

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:  
**2024-0130-1**

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

Datum:  
**30. 1. 2024**

# **Připomínky k návrhu změny Z 2841/00 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy**

Na základě výzvy k uplatnění připomínek do dne 30. 1. 2024 zasíláme k návrhu změny Z 2841/00 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy připomínky následující pod podpisem.

Za spolek Auto\*Mat  
Mgr. Martin Šotola,  
[martin.sotola@auto-mat.cz](mailto:martin.sotola@auto-mat.cz)

Kvitujeme, že je předmětem Změny transformace starého průmyslového areálu namísto rozšiřování města do volné krajiny. Je však třeba mít na paměti výrazné dopady hlavně na životní prostředí ve městě, mj. stran dopravy do a z nově vznikající městské čtvrti. Právě proto podáváme následující připomínky.

## PŘIPOMÍNKA 1 – DOPRAVNÍ STUDIE

### **Před schválením Změny požadujeme vypracování podrobné dopravní studie celé lokality a jejího blízkého okolí.**

Odůvodnění: Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území (dále i jen jako VVURÚ), respektive jeho Příloha 15.3 předkládá výkresy z dopravního modelu Institutu plánování a rozvoje, z nichž je patrné, že vlivem navrhované změny poklesne ve vyšších stovkách počet aut jedoucích po Evropské třídě. S tímto tvrzením nemůžeme souhlasit, a to i přesto, že v ulici Drnovská i podle modelu počet vozidel naroste. Podle dostupných dat na webu společnosti Central Group má jen ve východní části (projekt Westpoint Ruzyně) vzniknout 2 200 nových bytů, což může zvýšit počet obyvatel lokality i o 5 000. Průměrně dle dat Českého statistického úřadu a Technické správy komunikací vychází v Praze 73 osobních aut na 100 obyvatel.

Pevně věříme, že obyvatelé nové čtvrti budou hojně využívat kvalitní a ekologické spojení s centrem města, tedy tramvajovou trať na sídliště Dědina a železniční spojení na Masarykovo nádraží. Zároveň nelze očekávat, že se takto ve všech případech zachovají všichni. Budou-li se tito lidé ve zvýšené míře pohybovat po městě auty, může to na nejbližší okolí mít neblahé důsledky, a to především v Drnovské ulici, která je již dnes **silně dopravně zatížena**. Také po Evropské bude pravděpodobně jezdit ještě více aut, což je opačný než žádoucí směr v době, kdy emise skleníkových plynů čím dál rychleji oteplují klima nejen měst.

Na tomto místě je také vhodné vzpomenout **imisní limity benzo[a]pyrenu**, které jsou již dnes na úrovni limitu (např. v Drnovské ulici poblíž křižovatky s ulicí Ztracenou). Dále je ve VVURÚ psáno, že schválení předkládané Změny situaci měřitelně neovlivní, neboť se nárůst bude pohybovat v tisícinách  $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$ . Schválením Změny a výstavbou nové čtvrti vyvolaná intenzivní doprava však území zatíží mj. právě emisemi benzo[a]pyrenu, jenž se do ovzduší uvolňuje mj. při spalování pohonných hmot.

Hlukové limity překračovány zatím nejsou a alespoň to nepředpokládá ani akustická studie provedená v rámci VVURÚ. Na základě ní je však patrné, že nejvyšší hluk lze očekávat v místě plánované základní školy. Dlouhodobé vystavování hluku může mít pro děti další zdravotní následky.

Dopady na lidské zdraví jsou v hypotetické rovině popsány ve VVURÚ. My to však považujeme za neakceptovatelné. Řešením by mohla být **dopravní studie**, která by pomohla identifikovat maximální možné (funkční) zatížení lokality, což je, na základě předchozího, žádoucí až nutné.

## PŘIPOMÍNKA 2 – PLOVOUCÍ ZNAČKA PRO VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ

**Žádáme o doplnění plovoucí značky parky, historické zahrady a hřbitovy /ZP/ do plochy všeobecně obytné /OV-G/.**

Odůvodnění: Schválením Změny dojde k vymezení nově zastavitelného území, které se rozkládá podél ulice U Silnice a částečně i v ulici U Prioru. Součástí tohoto dosud **nezastavěného a nezastavitelného pásu**, který někde dosahuje šířky až 40 metrů, je i kvalitní zeleň se vzrostlými listnatými stromy, které nelze jednoduše nahradit. Chápeme, že je to mimo kompetence územního plánu, ale velmi se přimlouváme za to, aby byly tyto stromy zachovány a včleněny do nové zástavby, v níž by nově vysazené stromy dorostly podobných rozměrů až za **desítky let**.

