SV-C v jižní části. Studie poukazuje na to, že takto umístěná územní rezerva je v rozporu se ZÚR HMP a i konceptem Metropolitního plánu, zejména kvůli tomu, že by vytvořila enklávovitou zástavbu. Metropolitní plán zde ponechává krajinné rozhraní bez zástavby, tuto územní rezervu bez náhrady ruší.

Studie danou územní rezervu transformuje na zástavbu na severu staré Písnice. S rozporem s Metropolitním plánem se studie prakticky nevypořádala, zejména nezdůvodňuje, proč územní rezervu neruší, ale transformuje. Dle sdělení architekta na veřejném projednání v CAMPu 15. 11. jsou zde navržena 3-4 NP jako mezistupeň mezi vesnickou a sídlištní Písnicí, což ale při oddělení krajinným rozhraní nepovažujeme za dobře odůvodněné.

V prostoru současné územní rezervy existuje zhruba dva roky starý záměr developera PELTI, který zde i vlastní pozemky. O jeho záměru [Písnická alej](#) se studie v návrhové ani analytické části ani jednou nezmiňuje.

Požadujeme proto do textové části studie doplnit odůvodnění transformace územní rezervy v enklávě mezi Písnicí a sídlištěm Písnice zejména vzhledem ke konceptu Metropolitního plánu, odůvodnění navrhované podlažnosti a vypořádání se stávajícím záměrem Písnická alej.

B Automobilová doprava

B.1 Navrhujeme, aby byla severo-jížní komunikace navazující na ulici Výletní přerušena v západní části bloku B221, případně aby byla realizována jako parková cesta určená výhradně pro bezmotorovou dopravu.

Návrh je v souladu s požadavkem v připomínce A.2 na propojení parku P201 k ulici Libušské a zmenšení bloku B221, v případě zachování rozsahu veřejného prostranství by komunikace nevhodně protínala park a znehodnocovala jej. I v případě, že by na zmenšení bloku B221 nedošlo, je tato úprava odůvodněná tím, že alespoň částečně zmenšuje bariéru, kterou komunikace mezi parkem a náměstím vytváří. Úprava je v souladu s urbanistickým pojetím sídliště a koriguje neorganické vlamování blokové struktury do modernistické zástavby, ke kterému ve studii dochází. Současně je ovšem žádoucí zachovat (obousměrný) průjezd pro bezmotorovou dopravu, viz připomínka k cyklistické dopravě D.3.10.

B.2 Navrhujeme řešit propojení ulic V Lužích a Mílová pouze jako bezmotorové, nikoliv jako novou silnici pro motorová vozidla. V případě, že by tato automobilová spojka vznikla, požadujeme řešení páteřní celoměstské cyklotrasy formou oddělené cyklostezky v přidruženém prostoru v souladu s Celoměstskými standardy cyklotras (viz také část D Cyklistická doprava).

Zřízením průjezdu by zde docházelo k zavlékání tranzitní automobilové dopravy do doposud relativně klidných ulic. Tato spojka by po dostavbě obchvatu Kunratic sloužila jako hlavní přivaděč z celé oblasti do centra města, což je pro prostředí v této ulici zcela nežádoucí. Návrh je velmi problematický také vzhledem k existenci páteřní celoměstské cyklotrasy A21 vedené stejným profilem, která by s ohledem na předpokládaný provoz měla být vedena formou oddělené cyklostezky – s čímž uvažované varianty záměru nepočítají.

C Veřejná doprava

C.1 Manipulační tramvajová trať Novodvorská - Depo Písnice

Jakkoliv to překračuje zadání a též plošný rozsah studie, navrhujeme do studie doplnit alespoň rámcové prověření výhledového trasování tramvajové trati přibližně od křižovatky ulic Novodvorská a Meteorologická jihovýchodním směrem ke stanici metra Depo Písnice. , Cílem je umožnit výhledové zřízení tramvajové trati od konečné stanice metra Depo Písnice směrem k Jesenici tak, aby nešlo o ostrovní provoz.

Možný koridor překonává Modřanskou rokli mostem a využívá koridoru podél Kunratické spojky. Vzhledem k náročným podmínkám navrhujeme prověřit možnost realizovat tuto tramvajovou trať jako manipulační a jednokolejnou, tj. určenou pouze k napojení trati na Jesenici na stávající pražský tramvajový provoz. Alternativně lze prověřit také vedení manipulační trati stávající uliční sítí.

