

## ELEKTRONICKOU POŠTOU

### Magistrát hlavního města Prahy

Odbor územního plánu  
Jungmannova 29/34  
111 21 Praha 1

Praha 19. listopadu 2008

### Připomínky k návrhu zadání celoměstsky významných změn Územního plánu sídelního útvaru Hlavního města Prahy

Na základě oznámení o projednání návrhu zadání celoměstsky významných změn ÚP SÚ hl. m. Prahy, které bylo zveřejněno veřejnou vyhláškou, tímto podáváme v zákonné lhůtě 30 dní své připomínky k jednotlivým návrhům.

Předem děkujeme za zohlednění a vypořádání našich připomínek.

S pozdravem, za Arniku – Centrum pro podporu občanů



.....  
Martin Skalský

### Příloha:

Připomínky k návrhu zadání celoměstsky významných změn ÚP SÚ hl. m. Prahy

# **Připomínky k návrhu zadání celoměstsky významných změn Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy**

## **Celkové připomínky k navrženým změnám**

---

Z celkem 40 navržených zadání změn územního plánu Prahy vede 20 z nich, tedy plná polovina, k úbytku zeleně. V sedmi případech změn se jedná o výstavbu nových čtvrtí Prahy, což je zásadní urbanistický počín, který výrazně ovlivní podobu města. Součástí návrhu jsou také významné infrastrukturní projekty (mimoúrovňové křižovatky a silnice), které budou mít nepochybně dopad na kvalitu životního prostředí.

Vzhledem k rozsahu i významu návrhů zadání změn ÚP se domníváme, že není vhodné projednávat tyto změny v jednom balíku. Vhodnější by bylo alespoň nejvýznamnější změny vyjmout a projednávat jednotlivě – máme na mysli zejména záměry na výstavbu nových čtvrtí města na Žižkově, v Bubnech, na Smíchově, v Modřanech a Štěrboholích. Samostatné projednávání by lépe odpovídalo povaze „celoměstsky významných změn“.

Oddělené projednání návrhu změny ÚP nám připadá vhodné také v případě výškové regulace nových staveb na území Prahy.

Domníváme se, že celá vlna celoměstsky významných změn ÚP je nesystémová. Dnes se připravuje nový územní plán Prahy, který by měl řešit právě zásadní urbanistické, stavební či infrastrukturní projekty a nabídnout vizi rozvoje hlavního města. Vytržení jednotlivých území z kontextu územního plánu v rámci celoměstsky významných změn neumožňuje komplexní posouzení a působí dojmem, že skutečným cílem změny je vytvořit v co nejkratším čase co nejvíce nových zastavitelných ploch bez ohledu na to, jak kvalitně se podaří regulovat budoucí výstavbu. To může ve výsledku město poškodit.

Všechny navržené změny mají některé shodné rysy a uplatňujeme k nim tudíž následující společné připomínky:

### **1) Zapojení obyvatel Prahy do formulace změny**

Návrh celoměstsky významných změn se týká 11.663.643 m<sup>2</sup> plochy, tedy 2,35% rozlohy hlavního města Prahy. Jak už jsme uvedli výše, v rámci změny se jedná „mimo jiné“ o výstavbě čtyř nových čtvrtí v centru Prahy, které nabídnou bydlení možná až 40 tisícům lidí a budou obsahovat desítky tisíc čtverečních metrů obchodních a kancelářských ploch.

Informování veřejnosti je ve srovnání s významem a rozsahem změn územního plánu ve zjevném nepoměru. Dá se říci, že drtivá většina obyvatel Prahy o připravovaných změnách nemá tušení, natož aby lidé věděli, zda a jak mohou k návrhům podávat připomínky.

Domníváme se, že v dalších fázích zpracování je nezbytné přistoupit k široké informační kampani, která upozorní na projednávané změny a bude obyvatele vyzývat k podávání připomínek. Je vhodné učinit opatření, která budou nad rámec zákona – např. veřejná debata, prezentace formou výstavy, webové rozhraní pro podávání připomínek, informační letáky a plakáty v informačních centrech magistrátu a městských částí apod. Navržené změny jsou natolik závažné, že ovlivňují budoucí tvář města. Jsme přesvědčeni o tom, že formulace vize a rozhodnutí o formě proměny není možná bez široké veřejné i odborné diskuse a bez aktivního zapojení veřejnosti do celého procesu.

Vyvěšení návrhů změn na internetové stránce není dostatečné, neboť zde nejsou dostupné podkladové urbanistické studie, které řeší obsahově jednotlivé návrhy změn ÚP, a laická veřejnost tak nemá možnost posoudit dopady navržené změny na prostředí konkrétního území nebo městské části.

## **2) Proces schvalování změn celoměstského významu**

Požadujeme, aby byly změny vzhledem ke svému rozsahu, poloze a zásahům do zeleně posouzeny z hlediska dopadů na udržitelný rozvoj území ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o hodnocení vlivů na životní prostředí (tzv. SEA – strategická EIA).

Požadujeme také, aby byly navržené změny ÚP zpracovány v různých variantách. V současné době se předkládá u každého návrhu jediná varianta, což u tak rozsáhlých a složitých záměrů není dostatečné.

Požadujeme, aby byly všechny projednávané změny zpracovány v konceptu. Tato fáze sice není podle zákona o územním plánování a stavebním řádu č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) povinná, nicméně s ohledem na závažnost navrhovaných změn vnímáme zpracování konceptu jako nezbytné. Za klíčové považujeme veřejné projednání návrhu změn ÚP.

## **3) Zásadní dopady rozvojových projektů na kvalitu života v Praze**

V případě změn, které vytvářejí nová rozvojová území (fakticky nové čtvrti města), hrozí předimenzovaná výstavba. Návrh zadání změny ÚP ve své současné podrobnosti neřeší některé zásadní dopady změn na životní prostředí. Požadujeme, aby byly u všech změn posouzeny následující okruhy problémů a do návrhů doplněna potřebná regulační opatření:

### ▪ Míra zastavěnosti území

Pro každé rozvojové území je nezbytné stanovit maximální možnou míru zastavěnosti. Příklad vývoje na Pankrácké pláni, oblasti Budějovické i nákladového nádraží Žižkov ukazuje, že nejsou-li stanovena jasná regulační opatření, investoři usilují o maximální možnou zastavěnost, a poškozují tím udržitelný rozvoj města.

### ▪ Dostatečný podíl zeleně

Pro zakládání nových čtvrtí města i novou obytnou výstavbu je nezbytné stanovit závazný podíl veřejné zeleně v uličním parteru. Tato zezeň nesmí být zaměňována se zelenými střechami a střešními zahradami, které plní jinou funkci. Domníváme se, že v případě nových čtvrtí je vhodný podíl zeleně nejméně 30 – 50% rozlohy území. Je pak na zvážení investorů, zda vytvoří velký centrální park, umístí zezeň do vnitrobloků nebo přistoupí k založení několika menších parků.

### ▪ Občanské vybavení

V nových čtvrtích je nezbytné závazně určit rozsah občanského vybavení, zejména v závislosti na počtu bytových jednotek. V opačném případě hrozí, že investoři, kteří s velkými zisky prodají nové byty a kanceláře, přenesou náklady na vybudování nezbytné vybavenosti na město nebo městské části.

V souvislosti s novou výstavbou je potřebné vytvářet zejména odpovídající kapacitu škol, školek a dalších zařízení pro výchovu a vzdělávání, zařízení pro tělovýchovu a sport, kulturu a volný čas, dále též dostatečnou nabídku obchodů a služeb, stravování, sociálních a zdravotnických zařízení, veřejné správy apod.

- Řešení potřeb území

Změny územního plánu by měly vycházet především z potřeb daného území v širších souvislostech – např. výškovými limity, ale také funkčním využitím pozemků (služby, zeleň, veřejná prostranství, kulturní a zdravotnická zařízení apod.), nikoliv primárně ze zájmů a požadavků investorů.

Při zpracování změn je nezbytné zohlednit stávající stav životního prostředí, zejména ovzduší, hluchost, a tomu také záměry přizpůsobit.

- Výška zástavby

Přestože návrh zadání změny ÚP počítá se schválením metodiky pro regulaci výšky nové výstavby v Praze, v případě velkých rozvojových území je vhodné stanovit výšková omezení explicitně v rámci změn. Může jít např. o výškový interval, nebo o stanovení maximální přípustné výšky zástavby s tím, že detaily řešení mohou být upřesněny podle nové metodiky.

- Ochrana památkově chráněných objektů a rázu lokality

V případě, se v řešeném území nacházejí památkově chráněné objekty, je nezbytné jejich zachování. Změny ÚP by měly v maximální možné míře zohlednit také objekty, které sice kulturními památkami nejsou prohlášeny, ale mají z hlediska kulturního dědictví nebo historie území podstatný význam.

Změny by měly respektovat charakter okolní zástavby, historii příslušného území a jeho celkový kontext.

- Dopravní napojení

U nových rozvojových území je nezbytné posoudit možné napojení na dopravní infrastrukturu. Vzhledem k současné situaci v Praze je nežádoucí další zvyšování intenzit individuální automobilové dopravy. V místech, kde dochází k překračování hygienických limitů pro emise znečišťujících látek nebo hluk, to není přípustné ani právně.

Požadujeme, aby byla pro dopravní obsluhu všech rozvojových území přednostně využívána veřejná doprava. Investoři nových urbanistických souborů by přitom měli být zavázáni příslušnou infrastrukturu pro obsluhu svých komerčních projektů financovat.

Vedle veřejné dopravy je nezbytné vytvořit kvalitní podmínky pro pěší a cyklistickou dopravu, která je z hlediska vlivů na životní prostředí i z hlediska lidského zdraví nejvhodnější.

- Ochrana přírody a krajinného rázu

V místech, kde se nacházejí cenné části přírody, je nezbytné stanovit regulační opatření, která zabrání poškození těchto míst. To se týká například záměrů „Laguny Radotín“, „Neoriviera Modřany“, „Obytný soubor Vokovice“, výstavby polyfunkčních budov u Michelského lesa, ale i dalších navržených změn. Změny územního plánu by neměly poškodit ani krajinný ráz řešeného území.

