

Vypořádání komentářů k návrhu Urbanistické studie s prvky regulačního plánu Nákladové nádraží Žižkov (IPR Praha, 02/2021)

číslo komentáře	Značka respondenta	Název respondenta	Obsah komentáře	Obecná kategorie	Odpověď zpracovatele
1	1	Městská část Praha 3	1) <i>Nedostatečná podrobnost studie</i> Podkladová studie pro změnu územního plánu, která má být i podkladem pro smlouvy s developery, je v podobě tzv. studie s regulačními prvky. Ta ale nenabízí dostatečnou představu o charakteru a struktuře plánovaného vystavěného prostředí. Nedefinuje např. veřejná, poloveřejná a neveřejná prostranství, poměr nezpěvných ploch, nezajišťuje drobnou vybavenost jako jsou dětská hřiště, nedefinuje funkční mix výstavby a nijak neřeší střední krajinu. Problémem je také, že stejně jako výkres územního plánu nemluví ani o etapizaci ani o podmíněnosti. Veřejná vybavenost je umísťována vágně. Takovou podobu studie městská část nepovažuje za dostatečnou pro záruky vzniku kvalitní urbanistické struktury. Chybí též hierarchizace prostorů z pohledu společenské a urbanistické významnosti se zdůrazněním přirozeného středu území.	Navržené regulace	Komentář byl z větší části akceptován a zpracován do studie. Studie představuje koncepční podklad pro dohodu v území a vizi k horizontu naplnění transformace území. Studie dává představu o předpokládané etapizaci území, založené na odhadovaném termínu realizace samostatně řešitelných celků, nicméně jako taková etapizaci ani podmíněnost nepředepisuje. Ty by měly být případně předmětem dohody mezi hl. m. Prahou, městskou částí a investory v území.
2	1	Městská část Praha 3	2) <i>Sociální složení čtvrti</i> Hrozí, že problémem nové čtvrti pro tisíce obyvatel bude nedostatečný sociální mix obyvatelstva. Proto by měl zpracovatel analyticky prověřit předpokládané sociální složení nové čtvrti a určit vhodné nástroje pro přirozený sociální mix, jež požaduje i Strategický plán hl. m. Prahy. Uspokojování potřeby bydlení svěřuje hl. m. Praze jako úkol i zákon č. 131/2000 Sb. Zpracovatel podkladové studie by proto – s ohledem na dohody s investory i majetkové poměry v území – měl umět odpovědět na otázku, kde v území případně vznikne obecní či jiná dostupná výstavba a případně to nějakou formou umět vyznačit v podkladové studii či garantovat jí minimálním procentuálním poměrem k běžné komerční výstavbě.	Využití území	Komentář byl částečně akceptován. Studie identifikuje plochy s potenciálem na umístění obecního (dostupného) bydlení. Nedokáže však garantovat vznik obecní či jiné dostupné výstavby prostřednictvím minimálního procentuálního poměru k běžné komerční výstavbě či jiným způsobem, vzhledem k tomu, že implementace takového požadavku je odvislá od nástrojů hl. m. Prahy resp. dohody mezi hlavním městem, městskou částí, vlastníky a investory v území.
3	1	Městská část Praha 3	3) <i>Základní škola ve východní části území</i> Jako zásadně problematické se jeví umístění školy do bloku B21. Je to sice ideální umístění co se týče její dostupnosti a obslužnosti, ale lze pochybovat, že se podaří pozemky majetkově sjednotit a vyřešit komplikovaná vlastnictví pozemků. Proto je pro rozvoj výstavby v této oblasti zásadní hrozba, že bude realizována veškerá rezidenční výstavba a samospráva nebude schopna zajistit základní školství.	Veřejné vybavenosti	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme však, že zpracovatel studie kladně prověřil umístění základní školy Habrová i ve variantě nezávislé na majetkoprávním vypořádání. Na základě aktuálního návrhu obsahu smluv mezi hl. m. Prahou, městskou částí a investory v území je prioritou realizace (první) základní školy v dostavbách k hlavní budově NNŽ. Základní škola Habrová má tedy představovat v pořadí druhou školu v území, díky čemuž bude prostor pro přípravu majetkoprávního vypořádání v území.
4	1	Městská část Praha 3	4) <i>Ostatní veřejná vybavenost</i> MC nemá jistotu, že návrh veřejné vybavenosti je navržen dle potřeby vyvolané poptávkou po veřejných službách. Konkrétně v podkladové studii např. chybí zařízení sociální péče či sociálních služeb. Infrastrukturní deficit by měly být objektivně prověřeny zpracovatelem studie.	Veřejné vybavenosti	Komentář byl akceptován a zpracován do studie.
5	1	Městská část Praha 3	5) <i>Příliš obecná regulace zeleně</i> Vzhledem k požadavkům na zachování biodiverzity v území v klíčových územích, by bylo vhodné, aby podkladová studie tuto povinnost jasně popsala a vyžadovala. Součástí smluv s vlastníky pozemků musí být koncepce parků zohledňující budoucí stanoviště a migrace druhů s následným managementem parků s cílem ochrany biodiverzity a vyváženou koexistencí chráněných druhů s rekreačním významem parků.	Navržené regulace	Komentář byl akceptován a zpracován do studie.
6	1	Městská část Praha 3	6) <i>Dominanty ohrožující funkci parků</i> Městská část též nesouhlasí s představeným umístěním lokálních dominant v bloku B08 a B10, pakliže nebude prověřeno, že tím nejsou ohroženy chráněné druhy v refugiu a jeho okolí. Zde je a vždy zřejmě bude problémem s příslušným zastíněním plochy P01 kvůli chráněným druhům v refugiu. Podobný problém může být ve východní části bloku B11.	Výstavby	Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že se týká návazných řízení, kdy bude třeba konkrétní navrhovanou zástavbu posoudit ve vztahu k aktuálnímu biologickému průzkumu.
7	1	Městská část Praha 3	7) <i>Ztráta severojižního propojení zeleně</i> Městská část respektuje koncept východozápadního vedení parků, ale v souladu se svojí zásadní připomínkou ve Společném jednání přesto požaduje přirozenější propojení zelených ploch (Židovských Peci, P01, B01 a Olšanských hřbitovů), například poněkud širším pěším koridorem mezi bloky B07 a B08 a jasněji vymezeným pěším koridorem v rámci bloku B09.	Zeleně	Komentář byl akceptován a zpracován do studie.
8	1	Městská část Praha 3	8) <i>Umístění dominanty v bloku B01</i> Městská část nesouhlasí s umístěním 70metrové věže v dostavbě objektu NNŽ, které dávalo smysl v původním návrhu, kde doplňovalo stávající figuru budovy, nyní ale „vyrůstá“ z dostavby budovy NNŽ a není příliš jasně, proč je umístěno právě zde. Toto by mělo být buď opuštěno nebo prověřeno dálkovými pohledy. Umístěním výškové budovy by došlo k narušení charakteru území a dálkových pohledů. Výšková dominanty by svou velikostí přitahovala pozornost a změnila by rozložení NNŽ a jeho okolí v dálkových pohledech. Městská část se přiklání spíše k tomu, že je nutné respektovat a chránit dominanty stávající. Vymezení plochy SV-I v návrhu změny územního plánu by mohlo lokalitu v dálkových pohledech poškodit, a tedy narušit urbanistickou kompozici sídla. Tuto skutečnost přitom shledalo VVURÚ jako rizikovou, když uvádí, že umístění řešeného území se nachází v poloze ovlivňující dálkové pohledy. „Území je součástí prvního terénního horizontu vymežujícího krajinný prostor, v němž bylo založeno historické město.“	Výstavby	Komentář byl akceptován a zpracován do studie.
9	1	Městská část Praha 3	9) <i>Řešení prostoru pod mostem</i> Bylo by vhodné, aby park (P02, P03, podjezd stávající mostovky u ulice Na Viktorce...) byl průjezdný vozidly IZS a zároveň aby zde bylo co nejméně zpevněných ploch. K prověření je tedy pojezd tramvajového tělesa pro IZS, alternativně zatravněné těleso s pojezdem podél kolejí. Rozšíření prostoru pod mostem v rámci jeho rekonstrukce by rozhodně prospělo.	Automobilová doprava	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že komentář je podrobnost studie a týká se konkrétního řešení budoucích veřejných prostranství v území. Studie však komentářem požadované řešení díky navrženým opatřením umožňuje.

10	1	Městská část Praha 3	10) Chybějící výstup z metra Z podkladové studie není jasné, jak bude řešen výstup z budoucí stanice metra, ačkoliv rezerva pro něj je v návrhu změny ÚP vyznačena. U zcela nově plánovaného území je dost problematické počítat s výstupy z metra uprostřed chodníku, neintegrovány do výstavby.	MHD	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že návrh studie umožňuje budoucí umístění stanice metra resp. výstupů z ní v prostoru mezi hlavní budovou NNŽ a obytnými bloky díky dostatečné navržené šířce. Tento předpoklad vychází pouze z prověření na úrovni koncepce metra, kdy trasa metra na Žižkov je v územní plánovací dokumentaci zakotvena v podobě územní rezervy, tj. nejedná se o konkrétní návrh trasy a je tak pravděpodobné, že se její vedení včetně umístění stanice bude dále měnit.
11	1	Městská část Praha 3	11) Neprostupný blok B01 Počet příčných průchodů památkově chráněnou budovou NNŽ je nedostatečný.	Navržené regulace	Komentář byl akceptován a zpracován do studie.
12	1	Městská část Praha 3	12) Komplikované napojení Jarovské třídy Problematické je dopravní řešení u křižení Malešické a ulice Na Jarově. Jsou zde v podkladové studii navrženy tři konsekutivní křižovatky, které budou dopravní komplikací. Zde je potřeba podrobnějšího dopravního řešení. Rozpačitý je též zbytkový trojúhelník zeleně, který zde vzniká a není jasné, jaký bude mít účel.	Automobilová doprava	Komentář byl akceptován a zpracován do studie.
