

Námítky k návrhům změn ÚP SÚ HMP vlny 3517

DATUM: 1.3.2024

Číslo změny	PID	ID	Namítající	Text námítky	Rozhodnutí o námítce
3517	MHMPXPMCSR30	3016507	188 Pražská vodohospodářská společnost a.s.	<p>Pražská vodohospodářská společnost a.s. (dále PVS) z titulu správce vodohospodářské infrastruktury hl. m. Prahy jako oprávněný investor dle § 52, odst. 2 a 3 zákona č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) vznášá námítky ke zveřejněnému návrhu změny Z 3517/00 Územního plánu hlavního města Prahy na základě veřejného projednání této změny, které proběhlo dne 2. 8. 2023:</p> <p>1. PVS nesouhlasí s umístěním zástavby v plochách, které se navrhují nad stávající odlehčovací komorou OK 122 E (na pozemcích parc. č. 3627 a 3628/1, k. ú. Libeň), nad sběračem jednotné kanalizace EF-CCV (na pozemcích parc. č. 3627, 3628/1, 3629/1, 3951, 4014/1 a 4014/2, k. ú. Libeň) a nad odlehčovací stokou OS_122E (parc. č. 3672, k. ú. Libeň).</p> <p>Sběrač EF-CCV, odlehčovací komora OK 122 E a odlehčovací stoka OS_122 E musejí být respektovány, včetně jejich ochranného pásma. Musí k nim být zajištěn přístup pro těžkou techniku a dostatečný manipulační prostor pro opravy, údržbu a čištění. Veškeré stavební konstrukce sběrače, odlehčovací komory a odlehčovací stoky jsou uloženy poměrně mělce.</p> <p>Požadujeme dodržení ochranného pásma všech těchto objektů a aby byl zajištěn přístup pro těžkou techniku.</p>	Námítce nebude vyhověno. Námítka se týká následných řízení. Limity v území budou respektovány.
3517	MHMPXPMCSR30	3016508	188 Pražská vodohospodářská společnost a.s.	<p>2. V rámci návrhu změny Z 3517/00 PVS požadujeme umístit nově navrženou retenční nádrž Voctářova podle připravované projektové dokumentace v souvislosti s rekonstrukcí Libeňského mostu. V rámci přípravy rekonstrukce Libeňského mostu bylo změněno umístění nové retenční nádrže Voctářova, která je v platném územním plánu vymezena značkou TW v ploše ZMK na pozemku parc. č. 4001/3, nově do pozemku 4014/1, k.ú. Libeň. Tato nová retenční nádrž musí být rovněž respektována včetně jejího ochranného pásma, musí k ní být zajištěn přístup pro těžkou techniku a dostatečný manipulační prostor pro opravy, údržbu a čištění retenční nádrže.</p>	Námítce nebude vyhověno. Na základě proběhlých pracovních jednání a v koordinaci s Územní studií Palmovka nebude závazný prvek retenční nádrže, a s tím související prvek VPS, přesouván do řešeného území změny. Požadované umístění technických a technologických objektů na kanalizační síti bude v souladu s platnými regulativy územního plánu případně řešeno jako prvek technické infrastruktury přípustné či podmíněně přípustné v dotčených plochách s rozdílným způsobem využití, tedy bez jejich vymezení v úrovni územního plánu závazným prvkem či VPS.
3517	MHMPXPMD39D	3016564	301 České přístavy, a.s.	<p>Námítky proti návrhu opatření obecné povahy – Změna Z 3517/00 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy („Změna ÚP“)</p> <p>I. Úvod</p> <p>1. Dne 3. 7. 2023 došlo ke zveřejnění veřejné vyhlášky oznámení o konání veřejného projednání návrhu změny Z 3517/00 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy („Návrh“).</p> <p>2. Veřejné projednání Změny ÚP se konalo dne 2. 8. 2023.</p> <p>3. Podatel, společnost XY („Podatel“), tímto ve lhůtě stanovené dle ustanovení § 52 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v účinném znění („Stavební zákon“ nebo „StavZ“), ve spojení s ustanovením § 172 odst. 1 a odst. 2 a ustanovením § 39 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v účinném znění, podává proti Změně ÚP tyto námítky.</p> <p>II. Aktivní legitimace Podatele</p> <p>4. Podatel je vlastníkem pozemků nacházejících se v obci Praha, mj.: a. v katastrálním území Libeň, zapsaných na listu vlastnictví č. 771 a b. v katastrálním území Holešovice, zapsaných na listu vlastnictví č. 178 („Dotčené pozemky“).</p> <p>Důkaz: - list vlastnictví č. 771 (příloha ID_3016564_1_P) - list vlastnictví č. 178 (příloha ID_3016564_2_P)</p> <p>5. Podatel je na základě rozhodnutí Státní plavební správy („SPS“) na území hlavního města Prahy provozovatelem mj.:</p> <p>a. pozemní části veřejného přístavu Praha Libeň („Přístav Libeň“) a b. pozemní části veřejného přístavu Praha Holešovice („Přístav Holešovice“) (popř. společně jako „Přístavy“).</p> <p>Podatel je tak zároveň vlastníkem veřejné dopravní infrastruktury, dotčené Návrhem.</p> <p>Důkaz: - Povolení k provozování Přístavu Libeň (přílohy ID_3016564_3_P; ID_3016564_3a_P) - Povolení k provozování Přístavu Holešovice (přílohy ID_3016564_4_P; ID_3016564_4a_P)</p> <p>6. Podatel je s ohledem na výše uvedené aktivně legitimován k podání námitek proti Návrhu, jelikož tímto Návrhem dochází k přímým změnám funkčního využití plochy o celkové rozloze 20 165 m² a dopravního napojení Přístavů, což v důsledku má přímý vliv na Přístavy, jejich provozní činnost a dopravní obslužnost. Území řešené Návrhem se nachází v těsné blízkosti pozemní části Přístavu Libeň a navržené změny pak přímo ovlivňují hlavní i vedlejší dopravní trasy do obou Přístavů, což podatel podrobně rozvádí níže. S ohledem na tyto skutečnosti Podatel níže uplatňuje námítky proti Návrhu („Námítky“). Pro případ, že by Námítky či jakákoliv jejich část nemohly být považovány z jakéhokoliv důvodu svou povahou za námítky a stanoviska vlastníka dotčené veřejné dopravní infrastruktury, žádá Podatel, aby byly považovány za připomínky, a to zásadní.</p>	Požizovatel bere na vědomí. Předmětnou změnou územního plánu (dále jen ÚP) se nemění vybraná komunikační síť vymezená v platném ÚP, pouze v ul. U Rustonky se dokonce plocha komunikace lokálně mírně rozšiřuje tak, aby se umožnila korekce řešení komunikace u křižovatky Sokolovská-Pod Plynojemem v souvislosti s budoucím jižním obchvatem Libně. Přístav Libeň je z hlediska budoucího rozsahu a funkce vymezen v platném ÚP hl. m. Prahy, změna na této skutečnosti nic nemění.
3517	MHMPXPMD39D	3016565	301 České přístavy, a.s.	<p>III. Postavení Podatele a význam Přístavů pro územní plánování</p> <p>a) Nařízení TEN-T</p> <p>7. Přístavy provozované Podatelem jsou součástí transevropské dopravní sítě TEN-T podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) ze dne 11. prosince 2013 č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU („Nařízení TEN-T“). Přístav Holešovice je součástí hlavní sítě TEN-T, Přístav Libeň potom součástí globální sítě TEN-T.</p> <p>8. Globální síť TEN-T je celoevropskou dopravní sítí, která má zajistit dostupnost a propojení všech regionů v Evropské unii. Hlavní síť TEN-T představuje páteř při rozvoji udržitelné multimodální dopravní sítě a má nejvyšší strategický význam pro dosažení cílů politiky transevropské dopravní sítě. Nařízení TEN-T ukládá dobudování hlavní sítě TEN-T do roku 2030, dobudování globální sítě do roku 2050.</p> <p>9. Předmětem a účelem Nařízení TEN-T je zabezpečit plánování, rozvoj a provoz transevropských dopravních sítí (tedy hlavní a globální sítě TEN-T). Tímto nařízením má být zajištěno koordinované zřízení a rozvoj transevropské dopravní sítě [např. čl. 1 odst. 1 a 3, čl. 4 písm. c) bod i), čl. 5 nebo čl. 16 písm. d) Nařízení TEN-T].</p> <p>10. Síť TEN-T má zejména přispívat k řešení rostoucí mobility a k zajištění vysokého standardu bezpečnosti, jakož i k rozvoji nízkouhlíkového dopravního systému a jako taková musí být v souladu s Nařízením TEN-T rozvíjena. Jednou z hlavních priorit pro tento rozvoj je i účinné a udržitelné využívání infrastruktury sítě TEN-T, její soustavné zlepšování, zvyšování její kapacity a zajištění napojení na jiné druhy dopravy, resp. jejich propojování [např. čl. 4 písm. b) bodě iii), čl. 5 odst. 1 písm. b) nebo čl. čl. 6 odst. 3 a čl. 10 odst. 1 písm. b) Nařízení TEN-T].</p> <p>11. Česká republika své závazky vyplývající z Nařízení TEN-T promítla do Politiky územního rozvoje ČR jakožto neivýššího a neivýznamnějšího dokumentu územního plánování.</p>	Požizovatel bere na vědomí. Předmětná změna ÚP není s uvedenými skutečnostmi v rozporu. Rozsah vymezených veřejných přístavů Holešovice a Libeň se změnou ÚP v platné ÚPD nemění. Předmětná změna ÚP nebrání dosažení uvedených cílů. Změna ÚP neobsahuje žádný zásah do vymezené dopravní infrastruktury platného ÚP, pouze v ul. U Rustonky změna obsahuje lokální mírné zvětšení plochy S2 (sběrné komunikace městského významu) za účelem zajištění podmínek pro budoucí úpravy uvedené komunikace související se stavbou jižního obchvatu Libně. Dopravní obslužnost přístavů není změnou ohrožena.