D Cyklistická doprava

D.1 Analýza

Za prvotní nedostatek studie považujeme, že do **studie nejsou začleněny zvláštní kapitoly věnované řešení pěší a cyklistické dopravy**, kde by byly jinak fragmentované poznámky o řešení bezmotorové dopravy soustředěny do srozumitelného a koncepčně uchopitelného rámce. Absence koncepčního rámce pak vede k nejasnostem ohledně implementace

stávajících doporučení pro řešení cyklistické dopravy, jmenovitě pokud jde o celoměstský systém cyklotras (v platném stavu z února 2019) a Studii cyklistických tras Prahy 12 z roku 2009.

Jsme si vědomi toho, že samotný celoměstský systém, jakož i jeho doplnění místními trasami, nemají v řešeném území takovou hustotu, aby zajistily všechny v území požadované bezmotorové vazby. Upozorňujeme ale, že **doplnění sítě cyklotras o místní propojení se v rozvojových oblastech očekává právě od územních studií, která daná území jako první podrobněji řeší.** Vytvoření ucelené sítě cyklotras v síti místních komunikací je přímo požadováno ČSN 73 6110 (kap. 10.4.1.2 „*Návrh cyklistické infrastruktury je nedílnou součástí řešení dopravní soustavy obce a má být především plánováním nabídky pro rozvoj této dopravy. Pro cyklistickou dopravu má být v obci vytvořena ucelená síť, která umožní plošnou dopravní obsluhu a kvalitní spojení potenciálních zdrojů a cílů, včetně širších regionálních vazeb. Trasy pro cyklisty mají být zřizovány všude, kde to prostorové podmínky místních komunikací umožní. V obytných částech obcí se doporučuje zřizovat cyklistické stezky pro děti.*“) Řešení navržené ve studii považujeme v tomto ohledu za nedostatečné a jsme přesvědčení, že je nutné jej dopracovat.

Jmenovitě upozorňujeme na skutečnost, že **z hlediska cyklistické dopravy je poloha stanice metra Písnice strategická pro bezmotorový příjezd z celé náhorní plošiny jižně od Písnice.** Cholupice, Dolní Břežany a Točná budou po zprovoznění metra přirozeně spádovat ke stanici Písnice. Tuto skutečnost by studie měla reflektovat v návrhu sítě cyklistických tras.

Studie také nenabízí koncept řešení cyklistické dopravy ve stávající či nově navržené uliční síti, a to ani na stávající celoměstské cyklotrase A21. Vzhledem k návrhu poměrně stísněných uličních profilů tak díky neprověření prostorových nároků cyklistické dopravy hrozí, že realizované řešení nebude odpovídat požadavkům na celoměstské trasy a to ani u stávajících a již vyznačených cyklotras.

V analytické části studie se cituje výsledek dotazovacího šetření v lokalitě: „*Kritizován je stav cyklistické infrastruktury, která v lokalitě sice je, ale není řešena příliš koncepčně a jsou špatné návaznosti na okolní lokality.*“ (Analytická zpráva - A, s. 58). Vnímáme zde jednoznačně formulovaný požadavek místních obyvatel na zlepšení cyklistické prostupnosti a napojení Písnice a sídliště Písnice na okolí, který ale v návrhu studie není v některých relacích dostatečně reflektován.

V návrhové části kap. 2.6 není cyklistická doprava zmíněna ani v tom smyslu, že je respektován celoměstský systém cyklotras a zmíněn význam stanice Písnice jako přirozeně spádové pro cyklistickou dopravu z jihozápadního směru (viz dále).

D.2 Návrh - obecná část

D.2.1 Žádáme, aby bylo řešení cyklistické dopravy navrženo v souladu s ČSN 73 6110, tedy aby podél kapacitních a frekventovaných komunikací byly navrženy oddělené cyklostezky.

D.2.2 Žádáme, aby na celoměstských trasách a na cyklostezkách v parcích byly stezky pro cyklisty oddělené od pěšího provozu v souladu se [Standardy kvality cyklistických tras hlavního města Prahy](#).

D.2.3 Žádáme, aby uliční profily v řešené oblasti umožňovaly zřízení cykloobousměrek plošně ve všech ulicích bez ohledu na vedení celoměstských tras.

D.2.4 Žádáme, aby byla zajištěna plošná prostupnost cyklistické dopravy ve stávající modernistické zástavbě, se zvláštním zřetelem na bezmotorové cesty ke školním zařízením.