13	1	Městská část Praha 3	13) Uliční čáry Dostavby NNŽ (bloku B01) by měly být též uzavřeny čarou, jinak postrádají návaznost na památkově chráněnou budovu. Blok B13 by měl mít uzavřenou stavební čáru po celém obvodu.	Navržené regulace	Komentář byl částečně akceptován a zpracován do studie.
14	1	Městská část Praha 3	14) Pohyb cyklistů Vzhledem k nadřazeným dokumentům HMP a plánované revitalizaci Olšanské, je třeba počítat s větším pohybem cyklistů i v ulici s tramvají v prostoru severně od budovy NNŽ a dále podél tramvajového tělesa parkem. Tento koridor by měl být vyznačen podobně jako již navržený ulicí U Nákladového nádraží, aby byl v navazujících podrobnějších projektech respektován.	Cyklistická doprava	Komentář byl akceptován a zpracován do studie.
15	2	Městská část Praha 10	Z hlediska urbanismu a širších vztahů: 1) Požadujeme vypořádání a harmonizaci změn územního plánu, jmenovitě zejména dotčené změny č. 2600 a následně připravované změny č. 3125.	Obecné	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že se netýká předmětné studie ale změny územního plánu Z 2600.
16	2	Městská část Praha 10	2) Pro dostupnost, obsluhu a prostupnost území požadujeme co nejvíce propojení mezi MČ a MČ Praha 3 (návazně také MČ Praha 9), mj. s prověřením dopravních kapacit v lokalitách: - ul. K Červenému dvoru - ul. Malešická - ul. Zvěřinova (pro pěší a cyklo dopravy), - zatraktivnit a zabezpečit propojení z ul. Nad Kapličkou (pro pěší, cyklo dopravy), - ul. Habrová – Malešický les	Navržené regulace	Komentář byl akceptován a zpracován do studie.
17	2	Městská část Praha 10	3) Požadujeme vymezení VPS v místech určených pro veřejnou a další občanskou vybavenost, aby byl zaručen jejich vznik.	Veřejné vybavenosti	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že se netýká předmětné studie ale změny územního plánu Z 2600.
18	2	Městská část Praha 10	Z hlediska dopravního: 4) Vzhledem k existenci prvku zeleného spojení celoměstského významu dle GVP v souběhu s navrženou Jarovskou třídou požadujeme pro naplnění pobytové rekreační funkce zakotvení dočasného řešení "Malé drážní proměny" od tramvajové smyčky Habrová až po viadukt nad ulicí U Tvrze u Botanické zahrady Malešice (MČ Praha 9) v místě vedení tramvajové trati výhled.	Automobilová doprava	Komentář nebyl akceptován. Námět na dočasné řešení "Malé drážní proměny" je nerealizovatelný s ohledem na připravovaný projekt Městského okruhu (DÚR, 2021, INV MHMP). Kolejové vedení bude využito pro odvoz rubaniny při realizaci městského okruhu. Takové řešení bude znamenat, že mimo jiné nebude zatahována dopravní automobilová doprava do okolí staveniště a bude tak minimalizován dopad stavby na okolí. Po realizaci Městského okruhu bude možné prostor po železnici využít například pro prodloužení tramvajové trati směrem do Malešic (v provázání na budoucí TT v Počernické či dále na Čermokostelecké). Tím by došlo k zokrouhování sítě tramvajových tratí, což je výhodné zejména s ohledem na flexibilitu linek a menšímu dopadu na lokality v době oprav dílčích částí tratí.
19	2	Městská část Praha 10	5) MČ Praha 10 preferuje smyčku na západním cípu Malešického lesa dle změny Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy Z 2600 (potažmo Urbanistické studie s prvky regulačního plánu Nákladové nádraží Žižkov). Budoucí protažení tramvajové trati chápeme jako rozvojový potenciál pro další desetiletí. V případě realizace tramvajové smyčky na východním cípu Malešického lesa požadujeme její vymístění z lesních pozemků.	MHD	Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že do studie bylo zpracováno komentářem navrhované druhé řešení, tj. zakončení tramvajové trati na východním cípu Malešického lesa.
20	2	Městská část Praha 10	6) Městotvorné zpracování TS Habrová se současným zakomponováním do zeleně Malešického lesa.	MHD	Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že do studie bylo ve výsledku zpracováno odlišné řešení se zakončením tramvajové trati na východním cípu Malešického lesa, které bylo projednáno i s příslušnými zástupci městské části Prahy 10.
21	2	Městská část Praha 10	7) Podporujeme vznik městského bulváru v západovýchodním směru s navrženým vedením tramvajové trati.	Navržené regulace	Komentář bereme na vědomí. Studie navrhované řešení obsahuje.
22	2	Městská část Praha 10	8) S ohledem na předpokládaný budoucí rozvoj Malešické průmyslové oblasti vítáme navržené budoucí protažení tramvajové trati východním směrem do zmíněné oblasti (např. se zvažovanou funkcí svozu odpadů nákladní tram apod.). 9) Současně upozorňujeme, že z chystaných tramvajových tratí se jeví pro MČ Praha 10 jako ekonomicky rozumnější a pro větší objem cestujících efektivnější příprava TT Počernická, která má potenciál obhospodařit i obyvatelstvo v lokalitě Malešická stráž.	MHD	Komentář bereme na vědomí. Studie komentářem navrhované řešení neznamená.
23	2	Městská část Praha 10	10) Vzhledem k charakteru lokality podporujeme navrženou humanizaci křižovatky ulic Malešická – Na Jarově do její aktuální úrovně podoby, kterou MČ potvrdila podporu v rámci projektu Městského okruhu a Libeňské spojky dle Urbanisticko-dopravní studie MO+LS z 06/2016. S aktualizovaným řešením a koncepcí souboru staveb Městského okruhu a Libeňské spojky dle Urbanisticko-dopravní studie MO+LS z 06/2019 (schválené k další přípravě usnesením Rady HMP č. 2309 ze 4. 11. 2019) souhlasilo ZMČ svým usnesením číslo 16/23/20 dne 25. 5. 2020.	Automobilová doprava	Komentář bereme na vědomí. Studie komentářem navrhované řešení obsahuje.
24	2	Městská část Praha 10	11) V místech, kde lze předpokládat zvýšený pohyb chodců a cyklistů, jakož i v místech současných tras pěší a cyklistické dopravy, kde dojde vlivem záměru k významnému nárůstu intenzit dopravy automobilové, považujeme za žádoucí realizovat prvky k ochraně zdraví osob (světelná signalizace, fyzické zábrany atd.).	Cyklistická doprava	Komentář byl akceptován a zpracován do studie.
25	2	Městská část Praha 10	12) Obecně je žádoucí pro ochranu zdraví osob realizovat zklidněné komunikace a obytné zóny a dále odpovídající infrastrukturu umožňující bezpečný pohyb chodců a cyklistů.	Automobilová doprava	Komentář byl akceptován. Studie komentářem navrhované řešení podporuje v rámci navržených opatření.

26	2	Městská část Praha 10	13) Dotazujeme se, zda souběžně MHMP zvažuje stávající (částečně již vymístěné) kolejisté k odvozu materiálu, který bude deponován v oblasti Nákladového nádraží při výstavbě nové čtvrti. Zaznamenali jsme v tomto smyslu některé aktuální ohlasy v médiích.	Obecně	Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že je mimo podrobnost studie. Tramvajová trať je zásadní dopravní infrastrukturou pro obsluhu transformačního území NNŽ, a proto se s její realizací počítá před realizací nových objektů nebo v souběhu s nimi (zahájení DUR v roce 2021). S ohledem na tuto časovou souslednost a technické limity vidíme spíše jako nereálné, aby byla trať využita pro odvoz materiálu při výstavbě nové čtvrti. Tento podnět bude podrobněji diskutován s dotčenými stranami (zejména DPP) při příležitosti přípravy DUR TT Olšanská-Habrová a řešen v příslušných návazných řízeních.
27	2	Městská část Praha 10	Z hlediska životního prostředí 14) Doporučujeme analyzovat možnost úprav dimenze Jarovské třídy (mysleno i se zahrnutím lineárního parku podél Malešického lesa) ve prospěch Malešického lesa. Lokální ohyby lineárního parku navýší záměr Malešického lesa jakožto lesa zvláštního určení (dle zákona č. 289/1995 Sb., Lesní zákon).	Automobilová doprava	Komentář byl akceptován. Na základě proběhnuvší participace k projektu Jarovské třídy (Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída, IPR Praha, SATRA spol. s r.o.) a projednávání s dotčenými orgány a aktéry v území došlo k podrobnému prověření dimenze a skladby Jarovské třídy. Aktuální návrh tak představuje výsledné dohodnuté řešení na úrovni studie a bude dále rozpracovááno v navazujících stupních projektové dokumentace.
28	2	Městská část Praha 10	15) Podporujeme návrh „Zelené promenády“ jakožto izolační zeleně podél tramvajové trati na území MČ Praha 3, pozitivně ovlivňující též stávající zástavbu na území MČ Praha 10.	Zeleně	Komentář bereme na vědomí.
29	2	Městská část Praha 10	16) Žádáme vytvoření spojitého pásu zeleně (ZMK) kolem tramvajové tratě (DU) a rozšířit linii ZMK v prostoru TT.	Zeleně	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že se netýká předmětné studie ale změny územního plánu Z 2600.
30	2	Městská část Praha 10	17) Žádáme v maximální míře zachovat stávající vzrostlou zeleně, na nově vymezené ploše ZMK v prostoru TT/TS a provést cílenou dosadbu dřevin odpovídající přírodním podmínkám v místě.	Zeleně	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že komentář je podrobnost studie a týká se konkrétního řešení budoucích veřejných prostranství v území. Studie však komentářem požadované řešení díky navrženým opatřením umožňuje a podporuje.
