

Zásadní připomínky k návrhu změny ÚP SÚ HMP vlny 2600

DATUM: 14.3.2022

Číslo změny	Městská část	Předmět změny	Připomínkující	Text zásadní připomínky	Rozhodnutí o zásadní připomínce
2600	Praha 10, Praha 3, Praha 9	vymístění železniční dopravy, začlenění území do městské struktury, VPS	23 MČ Praha 3, starosta Sp.j.	Připomínky MČ k návrhu změny Z-2600: Připomínka č. 1 – podrobnost a závaznost změny MČ požaduje, aby bylo rozhodování o změnách v území, jehož se změna týká, podmíněno zpracováním územní studie dle § 30 stavebního zákona, případně pořízením regulačního plánu dle § 61 stavebního zákona. Tuto připomínku považuje městská část za zásadní. Odůvodnění: Podle § 43 odst. 2 stavebního zákona lze v územním plánu vymezit plochu nebo koridor, v němž je rozhodování o změnách v území podmíněno dohodou o parcelaci, zpracováním územní studie nebo vydáním regulačního plánu. Využití těchto institutů je vhodné obzvláště v situacích, kdy se jedná o území, které je náročné na koordinaci jednotlivých soukromých a veřejných zájmů a kdy je potřeba podrobněji prověřit koncepci veřejné infrastruktury, zeleně apod., a to i s ohledem na vlastnická práva jednotlivých dotčených vlastníků nemovitostí. Plocha, které se má změna Z 2600/00 týkat, takovým územím nepochybně je, neboť se jedná o území Nákladového nádraží Žižkov, u něhož je potřeba koordinovat jednak zájem na využití bývalého nákladového nádraží, jehož součástí jsou budovy prohlášené za nemovité kulturní památky, jednak zájem na přestavbě území a jeho hospodárném využití. Územní studie nebo regulační plán by tak měly zajistit nejen kvalitní urbanistickou kompozici, ale stanovit i etapizaci a podmíněnost staveb, podrobnější regulativy pro výstavbu, ekologickou udržitelnost a stabilitu staveb v území, dostatek zeleně v ulicích, pěší prostupnost území, jakož i podrobné dopravní řešení včetně cyklistické dopravy a řešení dopravy v klidu. O tom, že se jedná o rozsáhlé území, jehož přestavba bude z hlediska koordinace jednotlivých soukromých a veřejných zájmů komplikovaná, svědčí také skutečnost, že IPR zpracoval podkladovou studii, která by měla být podkladem pro změnu Z 2600/00. Tato podkladová studie nicméně není právně závazná a není tak zajištěno, že v ní stanovená koncepce (včetně konkrétního využití jednotlivých	zásadní připomínka MČ <i>Připomínce nelze vyhovět, neboť usnesením ZHMP č. 28/26 ze dne 15.6.2017 byly schváleny „Pokyny“ pro zpracování návrhu Z-2600/00, ve kterých ZHMP m.j. souhlasí s vypracováním podkladové studie jako podkladu stanoveného pro zpracování návrhu změny Z-2600/00 ÚP a sejmutí stavební uzávěry. Zpracování územní studie podle § 30 stavebního zákona, jako podmínky nutné pro rozhodování o změnách v území, není součástí těchto Pokynů. Podkladová studie /Nákladové nádraží Žižkov - IPR hl.m. Praha, r. 2017/ byla s MČ Praha 3 a dalšími vlastníky průběžně konzultována, koordinace zájmů probíhá i v případě podkladové studie tak, aby byla v následných řízeních akceptovaným podkladem. Její respektování je součástí navrhovaných opatření. Je předpokládán postup, kdy se podkladová studie NNŽ po dohodě stane přílohou smlouvy mezi MČ a investory, pro něž budou regulativy studie závazné.</i>

2600

Praha 10,
Praha 3,
Praha 9vymístění železniční dopravy,
začlenění území do městské struktury,
VPS

23 MČ Praha 3, starosta Sp.j.

stavebních bloků a koncepce veřejné infrastruktury) bude následně skutečně realizována v rámci navazujících územních a stavebních řízení. Některé předpoklady, které pro budoucnost území vidíme jako zásadní, podkladová studie neřeší. Územní studie se naproti tomu eviduje a představuje neopomenutelný podklad pro rozhodování o změnách v území, s nímž se bude muset stavební úřad při svém rozhodování přezkoumatelným způsobem vypořádat. Územní studie navíc mohou podrobněji prověřit otázky obsažené v níže uvedených připomínkách.

