



**Platforma pro sociální bydlení**

Arnika | Dělnická 13, Praha 7 | [arnika@arnika.org](mailto:arnika@arnika.org), [www.arnika.org](http://www.arnika.org), 774 406 825

AutoMat | Vodičkova 36, Praha 1 | [auto-mat@auto-mat.cz](mailto:auto-mat@auto-mat.cz), [www.auto-mat.cz](http://www.auto-mat.cz), 212 240 666

Platforma pro sociální bydlení | Janovského 29, Praha 7 | [platforma@socialnibydeni.org](mailto:platforma@socialnibydeni.org), [www.socialnibydeni.org](http://www.socialnibydeni.org), 724 418 993

---

## **Bodový rámec připomínek k územní studii Bubny organizací Arnika, AutoMat, Platforma pro sociální bydlení a skupinou občanů Prahy 7**

Požadavek snížit vysoké kódy míry využití území S a K. Ty umožňují vysokou hustotu zástavby, přičemž kód S má být využíván pouze ve „zvlášť odůvodněných případech“. Zachování kódu míry využití K pouze v případě zásadního navýšení podílu bydlení v dotčených stavebních blocích.

Rozšíření úzkých uličních profilů. Studie vymezuje velmi krátké vzdálenosti mezi jednotlivými domy přes ulici s ohledem na jejich výšku. To může být problém ať již pro urbanistické vnímání a pocit pobytu v prostoru, realizaci zelených opatření, aneb o pro přirozenou ventilaci vzduchu a provětrávání území.

Studie vymezuje naddimenzované obchodní centrum, které je problematické jednak svým mohutným objemem, ale také z hlediska rozložení služeb a obchodů v nově vzniklé čtvrti. Takto naddimenzované obchodní centrum by neumožnilo konkurenční podnikání v lokalitě. Požadavek snížení plochy obchodního centra a přeměna vymezených bloků na využití převážně pro bydlení.

Snížení nárožních vrcholů a věží. Rohové stavby a věžové akcenty v blízkosti bývalé plynárny snížit přiměřeně okolní zástavbě.

Revidovat poměr bydlení a pracovních míst. Vytvoření bydlení pro 25 tisíc lidí je v poměru s 29 tisíci pracovními místy disproporční v situaci nutnosti řešení nedostupnosti bydlení. Požadavek významně navýšit podíl bydlení a požadavek výsledného počtu pracovních míst obhájit analýzou výstavby a situace nebytových a administrativních prostor na území hlavního města Prahy.

Zahrnout do studie podíly dostupného bydlení. Má-li bytová výstavba přinést signifikantní vliv na řešení nedostupnosti bydlení, je třeba tyto podíly definovat. Tržní ceny bytů dostupné bydlení nepřinesou. Čistě tržní byty zároveň vytvoří sociální vakuum, ve čtvrti nevznikne sociální mix obyvatel z různých příjmových skupin a různých profesí. Absencí sociálního a dostupného bydlení je zároveň studie v rozporu se zadáním.

Na pozemcích, které patří městu, určit funkci bydlení a vybudovat na nich obecní a sociální byty (např. na území Zátor, které především počítá s administrativní vládní čtvrtí). V celé čtvrti vymezit alespoň 20 % nájemních obecních bytů k zajištění sociální rozmanitosti čtvrti a potřeb obyvatelstva.

Město by se mělo snažit získat pozemky od státu (např. SŽDC), případně i soukromých developerů a využít je pro zajištění dostupného bydlení. V územní studii by se měl zvýšit podíl bydlení oproti administrativě. V současnosti se počítá cca s 25 000 obyvateli a 29 000 pracovními místy. Zvýšený podíl bydlení má smysl ale pouze v kombinaci s vyšším podílem dostupných bytů.

V územní studii je potřeba snížit výšku navrhované předdimenzované zástavby – bloky o výšce 6+2 a 7+1 podlaží (s věžemi o 12 až 21 podlažích) snížit na podlažnost typickou pro Letnou a Holešovice, tedy 6+1 podlaží. Za navýšení podlaží (kapacity) by mělo město požadovat po soukromých developerech podíl obecních bytů

(například 20%), odkup bytů do vlastnictví města za nákladové ceny či svěření části bytů do správy města po dobu 30 let.

V kontextu adaptace na klimatickou změnu požadavek posoudit přirozenou ventilaci lokality ve vztahu k celému projektu revitalizace území. Provětrávání území, na kterém studie navrhuje velmi úzký uliční profil, je klíčové nejen z hlediska kvality ovzduší, ale i klimatické adaptace.

Požadavek navýšit koeficient zeleně. Oproti stávajícímu územnímu plánu tvoří podíl zeleně pouze 30 %. Zelená infrastruktura je klíčová z hlediska adaptace na klimatickou změnu. Stromy účinně ochlazují své okolí a zachycují prach i hluk z dopravy. Rostlý terén také zajistí retenci dešťové vody. Zeleň zároveň tvoří mitigační prvek svojí schopností pohlcovat oxid uhličitý. Proto by měla být umísťována na místa redukované výstavby.

Jednoznačněji vymezit a požadovat zelené střechy. Ty jsou nyní navrženy na základě technicko-architektonického provedení jednotlivých budov jakožto jediného kritéria. Studie by měla potřebu zelených střech vymezit striktněji, např. procentuálně na jednotlivé stavební bloky. Tyto procentuální poměry musí být stanoveny odborníkem na environmentální dopady budov a projevy klimatických změn ve městě.

Požadavek rostlého terénu ve vnitroblocích rozšířit i na ty vnitrobloky, které nyní obsahují pouze zelené prvky a zelené vnitrobloky striktněji vymezit.

Rozšíření plochy centrálního parku s ohledem na budoucí navýšení počtu obyvatel a zahuštění dopravní sítě v lokalitě. Navržení větší vodní plochy, která bude součástí parku a umožní rozvoj především vodních, ale i dalších ekosystémů.

Vytvořit studii, která posoudí agregovaný vliv návrhu na životní prostředí a na objem ekosystémových služeb, které bude nová zelená infrastruktura schopna poskytnout.

Realizovat železniční trať tak, aby netvořila bariéru v území (val či zeď), ale byla vytvořena „městotvorným“ způsobem, např. zahrnutím kulturních či volnočasových aktivit.

Vytvoření nové centrální třídy zdůraznit vymezením bezmotorové zóny v její severní části. Její definice jako městské třídy zároveň neodpovídá Pražským stavebním předpisům, které městské třídy vymezují v minimální šířce 24 m.

Prověřit dopravní řešení v lokalitě dopravní studií včetně dopravního modelu pro hlavní ulice. Na základě dopravní studie definovat také šířky uličních profilů.

Zvýšit bezpečnost řešení dopravy tím, že se jako základní forma vedení cyklistů na hlavních ulicích zvolí místo cyklopruhů obrubou oddělené jednosměrné („dánské“) pásy. Pro účel další projektové přípravy by zároveň veškeré cyklistické vazby v prostoru měly být zakresleny tak, aby z nich bylo řešení cyklistické dopravy stejně zřejmé jako např. počet jízdních pruhů pro automobilovou dopravu, a bylo tudíž prokazatelné, že řešení cyklistické dopravy nebude v úzkých místech upozaděno kvůli nedostatečným prostorovým parametrům uličních profilů.

Připomínky ke konkrétním dopravním řešením viz soubor připomínek AutoMatu (pdf rozešleme e-mailem).