Na úrovni předmětné změny ÚP žádáme, aby byla do plochy všeobecně obytné /OV-G/ zanesena i **plovoucí značka pro parky, historické zahrady a hřbitovy /ZP/**. Uvědomujeme si, že dosud se ve všech studiích spjatých s tímto místem od první studie dodané do veřejné soutěže v roce 2016 až po výkresy prezentované na veřejném projednání ke Změně objevovalo zelení osázené veřejné prostranství. Z našeho pohledu je však nutné tento požadavek promítnout i do územního plánu, aby v budoucnu nebylo možné z něj slevit. **Park s velikostí minimálně 8 000 m<sup>2</sup>** je také konec konců dle Metropolitního plánu v území transformační plochy Nová Ruzyně požadován formou bodu umístěného jižně od ulice U Prioru (avšak s několikasetmetrovým perimetrem).

### PŘIPOMÍNKA 3 – PROSTUPNOST ÚZEMÍM

#### **Navrhujeme zakotvit prostupnost územím skrze plovoucí značku urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství /DU/.**

Odůvodnění: Veřejné prostranství čili náměstí by v této lokalitě mělo plnit vícero funkcí. Veškeré články o této lokalitě používají výrazy jako městská čtvrť. Aby tedy celá oblast mohla sloužit jako městská čtvrť západního stylu (dle slov investora), je třeba v ní zřídit i místní lokální centrum obchodu a služeb, tedy náměstí. Kromě toho by toto veřejné prostranství mělo sloužit jako centrální těžiště **bezmotorových tras územím.**

Aby se co nejvíce snížila **závislost na automobilové dopravě**, je třeba zajistit co nejlepší pěší a cyklistickou prostupnost k důležitým dopravním uzlům, kterými by se měly stát železniční zastávka Praha-Liboc a tramvajová zastávka Vlastina, případně autobusová zastávka U Prioru. Kýženého efektu se nejspíše dosáhne doplněním Změny o zmíněnou plovoucí značku /DU/. Názornou ukázkou může být použití téže značky v ulici Högerova (naproti křížení s ulicí Brichtova) na sídlišti Barrandov či u dopravního terminálu Nádraží Veleslavin.

### PŘIPOMÍNKA 4 – CYKLOINFRASTRUKTURA

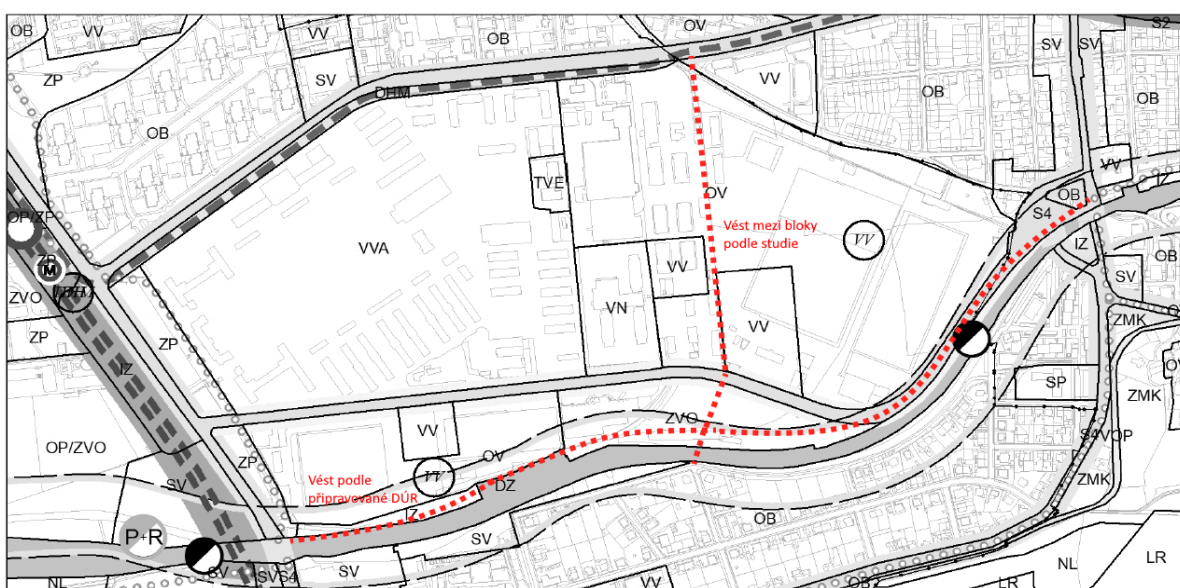
#### **Navrhujeme doplnit do dopravního výkresu vedení cyklotras celoměstského systému A 6 a A 163 dle schématu níže nebo v obdobných koridorech.**