Připomínka č. 2 – kapacita a dopravní zátěž území

MČ nesouhlasí se stanovením kódů míry využití ploch bez prověření dopravního zatížení jednotlivých komunikací v jednotlivých etapách naplňování územního plánu. MČ proto požaduje stanovení etapizace a podmíněnosti výstavby v území v návaznosti na dostavbu dopravní infrastruktury. Tuto připomínku považuje městská část za zásadní. Odůvodnění: Z podkladové studie zpracované IPR vyplývá, že potenciál transformačního území řešeného změnou Z 2600/00 dává reálnou možnost pro přítomnost cca 15.000 obyvatel. Návrh změny navrhuje u jednotlivých ploch s rozdílným způsobem využití také kód míry využití plochy, přičemž u některých ploch dochází k navýšení tohoto kódu oproti stávajícímu územnímu plánu, což znamená také navýšení nejvyššího přípustného koeficientu podlažních ploch (KPP), průměrné podlažnosti apod. U některých ploch návrh změny navrhuje kód „I“ nebo „J“, což znamená nejvyšší přípustný KPP až 2,6. Je tedy zřejmé, že návrh počítá s výrazným přírůstkem obyvatelstva v této lokalitě, který nepochybně také bude generovat nový objem individuální dopravy a vyšší nároky na veřejnou dopravu, infrastrukturu a veřejnou vybavenost. Stávající dopravní infrastruktura (především ul. J. Želivského) je přítom již v současnosti významně přetížena.

MČ z tohoto důvodu namítá, že pro posouzení vhodnosti jednotlivých navržených kódů (od kterých se odvíjí intenzita využití území) je potřeba nejprve doložit předpokládané dopravní zatížení území v jednotlivých etapách výstavby, tedy zejména počet denních pohybů na jednotlivých komunikacích v závislosti na postupující zástavbě území a v závislosti na dokončení nového tramvajového propojení v

zásadní připomínka MČ

Pořizovatel s podmínkou nesouhlasí, přesto bude zčásti vyhověno v tom smyslu, že na základě podkladové studie NNŽ po dohodě bude zpracován aktualizovaný dopravní model území se zahrnutím dalších známých záměrů v okolí řešeného území této změny.

Změnou ÚP se vymezuje nové funkční využití ploch na území změny v platném ÚP, který představuje výhledový stav, kdy kromě ploch je k dispozici plánovaná dopravní infrastruktura na území hl. města. V předemtném území bude v budoucnu sběrná uliční síť území doplněna o novou Jarovskou ulici, dokončený východní úsek Městského okruhu v trase Pelc Tyrolka - Balabenka - Malešice - Rybníčky a tramvajovou trať pro obsluhu území NNŽ, s napojením do křižovatky Jana Želivského - Olšanská. V tomto kontextu je třeba využití území hodnotit. Např. dnešní nepříznivá provozní situace v ulici Jana Želivského se znatelně zlepší po zprovoznění východní části Městského okruhu. Požadavek stanovit pořadí prováděných změn v území, etapizaci výstavby, může ve výsledku znamenat riziko komplikace pro rozvoj území. Doporučujeme proto sledovat standardní postup posuzování záměrů, kdy každý konkrétní záměr v území se posuzuje ve vztahu ke konkrétní situaci, která nastane v období předpokládaného zprovoznění záměru i výhledu. Pro minimalizaci negativních vlivů z dopravy bude v následných řízeních požadováno doložení podrobných rozptylových a hlukových studií. Změna byla vyhodnocena jako akceptovatelná z hlediska vlivů na životní prostředí. Změna ÚP územní rezervu pro metro D na území MČ Prahy 3 neruší, pouze dochází k mírné korekci její trasy. Vyhodnocení finálního stavu křižovatky Jana Želivského - Olšanská s novou tramvajovou tratí pro obsluhu území NNŽ nepokládáme za nezbytné, protože její kapacita bude s velkou pravděpodobností překročena, tak jako na mnoha

2600

Praha 10,
Praha 3,
Praha 9vymístění železniční dopravy,
začlenění území do městské struktury,
VPS

23 MČ Praha 3, starosta Sp.j.

centru Prahy, výstavbě tzv. Jarovské třídy (prodloužení Malešické směrem na východ), výstavbě nové tramvajové trati v území a dokončení severovýchodní části městského okruhu. V souvislosti s tím je případně je potřeba stanovit vhodnou etapizaci výstavby dle § 19 odst. 1 písm. f) stavebního zákona, tedy stanovit pořadí provádění změn v území v návaznosti na dostavbu nezbytné dopravní infrastruktury, tedy zejména zkapacitnění MHD, stavbě Jarovské třídy nebo městského okruhu. Podrobně se problematikou zabývala dopravní studie „Posouzení zjištění dopravních problémů“, zpracovaná pro ÚRM v roce 2011 Ing. Věrtelářem, kterou doporučujeme při novém vyhodnocování vzít v potaz. MČ P3 navíc opakuje svůj požadavek, ponechat větev metra D na svém území. MČ výhledově počítá s přenesením severojižní tranzitní dopravy skrze městskou část právě na městský okruh, proto by mělo být prokázáno, že ve fázi plného vytížení předmětného území dojde ke snížení dopravní zátěže ulice Želivského oproti současnému stavu.

křižovatkách v centru města. Za důležité považujeme zajištění obsluhy území kvalitní kolejovou veřejnou dopravou.