31	2	Městská část Praha 10	18) Podporujeme výsadby a dosadby dřevin podél komunikací.	Zeleně	Komentář bereme na vědomí. Studie komentářem navrhované řešení obsahuje.
32	2	Městská část Praha 10	19) V dalších fázích dokumentace jednotlivých staveb žádáme prověřit výskyt zvláště chráněných druhů a navrhnout příslušná opatření k minimalizaci negativních vlivů (např. vytvoření náhradních biotopů).	Zeleně	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že komentář je podrobnost studie a týká se návazných řízení jednotlivých projektů v území. Studie však komentářem navržené řešení podporuje.
33	2	Městská část Praha 10	20) Před realizací záměru považujeme za zásadní zjistit rozsah možné kontaminace a provést její odstranění.	Obecně	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že komentář je podrobnost studie a týká se návazných řízení jednotlivých projektů v území.
34	2	Městská část Praha 10	21) V rámci navazujících etap přípravy projektu je třeba posoudit umístění záměru v lokalitě na základě podrobné rozptylové studie zohledňující umístění konkrétních staveb a jimi vyvolané objemy automobilové dopravy, řešení dopravy v klidu (parkoviště, garáže), jakož i veškeré další konkrétní zdroje emisí znečišťujících látek.	Obecně	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že komentář je podrobnost studie a týká se návazných řízení jednotlivých projektů v území.
35	2	Městská část Praha 10	22) V případě, že se na základě podrobné rozptylové studie prokáže v území k datu plánované výstavby riziko překročení imisních limitů, je nezbytné realizovat kompenzační opatření k minimalizaci vlivů nové zástavby (např. výsadba vegetace s efektem zachytu prachových částic, na něž se váže mj. i benzo[a]pyren).	Obecně	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že komentář je podrobnost studie a týká se návazných řízení jednotlivých projektů v území.
36	2	Městská část Praha 10	23) Nárůst hlukové zátěže v lokalitě, u které bylo zjištěno riziko překročení limitu resp. zvýšení již nadlimitních hodnot vlivem realizace záměru, podrobně posoudit v rámci výstavby každého jednotlivého záměru a v případě, že bude nárůst potvrzen, kompenzovat formou technických nebo organizačních opatření (např. nový povrch vozovky se sníženou hlučností, řízení dopravy, omezení provozu nákladních vozidel, snížení maximální povolené rychlosti apod.).	Obecně	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že komentář je podrobnost studie a týká se návazných řízení jednotlivých projektů v území.
37	2	Městská část Praha 10	24) Pro každý záměr výstavby požadujeme v souladu s SEA/VVUR zpracovat detailní akustickou studii, která zohlední vliv odrazů od navrhovaných objektů do protilehlé zástavby. V případě nepříznivých dopadů lze měnit tvar navrhované výstavby případně upravit odrazivost fasád tak, aby nedošlo k navýšení hlukové zátěže nad stanovenou nejvyšší povolenou mez. Pro dimenzování vlastních nových objektů v prostoru navrhované změny před hlukem je nutné posoudit jak blízké, tak vzdálenější časové horizonty.	Obecně	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že komentář je podrobnost studie a týká se návazných řízení jednotlivých projektů v území.
38	2	Městská část Praha 10	25) V součinnosti s orgány ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví je třeba stanovit a dodržet opatření k minimalizaci vlivů realizace záměru (stavební činnosti) na hlukovou zátěž, znečištění ovzduší a prašnost.	Obecně	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že komentář je podrobnost studie a týká se návazných řízení jednotlivých projektů v území.
39	2	Městská část Praha 10	Z hlediska zapojení veřejnosti: 26) Doporučujeme do procesu přípravy záměru začlenit prvky participativního plánování a podobu záměru aktivně představit veřejnosti a projednat s veřejností za koordinace a spolupráce s MČ i dalšími MČ, kterých se záměr bezprostředně dotýká.	Obecně	Komentář byl akceptován. Veřejnost byla kromě možnosti vyjádřit se k předmětné studii NNŽ zapojena v průběhu června a července 2021 do participace konkrétního řešení Jarovské třídy a okolí (Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída, IPR Praha, SATRA spol. s r.o., 2021). Od září do prosince 2021 resp. ledna 2022 probíhá v CAMP výstava s bohatým doprovodným programem pro veřejnost, která má za cíl představit historii, současnosti i budoucnost území NNŽ. Na území NNŽ se do budoucna předpokládá zapojení veřejnosti v rámci dílčích stavebních záměrů a projektů veřejných prostranství.
40	2	Městská část Praha 10	27) Doporučujeme stanovit předběžný harmonogram a soupis budoucích řízení k posuzování vlivů na životní prostředí, která budou v souvislosti s postupnou realizací změn v území vyžadována.	Obecně	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že komentář je podrobnost studie a týká se návazných řízení jednotlivých projektů v území.
41	3	fyzická osoba	Vážení, vím, že se vyjadřuji tak trochu se zpožděním, ale stále se nemohu smířit s tím, že by bylo vůbec možné, aby v dnešní době, kdy se klade velký důraz na ekologii a zlepšení životního prostředí, by se vedla téměř dálnice Prahou - Žižkovem, který už dávno není okrajem Prahy, ale téměř jeho středem, a to v místě, kde je ještě trochu zeleně, les, loučka, dětské hřiště, domov seniorů aj. Když už je nutné využít místa, kde vedou nevyužitá koleje, proč se nepoučit z jiných měst kupř. z Berlína a nepostavit zde třeba nadzemní dráhu bez hluku a prachu a bez nutnosti financovat zničené poslední zbytky zeleně a vytvořit zde něco co současná a budoucí generace musí jednoznačně odsoudit. Je mi 88 let, ale s tím, jak některé dnešní instituce zacházejí s veřejně prospěšným majetkem, jsem se ještě nesetkala. Prosím, může Vám to někdo nějak vysvětlit. Děkuji.	Automobilová doprava	Komentář nebyl akceptován. Jarovská třída má být novým uličním propojením doplňujícím stávající uliční síť, díky čemuž dojde k rozložení dopravy a snížení zátěže do stávajících ulic, které jsou využívány jako tranzitní. Potřebnost tohoto uličního propojení vychází mimo jiné také z transformace NNŽ, které bude generovat další dopravu, kterou je třeba vyřešit. Jarovská třída je zároveň veřejně prospěšnou stavbou fixovanou v územně plánovacích dokumentacích již od 60. let 20. století. Současně navrhované řešení sleduje formu umožňující dopravní propojení, přičemž nepředstavuje rychlou spojku zahrnující již tak přehlcené centrum města, ale naopak ulici městských parametrů sloužící zejména jako lokální obslužná ulice pro nejbližší zástavbu. Komentářem navrhované řešení na nadzemní resp. mimourovňové vedení Jarovské třídy by vedlo ke vzniku těžké dopravní stavby v místě, kde není potřeba a jejíž realizace by byla technicky velmi náročná. Díky navrhované podobě (úrovňové) běžné městské ulice doplněné alejí a cyklopruhou umožňuje nové příčné i podélné zprostupnění území mezi oběma městskými částmi a nabíží četnost příčných prostupů, která by v případě částečného zahloubení nebyla možná. Díky takto navrženému řešení bude zachován krajinný ráz, podpořeno ztrátní a reakční využití lokality včetně stávajících a nových pěších vazeb mezi Jarovem a Malešickým lesem.

42	4	fyzická osoba	<i>Nesouhlasím s vytvořením silnice v rámci Jarovské třídy podél ulice Habrová. V nedávné době jsme koupili byt v ulici Habrová kvůli tichému prostředí v blízkosti Malešického lesa a naproti krásnému dětskému hřišti. Po výstavbě rušné silnice před našim domem a zbourání dětského hřiště přijde o všechny výhody, kvůli kterým jsme si za nemalé peníze byt koupili. Místo našeho bydliště přijde o klidnou, tichou a přátelskou atmosféru. Přijďeme o zvířata, která zde žijí. Pod okny nám běhají zajáci a ve stromech žijí žilny a datli. Byty v ulici Habrová ztratí nejen svou atmosféru ale i svou hodnotu.</i>	Automobilová doprava	Komentář nebyl akceptován. Jarovská třída má být novým uličním propojením doplňujícím stávající uliční síť, díky čemuž dojde k rozložení dopravy a snížení zátěže do stávajících ulic, které jsou využívány jako tranzitní. Potřeba tohoto uličního propojení vychází mimo jiné také z transformace NNŽ, které bude generovat další dopravu, kterou je třeba vyřešit. Jarovská třída je zároveň veřejně prospěšnou stavbou fixovanou v územně plánovacích dokumentacích již od 60. let 20. století. Současně navrhované řešení sleduje formu umožňující dopravní propojení, přičemž nepředstavuje rychlou spojkou zahlcující již tak přehlcené centrum města, ale naopak ulici městských parametrů sloužící zejména jako lokální obslužná ulice pro nejbližší zástavbu. Studie umožňuje dotvoření zástavby a veřejných prostranství v plochách podél stávajících sídlišť Na Jarově (Vackov) a Habrová. Díky studii navrženým regulativům a regulativům ÚP může v místě vzniknout pouze zástavba v souladu se stávajícím charakterem zástavby modernistických sídlišť, tj. kombinace zástavby s tzv. parkem ve volné zástavbě, v rámci kterého může dojít k obnově stávajících dětských hřišť. Hodnota nemovitosti se v okolí území NNŽ a Jarovské třídy naopak zvýší vlivem přeměny území, zlepšení vybavenosti a obsluhy městskou hromadnou dopravou.