Předpokládáme, že zpracování konceptů změn ve variantách řešení spolu s posouzením vlivu navržených změn na udržitelný rozvoj pomohou stanovit konkrétní regulační opatření pro ochranu přírody.

## Připomínky k jednotlivým návrhům změn:

---

### Změna č. Z 1438/00

#### Změna funkčního využití území podle urbanistické studie a podle vedení nové trasy Komořanské ulice

#### Praha 12 / rozsah 526.307 m<sup>2</sup>

V místě se plánuje výstavba „snad největšího stavebního projektu v historii Prahy“, jak pojmenovává projekt Neo Rivieara investor, společnost Neocity Group. Komplex má zahrnovat 2.000 bytů všech kategorií 38.000 m<sup>2</sup> obchodních ploch, kulturní centrum, sportovní areál a přístaviště.

Nejkontroverznější je 2. etapa projektu, která předpokládá v severním a v jižním segmentu rozvojové plochy výstavbu celkem čtyř mrakodrapů. Ačkoliv z veřejně dostupných dokumentů nevyplývá jejich výška, budovy mohou negativně ovlivnit panorama Prahy. Je proto nezbytné prověřit vizuální dopad navrhovaných staveb na horizont města a stanovit pro zástavbu výškový limit.

Předmětem dlouhodobé kritiky občanů Modřan je také plánované napojení silničního okruhu Prahy na připravovanou čtyřproudou komunikaci v oblasti „nových Modřan“. Toto řešení by způsobilo zvýšení dopravních intenzit v obytných oblastech a přispělo ke zhoršení životního prostředí. Občané se obávají zejména nárůstu tranzitní dopravy. Komunikace má navíc vést přírodně a historicky cennou lokalitou kolem Komořanského zámku, kolem statku Šabatka a po vltavském břehu. Stavba komunikace by si navíc zřejmě vyžádala kácení vzrostlých stromů a zasáhla také zámecký park. V neposlední řadě může masivní zástavba a vybudování nové komunikace negativně ovlivnit vltavské tůně.

Domníváme se, že záměr by měl závažný negativní vliv na zájmy chráněné zákonem o ochraně přírody a krajiny (život zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, krajinný ráz, funkce územního systému ekologické stability). Z biologického hodnocení lokality (Karel Kerouš, 2004) citujeme: *„Lokalita má v rámci pražské aglomerace zcela ojedinělý charakter, neboť je neocenitelným refugiem původní pražské fauny a posledním funkčním fragmentem lužního systému v Praze. Přes všechny záporné vlivy, kterým pomalu podléhá, je stále velmi významným stabilizačním prvkem pražského ekosystému.“*

*V současné době území nepožívá žádné zákonné ochrany jako zvláště chráněné části přírody. Ve smyslu právní ochrany je možné hovořit pouze o obecné ochraně ve smyslu § 5 zákona č. 114/1992 Sb. a § 4 téhož zákona jako významný krajinný prvek – údolní niva řeky Vltavy. V každém případě je předmětné území biotopem zvláště chráněných druhů živočichů, proto by každý stavební zásah i jiný měl být konzultován s odbornými specialisty a místně příslušnými orgány ochrany přírody a opatřit si před jakýmkoliv zásahem do tohoto území výjimky ze základních podmínek ochrany uvedených druhů.“*

Přivedení vysokých intenzit automobilové dopravy do tohoto území je nežádoucí nejen z hlediska jeho ekologických hodnot, ale také hodnot rekreačních. Pátevní cyklistická trasa, která prochází po vltavském břehu, a která je hojně využívána, by se ocitla v sousedství čtyřproudé silnice.

Záměr se na první pohled jeví jako příliš intenzivní. K posouzení by bylo vhodné předložit variantní řešení zástavby i jejího dopravního napojení na komunikační síť.

**Shrnutí připomínky:** Požadujeme stanovit výškový limit pro novou výstavbu v řešeném území tak, aby nové budovy nemohly ovlivnit vizuální integritu historického jádra Prahy. Požadujeme, aby v rámci nového souboru tvořila 30 – 50% ploch veřejná zeleň. Požadujeme předložení variantního řešení dopravní obslužnosti území, které bude zahrnovat také využití veřejné dopravy. Požadujeme, aby byl stanoven koeficient zastavitelnosti území a byl stanoven závazný rozsah občanského vybavení v závislosti na počtu budovaných bytových jednotek. Požadujeme, aby v území byly jako nezastavitelné stabilizovány plochy, které jsou fragmentem původního lužního lesa.

---

**Změna č. Z 1774/00**

**Zklidnění území Sedlec, vybudování obytné zástavby**

**Praha 6 – Sedlec / rozsah 119.458 m<sup>2</sup>**

Záměr předpokládá nahrazení všech kategorií pozemků podle současně platného ÚP funkcí OB (čistě obytné) a OV (všeobecně obytné). Zanikají přitom veškeré plochy zeleně – ZMK (zeleň městská krajinná), NL (louky a pastviny), IZ (izolační zeleň), ZP (parky, historické zahrady a hřbitovy). To považujeme za nevhodné. Budoucí zástavba by rozhodně neměla probíhat na úkor ploch zeleně a tyto by měly být zachovány v současném rozsahu.

**Shrnutí připomínky:** Požadujeme zachování pozemků veřejné zeleně v řešeném území a závazné stanovení rozsahu veřejné zeleně v rámci nové výstavby taky, aby zeleň tvořila 30 – 50% ploch. Požadujeme, aby pro dopravní obsluhu území byly vytvořeny kapacity veřejné dopravy. Požadujeme, aby byl stanoven koeficient zastavitelnosti území a byl stanoven závazný rozsah občanského vybavení v závislosti na počtu budovaných bytových jednotek.

---

**Změna č. Z 2001/00**

**Začlenění území Masarykovo nádraží – Florenc do městské struktury v souvislosti s uvolněním ploch Masarykova nádraží**

**Praha 8, Praha 1 / rozsah 189.383 m<sup>2</sup>**

Změna řeší novou funkci území po předpokládaném zrušení Masarykova nádraží pro osobní přepravu. Jak vyplývá z dostupných dopravních studií, je možné zrušení Masarykova nádraží podmíněno dokončením nového systému železniční dopravy v Praze – tzv. „průjezdního modelu“, které je možné očekávat v horizontu více než 5 let. Proto požadujeme zpracovat změnu se zachováním funkčnosti Masarykova nádraží.

Pokud by bylo Masarykovo nádraží zrušeno před tím, než dojde k vybudování dostatečně kapacitní a kvalitní náhrady, může dojít k nenahraditelné ztrátě (obnova zrušeného nádraží už nebude nikdy možná). Se zrušením nádraží není důvod spěchat.

Prostor Masarykovo nádraží – Florenc je bezesporu nejcennější rozvojovou plochou, kterou Praha disponuje. Požadujeme proto otevřít širokou veřejnou diskusi při zpracování konceptu o funkčním i prostorovém využití území, variantní zpracování konceptu a posouzení vlivu konceptu na udržitelný rozvoj území včetně nadstandardního (nad rámec zákona) projednání záměru s veřejností.

Pokud jde o vlastní návrh zadání změny ÚP, není v něm obsažen proklamovaný záměr vybudovat v ose kolejíště Masarykova nádraží centrální park, která – pokud by mělo skutečně k zástavbě řešeného území dojít – považujeme za stěžejní. Podle současného návrhu by mohlo hrozit zastavění celého prostoru kolejíště a přilehlých pozemků, což by bylo z hlediska rozvoje města nežádoucí.

V oblasti Florence je důležité zachovat autobusové nádraží, které má klíčový význam pro meziměstskou veřejnou dopravu.

Považujeme za nevhodné, že návrh ruší stávající plochu ZMK (zeleň městská krajinná). Dalším problémem je vymezení ploch typu DGP (garáže a parkoviště). To by znamenalo další zatížení historického jádra Prahy automobilovou dopravou, což je zcela nežádoucí. Protože lokalita je výborně obsloužena veřejnou dopravou a je dostupná také pěšky, jeví se budování rozsáhlé infrastruktury pro automobilovou dopravu jako zcela neopodstatněné.

**Shrnutí připomínky:** Požadujeme zpracovat změnu se zachováním funkčnosti Masarykova nádraží pro osobní dopravu. Požadujeme otevření veřejné diskuse při zpracování konceptu o funkčním i prostorovém využití území, variantní zpracování konceptu a posouzení vlivu konceptu na udržitelný rozvoj území, a nadstandardní projednání změny s veřejností (nad rámec zákona). Požadujeme, aby byla v území vymezena nezastavitelná plocha pro vytvoření centrálního parku. Požadujeme zachování autobusového nádraží Praha-Florenc. Požadujeme minimalizaci počtu nově budovaných parkovacích stání a vytvoření kvalitní infrastruktury pro veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu v oblasti. Požadujeme stanovení výškového limitu pro novou výstavbu tak, aby stavby nemohly ohrozit vizuální integritu historického jádra Prahy. Požadujeme, aby byly v území závazně vymezeny dostatečné kapacity občanského vybavení (kultura, volný čas, sport, vzdělávání).

---

## Změna č. Z2048/00

**Modernizace železniční tratě – vybudování 3. koleje, napojení žst. Praha – Libeň na budované Nové spojení a zajištění kapacity trati pro výhledový rozsah dopravy**

**Praha 9, Praha 10, Praha 15 / rozsah 42.558 m<sup>2</sup>**

Návrh předpokládá zrušení řady typů ploch zeleně (ZMK – zeleň městská krajinná; LR – lesní porosty; sady, zahrady, vinice - PS; zahrádky a zahrádkové osady – PZO; zahradnictví - PZA; parky, historické zahrady a hřbitovy – ZP), dále ruší plochy SP (sportu), oddechu (SO5) apod. Je tedy nepochybné, že v lokálním kontextu se návrh zadání změny projeví zřejmě zhoršením životního prostředí, respektive vyšší dopravní zátěží a úbytkem vyjmenovaných typů ploch.

Vzhledem k tomu, že záměr je motivován rozšířením kapacity veřejné dopravy a jejím zkvalitněním (je součástí nového řešení železniční dopravy na území hlavního města), bude celkový přínos projektu pro životní prostředí Prahy jistě mnohonásobně výraznější, než negativní působení stavby přímo v místech postižených jejím trasováním.