Připomínka č. 3 – vedení tramvajové trati
MČ nesouhlasí s vedením tramvajové trati skrz památkově chráněný objekt nákladového nádraží a žádá, aby byla tramvajová trať změnou Z 2600/00 jednoznačně vymezena v trase kolem budovy bývalého nákladového nádraží. Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.
Odůvodnění:
MČ nesouhlasí s vedením tramvajové trati skrz památkově chráněný objekt nádraží a považuje jej za záměr ohrožující budovu nádraží a její hlavní hodnotu spočívající v kvalitě intaktnosti vnitřní dvorany. Z tohoto důvodu žádá vypuštění tohoto vedení z návrhu změny a žádá její vymezení tak, aby tramvajová trať vedla kolem budovy bývalého nákladového nádraží. Vymezení tramvajové trati přes památkově chráněný objekt za situace, kdy se nabízí jiné řešení (tj. vedení kolem budovy), by bylo dle MČ v příkrém rozporu s cíli a úkoly územního plánování, především s tím, že územní plánování má ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví (§ 18 odst. 4 stavebního zákona), a že úkolem územního plánování je zejména stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s

zásadní připomínka MČ

Připomínce je navrženo vyhovět. Trasa tramvajové trati bude navržena podél severního křídla památkově chráněného objektu nákladového nádraží, a to především z důvodu možnosti budoucího využití administrativní (čelní) části budovy nákladového nádraží pro Národní filmový archiv (NFA), s cílem konverze NNŽ ve smyslu podepsaného memoranda o vzájemné spolupráci všech aktérů. V navazujících úsecích bude průběh trati upřesněn tak, aby vyhovoval podmínkám tramvajové dopravy a koncepci veřejných prostranství upravené podkladové studie. Návrh změny pro veřejné projednání bude v tomto smyslu upraven. Na základě stanoviska Odboru ochrany prostředí MHMP, vydaného jako příslušného úřadu podle § 22 písm. d) a § 23 odst. 10 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, bude v případě úpravy návrh změny ÚP v upraveném rozsahu dopracováno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. S odůvodněním MČ z hlediska památkové ochrany a v důsledku případného vyplývajícího rozporu s cíli a úkoly územního plánování pořizovatel nesouhlasí. Dotčeným orgánem ve věci ochrany památkově chráněného objektu (kulturní památky) a ze zákona pověřeným vydat závazné stanovisko

2600	Praha 10, Praha 3, Praha 9	vymístění železniční dopravy, začlenění území do městské struktury, VPS	23 MČ Praha 3, starosta Sp.j.
------	----------------------------------	---	-------------------------------

ohledem na hodnoty a podmínky území (§ 19 odst. 1 písm. b) stavebního zákona).

Připomínka č. 5 – veřejná vybavenost
MČ požaduje vymezení plochy VV pro umístění 2 základních, 1 zdravotnického zařízení či zařízení sociálních služeb, a celkem 4 mateřských škol formou pevné značky VV.
Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.
Odůvodnění:
Z podkladové studie zpracované IPR vyplývá, že potenciál transformačního území řešeného změnou dává reálnou možnost pro přítomnost cca 15.000 obyvatel. S ohledem na předpokládaný demografický vývoj je tedy zřejmé, že vznikne potřeba nové občanské vybavenosti, včetně základních a mateřských škol. Podkladová studie zmiňuje umístění základní školy pouze v textové zprávě (má být umístěna buďto v budově nákladového nádraží nebo alternativně v ploše označené jako blok B11) a umístění jedné mateřské školy (předpokládá se umístění v bloku B05). MČ považuje vzhledem k předpokládanému přírůstku obyvatel, jakož i vzhledem k monofunkční zástavbě v okolní lokalitě Vackova, Třebešína a Olšanské ulice, navrhovanou kapacitu občanské vybavenosti za zcela nedostatečnou. V území bude třeba zřídit 2 základní školy se 700 místy v každé z nich (příčemž jedna může být v budově nákladového nádraží či v jeho blízkosti), 4 mateřské školy se 150 místy v každé z nich, zdravotnické zařízení či zařízení pro pobytové, ambulantní a terénní (zázemí služby) sociální služby, a to včetně služeb péče a prevence a exteriérové sportovní plochy v blízkosti základních škol.
Návrh změny Z 2600/00 přitom žádné samostatné plochy veřejné vybavenosti VV nevymezuje a obsahuje pouze jedno překryvné značení VV, což se jeví jako zcela nedostatečné. Především v případě základních škol je potřeba počítat s plnohodnotnou plochou veřejné vybavenosti o minimální ploše 2,2 ha (aby součástí škol mohla být venkovní sportoviště). Ačkoli si městská část uvědomuje, že veřejná vybavenost může vzniknout i ve smíšených plochách SV a SMJ, pokud pro veřejnou vybavenost nebude vymezena samostatná plocha nebo pevná značka VV, není žádným způsobem zaručeno, že v budoucnu k výstavbě této veřejné vybavenosti skutečně dojde, obzvláště pokud se jedná o pozemky v soukromém vlastnictví. Z hlediska kompozičního se jeví jako logické umístění veřejné vybavenosti