Odůvodnění: Celoměstské trasy v systému formulují požadavek na zajištění bezmotorové prostupnosti. Bez znalosti detailů ve zpracované studii nelze posoudit, zda bude tento požadavek splněn. Námi dohledaná dokumentace územní studie na webu spolku liboc.cz prostupnost pro jízdu na kole nicméně nestanovuje. Prostupnost územím pro pěší neznamena automaticky funkční řešení pro cyklistickou dopravu. V rámci územního plánu navíc pěší prostupnosti na úrovni běžných ulic v rámci sloučených funkčních ploch zaručit nelze. Proto je žádoucí potvrdit tento požadavek na celoměstskou trasu jejím zanesením do územního plánu v okamžiku pořizování změny. Obě cyklotrasy v lokalitě také procházejí územím částečně mimo koridory komunikací pro automobilovou dopravu, a proto je jejich vyznačení žádoucí. Zároveň je velká pravděpodobnost, že budou sloužit bez bariér také pěším.

Trasy celoměstského systému lze z definice systému vést odchýlně od jejich znázornění v mapě, pokud trasa bude i nadále plnit svou funkci. Přiměřený výklad pro tuto situaci je následující:

- **Trasu A 6** lze vést v těsném severním souběhu s železniční tratí na Kladno tak, jako je to v konceptu Metropolitního plánu.
- **Trasu A 168** lze vést mezi bloky v podkladové studii, bude-li co nejpřímějším způsobem spojit ulici Přílepskou a křižovatku ulic U Silnice a Vlastina.

Zároveň by mělo dojít k formulaci požadavku na bezpečné a komfortní spojení pro jízdu na kole směrem k nové vlakové zastávce.



Promítnutí změny do výkresu č. 5 – Doprava, platný stav k 8. 9. 2022

M 1 : 10 000

## PŘIPOMÍNKA 5 – ETAPIZACE

**Navrhujeme doplnit etapizaci, tedy podmínit realizaci záměru zřízením železniční zastávky Praha-Liboc.**

Odůvodnění: Lokalita má velký potenciál z pohledu napojení na **tratě hromadné dopravy** a byla by škoda tuto šanci promarnit. Již od minulého roku funguje tramvajová trať z původní konečné Divoká Šárka až na Dědinu. Zastávka Vlastina se k využití tratě svou polohou novým občanům této lokality nabízí asi nejvíce. Díky velké rozloze záměru to lidé z jihovýchodní části budou mít na zastávku relativně daleko, je tudíž žádoucí nabídnout alternativu v jiné ekologičtější variantě než je cestování individuální automobilovou dopravou.

Rekonstrukce trati Masarykovo nádraží–Kladno je již v procesu a dle aktuálních podkladů Správy železnic by měla být zastávka Praha-Liboc zprovozněna v roce 2029. Výstavbě v oblasti I. (dle poslední dohledatelné verze územní studie) **by tudíž mělo předcházet** vybudování této železniční zastávky, aby již první obyvatelé mohli vlakovou variantu využívat. Když by se totiž zastávka zprovoznila až později, lidé by již hůře měnili své návyky, protože tyto návyky se tvoří primárně hned po nastěhování se do nové lokality.