43	4	fyzická osoba	<i>Nesouhlasím s vytvořením Jarovské třídy podél ulice Habrová v těsné blízkosti Malešického lesa, který má sloužit k rekreaci. Nedokáži si představit rekreaci v úzkém pásu lesoparku podél rušné hloučné silnice. Přijďeme o zvířata, která zde žijí. Uhnynou pod koly aut.</i>	Zeleně	Komentář nebyl akceptován. Jarovská třída má být novým uličním propojením doplňujícím stávající uliční síť, díky čemuž dojde k rozložení dopravy a snížení zátěže do stávajících ulic, které jsou využívány jako tranzitní. Potřeba tohoto uličního propojení vychází mimo jiné také z transformace NNŽ, které bude generovat další dopravu, kterou je třeba vyřešit. Jarovská třída je zároveň veřejně prospěšnou stavbou fixovanou v územně plánovacích dokumentacích již od 60. let 20. století. Současně navrhované řešení sleduje formu umožňující dopravní propojení, přičemž nepředstavuje rychlou spojkou zahlcující již tak přehlcené centrum města, ale naopak ulici městských parametrů sloužící zejména jako lokální obslužná ulice pro nejbližší zástavbu. Podél Jarovské třídy dojde k revitalizaci části území Malešického lesa, tedy nedojde ke vzniku úzkého a odděleného pásu vegetace.
44	4	fyzická osoba	<i>Nesouhlasím se záměrem zbourat dětské hřiště v ulici Habrová. Hřiště je plně využívané. Zbouráním bude velký nedostatek zázemí pro malé děti, které zde žijí.</i>	Využití území	Komentář nebyl akceptován. Studie nenarokuje odstranění dětských hřišť, ale umožňuje dotvoření zástavby a veřejných prostranství v plochách podél stávajících sídlišť Na Jarově (Vackov) a Habrová. Díky studii navrženým regulativům a regulativům ÚP může v místě vzniknout pouze zástavba v souladu se stávajícím charakterem zástavby modernistických sídlišť, tj. kombinace zástavby s tzv. parkem ve volné zástavbě, v rámci kterého může dojít k obnově stávajících dětských hřišť.
45	5	fyzická osoba	<i>Nesouhlasím s výškou plánovaných budov a s malým množstvím zeleně v projektu.</i>	Výstavby	Komentář bereme na vědomí. Studie byla z hlediska výškové regulace upravena - výška zástavby dosahuje převážně 6-8 NP, maximálně však 15 NP, a to v návaznosti na okolní zástavbu, přičemž studie podrobně popisuje požadavky na tzv. výškové hladiny, veže a doporučené výškové akcenty. Studie byla upravena z hlediska posílení severojižního a východozápadního zeleného propojení do vzájemně propojeného celku za pomoci rozšíření zelených ploch a dalších prvků na úkor stavebních bloků či blíže nespécifikovaných uličních prostranství (specifická vegetační plocha ve veřejném prostranství / stavebním bloku / dvoraně budovy NNŽ, kompozičně významné stromy ve veřejném prostranství), dále prostřednictvím regulace stavebních bloků díky požadavku na procento zahrad a veřejně přístupných částí. Samostatnou novou kapitolou studie je pak návrh modrozelené infrastruktury v území a požadavky na její implementaci.
46	5	fyzická osoba	<i>Zdá se mi, že je v plánu projektováno jen velmi málo zeleně. Oblast bude v budoucnu zabydlena poměrně velkým počtem lidí, tak by se mělo myslet na vyvážení relaxační zeleně oproti šedi betonu...</i>	Zeleně	Komentář byl částečně akceptován. Studie byla upravena především z hlediska posílení severojižního a východozápadního zeleného propojení do vzájemně propojeného celku za pomoci rozšíření zelených ploch a dalších prvků na úkor stavebních bloků či blíže nespécifikovaných uličních prostranství (specifická vegetační plocha ve veřejném prostranství / stavebním bloku / dvoraně budovy NNŽ, kompozičně významné stromy ve veřejném prostranství), dále prostřednictvím regulace stavebních bloků díky požadavku na procento zahrad a veřejně přístupných částí. Samostatnou novou kapitolou studie je pak návrh modrozelené infrastruktury v území a požadavky na její implementaci.
47	5	fyzická osoba	<i>V návrhu na změnu územního plánu mi chybí prostory určené ke sportovním. Kromě malého parku se zde na tento typ odraogování nemyslí a to by se teda mělo!</i>	Veřejného prostoru	Komentář byl akceptován a zapracován do studie. Studie navrhuje sportoviště v návaznosti na základní školu v centrální části území.
48	6	fyzická osoba	<i>V centrální části území je projektována příliš vysoká věžovitá stavba, dosahující výšky současné telefonní ústředny. Takovýto zásah do městského horizontu je nepřijatelný.</i>	Výstavby	Komentář byl akceptován. Studie byla z hlediska výškové regulace v tomto upravena - výška zástavby v komentářem zmiňované části území nyní dosahuje maximálně 8 NP, přičemž celkově je na území studie umožněno převážně 6-8 NP, maximálně však 15 NP, a to v návaznosti na okolní zástavbu, přičemž studie podrobně popisuje požadavky na tzv. výškové hladiny, veže a doporučené výškové akcenty.
49	6	fyzická osoba	<i>V návrhu není řešeno propojení pro cyklistickou dopravu.</i>	Cyklistické dopravy	Komentář byl akceptován. Studie v hlavním výkresu regulace obsahuje požadavky na bezmotorová propojení stavebními a nestavebními bloky a vymezení uličního prostranství včetně hierarchizace komunikací. Samostatnou kapitolou studie je návrh dopravní infrastruktury, kde studie navrhuje konkrétní cyklistická propojení formou chráněných a integračních opatření pro cyklisty. Studie dále popisuje požadavky na umístění dalších prvků spojených s cyklistickou infrastrukturou.
50	6	fyzická osoba	<i>Ve změně územního plánu není počítáno s dostatečným poměrem zeleně v poměru s bytovou výstavbou.</i>	Zeleně	Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že se netýká předmětné studie ale změny územního plánu Z 2600.
51	7	fyzická osoba	<i>podíl finančně dostupného bydlení (ve vlastnictví města či družstevního bydlení)</i>	Výstavby	Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že je podrobnost předmětné studie. Studie v rámci návrhu identifikuje potenciální umístění obecního (dostupného) bydlení bez další specifikace.
52	7	fyzická osoba	<i>dostatek parků a veřejné zeleně</i>	Zeleně	Komentář byl akceptován. Studie byla upravena především z hlediska posílení severojižního a východozápadního zeleného propojení do vzájemně propojeného celku za pomoci rozšíření zelených ploch a dalších prvků na úkor stavebních bloků či blíže nespécifikovaných uličních prostranství (specifická vegetační plocha ve veřejném prostranství / stavebním bloku / dvoraně budovy NNŽ, kompozičně významné stromy ve veřejném prostranství), dále prostřednictvím regulace stavebních bloků díky požadavku na procento zahrad a veřejně přístupných částí. Samostatnou novou kapitolou studie je pak návrh modrozelené infrastruktury v území a požadavky na její implementaci.
53	7	fyzická osoba	<i>dobrou propustnost územím pro pěší a cyklisty</i>	Pohybu pro pěší	Komentář byl akceptován.

54	8	fyzická osoba	Na základě špatných zkušeností z Prahy 17i a následného uznání chyby ze strany magistrátu odmítám výstavbu sociálního bydlení v okolí Jarova, Vackova a Basilejského náměstí. V nejbližším okolí se nachází již nyní několik ubytoven, které negativně ovlivňují okolní kvalitu života. Kapacity občanské vybavenosti v okolí jsou již nyní vyčerpané. Lepším řešením je investice do stávajícího majetku městské části a zvýšení atraktivity lokality a tím i poměru movitějších občanů, kteří přinesou městské části vyšší příjmy z daní.	Výstavby	Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že je mimo podrobnost předmětné studie.
55	8	fyzická osoba	Požadují provedení alternativní dopravní studie bez tramvají. Tramvaje v ulici Koněvova jsou dostatečně blízko a již existující autobusová obsluhující sídliště Jarov je téměř nevyužitá. Další dostupné spoje MHD jsou nedaleko malešického parku a obsluhují občany z druhé strany malešického lesa. Investice do tramvajové dopravy na Jarově nedává ekonomický ani geografický smysl.	MHD	Komentář nebyl akceptován. Navrhovaná tramvajová trať má být významnou rolí z hlediska doplnění obsluhy území nové městské čtvrti NNŽ, ale především i stávající zástavby sídliště Na Jarově, Habrová, lokalit Třebešína a Malešic, přičemž tak podporuje využívání městské hromadné dopravy a její preferenci oproti automobilové. Rozhodnutí o nerealizaci tramvajové trati by zmařilo naplnění potenciálu na využití koridoru bývalé železniční trati a zajištění udržitelné formy dopravní obsluhy pro velkou část stávající a budoucí zástavby.
56	8	fyzická osoba	Jarovská třída – navrhuji zahloubení. V této oblasti požadují vedení Jarovské třídy tunelem. Důvody: <ul style="list-style-type: none"> zachování krajinného rázu minimalizace hlukové zátěže na okolí nadzemní stavba vytvoří bariéru mezi zástavbou sídliště Jarov a přílehlého Malešického lesa zachování atraktivity a rekreačních možností lokality zachování pěších vazeb mezi Jarovem a Malešickým lesem 	Automobilové dopravy	Komentář nebyl akceptován. Jarovská třída má být novým uličním propojením doplňujícím stávající uliční síť, díky čemuž dojde k rozložení dopravy a snížení zátěže do stávajících ulic, které jsou využívány jako tranzitní. Potřebnost tohoto uličního propojení vychází mimo jiné také z transformace NNŽ, které bude generovat další dopravu, kterou je třeba vyřešit. Jarovská třída je zároveň veřejně prospěšnou stavbou fixovanou v územně plánovacích dokumentacích již od 60. let 20. století. Současně navrhované řešení sleduje formu umožňující dopravní propojení, přičemž nepředstavuje rychlou spojku zahlcující již tak přehlcené centrum města, ale naopak ulici městských parametrů sloužící zejména jako lokální obslužná ulice pro nejbližší zástavbu. Komentářem navrhované řešení na zahloubení Jarovské třídy by vedlo ke vzniku těžké dopravní stavby v místě, kde není potřeba a její realizace by byla technicky velmi náročná - zároveň by (díky výstavbě portálů, ramp apod. spojených s tunelovým, příp. částečně zahloubeným řešením) vedla k velké devastaci okolí, tj. šla by proti smyslu komentářem definovaných požadavků na prostupnost a využití okolních veřejných prostranství. Díky navrhované podobě (úrovňové) běžné městské ulice doplněné alejí a cyklopruhu umožňuje nové příčné i podélné zprostupnění území mezi oběma městskými částmi a nabízí četnost příčných postupů, která by v případě částečného zahloubení nebyla možná. Díky takto navrženému řešení bude zachován krajinný ráz, podpořeno zatrávňování a rekreační využití lokality včetně stávajících a nových pěších vazeb mezi Jarovem a Malešickým lesem.