je příslušný orgán státní památkové péče. Negativní stanovisko vydáno nebylo. Tvzení MČ nemá závazný charakter.

zásadní připomínka MČ

Připomínce nebude vyhověno. Pevná značka VV, která navrhuje umístění základní školy v hlavní budově nákladového nádraží, zůstane zachována, i když její umístění bude v návrhu změny upraveno na základě výsledků analýzy objektu nákladového nádraží. Další plochy pro veřejnou vybavenost (především umístění základních a mateřských škol) budou určeny podkladovou studií, která bude na základě proběhnuvších jednání a uzavřené smlouvy pro investory závazná.

Připomínka č. 6 – nedostatek přístupné zeleně
MČ žádá, aby změna ÚP v souladu s požadavky vyplývajícími z platných Zásad územního rozvoje navrhla dostatečné členění zástavby plošnými a liniovými prvky zeleně a nové plochy zeleně. Městská část požaduje vymezení souvislé minimálně 60 m široké severojižní plochy ZMK či ZP napříč územím, tedy koridor zeleně propojující park Židovské pece na severu a Olšanské hřbitovy na jihu. Tato plocha by měla být přerušena jedině případným tělesem tramvajové trati nebo uličním prostranstvím a měla by navazovat a obklopotvat plochu refugia a doplňovat jeho funkci. Žádáme, aby okolní budoucí zástavba žádným způsobem neohrozila funkci refugia.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

Odůvodnění:

ZÚR stanovují obecné zásady územního rozvoje hl.m.Prahy, včetně Ochrana kulturních, přírodních a civilizačních hodnot. V rámci části 2.4.2 Ochrana krajiny a městské zeleně jako podstatné složky prostředí života obyvatel ZÚR ukládá úkol podporovat v kompaktním městě členění zástavby plošnými i liniovými prvky zeleně, chránit stávající zelené plochy a podporovat tvorbu nových ploch zeleně. V souladu s § 36 odst. 5 stavebního zákona jsou ZÚR závazné pro pořizování a vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území.

Podle MČ návrh změny uvedený úkol vyplývající ze ZÚR dostatečně nerespektuje, neboť naopak vytváří předpoklad pro vznik kompaktní zástavby, aniž by současně stanovil podmínky pro její členění liniovými prvky zeleně nebo pro vznik nových ploch zeleně.

Z tohoto důvodu MČ žádá v návrhu vymezení souvislého pásu zeleně propojující park Židovské pece na severu a Olšanské hřbitovy na jihu o šířce nejméně 60 m, neboť ucelené plochy zeleně vytvářejí výrazně větší pozitivní efekty oproti jejich fragmentované podobě. Severojižní propojení je důležité nejen z hlediska pěší prostupnosti, která má být hlavní kvalitou nové čtvrti, ale i z hlediska dostatečných podmínek pro živočišné druhy (např. přelet ptáků). Z hlediska funkčního využití by se mělo jednat o plochy ZMK (zeleň městská a krajinná) či ZP (parky, historické zahrady a hřbitovy). Podkladová studie počítá s plochami zeleně (resp. nestavebními bloky) P01 a P02, v ploše P01 (funkční plocha ZP) je ale rozhodnutím OCP MHMP vyhlášeno refugium pro chráněné druhy, ve kterém se

zásadní připomínka MČ

Připomínce bude částečně vyhověno.

OCP MHMP jako příslušný orgán ochrany přírody označuje propojení zeleně ve směru sever - jih za doplňkové a preferuje propojení ve směru východ - západ s tím, že kvůli ochraně zákonem zvláště chráněných druhů v předloženém řešení postrádá významnější plochu zeleně na východním konci bývalého nákladové nádraží (viz stanovisko OCP MHMP). Upravený návrh změny bude tedy především sledovat potenciál západo-východního krajinného propojení a respektování požadavků dotčeného orgánu státní správy.