Přílohy pro vyhodnocení

- ID_3016564_1_P.pdf
- ID_3016564_2_P.pdf
- ID_3016564_3a_P.pdf
- ID_3016564_4a_P.pdf
- ID_3016564_3_P.pdf
- ID_3016564_4_P.pdf

				<p>12. Vnitrozemské říční přístavy v Praze jsou v čl. 130 PÚR zařazeny do sítě veřejných terminálů a přístavů s vazbou na logistická centra („VTP“), jejichž podstatou je (a PÚR toto výslovně zdůrazňuje) propojení jednotlivých druhů dopravy: „Sít' VTP umožní optimalizovat silniční dopravu a uplatnit princip komodality (účinné využívání různých druhů dopravy provozovaných samostatně nebo v rámci multimodální integrace za účelem dosažení optimálního a udržitelného využití zdrojů).“ S ohledem na skutečnost, že předmětem činnosti VTP je logistika, je samozřejmé, že se jedná zejména o dopravu nákladní a nezbytným silničním a jiným napojením dle PÚR se rozumí napojení i pro těžkou nákladní dopravu.</p> <p>13. K uvedenému Podatel poukazuje na skutečnost, že je nezbytně nutné brát na zřetel, že v případě Nařízení TEN-T a PÚR se jedná o dokumenty, které ze své podstaty určují/upravují konkrétně vymezené území do budoucna. Proto je třeba nahlížet na cíle v nich vymezené pohledem budoucím, nikoliv současným. V konkrétním případě tedy tak, že činnost Přístavů Holešovice a Libeň má být do budoucna značně rozšířena (dle Nařízení TEN-T), a proto je nezbytně nutné zajistit podmínky pro tento rozvoj v příslušné územně plánovací dokumentaci, tedy i v současně platném územním plánu hl. m Prahy a jeho změnách. Jednou z klíčových podmínek je i napojení uvedených přístavů na jiné druhy dopravy.</p> <p>b) Dohody AGN a AGTC</p> <p>14. Přístavy dále plní úkoly vyplývající z Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu ze dne 19. ledna 1996 („AGN“), kde jsou vymezeny jako vnitrozemské přístavy mezinárodního významu (viz příloha II. AGN), nacházející se na vnitrozemské vodní cestě mezinárodního významu (viz příloha I. AGN).</p> <p>15. Významné postavení Přístavům přiznává také Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech ze dne 1. ledna 1991 („AGTC“), když na základě této dohody jsou Přístavy umístěny na trati mezinárodní kombinované dopravy a lze je považovat za terminály mající důležitý význam pro mezinárodní kombinovanou dopravu (viz přílohy I. a II. AGTC).</p> <p>16. K významu Nařízení TEN-T, AGN a AGTC v územním plánování se vyjádřil Krajský soud v Praze ve věci čj. 46 A 1/2016-46, kdy byl územní plán obce v rozporu s dopravní stavbou vymezenou v PÚR. Poukazujeme na bod 23 tohoto rozsudku: „V daném případě je třeba vážit mnohé zájmy, a to nejen zájmy žalobců, ale i zájmy celé územní korporace, jejich občanů a rovněž nadmístní a celostátní veřejné zájmy. Důvodem vymezení koridoru v PÚR je zvýšení atraktivity a kapacity železniční dopravy na hlavních mezinárodních tazích zařazených do tranzitních železničních koridorů a splnění požadavků TEN-T, AGC a AGTC, což lze kvalifikovat jako nadmístní a celostátní veřejný zájem.“</p> <p>17. Význam Nařízení TEN-T a dalších zmíněných dokumentů při vydávání jakéhokoliv opatření obecné povahy pak Městský soud v Praze potvrdil v recentním rozsudku ze dne 21. 6. 2023, č. j. 9 A 24/2023-36, ve věci, v níž se Podatel domáhal zrušení opatření obecné povahy, kterým se stanoví místní úprava provozu na pozemních komunikacích. Městský soud v rozsudku mj. uvedl: „Ani jediný podklad pro vydání napadeného OOP - stanovisko Policie, v němž uplatňuje připomínky, jež odpůrce do OOP zapracoval, nijak nereflektuje existující provoz Přístavů a závazky navrhovatele, plynoucí z citovaného Nařízení TEN-T, Evropských dohod a národních právních předpisů pro provozování obou veřejných přístavů, jakož i jejich ochrannou funkci při povodních, ačkoli odpůrci i Policii, musí být existence Přístavů a s tím souvisejících požadavků na jejich provoz známa z úřední činnosti. I když se tedy navrhovatel v průběhu procesu vydávání napadeného OOP tohoto procesu aktivně neúčastnil, nelze odhlédnout od povinnosti odpůrce obecně známou existenci obou veřejných přístavů, a to zejména Přístavu Holešovice, při vydávání napadeného OOP náležitě zohlednit a uvést důvody, pro které má za to, že existující provoz tohoto přístavu a s tím související dopravní obslužnost a jeho ochranná funkce před povodněmi nebude dotčena nad míru požadovanou ve čtvrtém a pátém kroku algoritmu. Tedy v takovém rozsahu, aby opatření obecné povahy nebylo v rozporu hmotným právem a zejména s kritériem přiměřenosti právní regulace.“</p> <p>18. Jestliže výše uvedené závěry Městský soud v Praze přijal ve vztahu k „pouhé“ dílčí úpravě provozu na pozemních komunikacích, je zcela zřejmé, že tím spíše se musí uvedené požadavky uplatnit v celém procesu územního plánování, který má potenciál ještě výraznějším způsobem zasáhnout do uvedených zájmů (argumentum a minor ad maius).</p> <p>c) Další koncepční a strategické dokumenty,</p> <p>19. V širším kontextu lze odkázat i na postavení Přístavu v rámci následujících koncepčních a strategických dokumentů:</p> <p>a. Zelená dohoda pro Evropu (A European Green Deal), č. COM/2019/640 final, ze dne 11. 12. 2019,</p> <p>b. sdělení Evropské komise NAIADES III, č. COM(2021) 324 final, ze dne 24. 6. 2021,</p> <p>c. Studie citylogistiky schválená pro území hlavního města Praha dne 8. 6. 2020.</p> <p>d) Zákon o vnitrozemské plavbě</p> <p>20. Oba Přístavy jsou svojí povahou přístavy veřejnými ve smyslu § 6 odst. 1 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě („Zákon o vnitrozemské plavbě“) a za splnění podmínek tam stanovených umožňují užívání Přístavů široké veřejnosti.</p> <p>21. Oba Přístavy dále plní ochrannou funkci dle § 6 odst. 2 Zákona o vnitrozemské plavbě a zajišťují svým umístěním na vodní a stavebními úpravami bezpečné stání plavidel a možnost bezpečného přístupu na plavidla v případě vysokého vodního stavu, zámrazy nebo chodu ledu. Tím Přístavy chrání nejen plavidla samotná, ale také okolí vodních toků včetně významných pražských památek, které by jinak byly nekontrolovatelným pohybem plavidel po vodě za uvedených stavů ohroženy. K tomu je nutné zdůraznit, že provozovatelé nebo vlastníci plavidel mají povinnost plavidla umístit do ochranných přístavů ještě předtím, než dojde k dosažení vodního stavu, při kterém je zakázána plavba dle § 23a odst. 4 Zákona o vnitrozemské plavbě.</p> <p>22. Je tak zřejmé, že umožněním veřejného užívání při splnění zákonných podmínek a plněním ochranné funkce Přístavy naplní veřejný zájem i dle Zákona o vnitrozemské plavbě.</p>	
3517	MHMPXPMS39D	3016568	301 České přístavy, a.s.	<p>IV. Předmět Návrhu a Územní studie Palmovka</p> <p>23. Návrh vychází z Územní studie Palmovka od zpracovatelů UNIT architekti (ve verzi hrubopisu k projednání, datum: 11/2021), („Studie Palmovka“ nebo „Studie“) a je s touto Studií koordinován, jak vyplývá např. i z kapitoly F. textové části odůvodnění Návrhu. Z této kapitoly odůvodnění také vyplývá, že má v řešeném území dojít k celkovému rozšíření zastavitelných ploch o 4 685 m², a to z velké části na úkor plochy zeleně, která se v řešeném území nyní skutečně nachází.</p> <p>24. I skutečnost, že Návrhem má dojít k realizaci Studie Palmovka, považuje Podatel za důležitou pro jeho aktivní legitimaci k uplatnění námitek proti Návrhu, jelikož oba Přístavy (zejména Přístav Libeň) hraničí s lokalitou Palmovky, jak je vymezena ve Studii 1. K dopravnímu napojení Přístavů slouží mj. pozemní komunikace procházející územím řešeným Návrhem, jeho nejbližším okolím a celkově lokalitou Palmovky, jak je tato vymezena ve Studii. Studie zásadním způsobem proměňuje jí řešenou lokalitu tak, že má dojít ke znemožnění, popř. zásadnímu zhoršení dopravního napojení Přístavů. K nastolení uvedeného nevyhovujícího stavu nepochybně přispívá i řešený Návrh, který je z toho důvodu nezákonný.</p>	<p>Předmětem projednání je změna ÚP nikoliv Územní studie Palmovka. Jestliže z ní návrh vychází, neznamená to, že ji do všech jednotlivostí musí respektovat. Předmětná změna ÚP neobsahuje žádný zásah do vymezené dopravní infrastruktury platného ÚP, pouze v ul. U Rustonky lokálně mírně zvětšuje plochu S2 (sběrné komunikace městského významu) za účelem zajištění podmínek pro budoucí úpravy uvedené komunikace související se stavbou jižního obchvatu Libně.</p>
3517	MHMPXPMS39D	3016569	301 České přístavy, a.s.	<p>V. Námitky související se Studií Palmovka a způsobem jejího promítání do územního plánu</p> <p>25. Ze Studie Palmovka je zřejmé, že vychází ze zcela nereálných výhledů pro území Přístavu Libeň. V areálu přístavu (popř. v jeho těsném sousedství) jsou ve výkresech zakresleny parky a sportoviště, to vše napojeno veřejně přístupnými cestami pro pěší či cyklostezkami. Toto sice není přímo součástí řešeného území, avšak je jasné, že</p>	<p>Předmětem projednání není Studie Palmovka nýbrž změna ÚP. Přístav Libeň není předmětem této změny ÚP, územní rozsah, význam a zařazení přístavu Libeň se touto změnou v platném ÚP hl. m. Prahy nemění.</p>