57	8	fyzická osoba	-Požadují, aby Jarovská třída byla nadále řešena v trase dle současné platného územního plánu, tj. vybudování nové silnice a tramvajové trati v tělese stávající vlečky ČD. -Požadují, aby Jarovská třída byla v obytné zástavbě sídliště Jarov a Vackov vedena tunelem a v zářezu z důvodu zachování krajinného rázu, minimalizace hlukové zátěže na okolí, propojení obytné zástavby s přílehlou zelení a lesoparkem, zachování komfortu bydlení a atraktivity lokality. -Požadují, aby Jarovská třída byla od mostu na žel. trati (v ulici K Červenému dvoru) dále vedena k ulici Jana Želivského kolem severní hranice Olšanských hřbitovů tj. ulici U Nákladového nádraží. -Navrhuji, aby se využilo zákonné možnosti viz zákon o pozemních komunikacích a požadovalo se po stavebníkovi na NNŽ financování Jarovské třídy. -Do doby realizace Jarovské třídy povolit výstavbu pouze v objemu s ohledem na současnou kapacitu komunikací a občanskou vybavenost. -Novou tramvajovou trať realizovat min. 30m od hlavní budovy NNŽ, aby vznikla bezpečná pěší zóna u budoucího kulturního centra, školy , archivu, kde se bude pohybovat plno lidí a dětí. -Navrhuji, aby s ohledem na plochu sídliště Jarov, Vackov a počet tamních obyvatel, bylo na pozemcích NNŽ postaveno nové město pro max 7000 obyvatel.	Automobilové dopravy	Komentář nebyl akceptován. Jarovská třída má být novým uličním propojením doplňujícím stávající uliční síť, díky čemuž dojde k rozložení dopravy a snížení zátěže do stávajících ulic, které jsou využívány jako tranzitní. Potřebnost tohoto uličního propojení vychází mimo jiné také z transformace NNŽ, které bude generovat další dopravu, kterou je třeba vyřešit. Jarovská třída je zároveň veřejně prospěšnou stavbou fixovanou v územně plánovacích dokumentacích již od 60. let 20. století. Současně navrhované řešení sleduje formu umožňující dopravní propojení, přičemž nepředstavuje rychlou spojku zahlcující již tak přehlcené centrum města, ale naopak ulici městských parametrů sloužící zejména jako lokální obslužná ulice pro nejbližší zástavbu. Vedení Jarovské třídy resp. spojky dle platného ÚP je jednou z historických překonaných variant, které byly opuštěny především z důvodu vytvoření paralelní komunikace k ulici Malešická, velkému zásahu do stávajících přírodních ploch a ploch s potenciálem na dotvoření zástavby a veřejných prostranství díky realizaci mnoha stavebně-technických opatření z důvodu komplikovaného terénu a již realizované zástavby v území. Komentářem navrhované řešení na zahloubení Jarovské třídy by vedlo ke vzniku těžké dopravní stavby v místě, kde není potřeba a její realizace by byla technicky velmi náročná - zároveň by (díky výstavbě portálů, ramp apod. spojených s tunelovým, příp. částečně zahloubeným řešením) vedla k velké devastaci okolí, tj. šla by proti smyslu komentářem definovaných požadavků na prostupnost a využití okolních veřejných prostranství. Díky navrhované podobě (úrovňové) běžné městské ulice doplněné alejí a cyklopruhu umožňuje nové příčné i podélné zprostupnění území mezi oběma městskými částmi a nabízí četnost příčných postupů, která by v případě částečného zahloubení nebyla možná. Díky takto navrženému řešení bude zachován krajinný ráz, podpořeno zatrávňování a rekreační využití lokality včetně stávajících a nových pěších vazeb mezi Jarovem a Malešickým lesem. Jarovská třída je v návrhu ukončena v křižovatce s ulicemi Malešická a Na Jarově. Samotná dopravní (signalizační) opatření související s vedením dopravy navazujícími ulicemi Malešická, K Červenému dvoru a U Nákladového nádraží budou předmětem navazujících projektových fází spojených s rekonstrukcemi těchto ulic a Jarovské třídy. Financování veřejné vybavenosti resp. infrastruktury je předmětem projednávání dohody mezi investory v území, hl. m. Prahou a městskou částí Praha 3, založené na Metodice spolupodílu investorů do území (hl. m. Praha). Konstatujeme, že umístování jednotlivých záměrů je předmětem vlastních návazných řízení, v rámci nichž stavebník dokládá, že záměr je z hlediska obslužnosti dopravní a další infrastrukturou umístitelný. Přičemž záměry jsou vždy umístovány jednotlivě v rámci samostatně řešených celků. Územní plán a předmětná studie tak představují vizi k horizontu naplněnosti území a dokončení jeho transformace. Předmětná studie má plnit roli koncepčního podkladu pro dohodu v území, viz výše. Případná etapizace výstavby může být předmětem vlastních dohod resp. smluv s investory v území. Tramvajová trať má představovat nedílnou součást významného uličního prostranství mezi hlavní budovou NNŽ a obytnou zástavbou a s ohledem na zajištění obsluhy budov (zásobování, IAD, pěší apod.) je tramvajová trať vedena středem prostranství, přičemž stále umožňuje realizaci pěší zóny podél budovy NNŽ o šířce min. 10 m (od hrany zastávky tramvaje), kterou lze považovat za dostatečnou nejen s ohledem na další navazující veřejná prostranství ve dvoraně budovy a východně od budovy. Transformací území dle předmětné studie (a změny ÚP) bude umožněna realizace až cca 800 000 m ² HPP, které dávají možnost pro reálnou přítomnost cca 15 000 obyvatel a umožní tak realizaci nové městské čtvrti krátkých vzdáleností a s ideální hustotou obyvatel. Z komentáře není zřejmé, jaký rozsah území lze definovat "pozemky NNŽ" vzhledem k tomu, že pozemky jsou v současnosti rozděleny mezi více vlastníků a neplní již úlohu "jednotného areálu nákladového nádraží". Konstatujeme, že do řešeného území studie jsou zahrnuty plochy mezi ulicemi Jana Želivského, U Nákladového nádraží, Malešická, Zvěřinova, Habrová a koridorem bývalé železniční trati.

58	9	fyzická osoba	Pozemky pro školská zařízení, hlavně základní a mateřské školy, by měly být určeny dostatečně velké dle normových hodnot a měly by být umístěny na vhodných místech, tzn. nikoli u komunikací vytižených automobilovou dopravou a v dochozí vzdálenosti od zastávek MHD. Školských zařízení by měl také být dostatek podle předpokládaného počtu obyvatel a jeho věkového rozvrstvení.	Veřejné vybavenosti	Komentář byl částečně akceptován. Studii nově umístovaná veřejná vybavenost byla navržena na základě analýzy infrastrukturních potřeb generovaných budoucím předpokládaným počtem obyvatel a demografické prognózy území, a pro budoucí potřeby území je z hlediska zajištění nejen školské vybavenosti dostačující. Umístění, kapacity a pozemky určené pro veřejnou vybavenost jsou navrženy v souladu s celkovou dohodou nad podobou území mezi hl. m. Prahou, městskou částí Prahou 3 a investory v území.
59	9	fyzická osoba	Veřejná prostranství a veřejná parková zeleně a venkovních hřiště a sportoviště by měla být vymezena v dostatečném rozsahu: 1: VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ (bez započtení pozemních komunikací) 1000 m2 pro každé 2 ha zastavitelné plochy (do této výměry se nezapočítávají pozemní komunikace) 2: VEŘEJNÁ PARKOVÁ ZELEŇ JAKO SOUČÁST VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ (rozloha 0,5 - 1 ha) - pěší docházka - skutečná 300 m (obytný dům - okraj parku) 3: HRÍŠTĚ PRO PŘEDŠKOLNÍ DĚTI - pěší docházka - skutečná 200 m (obytný dům-hřiště) 4: HRÍŠTĚ PRO MLADŠÍ ŠKOLNÍ DĚTI - pěší docházka - skutečná 200 m (obytný dům-hřiště) 5: SPORTOVNÍ HRÍŠTĚ PRO MLÁDEŽ A DOSPĚLÉ - pěší docházka - skutečná 200 m (obytný dům-hřiště)	Veřejné vybavenosti	Komentář byl částečně akceptován. Komentářem navrhované řešení je v bodech 3-5 mimo podrobnost studie - studie jej však umožňuje a podporuje prostřednictvím navržených regulativů.
60	9	fyzická osoba	Funkční plocha zahrnující budovu Nákladového nádraží Žižkov by měla být označena takovým kódem míry využití území, který odpovídá stávajícím hrubým podlažním plochám budovy, aby budova Nákladového nádraží Žižkov nemohla být dostavována, ani nastavována.	Výstavby	Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že se netýká předmětné studie, ale změny územního plánu Z 2600.