Domníváme, se že je nezbytné zabývat se v dalších fázích přípravy záměru kompenzačními opatřeními negativních vlivů stavby na životní prostředí a také místní ekosystémy ve smyslu zákonů na ochranu přírody a ochrany lidského zdraví.

**Shrnutí připomínky:** Požadujeme stanovit opatření pro kompenzaci negativních vlivů stavby na životní prostředí, zejména v oblasti hluku, včetně výsadby izolační zeleně.

---

## Změna č. Z 2096/00

### Změna funkčního využití ploch – velké rozvojové území

**Praha – Dubeč, Praha – Dolní Měcholupy, Praha – Stěrboholy / rozsah 5.075.353 m<sup>2</sup>**

Z návrhu zadání změny vůbec nevyplývá, za jakým účelem je tato změna navržena. Jedná se o obrovské území s převahou různých kategorií zelených ploch a s ornou půdou, s vodní plochou uprostřed, na pomezí tří městských částí.

Pro tak velkou změnu by bylo vhodné zveřejnění urbanistické studie a její důkladné projednání s veřejností. Pro využití území musejí být stanoveny podrobné regulační podmínky. Zvláště je potřeba řešit dopravní napojení území, neboť v této části Prahy je již dnes nadměrná intenzita automobilového provozu. Území je třeba pojímat komplexně – řešit umístění zeleně, služeb, veřejných prostranství, škol, školek. Nezbytné je posouzení návrhu konceptu z hlediska dopadů na udržitelný rozvoj území.

**Shrnutí připomínky:** Požadujeme otevření veřejné diskuse při zpracování konceptu o funkčním i prostorovém využití území, variantní zpracování konceptu a posouzení vlivu konceptu na udržitelný rozvoj území, a nadstandardní projednání změny s veřejností (nad rámec zákona). Požadujeme stanovení míry zastavitelnosti území a závazné stanovení podílu zeleně v rozsahu 30 – 50% rozlohy území. V závislosti na funkčním využití pozemků je nezbytné vybudovat kapacity veřejné dopravy a kvalitní infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu. Dále je třeba prověřit kapacitu okolní silniční sítě z hlediska možného zásadního zvýšení intenzity individuální automobilové dopravy. Požadujeme, aby byly v území závazně vymezeny plochy a kapacity občanského vybavení (obchody a služby, kultura, volný čas, sport, základní školy a školky), a to zejména v poměru k počtu budovaných bytových jednotek. Požadujeme závazné vymezení veřejných prostranství (parky, hřiště, náměstí apod.).

---

## Změna č. Z 2116/00

### Obytná výstavba

**Praha – Zličín (Sobín) / rozsah 200.135 m<sup>2</sup>**

Důvodem změny je obytná výstavba (zřejmě rodinné domky) na orné půdě v severovýchodní části Sobína. Obáváme se, že na vymezené ploše s největší pravděpodobností vznikne zástavba satelitního typu se všemi negativními aspekty (nekvalitní architektura, každodenní dojíždění obyvatel do centrálních částí Prahy automobilem za prací, zábavou i nákupy apod.). Vznik další zástavby satelitního typu na okraji Prahy bez dostatečné infrastruktury přímo v místě by vedl ke vzniku problémů v oblasti dopravy, životního prostředí apod.

**Shrnutí připomínky:** V závislosti na funkčním využití pozemků je nezbytné vybudovat kapacity veřejné dopravy a kvalitní infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu. Požadujeme, aby byly v území závazně vymezeny plochy a kapacity občanského vybavení (obchody a služby, kultura, volný čas, sport), a to zejména v poměru k počtu budovaných bytových jednotek.

---



## Změna č. Z 2137/00

### Obytná výstavba

#### Praha 22 (Uhříněves, Kolovraty) / rozsah 346.945 m<sup>2</sup>

Předmětem změny je obytná výstavba (zřejmě rodinné domky) na orné půdě v jihovýchodní části Uhříněvsi. Výstavbu v navržené lokalitě nevnímáme jako zásadně problematickou, i když k zastavování orné půdy by mělo být přistoupeno až po vyčerpání rozvojového potenciálu jiných, již urbanizovaných ploch (zejména brownfields).

Z návrhu zadání změn by měla být vyňata zelená plocha ZMK (zeleň městská krajinná), a tato by měla být zachována. Je také nutné prověřit, zda je v oblasti dostatečná kapacita infrastruktury pro výstavbu v očekávaném rozsahu.

**Shrnutí připomínky:** Požadujeme variantní návrh rozvoje oblasti Uhříněvsi a Kolovrat bez záboru zemědělské půdy a zeleně. V závislosti na funkčním využití pozemků je nezbytné vybudovat kapacity veřejné dopravy a kvalitní infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu. Požadujeme, aby byly v území závazně vymezeny plochy a kapacity občanského vybavení (obchody a služby, kultura, volný čas, sport), a to zejména v poměru k počtu budovaných bytových jednotek.

---

## Změna č. Z 2142/00

### Změna funkčního využití ploch

#### Praha – Stěrboholy, Praha 10, Praha 14 / rozsah 621.088 m<sup>2</sup>

Z návrhu zadání změny vůbec nevyplývá, za jakým účelem je tato změna navržena. Jedná se o obrovské území s převahou různých kategorií zelených ploch a s ornou půdou, s vodní plochou uprostřed, na pomezí tří městských částí.

Pro tak velkou změnu by bylo vhodné zveřejnění urbanistické studie a její důkladné projednání s veřejností. Pro využití území musejí být stanoveny podrobné regulační podmínky. Zvláště je potřeba řešit dopravní napojení území, neboť v této části Prahy je již dnes nadměrná intenzita automobilového provozu. Území je třeba pojímat komplexně – řešit umístění zeleně, služeb, veřejných prostranství, škol, školek. Nezbytné je posouzení návrhu konceptu z hlediska dopadů na udržitelný rozvoj území.

**Shrnutí připomínky:** Požadujeme otevření veřejné diskuse při zpracování konceptu o funkčním i prostorovém využití území, variantní zpracování konceptu a posouzení vlivu konceptu na udržitelný rozvoj území, a nadstandardní projednání změny s veřejností (nad rámec zákona). Požadujeme stanovení míry zastavitelnosti území a závazné stanovení podílu zeleně v rozsahu 30 – 50% rozlohy území. V závislosti na funkčním využití pozemků je nezbytné vybudovat kapacity veřejné dopravy a kvalitní infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu. Dále je třeba prověřit kapacitu okolní silniční sítě z hlediska možného zásadního zvýšení intenzity individuální automobilové dopravy. Požadujeme, aby byly v území závazně vymezeny plochy a kapacity občanského vybavení (obchody a služby, kultura, volný čas, sport, základní školy a školky), a to zejména v poměru k počtu budovaných bytových jednotek. Požadujeme závazné vymezení veřejných prostranství (parky, hřiště, náměstí apod.).

---

## **Změna č. Z 2168/00**

### **Prodloužení kanalizačního sběrače H důležitého pro rozvoj obce**

**Praha – Běchovice, Praha – Dolní Počernice / rozsah 5.355 m<sup>2</sup>**

Stavba je zřejmě vzhledem ke stavebnímu rozvoji obcí potřebná, z návrhu zadání změny územního plánu se zdá, že návrh není v kolizi s jinými veřejnými zájmy.

**Bez připomínek.**

---

## **Změna č. Z 2176/00**

### **Komunikační propojení Kbely – MÚK Vysočanská radiála**

**Praha 14, Praha 19, Praha – Satalice / rozsah 19.533 m<sup>2</sup>**

Stavba je součástí celkového řešení automobilového provozu v Praze a bezprostředně navazuje na stavbu Vysočanské radiály. Dopravní řešení (Vysočanská radiála a navazující dopravní stavby) musí projít hodnocením vlivů stavby na životní prostředí v procesu EIA podle zákona č. 100/2001 Sb., o hodnocení vlivů na životní prostředí, v platném znění. Realizace jakékoliv kapacitní dopravní stavby v Praze ovlivňuje zásadním způsobem kvalitu životního prostředí a míru zasažení lidského zdraví.

**Shrnutí připomínky: Požadujeme zpracovat koncept změny ÚP a zajistit posouzení vlivu změny na udržitelný rozvoj území.**

---

## **Změna č. Z 2178/00**

### **Vymezení veřejně prospěšné stavby – mimoúrovňová křižovatka Pražského okruhu**

**Praha – Dolní Chabry / rozsah 32.862 m<sup>2</sup>**

Stavba je součástí celkového řešení automobilového provozu v Praze a bezprostředně navazuje na stavbu Pražského okruhu. Stavba Pražského okruhu včetně všech navazujících řešení musí projít hodnocením vlivů stavby na životní prostředí v procesu EIA podle zákona č. 100/2001 Sb., o hodnocení vlivů na životní prostředí, v platném znění. Realizace jakékoliv kapacitní dopravní stavby v Praze ovlivňuje zásadním způsobem kvalitu životního prostředí a míru zasažení lidského zdraví.

**Shrnutí připomínky: Požadujeme zpracovat koncept změny ÚP a zajistit posouzení vlivu změny na udržitelný rozvoj území.**

---

## **Změna č. Z 2179/00**

### **Propojení Pražského okruhu s Říčany**

**Praha – Kolovraty / rozsah 3.597 m<sup>2</sup>**

Stavba je součástí celkového řešení automobilového provozu v Praze a bezprostředně navazuje na stavbu Pražského okruhu. Stavba Pražského okruhu včetně všech navazujících řešení musí projít hodnocením vlivů stavby na životní prostředí v procesu EIA podle zákona č. 100/2001 Sb., o hodnocení vlivů na životní prostředí, v platném znění. Realizace jakékoliv kapacitní dopravní stavby v Praze ovlivňuje zásadním způsobem kvalitu životního prostředí a míru zasažení lidského zdraví.