Vazby sever - jih je třeba sledovat v rámci budoucí urbanistické struktury území.

2600	Praha 10, Praha 3, Praha 9	vymístění železniční dopravy, začlenění území do městské struktury, VPS	23 Městská část Praha 3
------	----------------------------------	---	-------------------------

nedoporučuje volný vstup pro veřejnost. Podle této připomínky městské části by jako zeleň tudíž měly být vymezeny (alespoň zčásti) i bloky označené v podkladové studii jako B09 a B11 (potenciálně i B05 a B08) tak, aby došlo k vytvoření výše popsaného pásu zeleně. Tím dojde také k naplnění cíle územního plánování dle § 18 odst. 2, tedy zajišťovat předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území.

MČ Praha 3 souhlasí s dalším pořizováním změny Z 2600 a schvaluje tyto zásadní připomínky:

1) Indukovaná doprava a nadměrná hluková zátěž

MČ Praha 3 trvá na doložení vhodného dopravního řešení s ohledem na zásadní hlukovou zátěž generovanou výstavbou v rámci území změny na jednotlivých komunikacích v okolí a požaduje navržení adekvátních opatření pro ochranu přilehlé zástavby a zdraví obyvatelstva.

Tuto připomínku městská část považuje za zásadní.

Návrh změny územního plánu počítá se zásadním rozšířením stávajících komunikací Malešická a U Nákladového nádraží. Výstavbou ve funkčních plochách změny Z 2600 přitom dojde k zásadnímu nárůstu uživatelů hromadné a individuální dopravy v této lokalitě. Ulice Malešická se přitom nachází v bezprostřední blízkosti obytné zástavby.

MČ se dlouhodobě potýká s výtkami občanů, že nová výstavba v okolí Nákladového nádraží Žižkov (NNŽ) výrazně zvýší poptávku po individuální a hromadné dopravě. Výstavba na území změny proto nesmí znamenat významné zhoršení zátěže stávajících ulic individuální automobilovou dopravou. Návrh řešení individuální a hromadné dopravy musí též umožnit kvalitní obytnou podobu veřejných prostranství (např. budoucí podoba ulice Želivského, Basilejské nám. apod.)

Podle dopravního sčítání intenzit dopravy provedeného TSK Praha pro rok 2019 je z hlediska intenzity dopravy v současnosti nejvíce zatíženou komunikací v okolí NNŽ ulice Jana Želivského. Přehled intenzit dopravy v zájmovém území pak přehledně uvádí tabulku č. 15 na str. 43 dokumentu s názvem „Vyhodnocení předpokládaných vlivů na udržitelný rozvoj území, verze: pro veřejné projednání“ zpracovaném v lednu 2021 („VVURÚ“).

zásadní připomínka MČ

1) Podmínce pořízení územní studie nelze vyhovět, neboť usnesením ZHMP č. 28/26 ze dne 15.6.2017 byly schváleny „Pokyny“ pro zpracování návrhu Z-2600/00, ve kterých ZHMP m.j. souhlasí s vypracováním podkladové studie jako podkladu stanoveného pro zpracování návrhu změny Z-2600/00 ÚP a sejmутí stavební uzávěry. Zpracování územní studie podle § 30 stavebního zákona, jako podmínky nutné pro rozhodování o změnách v území, není součástí těchto Pokynů. Respektování podkladové studie Nákladové nádraží Žižkov je součástí navrhovaných opatření. Je předpokládán postup, kdy se podkladová studie NNŽ po dohodě stane přílohou smlouvy mezi HMP, MČ a investory.

Navrhovaná opatření k ochraně obyvatel před negativními účinky nadměrného hluku se týkají navazujících řízení. Z hlediska řešení dopravní infrastruktury a hlukové zátěže se každý konkrétní záměr v území posuzuje ve vztahu ke konkrétní dopravní situaci, která nastane v období předpokládaného zprovoznění záměru i výhledu. To se týká i dodržení hygienických limitů, které budou prověřeny a doloženy podrobnými hlukovými a rozptylovými studiemi a případnými navrženými opatřeními.

Změna byla vyhodnocena jako akceptovatelná z hlediska vlivů na životní prostředí. Obsah VVURÚ a SEA, která je součástí, je dán přílohou stavebního zákona, přílohou č. 5 k vyhlášce č.500/2006 Sb., a příslušnými metodikami MŽP a MMR.

2600

Praha 10,
Praha 3,
Praha 9

vymístění železniční dopravy,
začlenění území do městské struktury,
VPS

23 Městská část Praha 3

Podle VVURÚ přitom nejvyšší celková hladina hluku v denní dobu je v území patrná podél hlavních komunikačních tepen v území, tedy podél Vinohradské, Jana Želivského a Koněvovy ulice.