61	10	fyzická osoba	1 a) Jarovská třída – navrhuje zrušení Důvody: • Jarovská třída povede k zvýšené zdravotní zátěži hlukem a zplodinami všech obyvatel kteří s touto třídou sousedí a přivede tisíce tranzitních aut do návazných komunikací (Malešická od Jarovské třídy dále do centra, Basilejské náměstí, Jana Želivského, Olšanská, Koněvova od ohrady dále do centra • Jarovská třída bude mít za následek likvidaci klidné rekreační lokality na pomezí Jarova a Malešického lesa, které slouží širokým vrstvám obyvatelstva ze Žižkova i Malešic. • Likvidace části Malešického lesa a zeleně (i když náletová a částečně existující v oblasti označené jako brownfield) je v rozporu s moderním trendem zvyšování zelených ploch ve městě a připravenosti na klimatickou změnu • Dopravní potřeby budoucích obyvatel nemohou být řešeny na úkor stávajících. Potřeby budoucích obyvatel by obsloužilo nejlépe metro D • Požadujeme provedení dopravní studie, který by pracovala s variantami dopravy bez Jarovské třídy	Automobilová doprava	Komentář nebyl akceptován. Jarovská třída má být novým uličním propojením doplňujícím stávající uliční síť, díky čemuž dojde k rozložení dopravy a snížení zátěže do stávajících ulic, které jsou využívány jako tranzitní (ačkoliv by vzhledem k jejich umístění a charakteru mělo jít o klidné lokálně obslužné ulice). Potřebnost tohoto uličního propojení vychází mimo jiné také z transformace NNŽ, které bude generovat další dopravu, kterou je třeba vyřešit. Jarovská třída je zároveň veřejně prospěšnou stavbou fixovanou v územně plánovacích dokumentacích již od 60. let 20. století. Současně navrhované řešení sleduje formu umožňující dopravní propojení, přičemž nepředstavuje rychlou spojku zahrnující již tak přehlcené centrum města, ale naopak ulici městských parametrů sloužící zejména jako lokální obslužná ulice pro nejbližší zástavbu. Součástí projektu Jarovské třídy (Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída, IPR Praha, SATRA spol. s r.o.) je i dopravní model zpracovaný v několika variantách. Dopravní studie resp. modelování dopravního zatížení (ověření dopadu rozvoje území) je požívanou jako součást Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída (IPR Praha, SATRA spol. s r.o., 2021), a to ke dvěma základním časovým etapám přeměny území (rok 2030 a horizont naplnění ÚP), kde je vždy posuzován vliv stavby Jarovské třídy na území. Výsledkem studie je pozitivní průkaz realizace Jarovské třídy na území, která tak pomáhá absorbovat změny v území (novou zástavbu), přispívá k ochraně stávající zástavby Jarova, Vackova a Koněvovy, jejím zdrojovým a cílovým územím z hlediska dopravy je především území NNŽ a okolí a pomáhá odlehčovat Koněvové ulici. Rozvoj zástavby by bez Jarovské třídy vyvolal větší tlak na stávající komunikační síť. Dopravní studie dále prokazuje, že obsluha lokality NNŽ je možná i bez existence Jarovské třídy a Městského okruhu, byť zátěž bude přenesena na stávající komunikační síť. Podrobné dopravní a hlukové posouzení bude zpracováno v další fázi projektové dokumentace stavby Jarovské třídy.
62	10	fyzická osoba	1b) Jarovská třída – navrhuje doplnění studií • vypracování akustické a rozptylové studie pro každý jednotlivý záměr v území a měření hlukové zátěže před a po realizaci záměru v oblastech Jarovské třídy a v oblastech vymezených v bodě 1a, které budou dodatečnou dopravou z Jarovské třídy zasaženy • vypracování studií zdravotního dopadu emisních škodlivin	Automobilová doprava	Komentář bereme na vědomí. Komentářem navrhované řešení se bude týkat návazných projektových fází a řízení.
63	10	fyzická osoba	1c) Jarovská třída – navrhuje zhloubení v této oblasti požadujeme vedení Jarovské třídy tunelem, nebo její zahloubení. Důvody: • zachování krajinného rázu • minimalizace hlukové zátěže na okolí • nadzemní stavba vytvoří bariéru mezi zástavbou sídliště Jarov a přilehlého Malešického lesa • zachování atraktivit a rekreačních možností lokality • zachování pěších vazeb mezi Jarovem a Malešickým lesem	Automobilová doprava	Komentář nebyl akceptován. Komentářem navrhované řešení by vedlo ke vzniku těžké dopravní stavby v místě, kde není potřeba a její realizace by byla technicky velmi náročná - zároveň by (díky výstavbě portálů, ramp apod. spojených s tunelovým, příp. částečně zahloubeným řešením) vedla k velké devastaci okolí. Nesouhlasíme s tvrzením, že studii navrhované (úrovňové pozemní) řešení vytváří bariéru v území - naopak díky navrhované podobě běžné městské ulice doplněné alejí a cyklopruhu umožňuje nové příčné i podélné zprostupnění území mezi oběma městskými částmi a nabízí četnost příčných pruhů, která by v případě částečného zahloubení nebyla možná. Díky takto navrženému řešení bude zachován krajinný ráz, podpořeno ztraktivnější a rekreační využití lokality včetně stávajících a nových pěších vazeb mezi Jarovem a Malešickým lesem.
64	11	fyzická osoba	1e) Jarovská třída – zklidnění Pokud nedojde ke zrušení ani zahloubení požadujeme: • Stanovit hlukový limit • Stanovit rychlostní limit • Stanovit limit množství aut • Umožnit vjezd jen rezidentům, zakázat tranzitní průjezd • počítat s rezervou pro případnou protihlukovou stěnou, pokud se nepodaří hlukové limity plnit.	Automobilová doprava	Komentář bereme na vědomí. Komentářem navrhované řešení se bude týkat návazných projektových fází a řízení.
65	11	fyzická osoba	1d) Jarovská Třída – tramvaje • požadujeme taková opatření, aby nedocházelo k degradaci lokality hlukem z tramvají • provedení alternativní dopravní studie bez tramvají. Tramvaje v ulici Koněvova jsou dostatečně blízko a z druhé strany je jen les	Automobilová doprava	První část komentáře bereme na vědomí a konstatujeme, že je mimo podrobnost studie a bude řešen jako součást vlastního projektu tramvajové trati TT Olšanská-Habrová (DPP, DÚR, 2021). Druhou část komentáře nelze akceptovat. Navrhovaná tramvajová trať má plnit významnou roli z hlediska doplnění obsluhy území nové městské čtvrti NNŽ, ale především i stávající zástavby sídliště Na Jarově, Habrová, lokalit Třebešína a Malešic, přičemž tak podporuje využívání městské hromadné dopravy a její preferenci oproti automobilové.
66	11	fyzická osoba	2) Metro U projektu v hodnotě 150.000.000.000 Kč by mělo být samozřejmostí. 30 let nás politici neformálně ujišťují, že na oplátku umožnění developmentu NNŽ dostanou Žižkovští METRO	MHD	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že studie umožňuje vedení trasy metra v souladu s územní rezervou dle územního plánu resp. změny ÚP Z 2600.

67	12	fyzická osoba	1d) Jarovská Třída – tramvaje <ul style="list-style-type: none"> požadujeme taková opatření, aby nedocházelo k degradaci lokality hlukem z tramvaj provedení alternativní dopravní studie bez tramvaj. Tramvaje v ulici Koněvova jsou dostatečně blízko a z druhé strany je jen les	MHD	Komentář nebyl akceptován. Studii navrhované řešení na vedení tramvajové trati spolu s promenádou pro pěší a cyklisty a lineárním parkem v bývalém koridoru železniční trati umožní plnohodnotné využití pro více typů udržitelné formy dopravy a zároveň naplnění zeleného propojení mezi dvoranou budovy a Malešickým lesem. Tramvajová trať má plnit významnou roli z hlediska doplnění obsluhy území nové městské čtvrti NNŽ, ale především i stávající zástavby sídliště Na Jarově, Habrová, lokalit Třebešina a Malešic, přičemž tak podporuje využívání městské hromadné dopravy a její preferenci oproti automobilové. Studie navrhuje tramvajovou trať s vegetačním krytem jako opatření proti hluku a zároveň jako součást systému modrozelené infrastruktury v území.
68	12	fyzická osoba	3) Zeleň aneb zastavovány měly být pouze brownfieldy - Na místě dvou dětských hřišť, hojně využívaných (Habrová a Vackov) jsou plánovány 4NP budovy.	Veřejné vybavenosti	Komentář bereme na vědomí. Studie umožňuje dotvoření zástavby a veřejných prostranství v plochách podél stávajících sídlišť Na Jarově (Vackov) a Habrová. Díky studii navrženým regulativům a regulativům ÚP může v místě vzniknout pouze zástavba v souladu se stávajícím charakterem zástavby modernistických sídlišť, tj. kombinace zástavby s tzv. parkem ve volné zástavbě, v rámci kterého může dojít k obnově stávajících dětských hřišť.
69	12	fyzická osoba	4) NNŽ - Sociální bydlení (příloha II. A III.) <ul style="list-style-type: none"> Na základě špatných zkušeností z Prahy 17i a následného uznání chyby ze strany magistrátu odmítáme výstavbu sociálního bydlení v okolí Jarova, Vackova a Basilejského náměstí, pokud uvedené problémy nebudou vyřešeny a neproběhne místní participace Přidělování bytů ve vlastnictví magistrátu spočívá v poskytování bydlení osobám a rodinám v sociální tísní, které obvykle mají problém zařadit se do většinové společnosti ,..... Byli jsme informováni, že úředníci magistrátu předložili naši žádost o zastavení přidělování bytů rizikovým rodinám v naší městské části.ii) starostka městské části Praha 17, Jitka Synková. V případě realizace navrhujeme: <ul style="list-style-type: none"> pouze stavbu profesních bytů pro potřebné profese (zdravotní personál, učitelé, pohotovostní a záchranné sbory, sociální pracovníci, obecné státní zaměstnanci atp.) stavbu přímo v areálu NNŽ a nepřeneset tak riziko dalších negativních externalit rozvoje NNŽ do čtvrti Jarova a Vackova 	Výstavby	Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že je podrobnost předmětné studie. Studie v rámci návrhu identifikuje potenciální umístění obecního (dostupného) bydlení bez další specifikace.