**Shrnutí připomínky: Požadujeme zpracovat koncept změny ÚP a zajistit posouzení vlivu změny na udržitelný rozvoj území.**

---

#### **Změna č. Z 2222/00**

##### **Rekonstrukce ulice Bečovská – K vilkám**

**Praha – Dubeč, Praha 22 / rozsah 15.877 m<sup>2</sup>**

Není jasné, proč má být rekonstrukce ulice řešena formou změny územního plánu. Pokud by šlo skutečně o pouhou rekonstrukci přesně ve stopě současné komunikace, nebyla by podle našeho názoru změna ÚP potřebná.

Podle dostupných podkladů záměr ruší území vymezená jako zeleň městská krajinná (ZMK), lesní porosty (LR), sady, zahrady a vinice (PS).

**Shrnutí připomínky: Požadujeme zpracovat koncept změny ÚP a zajistit kompenzaci úbytku zeleně vlivem změny.**

---

#### **Změna č. Z 2247 / 00**

**Vymezení nového železničního koridoru III. Praha – Beroun včetně souvisejících staveb, propojení dráhy na tzv. Jižní spojkou včetně položení 2. trať. Koleje na Bránickém mostě**

**Praha 5, Praha – Velká Chuchle, Praha 4 / rozsah 147.252 m<sup>2</sup>**

Předmětem návrhu je posílení železniční dopravy v západním směru z Prahy. Návrh zasahuje do ploch typu ZMK (zeleň městská krajinná); LR (lesní porosty); IZ (izolační zeleň), SP (sportu), apod. Je pravděpodobné, že v lokálním kontextu se změna ÚP projeví horšením životního prostředí, respektive vyšší dopravní zátěží a úbytkem vyjmenovaných typů ploch.

Vzhledem k tomu, že záměr je motivován rozšířením kapacity veřejné dopravy a jejím zkvalitněním (je součástí nového řešení železniční dopravy na území hlavního města), bude celkový přínos projektu pro životní prostředí Prahy jistě mnohonásobně výraznější, než negativní působení stavby přímo v místech postižených jejím trasováním.

Domníváme, se že je nezbytné zabývat se v dalších fázích přípravy záměru kompenzačními opatřeními negativních vlivů stavby na životní prostředí a také místní ekosystémy ve smyslu zákonů na ochranu přírody a ochrany lidského zdraví.

**Shrnutí připomínky: Požadujeme stanovit opatření pro kompenzaci negativních vlivů stavby na životní prostředí, zejména v oblasti hluku, včetně výsadby izolační zeleně.**

---

---

## Změna č. Z 2266/00

### Rekonstrukce a rozšíření ulice

#### Praha 22, Praha – Křeslice / rozsah 20.860 m<sup>2</sup>

Změna předpokládá zrušení pozemků zařazených do kategorií zahrádky a zahrádkové osady (PZA), zeleň městská krajinná (ZMK), orná půda, plochy pro pěstování zeleniny (OP).

Rozšíření komunikace je zřejmě vyvoláno nárůstem dopravní intenzity v daném směru. Zatímco rekonstrukce silnice je zcela legitimní, návrh k rozšíření by měl projít hodnocením vlivů na životní prostředí ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. V rámci procedury EIA by měly být zváženy alternativní varianty (např. rozšíření veřejné dopravy).

**Shrnutí připomínky: Požadujeme zpracování konceptu změny a stanovení opatření pro kompenzaci negativních vlivů automobilové dopravy na životní prostředí, zejména v oblasti hluku a emisí, včetně výsadby zeleně.**

---

## Změna č. Z 2273/00

### Realizace Mimoúrovňové křižovatky Rybářka Pražského okruhu

#### Praha – Suchdol / rozsah 26.114 m<sup>2</sup>

Návrh předpokládá zrušení funkce pozemků zařazených jako zeleň městská krajinná (ZMK), izolační zeleň (IZ), zahrádky a zahrádkové osady (PZO), čistě obytné (OB) a vytvoření dopravní stavby na jejich ploše.

Návrh zadání změny ÚP bezprostředně souvisí s výstavbou severozápadní části Pražského okruhu v jeho tzv. jižní variantě (J). Výsledkem procesu hodnocení vlivů na životní prostředí (EIA) podle tehdy platného zákona č. 244/1992 Sb., o hodnocení vlivů na životní prostředí, bylo stanovisko doporučující jednu z variant severní trasy okruhu (Ss), vzhledem k jejím menším negativním dopadům na lidské zdraví a životní prostředí. Rozhodnutí trasovat okruh variantou jižní – v rozporu se závěry expertního posouzení – proto naráží na silný nesouhlas obyvatel postižených částí Prahy i MČ Suchdol.

Pražský okruh, tak jak je dnes navržen, nebude plnit jen funkci obchvatu hlavního města, ale také propojky transevropské dálniční trasy Hamburk – Istanbul, což znamená enormní zatížení této komunikace těžkou kamionovou dopravou.

Nejvyšší správní soud nedávno zrušil opatření obecné povahy Hlavního města Prahy č. 1/2008, kterým byla vyhlášena změna Z 1000/00 Územního plánu Prahy, pro jeho rozpor se zákonem. Zrušená změna obsahovala mj. vymezení staveb, které jsou součástí Pražského okruhu v úseku Ruzyně – Březiněves. Hlavním důvodem zrušení změny územního plánu je fakt, že zpracovatel přehlížel námitky a zájmy dotčené veřejnosti.

Pokračování v prosazování jižní varianty, která má podstatně vyšší negativní dopady na životní prostředí, bude nepochybně narážet na další odpor veřejnosti, což může termín zprovoznění Pražského okruhu neúnosně oddálit. Hlavní město přitom obchvatovou

komunikaci nutně potřebuje – jde o klíčovou stavbu z hlediska snížení dopravních zátěží v centrálních částech Prahy.

Domníváme se, že stavba Pražského okruhu by měla být realizována ve stopě Ss – v souladu se stanoviskem o hodnocení vlivů na životní prostředí (EIA), a ke změně územního plánu, která má vymezit prostor pro realizaci MÚK Rybářka tedy není důvod.

**Shrnutí připomínky: Požadujeme stažení návrhu z projednávání.**

---

#### **Změna č. Z 2274/00**

**Vybudování přestupního uzlu Zahradní Město: přestavba podjezdu železniční tratě a návazné řešení dopravy vyvolané budoucí železniční zastávkou**

**Praha 10 / rozsah 217.687 m<sup>2</sup>**

Změna vychází ze záměru na vybudování přestupního terminálu mezi MHD a železnicí. Navazuje na tzv. Nové spojení a průjezdní model železnice na území hlavního města. V současné době je území tvořeno převážně železničním kolejištěm a zařízeními železniční dopravy, v menší míře se zde nacházejí sklady, nerušící výroba a služby a různé typy obytných a smíšených funkcí.

Změna je pozitivní, neboť posiluje funkci veřejné dopravy na území Prahy a vede k jejímu zefektivnění a zkvalitnění.

**Bez připomínek.**

---

#### **Změna č. Z 2357/00**

**Praha – Dolní Měcholupy, Praha 15 / rozsah 98.048 m<sup>2</sup>**

#### **Bytová výstavba**

Cílem změny je výstavba bytů na území, které je dnes určeno pro výrobu, skladování a distribuci. Vzhledem k tomu, že se jedná o urbanizované území uprostřed zastavěného a obydleného území, je změna jeho funkce ve smyslu návrhu zadání změny ÚP vhodná.

**Bez připomínek.**

---

#### **Změna č. Z 2420/00**

**Dokončení urbanizace území se zachováním sportu a vznikem náměstí**

**Praha 10 / rozsah 42.770 m<sup>2</sup>**

Záměr je pozitivní, dotvoření prostoru Hagiboru je z hlediska významu tohoto území v rámci města žádoucí. Za přípustné považujeme využití pozemků pro rekreaci, sport, veřejná prostranství. V omezené míře lze v území umožnit i doplňkové služby (restaurace apod.).

Řešené území je dnes tvořeno převážně nekategorizovanou zelní (zelená plocha, která není v planém územním plánu vymezena jako zeleň). Při další urbanizaci prostoru je důležité tento fakt zohlednit a existující kvalitní zeleň zachovat, stejně jako zachovat určitý poměr zeleně vůči zastavěným plochám.

**Shrnutí připomínky:** Požadujeme stabilizovat v územním plánu existující plochy rostlé zeleně jako nezastavitelné území. Do území povolit pouze umístění funkce zeleně, rekreace, sportu, veřejných prostranství a dalšího občanského vybavení.

---

## Změna č. Z 2433/00

### Vybudování lokálního městského centra ve Strašnicích

#### Praha 10 / rozsah 14.059 m<sup>2</sup>

Dotvoření prostoru v okolí stanice metra Strašnická je z hlediska významu tohoto území pro oblast Strašnic žádoucí. Není však jisté, zda právě navržená změna ÚP bude mít na území pozitivní dopad.

Podle současného ÚP se v území nachází „zeleň vyžadující zvláštní ochranu“, která má být podle návrhu zrušena a převedena do funkce všeobecně smíšené (SV) a čistě obytné (OB). To je nežádoucí trend – zeleň by měla být zachována. Také funkce veřejné vybavení (VV) odpovídá lépe charakteru území. Pokud bude realizována navržená změna schválena, došlo by zřejmě k zastavěné celého řešeného území budovami.

Domníváme se, že zachování existující zeleně by umožnilo vytvoření širšího prostoru – „náměstí“ – v okolí stanice metra, což by bylo vzhledem k intenzivnímu využívání území pěšími žádoucí více než zastavění volných ploch. Zeleň hraje v území důležitou roli, neboť kompenzuje negativní vlivy silně dopravně zatížené ulice V Olšínách.

Novou výstavbu si lze bez obtíží představit ve východní části řešeného území (východně od křižovatky ulic Saratovské a V Olšínách). Naopak v západní části území je další výstavba spíše nežádoucí.

**Shrnutí připomínky:** Požadujeme stabilizovat existující plochu zeleně v západní části území jako nezastavitelné území – veřejnou zeleň. V území by mělo být vymezeno veřejné prostranství (náměstí). Všeobecně smíšená a čistě obytná funkce je vhodná ve východní části řešeného území. Je vhodné, aby v nových budovách vzniklo občanské vybavení (obchody a služby). Charakter nové výstavby (zejména výška) by měl odpovídat okolní zástavbě.