			<p>pořizovatel a zpracovatel Studie vycházejí z naprosto nesprávných východisek a úplně opomíjejí veřejný zájem (na evropské a celostátní úrovni) na zajištění rozvoje sítě TEN-T. Zároveň tato skutečnost pouze dokresluje celou situaci, jak je ze strany pořizovatele celkově promyšlena, jak bude uvedeno níže.</p>	
3517	MHMPXPMS39D	3016570	<p>301 České přístavy, a.s.</p> <p>26. Studie předpokládá snížení významu automobilové dopravy (doslova se hovoří o razantním poklesu intenzity automobilové dopravy), výslovně dokonce uvádí, že by tato „měla být stále více jenom doplňkem k ostatním druhům dopravy“. Studie zároveň vůbec nepočítá se zajištěním tras pro nákladní dopravu směrem k Přístavům Holešovice a Libeň. V důsledku celkového řešení Studie má naopak dojít ke znemožnění, popř. zásadnímu zhoršení dopravního napojení Přístavů Holešovice a Libeň. Tato skutečnost zároveň plyne nejen ze skutečnosti, že je zcela opomenuto navržení dostatečných přístupových tras, ale i ze skutečnosti, že má dojít k nové bytové výstavbě v tak zásadním rozsahu, a to navíc ve zcela bezprostřední blízkosti přístupových komunikací do Přístavů.</p> <p>27. Ministerstvo dopravy přítom ve svém stanovisku ke Studii Palmovka vzneslo požadavek: „aby bylo zachováno dopravní napojení pozemní části veřejného přístavu Praha-Libeň na Libeňský most tak, jak je to v současné době. Tedy musí být zachována možnost vjetí na tzv. „kosu“ z Libeňského mostu i pro nákladní vozidla. Nesouhlasíme s možností, že by nákladní doprava projížděla obytnou zástavbou“. Tento požadavek musí být dle Podatele v celém rozsahu zachován. Návrh však jde zcela opačnou cestou, když naopak do hlavních i vedlejších přístupových tras pro nákladní dopravu umísťuje obytnou zástavbu a volí řešení, které nutně povede k dalšímu omezení dopravního napojení oproti současnému stavu, a je tak v rozporu i s uvedeným stanoviskem Ministerstva dopravy.</p> <p>Důkaz: - Stanovisko Ministerstva dopravy ze dne 31. 1. 2022, č. i. MD-3218/2022-910/4 (příloha ID 3016570 1 P)</p>	<p>Předmětem projednání není "Studie Palmovka" nýbrž změna ÚP, jejíž územní rozsah je vymezen ulicemi Voctářova, U Rustonky, Sokolovská, Zenklova a Libeňský most (východně od křižení s ulicí Voctářovou). Dopravní obslužnost přístavů není změnou ohrožena. Dopravní obsluha přístavu Libeň bude navrženými úpravami komunikací zajištěna, detailní řešení parametrů křižovatek a místních komunikací zajišťujících napojení přístavu Libeň u Libeňského mostu (pro využití nákladní automobilovou dopravou přístavu) je mimo podrobnost platného ÚP a jeho změn. Zachování možnosti vjetí na tzv. "kosu" z Libeňského mostu je mimo území změny.</p>
3517	MHMPXPMS39D	3016573	<p>301 České přístavy, a.s.</p> <p>28. Kromě zásadních obsahových nedostatků celé Studie dochází i k významným pochybením v procesu, kterým je Studie promítána v územním plánu pomocí nekonceptně fragmentované implementace Studie pomocí jednotlivých, odděleně projednávaných návrhů změn územního plánu, u nichž není obsažena celková „budoucí“ podoba předmětného území. Takovýto postup je v rozporu se zásadami územního plánování a je dle Podatele nezákonný.</p>	<p>O transformaci území Palmovky per partes projednávanou změnou rozhodlo ZHMP. V případě, že dílčí změny budou v souladu s komplexním řešením z územní studie, lze v rámci zrychlení procesu a urychlení rozvoje území akceptovat dílčí, logicky dělené změny. Projednávaná změna je v souladu s územní studií a procesy pořizování jsou vzájemně koordinovány ve smyslu stavebního zákona. Procesy územního plánování jsou ve smyslu § 18 odst. 3 stavebního zákona koordinovány a s veřejností projednávány postupy dle téže legislativy.</p>
3517	MHMPXPMS39D	3016577	<p>301 České přístavy, a.s.</p> <p>29. Územní plánování je procesem, ve kterém dochází „k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem toho musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy“ [např. viz rozsudek Nejvyššího správního soudu („NSS“) ze dne 10. července 2020, č. j. 5 As 66/2019-41]. Územní plánování je tedy ze své podstaty institutem sloužícím ke komplexnímu řešení zájmů a vztahů v dotčeném území.</p> <p>30. To vyplývá i z ustanovení § 18 odst. 2 Stavz, dle kterého územní plánování „zajišťuje 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“. Jedním z nástrojů k naplnění této základní teze územního plánování je potom samotný proces územního plánování, jak stanoví ustanovení § 18 odst. 3 Stavz: „Orgány územního plánování postupem podle tohoto zákona koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících z tohoto zákona a zvláštních právních předpisů.“</p> <p>31. Územní plánování se tedy nutně ze své podstaty vyznačuje vysokou mírou komplexity při řešení celého dotčeného území, přičemž součástí této komplexity je také koordinace dotčených veřejných a soukromých zájmů v území. Podatel je přesvědčen, že Návrh a související změny územního plánu jsou v rozporu s citovanými (popř. na ně navazujícími) ustanoveními stavebního zákona. Podatel je zároveň přesvědčen, že takto navrhované změny stávajícího územního plánu by s ním měly být, mj. s ohledem na jeho postavení jako vlastníka významné veřejné dopravní infrastruktury, projednávány předem, což se však neděje.</p>	<p>V procesu pořízení změny jsou váženy všechny zájmy na rozvoji daného území a výsledkem je celospolečenská dohoda. O transformaci území Palmovky per partes projednávanou změnou rozhodlo ZHMP. V případě, že dílčí změny budou v souladu s komplexním řešením z územní studie, lze v rámci zrychlení procesu a urychlení rozvoje území akceptovat dílčí, logicky dělené změny. Projednávaná změna je v souladu s územní studií a procesy pořizování jsou vzájemně koordinovány ve smyslu stavebního zákona. Procesy územního plánování jsou ve smyslu § 18 odst. 3 stavebního zákona koordinovány a s veřejností projednávány postupy dle téže legislativy.</p>