70	13	fyzická osoba	NNŽ - Metodika kontribuce investorů i ii <ul style="list-style-type: none"> Navrhujeme zvýšení kontribuční částky z 2.000,-Kč m2 na 4.000,-Kč m2 Vyžadujeme zapojení místních občanů do rozhodování o tom jakým způsobem bude kontribuce využita. S ohledem na to, že se staví nové město pro 25.000 – 30.000 lidí, musí být z kontribuce postavena veškerá občanská vybavenost v množství, které odpovídá okresnímu městu: <ul style="list-style-type: none"> školy, školky zdravotní zařízení, stanice záchranných a bezpečnostních sborů poměr plochy zeleně vůči počtu obyvatel musí zůstat zachován zbylý koeficient použít pro „nedočerpání koeficientu“, což znamená méně nových obyvatel a tím pádem méně dopravní zátěže a zátěže na veřejnou vybavenost 	Navržené regulace	Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že se netýká předmětné studie.
71	14	fyzická osoba	Myslím si, že v návrhu regulačního masterplanu je velmi malé množství parků a zeleně vzhledem k plánované výstavbě.	Zeleně	Komentář byl částečně akceptován. Studie byla upravena především z hlediska posílení severojižního a východozápadního zeleného propojení do vzájemně propojeného celku za pomoci rozšíření zelených ploch a dalších prvků na úkor stavebních bloků či blíže nespecifikovaných uličních prostranství (specifická vegetační plocha ve veřejném prostranství / stavebním bloku / dvoraně budovy NNŽ, kompozičně významné stromy ve veřejném prostranství), dále prostřednictvím regulace stavebních bloků díky požadavku na procento zahrad a veřejně přístupných částí. Samostatnou novou kapitolou studie je pak návrh modrozelené infrastruktury v území a požadavky na její implementaci.
72	14	fyzická osoba	Ani v otázce veřejné vybavenosti nejsem spokojena, jelikož v plánu je málo škol, školek, lékařské pomoci a dalších potřebných aspektů vybavenosti pro občany.	Veřejné vybavenosti	Komentář byl částečně akceptován. Studii nově umístovaná veřejná vybavenost byla navržena na základě analýzy infrastrukturních potřeb generovaných budoucím předpokládaným počtem obyvatel a pro budoucí potřeby území je z hlediska zajištění vybavenosti školské, obchodní (komerční), zdravotní a sociální dostačující. Umístění a kapacity veřejné vybavenosti jsou navrženy v souladu s celkovou dohodou nad podobou území mezi hl. m. Prahou, městskou částí Prahou 3 a investory v území. Studie obsahuje návrh na umístění složek veřejné vybavenosti včetně školské, sportovní, zdravotní a obchodní, přičemž dále navrhuje aktivní parter pro umístění vybavenosti drobnějšího charakteru v částech území podél významných veřejných prostranství, ulzí a zastávek městské hromadné dopravy.
73	14	fyzická osoba	Výstavba je velmi nahuštěná, počet nově vzniklých domů s ohledem na ostatní položky plánu jsou přehnané. Bude zde chybět veřejný prostor, parkovací místa a ostatní potřebné věci.	Výstavby	S komentářem nesouhlasíme. Navržená transformace území vychází z předpokladů udržitelného rozvoje hl. m. Prahy v souladu s Politikou územního rozvoje, Zásadami územního rozvoje a cíli a úkoly územního plánování dle stavebního zákona, kdy dojde k využití a revitalizaci již nevyužívaného zastavěného území brownfieldu v širším centru města a tím doplnění městské struktury se smíšeným využitím při zajištění obsluhy městskou hromadnou dopravou a preferenci bezmotorové dopravy, a tím vytvoření města krátkých vzdáleností s ideální hustotou obyvatel. Studie obsahuje návrh systému veřejných - uličních a parkových prostranství. Byla upravena z hlediska posílení severojižního a východozápadního zeleného propojení do vzájemně propojeného celku za pomoci rozšíření zelených ploch a dalších prvků na úkor stavebních bloků či blíže nespecifikovaných uličních prostranství (specifická vegetační plocha ve veřejném prostranství / stavebním bloku / dvoraně budovy NNŽ, kompozičně významné stromy ve veřejném prostranství), dále prostřednictvím regulace stavebních bloků díky požadavku na procento zahrad a veřejně přístupných částí. Samostatnou novou kapitolou studie je pak návrh modrozelené infrastruktury v území a požadavky na její implementaci. V souladu s § 32 nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy, v platném znění, musí každý stavebník v rámci záměru zajistit dostatečný počet vázaných a návštěvnických parkovacích stání na pozemku stavby, jejichž počet je odvozen až z konkrétního návrhu záměru.

74	15	fyzická osoba	<p>1) Studie není dostatečně podrobná. Je zde nutná podmíněná etapizace výstavby v návaznosti na další infrastrukturu vzhledem k neúměrně plánované hustotě výstavby</p> <p>2) Garantovaná obecní výstavba. Není zde jasně vymezeno, kde v území vznikne garantovaná obecní výstavba.</p> <p>3) Veřejná vybavenost. Nedostatečné zpracování veřejné vybavenosti. Nutno podrobně rozpracovat dle potřeby plánované výstavby.</p> <p>4) Propojení zeleně, koridory zeleně. nedostatečné zpracování</p> <p>5) Není zde plánovaný výstup z metra</p>	Obecně	<p>Komentář byl částečně akceptován. Studie byla doplněna z hlediska množství a závaznosti regulativů. Studie představuje koncepci pro horizont naplnění transformace území, etapizace resp. podmíněnost výstavby tak není jejím předmětem. Studie v rámci návrhu identifikuje potenciální umístění obecního (dostupného) bydlení bez další specifikace. Studie navrhuje umístění aktivního parteru, který podporuje umísťování komerčních ploch malého rozsahu.</p> <p>Studii nově umísťovaná veřejná vybavenost byla navržena na základě analýzy infrastrukturních potřeb generovaných budoucím předpokládaným počtem obyvatel a pro budoucí potřeby území je z hlediska zajištění vybavenosti školské, obchodní (komerční), zdravotní a sociální dostačující. Umístění a kapacity veřejné vybavenosti jsou navrženy v souladu s celkovou dohodou nad podobou území mezi hl. m. Prahou, městskou částí Prahou 3 a investory v území. Studie obsahuje návrh na umístění složek veřejné vybavenosti včetně školské, sportovní, zdravotní a obchodní, přičemž dále navrhuje aktivní parter pro umístění vybavenosti drobnějšího charakteru v částech území podél významných veřejných prostranství, uzlů a zastávek městské hromadné dopravy. Studie byla upravena především z hlediska posílení severojižního a východozápadního zeleného propojení do vzájemně propojeného celku za pomoci rozšíření zelených ploch a dalších prvků na úkor stavebních bloků či blíže nespécifikovaných uličních prostranství (specifická vegetační plocha ve veřejném prostranství / stavebním bloku / dvoraně budovy NNŽ, kompozičně významné stromy ve veřejném prostranství), dále prostřednictvím regulace stavebních bloků díky požadavku na procento zahrad a veřejně přístupných částí. Samostatnou novou kapitolou studie je pak návrh modrozelené infrastruktury v území a požadavky na její implementaci.</p> <p>Návrh studie umožňuje budoucí umístění stanice metra resp. výstupů z ní v prostranství mezi hlavní budovou NNŽ a obytnými bloky díky dostatečně navržené síťce. Tento předpoklad vychází pouze z prověření na úrovni koncepce metra, kdy trasa metra na Žižkov je v územně plánovací dokumentaci zakotvena v podobě územní rezervy, tj. nejedná se o konkrétní návrh trasy a je tak pravděpodobné, že se její vedení včetně umístění stanice bude dále měnit.</p>
75	15	fyzická osoba	6) Napojení Jarovské třídy. Není dořešeno. Nefunkční řešení tří křižovatek.	Automobilové dopravy	Komentář byl akceptován a zpracován do studie.