---

## Změna č. Z 2440/00

### Změna trasy metra D, přemístění plánované stanice

#### Praha 12 / rozsah 2.113 m<sup>2</sup>

Návrh změny se týká zrušení původně plánované stanice metra „Zálesí“ a přesunutí trasy metra D východním směrem. Nově má vzniknout stanice metra „Nemocnice Krč“. Změna je jednoznačně pozitivní, neboť nemocnice si nepochybně obsloužení novou trasou metra

zaslouží a stanice zde bude mít větší opodstatnění, než na křižovatce uprostřed poměrně řídké obydleného území.

**Bez připomínek.**

---

**Změna č. Z 2445/00**

**Obytná zástavba**

**Praha 10 / rozsah 6.061 m<sup>2</sup>**

Návrh směřuje ke zrušení plochy určené pro veřejné vybavení (VV) a její přeměnu v čistě obytnou funkci (OB) uprostřed obytné čtvrti na Bohdalcí. Změna se na první pohled jeví jako nevhodná, neboť není zřejmé, zda zrušená veřejná vybavenost nebude obyvatelům čtvrti chybět, případně zda je možné ji vybudovat na jiných pozemcích ve stejném území a zánik této funkce tak nahradit. Domníváme se, že prostor pro veřejné vybavení by měl být v této obytné čtvrti zachován.

**Shrnutí připomínky: Požadujeme v území zachovat funkci veřejného vybavení. Pokud bude funkce území změna na čistě obytné, je třeba ve stejné lokalitě vymezit jiné pozemky pro funkci veřejného vybavení.**

---

**Změna č. Z 2454/00**

**Vznik uceleného městského parku**

**Praha 10 / rozsah 3.533 m<sup>2</sup>**

Podle návrhu má být převeden pozemek Bečvářovy vily i s okolními parcelami do kategorie parky, historické zahrady a hřbitovy (ZP) a zeleně vyžadující zvláštní ochranu. Jedná se o jediný případ v celém balíku návrhů zadání změn ÚP pro stavby celoměstského významu, kdy se nemění zelená plocha na zastavitelnou, ale naopak, a kdy vzniká nový ucelený park. Takový záměr je jednoznačně pozitivní.

Za velkou chybu považujeme dlouholeté chátrání všech objektů na řešených pozemcích, které nakonec vedlo k jejich zbourání. Kdysi krásnou Bečvářovu vilu nechal za první republiky postavit nejbohatší strašnický velkostatkář, a jednalo se tak o důležitou nemovitou kulturní památku, byť zřejmě nikdy nebyla jako památkový objekt chráněna. Objekt vily měl být v každém případě zachráněn a zachován. Vzhledem k současnému stavu území je však vytvoření parku logickým krokem.

**Bez připomínek.**

---

**Změna č. Z 2458/00**

**Vytvoření páteřní cyklotrasy celoměstského významu s nalezením napojení**

**Praha 10 / rozsah 5.966 m**

Záměr je pozitivní, neboť podporuje rozvoj cyklistické dopravy v Praze. Navržená páteřní cyklotrasa propojuje Greenway Botič s centrem města (Náměstí Míru – Slezská ulice) a vytváří tak další důležitou cyklistickou tepnu ve směru od centra Prahy k Hostivaři, Průhonicím apod.

**Bez připomínek.**

---

**Změna č. Z 2459/00**

**Urychlení urbanizace území Záběhlic, založení obytné čtvrti a městského parku v návaznosti na stávající zástavbu**

**Praha 10 / rozsah 171.487 m<sup>2</sup>**

Návrh řeší přeměnu pozemků určených pro nerušící výrobu a služby (VN), urbanisticky významné plochy a dopravní spojení (DU) na všeobecně obytné (OV) a všeobecně smíšené (SV) území.

Vzhledem k tomu, že návrh předpokládá zachování zeleně městské krajinné (ZMK) v současném rozsahu, a doplňuje navíc funkční využití parky, historické zahrady a hřbitovy (ZP), mělo by se podařit udržet budoucí výstavbu v přiměřeném poměru k nezastavěným plochám zeleně.

**Bez připomínek.**

---

**Změna č. Z 2462**

**Přemístění tramvajové smyčky k přestupnímu uzlu veřejné dopravy**

**Praha 10 / rozsah 5.936 m<sup>2</sup>**

Návrh řeší přemístění smyčky tramvaje ke stanicím metra A Depo Hostivař a budoucí městské železnice ve vazbě na parkoviště P+R. Změna ÚP má pozitivní dopad, protože zvyšuje komfort a efektivitu veřejné dopravy. Funkční přestupní multimodální terminály jsou jedním z předpokladů moderní veřejné dopravy ve městě.

**Bez připomínek.**

---

**Změna č. Z 2500/00**

**Výstavba objektu „Centrální dopravní ústředny“ a „Stanoviště záchranný složek IZS“**

**Praha 6 / rozsah 4.288 m<sup>2</sup>**

Návrh předpokládá využití pozemku nad vjezdem do Strahovského tunelu (fakticky na betonovém překladu tunelového portálu) pro výstavbu dopravní ústředny a stanoviště IZS (plocha všeobecně smíšená, SV). Toto území je podle platného územního plánu vymezeno pro zeleň městskou krajinnou (ZMK).



Jakkoliv nepochybujeme o potřebnosti umístění obou uvažovaných staveb, jejich budování na úkor pozemků určených pro zeleň je nevhodné. Přestože daný pozemek neumožňuje založení plnohodnotné zelené plochy se vzrostlými stromy (je poddolováno tunelem), zeleň zde zřejmě podle původní představy tvůrců územního plánu měla kompenzovat negativní účinky intenzivní automobilové dopravy směřující do a ze Strahovského tunelu. Další zástavba pozemků v širším okolí MÚK Malovanka se nám vzhledem k předpokládaným intenzitám dopravy v této oblasti jeví jako nevhodné.

Domníváme se, že pro umístění navrhovaných staveb by měly být nalezeny jiné pozemky, a řešená plocha by měla být ponechána k plnění funkce městské zeleně.

**Shrnutí připomínky: Požadujeme zachování funkce řešeného pozemku pro veřejnou zeleň a nalezení jiné možnosti umístění dopravní ústředny a stanoviště hasičů v lokalitě Břevnova.**

---

## **Změna č. Z 2531/00**

### **Revitalizace lokality Bubny – Zátory**

#### **Praha 7 / rozsah 913.668 m<sup>2</sup>**

Návrh řeší přestavbu širšího okolí nádraží Praha-Bubny mezi ulicemi Argentinskou a Výstavištěm. V současné době se jedná o jedno z nejrozlehlejších rozvojových území v centru Prahy, a také o jedno z území nejcennějších. Nacházejí se zde dvě stanice metra (Vltavská a Nádraží Holešovice), vlakové nádraží, pozemky jsou ze severu a z jihu obklopeny řekou, v sousedství se nachází historická čtvrť Holešovice, dále Královská obora a Výstaviště. V území má v budoucnosti vzniknout stanice rychlodráhy na letiště a nová zastávka městské železnice.

Návrh zadání změny ÚP neupřesňuje, k jaké změně funkčního vymezení pozemků má dojít, a odkazuje na budoucí urbanistickou studii, která má záměr upřesnit. Společnost Orco Property Group, která pozemky v řešeném území koupila za 1,1 miliardy korun od Správy železniční dopravní cesty, zde předpokládá realizaci „multifunkčního projektu“ – má vzniknout „město ve městě“ s kancelářskými prostory, 2.500 byty, nákupním centrem, hotely, a dokonce s nemocnicí a univerzitou. Výstavba má být zahájena v roce 2010 a stát zhruba 72 miliard korun.

Přestože přípravy projektu jsou podle dostupných informací v pokročilé fázi, veřejnost o plánované přeměně téměř poloviny Holešovic vůbec netuší. Diskuse o podobě této nové čtvrti Prahy dosud vůbec nezačala.

Negativním signálem o úmyslech investora bylo zrušení památkové ochrany části areálu Praha – Bubny, o němž v létě 2007 rozhodlo Ministerstvo kultury ČR. Rozhodnutí je zjevně účelové, protože soubor budov podle odborníků dodnes neztratil hodnotu, pro niž byl prohlášen za památku. Hodnota areálu je především v tom, že nejde o jednotlivé stavby, ale právě o celý soubor stav drobné industriální architektury na historické Buštěhradské dráze. Při případné změně ÚP je nutné hodnotu dochovaných budov respektovat a neumožnit jejich demolici ani necitlivou přestavbu, přestože již nejsou památkově chráněny.

Potenciálně závažný problém může představovat výška nové výstavby. Holešovice se nacházejí v blízkosti historického jádra Prahy, které je památkou UNESCO, a při pohledu z některých klíčových pozorovacích bodů (např. Petřín) se budovy postavené v Holešovicích projevují v panoramatu Prahy, které je jednou z chráněných hodnot. Pokud by investor

v Holešovicích usiloval o stavbu výškových budov (což v tuto chvíli není vyloučeno), mohlo by dojít k ohrožení památkově chráněného statku a střetu s Výborem světového dědictví UNESCO kvůli porušení mezinárodní úmluvy.

Vážený problém představuje napojení nové čtvrti na dopravní síť. Holešovice leží na severojižní magistrále, a proto se jeví na první pohled jako logické využití této tepny pro automobilovou dopravu. Proti tomu ale hovoří řada argumentů. Kapacita severojižní magistrály je již v současné době vyčerpána a další dopravní zátěže vedou jediné k tvorbě kongescí a k neúměrnému zatížení centra Prahy. V oblasti Prahy 4 jsou v okolí magistrály trvale překračovány hygienické limity pro hlukovou zátěž a znečištění ovzduší, což vedlo k úspěšným soudním žalobám místních občanů proti Hlavnímu městu Praze. Z programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro období 2006 – 2010 mimo jiné vyplývá závazek zklidnění severojižní magistrály a její přeměny v městský bulvár. Také proto není vhodné vyvolávat další dopravní zátěže v oblasti Holešovic.