Samotné VVURÚ k tomu dodává, že podle „vyhodnocení, podíl obyvatel nad úrovní doporučených expozičních hodnot WHO jak pro průměrný hluk den-večer-noc, tak pro noční hodnoty bude 100 %.“

Dle kapitoly 6.1 VVURÚ se navrhuje opatření k minimalizaci hlukové zátěže v území NNŽ. I když městská část taková opatření vítá, není podle jejího názoru možné, aby tato opatření byla součástí VVURÚ nebo návrhu změny územního plánu. Důvodem je skutečnost, že územní plán ani VVURÚ nemohou takové podrobnosti obsahovat. Podle ustanovení § 43 odst. 3 stavebního zák. totiž „územní plán ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem regulačnímu plánu nebo územním rozhodnutím.“

Navrhovaná opatření jsou přitom nezbytná pro realizovatelnost staveb a dalších záměrů v území změny. Jediným způsobem, jak by se tato navrhovaná opatření mohla do návrhu změny územního plánu promítnout, je podle městské části stanovení podmínky pořízení územní studie.

MČ proto požaduje, aby pro dodržení hygienických limitů hluku a samotnou realizovatelnost staveb v lokalitě NNŽ byla v souladu s ustanovením § 30 stavebního zákona využita podmínka zpracování územní studie. Územní studie by se stala neopominutelným podkladem pro rozhodování v území a zároveň by se do ní mohlo promítnout VVURÚ.

2) Etapizace rozvoje lokality

S ohledem na předchozí námitku požaduje Městská část zajištění racionálního rozvoje v lokalitě změny, a to v závislosti na dokončení dopravního řešení. Plynulost dopravy na přilehlých komunikacích by byla ohrožena, pokud by mělo dojít ke stavebnímu rozvoji celé lokality v krátkém čase ještě před dokončením tzv. „Jarovské třídy“ propojující Malešickou a Českobrodskou ulici. Tuto připomínku městská část považuje za zásadní.

Návrh změny územního plánu nově vymezuje komunikaci označenou jako plocha S4 – ostatní dopravně významné komunikace (Jarovská třída), která by měla umožnit rozvedení dopravy

zásadní připomínka MČ

2) Pořizovatel s podmínkou nesouhlasí, z hlediska řešení dopravní infrastruktury se každý konkrétní záměr v území posuzuje ve vztahu ke konkrétní dopravní situaci, která nastane v období předpokládaného zprovoznění záměru i výhledu. To se týká i dodržení hygienických limitů, které budou v následných správních řízeních prověřeny a doloženy případnými navrženými opatřeními. Požadavek stanovit pořadí prováděných změn v území, etapizaci výstavby, může ve výsledku znamenat komplikace pro rozvoj území. Změnou ÚP se vymezuje nové funkční využití ploch na území změny ÚP v platném ÚP, které představuje výhledový stav, kdy kromě ploch je k dispozici plánovaná dopravní infrastruktura na území hl. města. V předmětném území bude v budoucnu sběrná uliční síť území doplněna o novou

2600	Praha 10, Praha 3, Praha 9	vymístění železniční dopravy, začlenění území do městské struktury, VPS	23 Městská část Praha 3
------	----------------------------------	---	-------------------------

mimo kapacitně přetížené komunikace Jana Želivského a křižovatku Ohrada. Jak bylo uvedeno výše, již dnes je dopravní zatížení v okolí NNŽ značné. V okamžiku, kdy dojde k rozvoji této lokality, bude do území přivedeno další množství osobních automobilů, které by při zachování současného stavu přinesly dopravní kongesce. Městská část proto požaduje, aby návrh změny územního plánu tuto situaci aktivně řešil.

Městská část v tomto ohledu navrhuje stanovit v rámci návrhu změny územního plánu v souladu s ustanovením § 19 odst. 1 písm. f) stavebního zákona podmínku etapizace výstavby, v rámci které by lokalita změny byla rozdělena do více oblastí. Realizace staveb v určité oblasti by přitom byla možná teprve v okamžiku, kdy by došlo k zahájení provozu na Jarovské třídě a jejímu napojení na Českobrodskou.

Co se týče vymezení jednotlivých oblastí, v I. etapě by měla být umožněna pouze realizace záměrů, které přinesou jen minimální navýšení dopravní intenzity. Ostatní záměry by pak bylo možné realizovat v okamžiku, kdy by dopravní zatížení lokality NNŽ bylo sníženo propojením Malešické a Českobrodské ulice.