3517	MHMPXPMS39D	3016578	<p>301 České přístavy, a.s.</p> <p>32. Obsah Studie Palmovka je tak již nyní realizován prostřednictvím fragmentovaných změn Územního plánu hl. m. Prahy. Jde například o změnu Územního plánu Z 3585, vůči níž Podatel z téhož důvodu uplatňoval námitky, na jejichž obsah také odkazuje a v celém rozsahu jej uplatňuje i v rámci těchto Námitek.</p> <p>Důkaz: - Námitky Podatele vůči změně územního plánu Z 3585 (příloha ID_3016578_1_P)</p> <p>33. Dále je Návrh zjevně propojen se změnou Z 3429/00, jak uvádí i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k aktuálnímu Návrhu („VVURU“). Proti změně Z 3429/00 Podatel rovněž uplatnil námitky, na jejichž obsah zde také odkazuje a v celém rozsahu jej uplatňuje. Promítání Studie Palmovka do závazné podoby územního plánování se pak děje i prostřednictvím mnoha dalších dílčích změn územního plánu.</p> <p>Důkaz: - Námitky Podatele vůči změně územního plánu Z 3429 (příloha ID_3016578_2_P)</p> <p>34. Uvedeným způsobem tak dochází k postupnému promítání územní studie do územního plánu tzv. „salámovou metodou“. Fakticky tedy dochází k „zezávaznění“ Studie jejím promítnutím do územního plánu postupnými dílčími kroky, aniž by někdy bylo odpovídajícím způsobem projednáno řešení, které je předmětem Studie jako celku. Dochází proto k porušení práva dotčených subjektů hájit své zájmy v území tak, jak právní úprava územního plánování předpokládá, jelikož tyto subjekty se mohou vyjadřovat pouze k dílčím částem a nikdy k celému komplexnímu řešení ve všech jeho souvislostech.</p> <p>35. Nelze tak odhlédnout od toho, že Návrh obsahuje i některé změny, která samy o sobě mohou působit nezávadně, ale v celkovém kontextu realizace Studie Palmovka mají zásadní negativní dopad na provoz Přístavů. Protože je dosud neschválená Studie v rozporu s požadavky na územní plánování navíc realizována prostřednictvím nedůvodně rozdrobených, nekomplexních, dílčích změn, je Podatelů upřeno právo skutečně efektivně uplatňovat obranu proti výslednému stavu územního plánování, kterého se pořizovatel Návrhu prostřednictvím dílčích změn snaží docílit.</p> <p>36. Podatel tak nezbyvá než prostřednictvím těchto Námitek uplatnit argumenty nejen vůči nekonceptním a nesprávným změnám zcela přímo vyplývajícím z Návrhu, ale též vůči komplexním důsledkům postupné realizace Studie Palmovka po drobných kouscích, na čemž se aktuální Návrh rovněž podílí. Pokud by tak Podatel neučinil, bylo by mu nezákonně odepřeno právo vyjádřit nesouhlas vůči celkovému výsledku územního plánování. S ohledem na to je nezbytné tyto Námitky hodnotit v celkovém kontextu plánovaného komplexu úprav územního plánu v lokalitě Palmovka. Pokud tak správní orgán neučiní, dále tím prohloubí vážné vady v jeho procesním postupu.</p> <p>37. Řešení obsažené v Návrhu a Studii Palmovka tak při jejich „zezávaznění“ v územním plánu zásadním způsobem zasahují do práv Podatele, zejména do jeho práva vlastnit a provozovat uvedené Přístavy. Dále je toto řešení také v rozporu s veřejným zájmem na rozvoji sítě TEN-T, závazně stanoveným na evropské a celostátní úrovni.</p>	<p>O transformaci území Palmovky per partes projednávanou změnou rozhodlo ZHMP. V případě, že dílčí změny budou v souladu s komplexním řešením z územní studie, lze v rámci zrychlení procesu a urychlení rozvoje území akceptovat dílčí, logicky dělené změny. Projednávaná změna je v souladu s územní studií a procesy pořizování jsou vzájemně koordinovány ve smyslu stavebního zákona. Procesy územního plánování jsou ve smyslu § 18 odst. 3 stavebního zákona koordinovány a s veřejností projednávány postupy dle téže legislativy. Změna ÚP svým rozsahem nezasahuje do území přístavu, ani nezasahuje do vymezené dopravní infrastruktury platného ÚP s výjimkou drobného rozšíření plochy S2 (sběrné komunikace městského významu), která souvisí s úpravami uvedených komunikací navazujícími na jižní obchvat Libně. "Studie Palmovka" není předmětem projednávání.</p>
3517	MHMPXPMS39D	3016579	<p>301 České přístavy, a.s.</p> <p>VI. Námitky proti Návrhu – změna využití ploch</p> <p>a) Změna charakteru řešeného území a její vliv na Přístavy</p> <p>38. Návrh si výslovně dává za cíl zejména závazné vymezení záměru tzv. Pentagonu, jak je tento navržen ve Studii Palmovka. Vymezením oblasti Pentagonu v územním plánu má vzniknout: „multifunkční čtveř s akcenty národních dominant v urbanisticky exponovaných místech. Změna územního plánu vytváří podmínky pro realizaci řešení navrženého ve studii. Návrh změny vytváří předpoklady realizace připravovaného komplexního rozvoje Palmovky a zároveň v případných následných řízeních o umístování konkrétních záměrů v území umožňuje navázat na stávající</p>	<p>Přílohy pro vyhodnocení - ID_3016578_1_P.pdf - ID_3016578_2_P.pdf</p> <p>Změna jako taková nikterak nesnižuje význam přístavů v platném územním plánu. Změna ÚP území přístavu nezahrnuje a nezasahuje do dopravní infrastruktury vymezené v platném ÚP, s výjimkou mírného rozšíření plochy S2 (sběrné komunikace městského významu) v ul. U Rustonky za účelem územní ochrany území pro úpravy uvedené komunikace související s budoucím jižním obchvatem Libně. Přístav Libeň je územně a funkčně vymezen v platné ÚPD, změna toto vymezení přístavu v platném ÚP nemění. Dopravní obsluha přístavu Libeň není změnou zpochybněna. Konkrétní návrh zástavby v území</p>