#### PŘIPOMÍNKA 6 – VÝJIMKA Z POŽADAVKŮ NA PARKOVÁNÍ

**Navrhujeme pro dané území vyhlásit výjimku z požadavků na parkování daných Pražskými stavebními předpisy.**

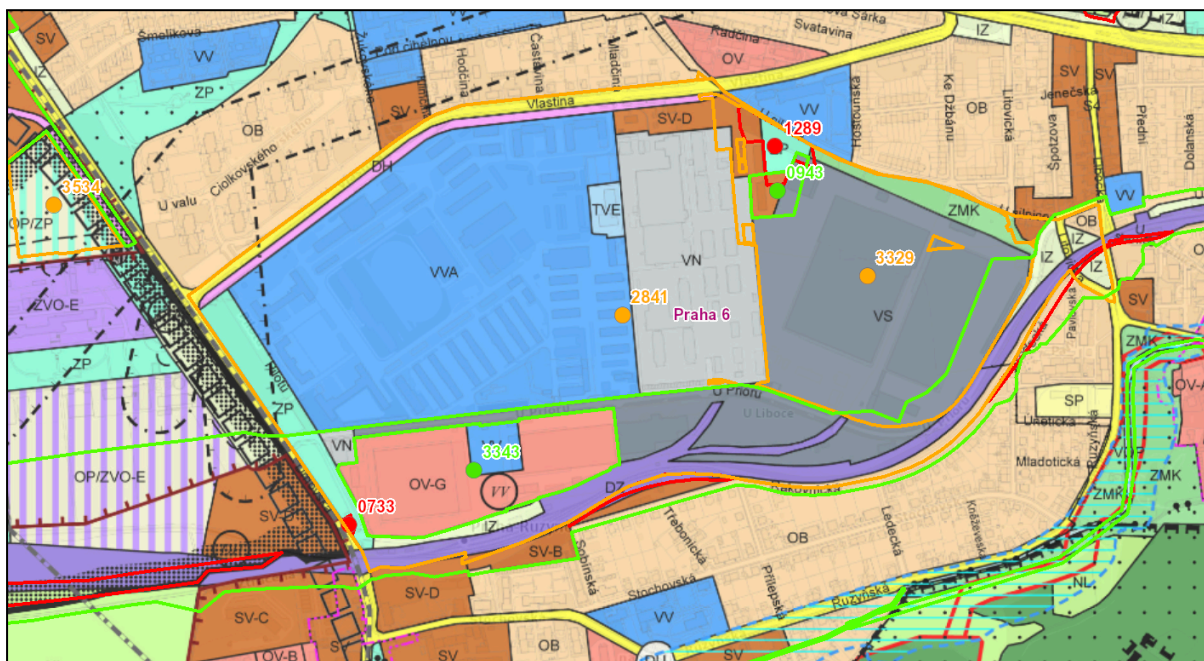
Odůvodnění: Jak již bylo zmíněno výše, lokalita má velký potenciál stran dopravní dostupnosti veřejnou hromadnou dopravou. Pokud bude naplněn dopravní model (uváděný ve VVURÚ), který vychází ze stávajících platných předpisů, můžeme očekávat nárůsty přes 1 500 automobilů na Drnovské ulici, a tedy logicky také na Patočkově a Bělohorské. Snížení těchto čísel může jednoznačně napomoci regulace parkovacích míst v bezprostřední dostupnosti (v garážích). Zároveň tak dojde k výraznému snížení nákladů na výstavbu (a tedy snad také ceny bydlení). Takové postupy jednoznačně přispívají k řešení dostupnosti bydlení.

Navrhujeme tedy, aby na základě výše uvedeného byla aplikována výjimka dle § 83 odst. 2 Pražských stavebních předpisů a došlo ke zmírnění požadavků definovaných v § 32 odst. 2. Analogicky to odpovídá Návrhu vyhlášky o požadavcích na výstavbu, který zavádí možnost stanovit procentuální korekci celkového počtu parkovacích stání v územním plánu, v územním plánu s prvky regulačního plánu nebo v regulačním plánu.

#### PŘIPOMÍNKA 7 – KONCEPČNOST PŘÍSTUPU

**Apelujeme na pořizovatele, aby se ke změnám územního plánu přistupovalo koncepčně, aby geograficky blízké změny byly projednávány společně a aby se neplytvalo veřejnými financemi určenými na podkladové studie.**

Odůvodnění: Zadání ke Změně bylo schváleno Zastupitelstvem hlavního města Prahy 30. 3. 2017. Plocha odpovídající tehdejšímu zadání je oproti současnému návrhu Změny méně než třetinová. Důvodem je rozdělení na více změn, z nichž některé již jsou uvedeny v platnost. Tuto roztržitost vykresluje i níže přiložený výstřížek z územního plánu znázorňující změny územního plánu, které jsou rozpracovány (v různých stádiích) či jsou již dokončeny. Ke změnám územního plánu by mělo být přistupováno koncepčně a je-li to možné, pořizovat změny společně, aby se vyhodnotil jejich celkový dopad i komplexnost dané lokality.



Kromě výše zmíněného je třeba vyzdvihnout i téma **plytvání veřejných financí**. Územní studii Nová Ruzyně zadala Městská část Praha 6. V první řadě nedala městská část studii zapsat do evidence územně plánovací činnosti, díky čemuž se razantně ztížil přístup veřejnosti k informacím, které by měly být dohledatelné, či lépe přístupné.

Je-li studie pojmenována jako „podkladová studie ke změně územního plánu“ (přičemž do procesu změn územního plánu se může veřejnost bez problémů zapojit) a je veřejně představena, měla by veřejnost mít posléze možnost se s obsahem studie dále seznámit. Díky tomu, že se projednávání původně jedné změny (nehledě na to, že by bylo možné změnu sloučit ještě s dalšími v blízkém okolí) rozdělilo na několik menších, se celý proces prodražil.

Otázkou také zůstává, zda je zajištění občanské vybavenosti, respektive zajištění výstavby školek a poskytnutí pozemku na stavbu základní školy pro děti (pouze?!) z nové lokality ze strany developera dostatečné, vezmeme-li v úvahu, že již samotné uspořádání a ohodnocení účastníků urbanistické soutěže stálo veřejnost prostřednictvím městské části určitý obnos.

V případech, kdy byla a bude pro změnu územního plánu vypracována podkladová studie z veřejných peněz, požadujeme její kompletní zveřejnění minimálně v rámci veřejného projednání. Podobně jako v případě nedávného projednávání změny v lokalitě Nový Sedlec to napomáhá celkové představě o kapacitách a požadavcích na území.