Městská část podotýká, že nemá žádný zájem na zpomalení využití lokality NNŽ. Na druhé straně by překotná výstavba v této lokalitě vedla ke zhoršení kvality života obyvatel městské části a dalšímu prohloubení již dnes nevyhovující dopravní situace v okolí NNŽ. Etapizace výstavby je proto jediným racionálním řešením.

3) Nedostatek veřejné vybavenosti
Návrh změny územního plánu navrhuje především plochy smíšené městského jádra (SMJ) a plochy s funkčním využitím pro plochy všeobecně smíšené (SV). Tyto plochy ovšem negarantují zajištění veřejné vybavenosti, která představuje pouze jeden z možných druhů využití těchto ploch. Městská část požaduje záruky, aby téměř celé území NNŽ nebylo využito pro stavby bytových a administrativních budov. Tuto připomínku městská část považuje za zásadní.

V rámci návrhu funkčního využití NNŽ přináší návrh změny územního plánu pouze jedinou plochu označenou jako plocha veřejné vybavenosti (VV). Překryvné označení VV navíc není dostatečnou zárukou pro vznik plnohodnotné veřejné vybavenosti v území. Tato plocha má přitom zcela zanedbatelnou rozlohu s ohledem na celé území NNŽ. Plošné nároky na veřejnou vybavenost takovýto rozsah veřejné

Jarovskou ulici, která propojí transformační území změny ÚP s ulicí Českobrodskou u Jarova, dokončený východní úsek Městského okruhu v trase Pelc Tyrolka - Balabenka - Malešice - Rybníčky a tramvajovou trať pro obsluhu území NNŽ s napojením do křižovatky Jana Želivského - Olšanská. V tomto kontextu je třeba využít území v rámci posuzování změny ÚP hodnotit. Jestliže výhledová výsledná podoba ÚP zahrnující změnu Z 2600/00 je přijatelná, nemusí se zpochybňovat z důvodu stávající nepříznivé provozní situace a rizik souvisejících s realizací záměrů. Změna byla vyhodnocena jako akceptovatelná z hlediska vlivů na životní prostředí.

zásadní připomínka MČ

3) Připomínka bude vyhověno v tom smyslu, že podkladová studie NNŽ byla na základě připomínek po dohodě upravena a předpokládá se, že se stane přílohou smlouvy mezi HMP, MČ a investory, pro něž budou regulativy studie, včetně umístění veřejné vybavenosti, závazné.

Návrh změny ÚP bude upraven doplněním značek veřejného vybavení /VV/ a doplněn popisem řešení v textové části

Odůvodnění změny ÚP v místech, kde jsou navrhována dvě školská zařízení (ve středu území bývalého areálu nákladového nádraží a při ulici Habrová) a dále na pozemcích při ulici Na Viktorce a Zvěřínova jako rezerva pro zdravotní a sociální služby. Toto doplnění vychází z podrobnější projednané podkladové studie.

Pevná značka VV, která navrhovala ve společném jednání umístění základní školy v hlavní budově nákladového nádraží, byla v návrhu pro veřejné projednání z hlediska umístění upravena, nikoliv přidána.

				vybavenosti daleko přesahují. Jak městská část již konstatovala během společného jednání, území je ohroženo monofunkčností výstavby bez potřebné veřejné vybavenosti. Stavební zákon přitom dle ustanovení § 18 odst. 1 vyžaduje, aby územní plánování vytvářelo „předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro (...) soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.“ Nejen pro území předmětné změny, ale i pro okolní území, je ohrožující takový stav, kdy se poptávka po veřejné vybavenosti v území bude řešit příliš intenzivní dojížděnou obyvatelstva mimo území změny. Proto městská část považuje změnu mezi společným jednáním a veřejným projednáním spočívající v přidání jediné plochy VV za hrubě nedostačující. Návrh změny územního plánu tak na rozdíl od Podkladové studie pro změnu územního plánu zpracovaná v říjnu 2020 („Podkladová studie“) nezaručuje umístění školy a školky do území NNŽ. Proto je pro rozvoj výstavby v této oblasti zásadní hrozba, že bude realizována veškerá rezidenční výstavba a samospráva musí zajistit základní školství, což je její zákonná povinnost. Návrh změny územního plánu zároveň nezaručuje zřízení zařízení sociální péče či sociálních služeb. Postupem pořizovatele tak nejsou dostatečně splněny cíle a úkoly územního plánování dle § 18 a 19 stavebního zákona. Jedním z úkolů územního plánování je stanovení urbanistických, architektonických a estetických požadavků na využívání a prostorové uspořádání území a na jeho změny, zejména na umístění, uspořádání a řešení staveb a veřejných prostranství. Územní plánování by mělo zajišťovat předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Městská část proto požaduje dostatečné vyznačení veřejné vybavenosti na území NNŽ. Plocha veřejné vybavenosti vymezená ve výkresové části návrhu změny územního plánu zároveň není řádně označena jako plocha s rozdílným způsobem využití pro veřejné vybavení (VV), tedy modrou barvou.	
2600	Praha 10, Praha 3, Praha 9	vymístění železniční dopravy, začlenění území do městské struktury, VPS	23 Městská část Praha 3	4) Nedostatečné záruky dostatku přístupných ploch zeleně Záruky dostatku přístupných ploch zeleně jsou i po změnách návrhu změny územního plánu příliš	zásadní připomínka MČ 4) Pořizovatel bere na vědomí, připomínka bude naplněna v tom smyslu, že z hlediska podkladové studie NNŽ (respektive