okolní zástavbu a strukturu území. Stanovená míra využití území umožňuje respektovat výškovou hladinu okolní zástavby tak, aby nenarušovala pohledové horizonty a další hodnoty území. Lokalita se nachází v zastavěném území. Změnou dojde k přeskupení zastavitelných a nezastavitelných ploch v řešeném území, v důsledku toho je zastavitelné území celkově rozšířeno o 4 685 m2 “ 2 .

39. Návrh pak charakterizuje řešené území takto: „Jedná se o brownfield s vysokým rozvojovým potenciálem v celopražském srovnání. Studie navrhuje středněpodlažní kompaktní zástavbu (...). Změna územního plánu vytváří podmínky pro realizaci řešení navrženého ve studii. 3 “

40. Pořizovatel Návrhu při hodnocení stávajícího stavu území účelově zkrlesluje reálie a úmyslně opomíjí širší vztahy v řešeném území, ale i vztahy v oblasti navazující, která bude Návrhem dotčena. Přímou oblastí řešeného území, jakož i jejím těsným sousedstvím totiž prochází hlavní i vedlejší přístupové a odjezdové trasy pro nákladní dopravu do obou Přístavů, zejm. pak do Přístavu Libeň. Jiné trasy v důsledku komplexu zákazových značek pro nákladní dopravu v současnosti neexistují.