Je nezbytné, aby se obsluha rozvojového území Zátory – Bubny odehrávala v maximální možné míře veřejnou dopravou. Území k tomu má ideální předpoklady (2 stanice metra, 2 stanice železnice, možnost zavedení tramvajové trati). Území by mělo být z převážné části koncipováno jako pěší zóna s průjezdem veřejné dopravy (tramvaj). Vzhledem k příhodnému terénu a blízkosti páteční cyklistické trasy A1 je nezbytné zajistit také vytvoření kvalitní infrastruktury pro cyklistickou dopravu.

Současný postup přípravy projektu jde zcela opačným směrem a počítá s prohlubováním negativních trendů (fakticky zastaralá dopravní koncepce 70. let minulého století). V Bubnech má být prodloužena severojižní magistrála za Hlávkovým mostem, která pak má probíhat tunelem a následně se napojit na tunelový komplex Blanka Městského okruhu. To by ve svém důsledku vyvolalo permanentní dopravní zácpy na celé délce magistrály a další zhoršení životního prostředí podél této komunikace.

Pro zajištění kvality životního prostředí je při výstavbě nové čtvrti nezbytné vymezit dostatečné plochy pro veřejnou zeleň. Ani v tomto aspektu není současná podoba projektu uspokojivá. Investor sice prohlašuje, že zeleň bude zaujímat v rámci čtvrti 40% plochy, má jít ale z velké části o zeleň na střeších budov, která neplní stejné funkce jako zeleň v uličním parteru. Domníváme se, že tak rozsáhlé rozvojové území by si zasloužilo vlastní centrální park i několik menších ploch veřejné zeleně.

Je nezbytné, aby v území byly vymezeny dostatečné kapacity pro vytvoření potřebné občanské vybavenosti – například základní a mateřské školy, ale i zařízení pro sport, kulturu a volný čas obyvatel. Kapacita těchto zařízení musí vycházet z předpokládaného počtu nových obyvatel i z potřeb okolního území (Letná a Holešovice).

**Shrnutí připomínky:** Požadujeme otevření veřejné diskuse při zpracování konceptu o funkčním i prostorovém využití území, variantní zpracování konceptu a posouzení vlivu konceptu na udržitelný rozvoj území, a nadstandardní projednání změny s veřejností (nad rámec zákona). Požadujeme, aby byla v území vymezena nezastavitelná plocha pro vytvoření centrálního parku, nebo několik menších ploch veřejné zeleně v uličním parteru. Dále požadujeme vymezení veřejných prostranství (náměstí). Požadujeme stanovení závazného podílu zeleně 30 – 50% z rozlohy území. Požadujeme minimalizaci počtu nově budovaných parkovacích stání, řešení převážné části území jako pěší zóny, a vytvoření kvalitní infrastruktury pro veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu v oblasti. Požadujeme stanovení výškového limitu pro novou výstavbu tak, aby nové stavby nemohly ohrozit vizuální integritu historického jádra Prahy. Požadujeme, aby byly v území závazně vymezeny dostatečné kapacity občanského vybavení (zejména obchody a služby, kultura, volný čas, sport, výchova a vzdělávání, sociální a zdravotnická zařízení).

---

## **Změna č. Z 2573/00**

### **Prodloužení kanalizačního sběrače G důležitého pro rozvoj oblasti, zrušení ČOV Uhříněves a vyplývající revizalizace**

**Praha – Dubeč / rozsah 3.770 m**

Stavba je zřejmě vzhledem ke stavebnímu rozvoji obcí potřebná, z návrhu zadání změny územního plánu se zdá, že návrh není v kolizi s jinými veřejnými zájmy.

**Bez připomínek.**

---

## **Změna č. Z 2590/00**

### **Vybudování obytného souboru s centrálním náměstím a parkem – Veleslavín, Vokovice**

**MČ Praha 6 / rozsah 57.429 m<sup>2</sup>**

Návrh řeší zástavbu bývalého areálu Strnadova zahradnictví. V této lokalitě měl podle programového prohlášení Rady MČ Praha 6 pro období 2006 – 2010 vzniknout „Centrální park Vokovice – Veleslavín“, přičemž o výstavbě nových budov nebyla řeč.

Programové prohlášení rady uvádí: „Prioritou v oblasti parků a parkových ploch jsou: zřízení centrálního parku Veleslavín. Akce zahrnuje majetkoprávní řešení v oblasti ploch bývalého Strnadova zahradnictví a zelených pásů na ně navazujících a zřízení centrálního parku pro sídelní část Veleslavína s rekreačními aktivitami navazujícími na sportovní areál ZŠ Na dlouhém lánu.“ Podle dřívějších vyjádření zástupců MČ Praha 6 měl být nově vytvořený park svým charakterem srovnatelný se Stromovkou.

V současné době se připravuje výstavba obchodního a administrativního centra Bořislavka při ulici Evropské, které doplní nákupní příležitosti obyvatel dané lokality. Naopak rozsáhlejší plocha veřejné zeleně v širším území Vokovice – Veleslavín chybí.

Plánovaná výstavba obytného souboru se má odehrát přímo za hranicí pozemku základní školy a mateřské školy – právě děti budou přitom zrušením projektu na výstavbu centrálního parku postiženy nejvíce. Naopak zachování zelené plochy by rozšířilo možnosti přilehlých škol z hlediska sportu, her a rekreace dětí.

Návrh řeší změnu celého území na OV (všeobecně obytné), což v důsledku vede ke zrušení území ZMK (zeleň městská krajinná). To je zcela nežádoucí. Upozorňujeme, že v území se nachází Dejvický potok (ze zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny jde o významný krajinný prvek – vodní tok) lemovaný stromořadím, což návrh zadání změny ÚP zcela opomíjí.

Domníváme se, že je nezbytné zelenou plochu v této oblasti zachovat. Dokážeme si představit uměřenou výstavbu v jižní polovině území (při ulici Nad novým lesem, na jih od železniční dráhy). Mnohem vhodnější než zástavba volných zelených ploch by bylo využití bronwfileds – pozemků náležejících k bývalé teplárně Vokovice, které jsou zanedbané a jejich budoucí zástavba je zřejmě jediným možným rozumným využitím. Těchto pozemků se ovšem návrh zadání změn ÚP vůbec netýká.

Důležité je posouzení dopravních zátěží, vyvolených výstavbou v řešeném území, a dopravního napojení nových objektů na silniční síť, která není v současné době na zásadní zvýšení dopravních intenzit dimenzována.

Návrh zadání změn ÚP zcela opomíjí také plán MČ Praha 6 na vybudování automobilové estakády v západní části území, která má propojit Petřiny a Evropskou třídu. Není zcela zřejmé, kudy přesně tato estakáda povede a jaký bude mít vliv na uvažovanou obytnou oblast, případně Centrální park Vokovice – Veleslavin. Návrh zadání změny ÚP se nevypořádal ani s předpokládanou novou stanicí rychlodráhy „Vokovice“ ve směru z centra města na letiště Ruzyně.

**Shrnutí připomínky:** Požadujeme otevření veřejné diskuse při zpracování konceptu o funkčním i prostorovém využití území, variantní zpracování konceptu a posouzení vlivu konceptu na udržitelný rozvoj území, a nadstandardní projednání změny s veřejností (nad rámec zákona). Požadujeme, aby převážná část území (všechny pozemky na sever od železniční dráhy) byla vymezena jako nezastavitelná plocha – Centrální park Vokovice – Veleslavin. Požadujeme, aby byl do územního plánu doplněn Dejvický potok. Obytnou výstavbu požadujeme situovat na pozemky náležejících bývalé teplárně Vokovice v západní části území a do jižní části území při ulici Nad novým lesem, na jih od železnice. Požadujeme, aby byla v území doplněna infrastruktura pro pěší a cyklistickou dopravu. Požadujeme, aby byl pro novou obytnou výstavbu stanoven výškový limit (odpovídající okolní zástavbě) a limit pro zastavitelnost území.

---

## Změna č. Z 2600/00

### Vymístění železniční dopravy, začlenění území do městské struktury – Nákladové nádraží Žižkov a areál Vackov

#### Praha 3 / rozsah 424.883 m<sup>2</sup>

Návrh předpokládá zrušení nákladového nádraží Žižkov a změnu funkčního využití příslušných pozemků poté, co se nádraží vlivem rozrůstání města dostalo do těsné blízkosti centra a vlivem změny přepravních vztahů zčásti ztratilo svou funkci.

Nákladové nádraží Žižkov je po Masarykovu nádraží a nádraží Praha – Bubny třetí nejcennější rozvojovou plochou v hlavním městě. Území navazuje přímo na historický Žižkov a je dobře obslouženo veřejnou dopravou.

Pro využití pozemků nákladového nádraží existuje více urbanistických studií. První z nich (Šafer Hájek architekti, 2006) počítala se zohledněním obří stávající budovy skladů jako těžiště území, vycházela z industriální architektury a zohledňovala fenomén železnice jako výsledek technické revoluce. Obří budova skladů měla být jako hlavní prvek kompoziční strategie zachována. Druhým základním prvkem urbanistické strategie byly grandiózní veřejné parky s výrazně vymezeným centrálním zeleným náměstím. Středem území měla procházet místní dráha odkazující na někdejší nádraží. V území měly vzniknout převážně bytové domy (8.000 obyvatel), kancelářská centra a hotely. Tento projekt byl z hlediska historie území i jeho současného významu poměrně citlivý a zajímavý. Kdyby byl realizován, Praha by nejspíše získala pozoruhodnou novou čtvrť s velkým podílem zeleně, která by snesla srovnání s jinými soudobými počiny v zemích západní Evropy.

Vize využití území se později změnila. Developeři a současní vlastníci pozemků (Sekyra Group a Discovery Group) nyní přepokládají výstavbu více než 20tipodlažních mrakodrapů a

nové čtyřproudé komunikace, zatímco velká centrální plocha zeleně z plánů na přestavbu nádraží zmizela. Území má mít jeden z nejvyšších stupňů zastavěnosti, má zde vzniknout bydlení pro zhruba 13.000 nových obyvatel – počet obyvatel Prahy 3 by se tedy po dokončení projektu zvýšil o celou pětinu. Tak masivní zástavba je z řady důvodů neúnosná.