D.2.5 Žádáme o doplnění specifikace řešení cyklistické dopravy po stávajících nebo nově navržených komunikacích tak, aby bylo zřejmé, s jakým konkrétním řešením cyklistické dopravy se ve studii počítá přinejmenším na značených cyklistických trasách. Zejména žádáme o doplnění požadavku na cykloobousměrný provoz tam, kde jsou stávající nebo navržené cyklistické trasy vedeny ulicemi jednosměrnými pro automobilovou dopravu.

D.3 Návrh - konkrétní lokality

Navrhujeme doplnění či úpravy sítě cyklotras a konkrétních cykloopatření, rámcově dle přiloženého schématu. Návrh ve schématu je pouze orientační vzhledem k tomu, že nedisponujeme podklady, které mají k dispozici zpracovatelé studie. Návrhy upřesňujeme v textových připomínkách.

D.3.1 Ulici Výletní v úseku vedení stávající cyklotrasy A21 (tzn. mezi bloky B205 a B203) žádáme ve studii výslovně uvést jako cykloobousměrku tak, aby v případě zjednosměrnění byla zajištěna obousměrnost pro jízdní kola.

D.3.2 Žádáme přímé vedení trasy A42 skrz sídliště Písnice v koridoru podle platného systému celoměstských tras, nikoliv obchvatem ulic Na okruhu a v žádném případě západně od bloku B214, kde by cyklotrasa vedla zcela nelogicky strmým stoupáním a značným ztraceným spádem.

D.3.3 Žádáme doplnění cyklostezky spojující stávající trasu A42 s ulicí Libušskou koridorem zajišťujícím co nejkratší napojení trasy A42 od jihu ke stanici metra Písnice. Trasování by mělo nabídnout také co nejpříznivější sklonové poměry a minimalizaci ztracených spádů.

D.3.4 Žádáme doplnění cyklostezky po západní straně ulice Libušské v maximálním možném rozsahu, přinejmenším však od okružní křižovatky s Kunratickou spojkou po křižovatku s ulicí Na okruhu, tj. tak, aby vznikla chráněná návaznost od cyklotrasy A42 až k jižnímu vestibulu stanice metra.

D.3.5 Žádáme doplnění cyklopruhů v ulici Libušské, a to směrem z centra souvisle v úseku mimo cyklostezku navrženou v bodě 4, směrem do centra pak v celé délce s výjimkou okružní křižovatky s Kunratickou spojkou.

D.3.6 Cyklistickou dopravu na okružní křižovatce s Kunratickou spojkou žádáme vést formou okružní cyklostezky výhradně v přidruženém prostoru.

D.3.7 Žádáme doplnění cyklostezky v souběhu s komunikací jižně od areálu SAPA tak, aby vedla směrem ke stanici metra. Vedení cyklistické dopravy v hlavním dopravním prostoru je zde zcela nevhodné i při nižších intenzitách IAD vzhledem k předpokládanému přetrvávajícímu vysokému podílu nákladní automobilové dopravy.

D.3.8 Navrhujeme napřímení cyklostezky jižně od Kunratické spojky a její svedení k okružní křižovatce, do jejíž blízkosti zde ústí další cyklostezky.

D.3.9 Žádáme, aby byl záměr obchvatu Písnice doplněn o bezmotorovou cestu, tj. o stezku pro chodce a cyklisty. Je třeba prověřit vhodnost vedení této stezky po východní nebo západní straně obchvatu zejména vzhledem k četnosti frekventovaných křížení a dalším bezmotorovým návaznostem.

D.3.10 Žádáme, aby severo-jihní komunikace spojující ulice Výletní a Na Okruhu a na ní kolmá ulice na severní straně bloku B221 byly ve studii explicitně navrženy jako cykloobousměrné, protože budou – vzhledem k návaznostem – sloužit jako místní cyklistická propojení. V případě navrženého přerušení severo-jihní komunikace (viz připomínky A.2 a B.1) žádáme o zachování bezmotorového průjezdu části západně od bloku B221.

D.3.11 Žádáme, aby byl v těsné blízkosti jižního vestibulu stanice metra Písnice vyhrazen prostor pro parkoviště B+R a výhledové zřízení kapacitního parkovacího zařízení pro jízdní kola, například robotické cyklověže.

Přílohy

P.1 Schéma doporučených opatření pro cyklodopravu