Důkaz: - nákres dopravní obslužnosti obou Přístavů nákladními vozidly (přílohy ID_3016579_1_P a ID_306579_2_P)

41. Zcela zjevně neudržitelné je tak východisko, že: „Změna nemění základní koncepci dopravní infrastruktury“.4 Podatel je zcela opačného názoru. Byť zdánlivě v rámci navržených změn využití území nyní nedojde ke změně dopravního modelu, bude tento krok muset nutně následovat, dojde-li k transformaci řešeného území do multifunkční, rezidenčně-kancelářské čtvrti, jak si Návrh dává za cíl. Takováto proměna by s sebou zákonitě nesla následné požadavky na tzv. „zklidnění“ dopravy či její „stabilizaci“ v návaznosti na změnu charakteru území. A to nejen v aktuálně řešeném území, ale také v navazujících oblastech, které se nachází ještě blíže Přístavům a jsou nezbytné pro jejich dopravní obslužnost, jak Podatel doložil výše.

42. Nepochybně by tak v důsledku přijetí Návrhu docházelo k zužování komunikací, umisťování ostrůvků a dalších opatření omezujících průjezdnost dlouhých vozidel či jízdních souprav. Nakonec by v této souvislosti prakticky nevyhnutelně muselo dojít i k přímému omezení vjezdu nákladních vozidel prostřednictvím zákazových značek, jak je tento trend jednoznačně patrný v obdobných oblastech po celé metropoli. To by znamenalo naprosté popření Přístavů, jejich základní funkce a mj. porušení četných mezinárodních závazků České republiky.

43. Je přitom zásadní, aby do Přístavů bylo zajištěno vícero příjezdových a odjezdových tras pro případ dopravních nehod, uzavírek a dalších omezení na některé z tras. Je tak jasně patrné, že dopravě do Přístavů nelze klást žádná další omezení5 , naopak s ohledem na požadovaný budoucí rozvoj Přístavů vyplývající mj. z Nařízení TEN-T, by měly být oblasti v Návrhu charakterizované jako brownfielidy využity pro zlepšení dopravní obslužnosti Přístavů. To vše s vědomím, že přístupové trasy k Přístavům umožňují realizaci principu ekologického propojení vodní a silniční dopravy vyžadovaného Nařízením TEN-T a dalšími právně závaznými dokumenty, a to v plánovaném budoucím rozsahu až 500 tisíc tun přeloženého nákladů ročně.6

44. Tuto skutečnost pořizovatel Návrhu zcela ignoruje, postavení Přístavů a veřejný zájem na jejich provozu a budoucím rozvoji nereфлекtuje. Návrh, resp. VVURÚ k této problematice uvádí pouze zcela nepodložené tvrzení, že význam Přístavu Libeň údajně upadá. 7 Proti tomu se Podatel velmi důrazně ohrazuje. Pokud by pak dané tvrzení považoval pořizovatel Návrhu za všeobjímající argumentaci k tomu, proč je podle něj v pořádku výše popsáným způsobem ohrozit provoz Přístavů, tak nepochybně nedostál požadavkům na komplexní identifikaci všech zájmů dotčených Návrhem, jejich následné hodnocení a vážení. Zcela logicky pak nedostál ani požadavku na důkladné odůvodnění, proč případně má zájem na realizaci multifunkčního centra takto jednoznačně a jednostranně převážít nad veřejným zájmem na zajištění ekologické multimodální dopravy, vyplývajícím z celé řady právně závazných dokumentů.

45. K nepodloženému tvrzení, že Přístav Libeň upadá, Podatel může snad jen ještě uvést, že např. ze strany Městské části Praha 8 skutečně eviduje snahu o omezení funkcí přístavu. To je patrné např. z odvolání Městské části Praha 8 proti záměru Podatele vybudovat servisní centrum pro Přístav Libeň. Toto centrum by rozšířilo zázemí přístavu a umožnilo ještě širší realizaci jeho úkolů, jakož i zlepšení podmínek pro plnění ochranné funkce přístavu dle § 6 odst. 2 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě. Na základě uvedeného odvolání městské části však k realizaci servisního centra zatím nemohlo dojít. Podatel však dodává, že i přes překážky kladené pro provoz Přístavů ze strany městských částí Přístavy svou funkci jednoznačně plní a Podatel se svou činností snaží zajistit podmínky pro jejich další rozvoj vyžadovaný mezinárodními dokumenty – to je ostatně případ i těchto Námitek.

Důkaz: - Odvolání Městské části Praha 8 ze dne 10. 3. 2021 (příloha ID_3016579_3_P)

46. Konečně je třeba zmínit, že řešení zvolené Návrhem je v rozporu s četnými principy Politiky územního rozvoje. Konkrétně lze zmínit např. část 6.2 odst. 137 písm. a) Politiky územního rozvoje, dle kterého: „Při rozhodování a posuzování rozvojových záměrů je nutno sledovat zejména: a) naplnění mezinárodních i vnitrostátních požadavků na diverzifikaci přepravních cest.“ V obecné rovině pak Politika územního rozvoje pro řešené území a navazující oblasti stanoví požadavek na rozvoj dopravní a technické infrastruktury. Tento požadavek Návrh neplní a sám uvádí, že infrastruktura zůstává nezměněna. Fakticky však dochází k jejímu citelnému zhoršení, jak Podatel rozebírá výše.

47. Návrh je tak ze své podstaty nejen nesprávný, ale také nepřezkoumatelný.

3517 MHMPXPMSD39D 3016580 301 České přístavy, a.s.

b) Odstranění zeleně a související dopad na postavení Podatele a Přístavy
48. Návrhem má dojít ke změně stávající nezastavitelné plochy s charakterem DU, ZMK a ZP o celkové rozloze 12 425 m2 na plochu zastavitelnou. Naopak stávající zastavitelná plocha o rozloze 7 740 m2 má být změněna na plochu zastavitelnou, a to charakteru DU a ZMK. Z uvedených skutečností tedy vyplývá nárůst zastavitelné plochy o 4 685 m2 , a to z velké části na úkor plochy zeleně.

49. V odůvodnění Návrhu se uvádí, že: „Speciální kódy míry využití území jsou odůvodnitelné kvůli poloze předmětného území v místě stanice metra B Palmovka, problematické splnitelnosti požadavků na zeleň a nemožnosti hmotově či strukturálně navázat na okolní zástavbu v obvyklé výšce a hustotě. Plochy zeleně na rostlém terénu příslušné jednotlivým plochám s rozdílným způsobem využití území nejsou proto v daném území reálně dosažitelné.“ Podatel s daným tvrzením opět nemůže souhlasit.

50. Současné faktické rozložení zeleně v řešeném území pravděpodobně ještě přesahuje rozsah plochy zeleně vymezený v územním plánu v aktuálně účinné podobě. Je s podivem, že pořizovatel Návrhu se rozhodne pro takové řešení, že navrhne změnu územního plánu, která umožní odstranit zeleň již fakticky existující a v územním plánu aktuálně vymezenou a simultánně uvede, že požadavky na zeleň jsou problematické či snad dokonce nejsou reálně dosažitelné. Přitom se nyní v řešeném území zeleň vyskytuje v daleko větším rozsahu, než stanoví Návrh. Pokud tedy Návrhem dojde ke zmenšení její plochy, není to proto, že by to jinak nebylo možné, ale je to proto, že pořizovatel Návrhu svým rozhodnutím takový stav sám vytvoří. Východisko Návrhu o nedosažitelnosti požadavků na zeleň je tak nesprávné a pojmově tak musí být nesprávné i výsledné řešení z něj vycházející.