Výška nové zástavby by představovala závažný problém. Nejvyšší budova má dosáhnout výšky 111 metrů (34 podlaží). Nákladové nádraží se nachází na návrší a v ochranném pásmu historického jádra Prahy, které je památkou UNESCO. Při pohledu z některých klíčových pozorovacích bodů (např. Petřín, rampa Pražského hradu, Letná apod.) se budovy postavené na území dnešního nákladového nádraží mohou projevit v panoramatu Prahy, které je jednou z chráněných hodnot statku. Pokud by investor prosadil vznik budov vysokých 100 nebo více metrů, je poškození panoramatu Prahy nade vši pochybnost. To by vedlo mimo jiné ke střetu s Výborem světového dědictví UNESCO kvůli porušení mezinárodní úmluvy.

Nová představa investorů je neúnosná také z hlediska kvality bydlení. Vysoké procento zastavěnosti území bude znamenat bydlení v rušném prostředí bez dostatečného zázemí pro rekreaci a odpočinek. Masivní stavební projekt navíc vůbec nepočítá se základní ani mateřskou školou a dalšími nezbytnými prvky občanského vybavení.

Je nesporné, že výstavba nové čtvrti prakticky v centru města vyvolá nároky na dopravní infrastrukturu. Zatímco původní koncepce počítala s lokální kolejovou dopravou a přednostním využíváním prostředků dalších druhů veřejné dopravy, nová studie zahrnuje výstavbu čtyřproudé komunikace středem území a je orientována především na individuální automobilovou dopravu. Takové pojetí výstavby by přineslo zhoršení životního prostředí Žižkova a Jarova a způsobilo také další zhoršení již dnes neúnosné dopravní situace v centru Prahy.

Podle dostupných informací podala Městská část Praha 3 letos na jaře na Útvar rozvoje hlavního města Prahy dva odlišné požadavky na změnu ÚP opatřené souhlasným stanoviskem. Hlavní město Praha tak nyní bude rozhodovat mezi dvěma požadavky MČ Praha 3, z nichž ani jedna neodpovídá potřebám obyvatel této lokality.

**Shrnutí připomínky:** Požadujeme otevření veřejné diskuse při zpracování konceptu o funkčním i prostorovém využití území, variantní zpracování konceptu a posouzení vlivu konceptu na udržitelný rozvoj území, a nadstandardní projednání změny s veřejností (nad rámec zákona). Požadujeme, aby v území byla vymezena nezastavitelná plocha (centrální park) a byl stanoven závazný podíl veřejné zeleně 30 – 50% z rozlohy území. Požadujeme, aby v území byla vymezena veřejná prostranství a plochy občanského vybavení (zejména obchody a služby, kultura, volný čas, sportoviště, zdravotnická a sociální zařízení, základní školy a školky) – a to nejméně na 20% plochy území. Požadujeme stanovení výškového limitu pro novou výstavbu tak, aby nové stavby nemohly ohrozit vizuální integritu historického jádra Prahy a aby respektovaly okolní urbanistické struktury (čínžovní domy a vilová zástavba ve směru ke Koněvově ulici) a nezamezovaly výhledu z parku Židovské pece. Požadujeme minimalizaci počtu nově budovaných parkovacích stání, řešení převážné části území jako pěší zóny, a vytvoření kvalitní infrastruktury pro veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu v oblasti.

---

## Změna č. Z 2642/00

### Zrušení vymezení historického jádra obce Kbely, vybudování moderního centra

Praha 19 / rozsah 161.575 m<sup>2</sup>

Z návrhu zadání změny ÚP nevyplývá, proč má být zrušeno vymezení historického jádra obce. Vybudování moderního centra obce je nepochybně možné i přes to, že nové budovy budou vznikat na území historického jádra. Obáváme se proto, že návrh zadání změny je motivován spíše snahou odstranit regulační mechanismy a nechat novou výstavbu prakticky zcela na uvážení investorů, což se z hlediska veřejných zájmů jeví jako nevhodné.

**Shrnutí připomínky:** Požadujeme, aby bylo zachováno vymezení historického jádra obce. Požadujeme, aby územní plán stanovil podmínky pro rozvoj oblasti. Požadujeme, aby v území byla zachována vodní plocha a zeleň a vymezit plochy pro umístění občanského vybavení (zařízení pro obchod, služby, sportoviště, kulturní, sociální a zdravotnická zařízení). Požadujeme, aby nová výstavba respektovala původní urbanistickou strukturu území.

---

## Změna č. 2646/00

### Rekonstrukce a rozšíření objektu staré Vršovické radnice pro potřeby městského centra

Praha 10 / rozsah: 4.853 m<sup>2</sup>

Návrh předpokládá rozšíření vršovické radnice vzhledem k potřebě vytvořit z ní městské centrum. Záměrem je umístit do rozšířeného objektu radnice obřadní síň se zázemím, prostory pro kulturní akce, restauraci s hotelem, fitness centrum, bazén a obchody.

Záměr je problematický, neboť rozšíření budovy má proběhnout na úkor ploch vymezených současným územním plánem jako zeleň (ZP – parky, historické zahrady a hřbitovy).

Zatímco umístění obřadní síně vnímáme jako žádoucí a potřebné (síň zřejmě může být nevhodné postavit a provozovat jinde než v blízkosti radnice), stavbu obchodů, restaurace a fitness centra na úkor parku naopak vnímáme jako zcela nežádoucí. Pro takovou výstavbu by nepochybně bylo možné na území městské části najít jiné vhodnější pozemky (například pozemek sloužící jako povrchové parkoviště na rohu ulic Petrohradské a Vršovické).

**Shrnutí připomínky:** Požadujeme, aby bylo rušení pozemků s funkcí veřejné zeleně minimalizováno (na úkor zeleně by mělo být řešeno pouze nezbytné zázemí radnice – obřadní síň se zázemím a prostory pro kulturní akce). Požadujeme zpracování konceptu změny ve variantách, které navrhnou umístění komerčních funkcí na jiných pozemcích, než jsou pozemky s funkcí zeleně.

---

## Změna č. 2670/00

### Výstavba výstavně provozní budovy Muzea hl. m. Prahy a parku s moderní úpravou, podzemního parkoviště a propojení mezi starou a novou budovou muzea

Praha 8 / rozsah 3.735 m<sup>2</sup>

Návrh řeší rozšíření Muzea hl. m. Prahy a parkovou úpravu prostoru severně od současné muzejní budovy. Projekt je z hlediska veřejných zájmů pozitivní – vedle zkvalitnění provozu a nabídky muzea návštěvníkům představuje také zatraktivnění plochy veřejné zeleně, která je dnes poměrně zanedbaná.

### **Bez připomínek.**

---

**Změna č. 2710/00**

## **Revitalizace území v souvislosti s plánovanou přestavbou železniční stanice Smíchov**

**Praha 5 / 965.303 m<sup>2</sup>**

Návrh řeší přeměnu rozlehlého Smíchovského nádraží v novou městskou čtvrť, k jejímuž vzniku má dojít redukcí rozsahu kolejíště i množství provozních budov. Území je po Masarykově nádraží, nádraží Praha-Bubny a nákladovém nádraží Žižkov čtvrtou nejcennější rozvojovou plochou na území hlavního města.

V území má vzniknout polyfunkční a bytová zástavba, náměstí, pěší zóna a centrální park, obchodně zábavní centrum, administrativní budovy, budovy několikapodlažního parkingu a nový autobusový terminál. Investorem přestavby nádraží má být společnost Smíchov Station Development, která do projektu hodlá investovat 10 miliard korun. Pro řešení území vznikla urbanistická studie „Nejnovější Smíchov“.

Pro zástavbu území je nezbytné stanovit dostatečné regulační parametry, které zajistí jednak vysokou kvalitu bydlení v nově založené čtvrti, jednak minimalizuje možné negativní dopady nové výstavby na obyvatele Smíchova a okolních čtvrtí, a naopak přinese širšímu území chybějící občanské vybavení a další funkce.

Jedním z klíčových aspektů je řešení dopravy. Území by mělo být obslouženo především veřejnou, pěší a cyklistickou dopravou. Orientace na individuální automobilovou dopravu není žádost, protože by zhoršilo již dnes neúnosnou situaci v centru Prahy.

Důležité je stanovit dostatečný podíl veřejné zeleně v poměru k zastavěným plochám. Regulační podmínky by se měly vztahovat také na výšku zástavby – ta by měla respektovat výškovou hladinu zástavby Smíchova, musí být navržena také s ohledem na fakt, že území se nachází v ochranném pásmu Památkové rezervace UNESCO (historické jádro Prahy).

V návrhu zadání změny ÚP musí být vymezena dostatečná kapacita pro občanskou vybavenost, a to v závislosti na počtu vytvářených nových bytů (zejména škola, školka, zařízení pro sport, kulturu, sociální a zdravotnická zařízení).

**Shrnutí připomínky: Požadujeme otevření veřejné diskuse při zpracování konceptu o funkčním i prostorovém využití území, variantní zpracování konceptu a posouzení vlivu konceptu na udržitelný rozvoj území, a nadstandardní projednání změny s veřejností (nad rámec zákona). Požadujeme, aby v území byl vymezen závazný podíl zeleně 30 – 50% rozlohy ploch. Požadujeme, aby v území byla vymezena veřejná prostranství a plochy občanského vybavení (zejména obchody a služby, kultura, volný čas, sportoviště, zdravotnická a sociální zařízení, základní školy a školky) – a to nejméně na 20% plochy území. Požadujeme stanovení výškového limitu pro novou výstavbu tak, aby nové stavby nemohly ohrozit vizuální integritu historického jádra Prahy a aby respektovaly okolní urbanistické struktury. Požadujeme, aby nová výstavba respektovala památkově chráněné budovy v území a jeho historii i celkový**

**kontext. Požadujeme minimalizaci počtu nově budovaných parkovacích stání, řešení převážné části území jako pěší zóny, a vytvoření kvalitní infrastruktury pro veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu v oblasti.**

---

**Změna č. 2722/00**

**Výstavba administrativních, polyfunkčních a bytových domů, hotelu**

**Praha 11 / rozsah 364.865 m<sup>2</sup>**

Návrh předpokládá výstavbu administrativních, polyfunkčních a bytových domů, hotelu, sportovně relaxačního centra, parkoviště P+R, vytvoření parkové plochy-bulváru a volnočasového parku a posunutí ÚSES. Na východní straně řešeného území se nachází stanice metra Roztyly, ze severu území vymezuje Jižní spojka a třída 5. května.