nízké. Návrh grafické části změny územního plánu obsahuje jen několik ploch zeleně městské a krajinné (ZMK), což považuje městská část za nedostatečné řešení.
Tuto připomínku městská část považuje za zásadní.

Celkový podíl zelených ploch v území NNŽ je nedostatečný. Městská část v tomto ohledu odkazuje na § 18 odst. 1 stavebního zákona, podle kterého je cílem územního plánování mimo jiné „vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí...“

Městská část zároveň upozorňuje na to, že rozsah ploch zeleně v návrhu grafické části změny územního plánu je nižší, než navrhuje Podkladová studie. Podle kapitoly 6.9 VVURÚ je přitom úzká a přerušovaná linie ZMK v návrhu změny územního plánu nedostatečná pro plnění estetické, ekologické i hygienické funkce a doporučuje se její rozšíření. V rámci navrhovaných opatření pak VVURÚ uvádí, že návrh změny územního plánu by měl „při plánování nové zástavby respektovat návrh Podkladové studie.“ Návrh změny územního plánu přitom tento požadavek VVURÚ nerespektuje.

Návrh změny územního plánu respektuje koncept východozápadního vedení parků. Městská část ovšem v souladu se svojí zásadní připomínkou uplatněnou ve společném jednání přesto požaduje přirozenější propojení zelených ploch v území (Židovských Pecí, ploch P01 a B01 dle Podkladové studie a Olšanských hřbitovů), například poněkud širším pěším koridorem mezi bloky B07 a B08 a jasněji vymezeným pěším koridorem v rámci bloku B09.

Městská část žádá navýšení celkového rozsahu ploch zeleně (ZMK či ZP) v návrhu změny územního plánu. Dále požadujeme, aby okolní budoucí zástavba žádným způsobem neohrozila funkci refugia, například zastíněním výškovými budovami poblíž parků.

5) Vymezení veřejně prospěšných staveb
Městská část požaduje, aby plocha S4 vymezení v návrhu změny územního plánu Jarovskou třídu byla vymezena jako veřejně prospěšná stavba.
Tuto připomínku městská část považuje za zásadní.

Návrh změny územního plánu uvádí, že změna

urbanistické studie s prvky regulačního plánu, jejíž součástí je podrobné vymezení ploch určených pro parky a další zeleň, se předpokládá, že se po dohodě stane přílohou smlouvy mezi HMP, MČ a investory, pro něž budou regulativy studie, včetně umístění parků závazné a dojde tak k zajištění dostatku přístupných ploch zeleně. Rozsah zeleně v návrhu změny ÚP byl dohodnut a potvrzen stanoviskem dotčeného orgánu /OCP MHMP/. Vymezení zeleně mezi bloky se vztahuje k podkladové studii a je mimo podrobnost změny ÚP.

zásadní připomínka MČ

5) Připomínka je bezpředmětná, rušená Jarovská spojka VPS 19/DK/3 a 19/DK/10 je v návrhu změny navržena jako VPS "komunikační propojení Malešická – Českokobrodská, Praha 3 a Praha 10", tzn. VPS xz/DK/3 a xz/DK/10.

„ruší VPS 19/DK/3 - Praha 3 - Jarovská spojka, 19/DK/10 - Praha 10 - Jarovská spojka a 5/TO/3 – Praha 3 – sběrný dvůr – nákladové nádraží Žižkov.“ Významné stavby veřejné infrastruktury je přitom podle městské části nutné vymezit v návrhu změny územního plánu jako veřejně prospěšné stavby. V opačném případě existuje podstatné riziko, že realizace Jarovské třídy bude blokována vlastníky dotčených pozemků. V případě, že návrh změny územního plánu stanoví podmínku etapizace, mohla by tato skutečnost zablokovat veškerou výstavbu v územní NNŽ.

Pozn. zapisovatele:

Dále následují „Připomínky k podkladové studii“, které jsou postoupeny jejímu zpracovateli a nejsou vyhodnocovány v rámci pořizování změny územního plánu.