51. Požadavky na zeleň v řešeném území zjevně splnitelné jsou, pořizovatel se však rozhodl zvolit řešení, které tuto možnost opomíjí. Neuvedl proč a zejména pak nezohlednil, jaký dopad to může mít v širších souvislostech pro oblasti v okolí řešeného území. A to v kombinaci se značným nárůstem ploch pro zástavbu, včetně zástavby bytově. Zeleň je přitom Návrhem ubírána z pozemků vlastněných hlavním městem Praha nebo Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciová společnost – jde mj. o pozemky p. č. 4014/1, 3628/1 nebo 3627, vše v k. ú. Libeň.

52. K tomu je třeba uvést, že v celé lokalitě Palmovky se již realizuje intenzivní výstavba a připravuje se mj. realizace rozsáhle výstavby na území Rohanského ostrova, kterou dojde k faktickému odstranění velmi rozlehlé plochy zeleně. Plocha pro zeleň tak v územním plánu, ale i fakticky v území samotném ubývá. Jednoznačným důsledkem z toho

bude muset zohlednit podmínky vyplývající z provozu na komunikacích. Ulice Voctářova i Libeňský most jsou součástí vybrané komunikační sítě platného ÚP, pro kterou se zpracovávají kartogramy výhledového dopravního zatížení zohledňující předpokládaný rozvoj města vyjádřený v platné ÚPD. Při návrhu konkrétních záměrů v území, jejich posuzování, bude třeba vycházet z aktuálních dopravně inženýrských posouzení.

Ulice Libeňský most, Voctářova, jižní obchvat Libně jsou součástí vybrané komunikační sítě platného ÚP, kde nelze předpokládat zklidnění ve smyslu námitky, protože budou zajišťovat obsluhu velké části Libně a její dopravní vazby na navazující části hl. města.

V zájmu trvalé udržitelnosti rozvoje hl. města se s přísnějšími regulačními opatření vůči IAD v centrální oblasti města do výhledu počítá, při zachování nezbytné dopravní obsluhy, kterou urbanizované území bude vyžadovat. Tato omezení budou uplatňována zejména tam, kde je či bude k dispozici kapacitní veřejná hromadná doprava (metro, tramvaj, železnice). Veřejná uliční prostranství budou postupně procházet kvalitativní proměnou s důrazem na vyšší uplatnění stromové zeleně, kvalitní povrchové úpravy, mobiliář, zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů, preferenci veřejné dopravy. Zároveň tyto úpravy budou realizovány se zřetelem na požadavky a nároky dopravní obsluhy, na komunikacích s podílem nákladní automobilové dopravy budou zohledněny též prostorové podmínky zajišťující průjezd nákladních vozidel. Území změny představuje příležitost pro kvalitní zástavbu v širší centrální oblasti hl. města, které má zajištěnu kvalitní obsluhu ekologickou, kapacitní veřejnou dopravou (metro, tramvaj), Význam přístavu Libeň je definován platným ÚP, je součástí sítě TEN-T. Možnosti jeho využití jsou však limitovány podmínkami ve spádovém území, které má kvalitní veřejnou dopravu, je v blízkost budoucího Rohanského parku na břehu Vltavy . Jedná se o brownfield s vysokým rozvojovým potenciálem v celopražském srovnání. Změna územního plánu vytváří podmínky pro realizaci řešení navrženého ve studii. Návrh změny vytváří předpoklady realizace připravovaného komplexního rozvoje Palmovky a zároveň v případných následných řízeních o umisťování konkrétních záměrů v území umožňuje navázat na stávající okolní zástavbu a strukturu území. Stanovená míra využití území umožňuje respektovat výškovou hladinu okolní zástavby tak, aby nenarušovala pohledové horizonty a další hodnoty území. Součástí případného OOP bude i vyhodnocení všech připomínek i námitek, právní nepřezkoumatelnost nelze, až do doby přezkumu soudem předvídat.

Přílohy pro vyhodnocení

- ID_3016759_3_P.pdf

- ID_3016579_1_P.pdf

- ID_3016579_2_P.pdf

3517 MHMPXPMSD39D 3016580 301 České přístavy, a.s.

Kvalitní řešení modrozelené infrastruktury lze kromě ploch ZMK a ZP v předmětném území realizovat i v polyfunkčních plochách SV a také jako součást veřejného prostranství DU. Zároveň lze zeleň zakomponovat i do samotných staveb např. formou vertikální zeleně na fasádách. Zásadní bude realizovat zeleň kvalitní a udržitelnou, což bude prověřeno v podrobnějších stupních přípravy revitalizace území. Změna ÚP vytváří podmínky pro realizaci lineárního parku u židovského hřbitova, který by měl svou dominantní promenádou a vybavením posílit strukturu jako ústřední parková plocha v lokalitě tzv. Pentagonu. Zároveň tvoří důležitě rekreační propojení z centra území směrem k břehu Vltavy. Projektant změny řešení návrhu koordinoval ve smyslu ustanovení § 18 odst. 3, § 25 a § 30 stavebního zákona se souběžně pořizovanou územní studií, která předmětné území prověřila v širších souvislostech a podrobnějším měřítku. Vlivy změny koncepce vč. redukce ploch zeleně byly vyhodnoceny v dokumentaci VVURÚ. Zásadní bude realizovat zeleň kvalitní a udržitelnou, což bude prověřeno v podrobnějších stupních přípravy revitalizace území. Důvody pro stanovení hodnot KZ pro speciální kódy "S" vyplývají zejména z podrobnějšího prověření studií a dále také ze specifických vlastností daného území viz kap. F textové části odůvodnění. Kódy "S" se metodicky mohou vymezovat v jakýkoliv případech, kdy je pro rozvoj území potřeba stanovit specifickou kombinací koeficientů KPP a KZ. Řešení z Metropolitního plánu, na které podatel poukazuje není předmětem tohoto veřejného projednání. Koncepce zeleně v podrobnosti ÚP, resp. jeho změny, vychází z podrobnějšího prověření v souběžně pořizované územní studii (§ 18 odst. 3, § 25 a § 30 stavebního zákona). Změna nemění územní systém ekologické stability (ÚSES) ani celoměstský systém zeleně (CSZ). Součástí případného OOP bude i vyhodnocení všech připomínek i námitek, právní nepřezkoumatelnost nelze, až do doby přezkumu soudem předvídat. Pořizovatel společně s projektantem a určeným zastupitelem dělají maximum pro nalezení dohody na rozvoji daného, které vždy bude určitým kompromisem. Ideou celé změny je vytvořit podmínky pro realizaci řešení ze souběžně pořizované ÚS. Řešení změny zcela určitě neznemožňuje realizovat kvalitní městskou strukturu. Pozice v centru celé čtvrti a v dobré dostupnosti kapacitní městské hromadné dopravy i blízkost budoucího Rohanského parku na břehu Vltavy dělají z tohoto

3517	MHMPXPMS39D	3016581	301 České přístavy, a.s.
------	-------------	---------	--------------------------

vyplývajícími bude snaha o kompenzování plochy zeleně v blízkém okolí tak, aby byly dodrženy plány, požadavky a koeficienty na obsah zeleně (např. celoměstské systémy zeleně, ÚSES, apod.). 8 Přitom je třeba zdůraznit, že zeleň je Návrhem odebírána z pozemků vlastněných hlavním městem nebo subjekty jím ovládanými. Takové řešení je v kombinaci se snahou umístit zeleň na pozemky jiných, často soukromých vlastníků, jak se tomu děje i v případě pozemků vlastněných podatelem, které zároveň slouží či jsou určeny pro rozšíření pozemní části Přístavů (jak vyplývá z návrhu Metropolitního plánu hl. m. Prahy9), zcela neakceptovatelné a protiústavní a podatel se bude takovému postupu bránit.