Změna zasahuje z velké části do území Michelského lesa – tedy veřejně přístupné zeleně, která má v hustě zastavěné oblasti nadměrně zatížené automobilovým provozem velmi důležitou rekreační i ekologickou funkci. Zasahování stavebních projektů do Michelského lesa považujeme za zcela nevhodné.

**Shrnutí připomínky: Požadujeme otevření veřejné diskuse při zpracování konceptu o funkčním i prostorovém využití území, variantní zpracování konceptu a posouzení vlivu konceptu na udržitelný rozvoj území. Požadujeme, aby v území byly vymezeny nezastavitelné plochy (Michelský les). Požadujeme, aby výstavba nových objektů byla připuštěna pouze při třídě 5. Května a v bezprostředním okolí stanice metra Roztyly.**

---

**Změna č. 2724/00**

**Vytvoření rekreační zóny – Radotínská jezera**

**Praha 16 / rozsah 790.870 m<sup>2</sup>**

Cílem navržené změny ÚP je vytvoření největší vodní plochy v metropoli, která bude plnit funkci rekreační zóny. Z dostupných informací vyplývá, že mají vzniknout čtyři velká jezera s plážemi, sportovišti a přístavem motorových člunů. Pláže se mají prolínat se zelenými loukami, na kterých mají vzniknout restaurace, sportoviště, cyklistické stezky, in-line dráhy a skatepark. Monumentem rekreační zóny se má stát nejdelší most v Praze, který by přetnul celé údolí (má jít o dálniční most, součást Pražského okruhu, tzv. lahovická estakáda).

V současné době jsou v území velké zahrádkářské skleníky a zemědělská půda. Vzhledem k tomu, že území se nachází v záplavové oblasti a ani do budoucna se nepředpokládá jeho protipovodňová ochrana, je rekreační využití oblasti jedním z možných využití.

Nepříznivým efektem projektu může být narušení jímací a filtrační funkce štěrkopískové vrstvy lahovické nivy, narušení režimu podzemních vod, možné ohrožení blízké přírodní památky Krňov a jejího lužního lesa a Lipanského potoka, existují také obavy ohledně nakládání s kaly vzniklými při těžbě.

Těžební prostor má podle záměru pokrývat větší území, než které je územním plánem určeno pro rekreační vodní plochy. Zbylé vytěžené plochy mají být zavezeny inertními



materiály a odpady obtížně kontrolovatelného původu, což by mohlo dále narušit režim podzemních vod, kontaminovat je a narušit i rekreační funkci oblasti.

Česká inspekce životního prostředí v roce 2006 zjistila, že část území je kontaminována ropnými produkty a nebezpečnými odpady. Pokud by měly být řešené pozemky využitelné k rekreačním účelům, odhaduje Inspekce cenu za jejich vyčištění nejméně na 30 milionů Kč, což přetvoření oblasti v rekreační plochu komplikuje.

Studie „Rekreační areál na soutoku Vltavy a Berounky“ od firmy d-plus, projektová a inženýrská, a. s., Praha z roku 2005 konstatuje, že plánovaná výstavba by znamenala významný zásah do znaků a hodnot krajinného rázu. Studie upozorňuje na agresivní účinky zdejších podzemních vod (kyselostní, uhličitá, vyluhující, místy síranová), na potřebu vyjmutí většiny území ze zemědělského půdního fondu a na to, že do oblasti zasahuje ochranné pásmo 2. stupně vodárny Podolí.

Hydroprojekt Praha ve své studii z roku 2005 připomíná, že voda v Berounce je pro vysoký obsah chlorofylu obecně nevhodná ke koupání, což omezí rekreační funkci vodních ploch propojených s Berounkou. Studie navrhuje dva jezy na Berounce (na řkm 1,65 pohyblivý jez Radotín I. s malou vodní elektrárnou, malou plavební komorou, propustí pro vodáky a rybím přechodem, na řkm 5 potom jez Radotín II.) Dolní jez má snížit eutrofizaci rekreačních vodních ploch. Pokud by se ukázalo, že je kvůli výstavbě rekreační oblasti pro Prahu nutné budování jezů na řekách, byl by zřejmě negativní dopad záměru na přírodu podstatně větší, než přínos pro rekreaci obyvatel.

Z dostupných podkladů tedy vyplývá, že navržená změna je značně problematická z hlediska ochrany přírody a krajiny a může mít potenciálně řadu negativních dopadů. Proto je nezbytné důkladné posouzení záměru a zpracování konceptu změny v různých variantách.

**Shrnutí připomínky: Požadujeme otevření veřejné diskuse při zpracování konceptu o funkčním i prostorovém využití území, variantní zpracování konceptu a posouzení vlivu konceptu na udržitelný rozvoj území. Požadujeme důkladné posouzení záměru z hlediska vlivu na přírodu a krajinu. Požadujeme vymezit v území nezastavitelnou oblast (jižní část – pozemky s rostlou zelení).**

---

**Změna č. 2733/00**

**Metodika výškové regulace zástavby**

**Území hlavního města Prahy**

Přestože hladina zástavby v Praze se od 19. století postupně zvyšuje, historické dominanty jsou stále určujícím prvkem historického jádra a mohou jimi zůstat jedině tehdy, pokud je nová výstavba v centru Prahy a ochranném pásmu PPR nepřevyší. Zachovalé historické panorama Prahy bylo jedním z důvodů zápisu Prahy na seznam památek světového dědictví UNESCO. V Evropě se jedná o unikátní fenomén – Praha snese z hlediska dochovaného panoramatu srovnání jedině s Benátkami a Florencií.

Domníváme se, že metodika by měla sloužit jednak jako nástroj k vymezení oblastí, kde je za splnění určitých dalších podmínek (uspokojivá dopravní obslužnost území, vhodné funkční využití navrhovaných staveb apod.) možná výstavba výškových budov, a zároveň jako nástroj k posouzení, zda je navrhovaná výška nové zástavby v jakémkoliv území Prahy přípustná z hlediska ochrany historického panoramatu Prahy jako jednoho z klíčových atributů památky UNESCO.

**Shrnutí připomínky:** Požadujeme zveřejnění metodiky a její veřejné projednání. Požadujeme, aby se metodika pro výškovou regulaci zástavby stala součástí závazné části ÚP, a aby se vztahovala na všechny záměry a stavby, které v době schválení změny ÚP nebudou mít pravomocné územní rozhodnutí.

---

**Změna č. 2739/00**

**Výstavba hasičské stanice HZS hl. m. Prahy**

**Praha 8 / rozsah: 9.184 m<sup>2</sup>**

Návrh zadání změny ÚP předpokládá vybudování hasičské stanice HZS na orné půdě při Čimické ulici. Záměr nepředstavuje žádné negativní dopady na veřejné zájmy.

**Bez připomínek.**

---

**Změna č. 2740/00**

**Jiné využití areálu věznice Praha-Pankrác**

**Praha 4 / rozsah 100.111 m<sup>2</sup>**

Návrh zadání změny ÚP počítá se zrušením současné věznice na Pankráci a vytvořením území smíšeného městského jádra (SMJ) na jejím místě. Navrhované využití pozemků je vzhledem k hodnotě řešeného území vhodné a logické. Kvůli rozrůstání města a vlivem vytváření alternativního městského centra v oblasti Pankrác – Budějovická v posledních patnácti letech se věznice dostala do území, kde už nemá její existence opodstatnění a je vhodné ji přemístit jinde.

Záměr konvenuje také vyjádření Vězeňské správy ohledně nedostatečné kapacity věznice a potřebě jejího rozšíření.

Pro budoucí využití areálu věznice je vhodné stanovit regulační podmínky, aby nedošlo k podobně živelnému rozvoji území, jakého jsme svědky v celé oblasti Budějovická – Pankrác, zejména pak v oblasti pankráckého „pentagonu“. Území se nachází v ochranném pásmu Pražské památkové rezervace UNESCO a je zde nepřijatelná výstavba, která by mohla narušit vizuální integritu pražského panoramatu. To znamená, že v území nemůže vzniknout výšková výstavba (která by byla nevhodná i vzhledem k charakteru okolní zástavby).

Při zvažování budoucího rozvoje je nutné stanovit míru intenzity využití řešeného území a podíl zeleně vůči zastavěným plochám. Vzhledem k tomu, že v území není dobře vyřešeno občanské vybavení, mělo by být situováno do této nové rozvojové plochy. Původně se počítalo s umístěním občanského vybavení v oblasti pankráckého „pentagonu“, nicméně později se projekty změnilly a v tomto území vznikly pouze kancelářské objekty, hotely a nákupní centrum. Zařízení např. pro kulturu, sport a volný čas, výchovu a vzdělávání, zdravotnická a sociální zařízení v oblasti dále citelně chybí.

Velkým problémem širší oblasti Pankráce je její nadměrné zatížení automobilovou dopravou. V souvislosti se změnou je potřebné řešit také dopravní napojení nového městského jádra na existující síť. Domníváme se, že dopravní obsluhu území je nutné řešit především pomocí

veřejné, pěší a cyklistické dopravy, neboť další automobilovou zátěž širší území s největší pravděpodobností nedokáže pojmout.

**Shrnutí připomínky:** Požadujeme otevření veřejné diskuse při zpracování konceptu o funkčním i prostorovém využití území, variantní zpracování konceptu a posouzení vlivu konceptu na udržitelný rozvoj území, a nadstandardní projednání změny s veřejností (nad rámec zákona). Požadujeme, aby v území byl závazně vymezen dostatečný podíl zeleně (nejméně 20%), veřejných prostranství a ploch občanského vybavení (zejména obchody a služby, kultura, volný čas, sportoviště, zdravotnická a sociální zařízení, základní školy a školky) – a to nejméně na 30% plochy území. Požadujeme stanovení výškového limitu pro novou výstavbu tak, aby nové stavby nemohly ohrozit vizuální integritu historického jádra Prahy a aby respektovaly okolní urbanistické struktury. Požadujeme minimalizaci počtu nově budovaných parkovacích stání, řešení převážné části území jako pěší zóny, a vytvoření kvalitní infrastruktury pro veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu v oblasti.