53. Ze Studie Palmovka, návrhu Metropolitního plánu hl. m. Prahy a obecné praxe územního plánování na území hlavního města je zcela zřejmé, že uvedené dokumenty jako přílehlou oblast, která je vhodná k umístění nové zeleně, bude shledána oblast Přístavu Libeň a jeho bezprostředně navazujícího okolí, sloužícího k přístupu do Přístavu Libeň a k jeho provozu. Při zkratkovitém hodnocení ploch jako „brownfield“ ze strany pořizovatele Návrhu je jednoznačné, že i s ohledem na Studii a návrh Metropolitního plánu bude takto hodnoceno i okolí Přístavu Libeň. Snaha kompenzovat neodůvodněný nedostatek zeleně v oblasti Palmovka je však zcela v rozporu se základními principy územního plánování, a to tím spíše, že dopadne na pozemky sloužící přímému provozu Přístavu a jeho dopravnímu napojení. Takové řešení je podle Podatele v rozporu se zásadou proporcionality, která prostupuje celý proces územního plánování a je pro něj klíčová.

54. S ohledem na veřejné zájmy a nezbytné zajištění provozu Přístavu Libeň, jakož i jeho dalšího rozvoje, však rozhodně není možné v Přístavech ani jejich širokém okolí vymezovat plochy zeleně, plochy pro rekreaci atd. A to z důvodů veřejného zájmu opakovaně vymezeného v těchto Námitkách. Uvedenou skutečnost Návrh vůbec nereflektuje.

55. Návrh tak i v tomto bodě neodpovídá požadavkům na komplexní zhodnocení a vážení jednotlivých zájmů oproti zájmu veřejnému. Nedosahuje požadavků na odůvodnění a je jej tak třeba i z těchto důvodů považovat za nezákonný a nepřezkoumatelný. Z toho důvodu Návrh nemůže obstát v soudním přezkumu, který je Podatel připraven v případě vydání opatření obecné povahy zahájit.

56. Ke vztahu zeleně a zástavby v řešeném území Navrhovatel ještě poukazuje na to, že nesprávná je i základní myšlenka rozmístění zeleně a zástavby v řešeném území. Obecně pro celé řešené území platí, že Návrh umísťuje zastavitelnou plochu na okraj jednotlivých „multifunkčních bloků“, a naopak do jejich útrob umísťuje zeleň. Jak Podatel doložil výše v těchto Námitkách, řešené území a jeho nejbližší okolí je dopravně vytížené, včetně častých průjezdů nákladních vozidel. Za takové situace by bylo zajisté logičtější vymezit zastavitelnou plochu dovnitř jednotlivých bloků, a naopak na jejich okraj, do těsného sousedství pozemních komunikací, umístit zeleň. Tím by byly chráněny chodci a osoby vstupující do zástavby před možným střetem s vozidly a zároveň by se tak zvýšila plynulost dopravy, stejně tak by došlo ke zmírnění hlukových a jiných dopadů silniční dopravy. S ohledem na všechny výše uvedené nedostatky Návrhu však Podatel v tomto bodě ani nenavrhuje úpravu Návrhu, neboť ostatní vady Návrhu jsou tak výrazné, že z pohledu Podatele nelze než trvat na jeho závěrečném požadavku uvedeném níže.

V. ZÁVĚR

57. S ohledem na výše uvedené Podatel požaduje ukončení projednávání Návrhu, jelikož tento je nezákonný jednak kvůli četným procesním vadám, které nastaly v průběhu jeho projednávání, dále kvůli svému obsahu, tedy v Návrhu obsaženému řešení a konečně také v důsledku nepřezkoumatelnosti Návrhu.

brownfieldu místo s vysokým rozvojovým potenciálem v celopražském srovnání. Specifickou příležitostí zde zároveň hraje nadstandardní podíl pozemků ve veřejném vlastnictví, a tedy možnost města se zde ujmout aktivní role v procesu přestavby území. Umístění lineárního parku dovnitř lokality je naopak jedním z hlavních urbanistických specifik návrhu a má tvořit jádro dané lokality. Toto prostranství doplňuje na Palmovce jinak hůře dostupné parkové plochy většího měřítka, doposud zastoupené především Thomayerovými sady a Parkem pod Plynojemem. Zároveň tvoří důležité rekreační propojení z centra čtvrti a od hlavního Náměstí Bohumila Hrabala směrem k břehu Vltavy. Lineární park zároveň hraje roli prostoru, řešícího hospodaření s dešťovými vodami v území jejich retencí v travnatém poldru pod svahem. Plocha parku je rozvinutá sérií navazujících veřejných prostranství (v podrobnosti změny ÚP se jedná o plochy DU nebo integrace do ploch SV). Nad svahem, v místě původního kolejíště v jižní hraně parku probíhá promenáda, tvořící integrální součást parku a živou páteř lokality, propojená pasáží s náměstím Bohumila Hrabala. V platném územním plánu není regulována struktura a charakter zástavby, ale stanovené KPP a KZ pro zastavitelné plochy umožňují realizovat zástavbu podrobněji prověřenou v ÚS, kde je navržena zástavba charakterově a strukturálně vycházející okolních území Libně a Karlína. V případě lokality Pentagonu, jde o klíčové transformační území ve vazbě na metro, v takovém místě je žádoucí dosáhnout poměrně vysokých hustot pohybujících se okolo 300 ob/ha tak, aby při dalším rozvoji a očekávanému nárůstu počtu obyvatel Prahy nemuselo docházet k extenzivnímu rozvoji města do krajiny.

Požadavku nebude vyhověno. Dle pořizovatele je návrh změny a její projednání procesně správný. Co do obsahu návrhu došlo projektantem k prověření požadavků ZHMP a zpracování návrhu, jehož podoba je otevřeně projednávána postupy dle stavebního zákona a správního řádu. Odůvodnění návrhu změny je zpracováno s ohledem na jeho možnou právní přezkoumatelnost, kterou provádí příslušný soud, pokud je výsledné opatření obecné povahy právně napadeno.