76	16	Automat	<p>A.1 Dopravní a hluková studie přímých dopadů zastavení NNŽ. Podklady ke změně územního plánu Z 2600 obsahují hlukovou a rozptylovou studii, ve kterých lze nalézt změny výhledových intenzit automobilové dopravy v územním plánu. Tyto podklady nejsou dostatečné pro posouzení změn dopravy a dopadů na životní prostředí přímo vlivem samotného záměru dle připomínkové studie. Intenzity dopravy v horizontu naplnění územního plánu jsou fiktivními hodnotami, které nemají nic společného se stávajícím stavem a kapacitou komunikací a nereflakují přímo změny intenzit dopravy vlivem realizace zástavby Nákladového nádraží Žižkov (dále jen NNŽ). Kromě toho nevyjadřují dopravní mezistavy na stávajících komunikacích (Jana Želivského, Malešická, Koněvova) v době, kdy již bude zástavba NNŽ zčásti realizována, ale nedojde ještě na zprovoznění Jarovské třídy a Městského okruhu.</p> <p>Proto žádáme o zpracování dopravní a hlukové studie, která posoudí (mimo současného a návrhového stavu) také následující varianty dopravního řešení:</p> <p>A. Bez realizace Jarovské třídy (před dokončením Městského okruhu a po jeho dokončení).</p> <p>Tuto variantu žádáme zpracovat pro posouzení rozlivu dopravy do souběžné uliční sítě (zejm. Koněvova a Malešická) v případě odložení či nerealizace Jarovské třídy vzhledem k tomu, že zástavba Nákladového nádraží není zprovozněním Jarovské třídy podmíněna.</p> <p>B. S realizací Jarovské třídy včetně kapacitního P+R v návaznosti na Městský okruh a smyčku tramvaje přesunutou do polohy při křižovatce MO a ulice Českosbrodská, a to za předpokladu platnosti regulace vztahující se na zprovoznění SV sekce Městského okruhu dle podmínek EIA (jmenovitě jde o zpoplatnění vjezdu do oblasti uvnitř MO s odhadovanými dopady cca 30% poklesu intenzity IAD).</p> <p>Tuto variantu žádáme zpracovat pro zjištění možné minimalizace intenzit na Jarovské třídě. Lze předpokládat, že cílové intenzity po zprovoznění MO při splnění podmínek EIA budou nižší, než jak uvádějí dopravně-inženýrské podklady vztahující se ke stávajícímu územnímu plánu.</p> <p>U všech modelovaných variant také žádáme, aby dopravní intenzity reflektovaly vliv dopravní indukce a redukce vlivem změněné kapacity komunikací či nabídky alternativ.</p> <p>Dále žádáme, aby dopravní a hluková studie u všech modelovaných variant pro srozumitelnost obsahovala srovnání intenzit oproti současnému stavu v podobě rozdílového kartogramu.</p> <p>A.2 Zpracování závěrů z dopravní a hlukové studie do MRP NNŽ</p> <p>Upozorňujeme, že dopravní studie měla být vyhotovena souběžně s připomínkovou urbanistickou studií a společně s ní dána k posouzení. V případě, že dodatečně zpracovaná dopravní a hluková studie detekuje neadekvátní navýšení stávajících intenzit automobilové dopravy, by měla být urbanistická studie aktualizována. Jmenovitě by měla být navržena dopravně-organizační opatření vedoucí ke snížení zátěže z automobilové dopravy (například regulací kapacity navazujících komunikací či snížením počtu parkovacích míst v záměru na minimum dle PSP), nebo snížení koeficienty zástavby na úroveň, která nepovede k výraznému navýšení intenzit automobilové dopravy.</p> <p>S ohledem na to žádáme, aby byly výsledky ze zpracovaných studií v připomínkovém materiálu zohledněny. Jmenovitě považujeme za nezbytné navrhnout:</p> <ul style="list-style-type: none"> • opatření proti šíření hluku z Jarovské třídy do stávající zástavby v okolí, • dopravní opatření regulující navýšení dopravy na stávajících komunikacích v okolí záměru (Jana Želivského, Malešická, Koněvova, Českosbrodská), zejména v případě opožděné realizace Jarovské spojky. 	Automobilové dopravy	<p>Komentář byl částečně akceptován. Dopravní studie resp. modelování dopravního zatížení (ověření dopadů rozvoje území) je považováno jako součást Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída (IPR Praha, SATRA spol. s r.o., 2021), a to ke dvěma základním časovým etapám přeměny území (rok 2030 a horizont naplnění UP), kde je vždy posuzován vliv stavby Jarovské třídy na území. Výsledkem studie je pozitivní průkaz realizace Jarovské třídy na území, která tak pomáhá absorbovat změny v území (novou zástavbu), přispívá k ochraně stávající zástavby Jarova, Vackova a Koněvovy, jejím zdrojovým a cílovým územím z hlediska dopravy je především území NNŽ a okolí a pomáhá odlehčovat Koněvově ulici. Rozvoj zástavby by bez Jarovské třídy vyvolal větší tlak na stávající komunikační síť. Dopravní studie dále prokazuje, že obsluha lokality NNŽ je možná i bez existence Jarovské třídy a Městského okruhu, byť zátěž bude přenesena na stávající komunikační síť. Podrobně dopravní a hlukové posouzení bude zpracováno v další fázi projektové dokumentace stavby Jarovské třídy.</p>

77	16	Automat	<p>B Cyklistická doprava Návrh řešení cyklistické dopravy je převážně vyhovující. Navrhujeme provést následující změny: B.1 Přeložka východozápadní trasy do polohy severně od hlavní budovy Navrhujeme přeložení hlavní západovýchodní cyklotrasy do koridoru severně od hlavní budovy NNŽ, podél tramvajové trati a dále ulicí Olšanskou. Trasa (ve stávajícím celoměstském systému A243) má mít v budoucnu převážně charakter drážní stezky. Vedení severně od budovy je vhodnější díky menšímu počtu úrovnňových křížení s ulicemi s automobilovým provozem, které narušují dopravní charakter trasy, a nejistý charakter tzv. Zelené promenády (severně od Olšanských hřbitovů), kde nelze zaručit dopravní parametry zejména pro nedostatečné oddělení cyklistů a chodců. V rámci této přeložky dále navrhujeme: 1. Ponechání navržené trasy v jižní poloze podél ulice U Nákladového nádraží v parametrech dle studie jako místní / záložní trasy, 2. doplnění řešení v křižovatce ulic Olšanská a Jana Želivského tak, aby bylo možné ulici Jana Želivského překonat v přidruženém prostoru s minimálním zdržením, 3. prostorově vymezení koridoru pro cyklistickou dopravu v rámci pěší zóny severně od hlavní budovy.</p>	cyklistické dopravy	<p>Komentář byl částečně akceptován. Koridor cyklistické trasy, který v úseku mezi ulicí K Červenému dvoru a Jana Želivského resp. Olšanská vede podél ulice U Nákladového nádraží Žižkov a dále podél Olšanských hřbitovů, představuje celoměstsky významné dálkové (a chráněné) dopravně-rekreační propojení z centra do Malešického lesa a dále do Hrdlofyz respektive do Malešic. Navrhované přeložení této trasy do prostoru severně od budovy NNŽ do křižovatky Jana Želivského - Olšanská a dále Olšanskou ulicí (tzv. severní varianta) nepovažujeme za vhodné, právě s ohledem na popření hlavního účelu tohoto propojení jako maximálně chráněného především s dopravně-rekreačním charakterem. Navrhovanou tzv. severní variantu však respektujeme a návrh studie ji považuje jako další významné cyklistické propojení, jehož účelem je však především zajištění kratších vazeb napříč čtvrtí, a to právě z důvodu častého křížení s dalšími ulicemi a intenzivnějším automobilovým provozem. Toto propojení je spolu s dalšími trasami potvrzeno jako v rámci návrhu chráněného cyklistického opatření ve výkresu dopravní infrastruktury. Vytváření příznivých podmínek pro cyklistickou dopravu je zásadou, která bude prosazována vůči konkrétním záměrům v území při projednávání podrobnějších dokumentací.</p>
78	16	Automat	<p>B.2 Adekvátní řešení ulice Jana Želivského Jakkoliv jsme si vědomi, že řešení cyklotrasy v ulici Jana Želivského je součástí souběžně připravované studie, upozorňujeme, že navržené řešení cyklotrasy (integrační opatření) v ulici Jana Želivského naprosto neodpovídá intenzitám automobilové dopravy (stávajícím ani plánovaným po zprovoznění MO). Jedná se o páteřní celoměstskou trasu A42 bez alternativy v širokém okolí. Navrhujeme proto doplnění adekvátního řešení v páteřní ulici Jana Želivského, jmenovitě navrhujeme: 1. Zřízení chráněného / zklidněného řešení cyklotrasy na východní straně ul. Jana Želivského, kombinujícího zobousměrnění účelové komunikace před bloky B02 a B04 a vymezeného koridoru v přidruženém prostoru mimo tento úsek, 2. doplnění chráněného koridoru na západní straně ul. Jana Želivského přinejmenším jižním směrem.</p>	cyklistické dopravy	<p>Komentář byl akceptován a zapracován do studie.</p>
79	16	Automat	<p>B.3 Kvalitní cykloopatření v západním úseku Malešické a spojka na Židovské pece Severní rameno stezky vedené parkem P03 vyžaduje zajištění návaznosti západním směrem Malešickou ulicí. Stejný koridor poslouží jako spojení Parukářky s Židovskými pecemi přes Basilejské náměstí. V koridoru ulice Malešické západně od bloku B10 je proto třeba zřídít cykloopatření nad rámec „minimální“ integrace, navržené ve studii. Doporučujeme zvolit jedno z následujících řešení: 1. Komfortní integrace formou souvislých vyhrazených cyklopruhů, nebo 2. duální řešení (souvislé ochranné cyklopruhy a legalizace jednoho z chodníků). V takovém případě je třeba prověřit, který PP bude vhodnější pro legalizaci s ohledem na vazby na Basilejském náměstí a do parku Židovské pece. Návaznost stezky v parku P03 na Malešickou je žádoucí řešit tak, aby současně vzniklo co nejpřímější místní severojižní cyklistické spojení alternativně ulicí K Červenému Dvoru. To definuje nově navržená ulice vedoucí od ulice Pod Kapličkou a Na Třebešíně, skrz areál NNŽ (mezi bloky B08 a B10) a dále na jižní cestu parku Židovské pece, nebo do ulice Na Vápence. Zde je třeba zkoordinovat křížení s případným doplněním cestní sítě v jihozápadním cípu parku Židovské pece. V ostatních úsecích ulice Malešické a Jarovské není kladen požadavek na zřízení komfortních integračních opatření, budou-li dodrženy podmínky k vytvoření alternativních tras (viz dále).</p>	cyklistické dopravy	<p>Komentář byl akceptován a zapracován do studie.</p>
80	16	Automat	<p>B.4 Komfortní vedení trasy A244 a návaznosti Trasa A244 prochází územím severojižním směrem od ulice Nad Kapličkou a dle celoměstského systému má pokračovat ulicemi Malešickou a Na Vackové. Je třeba zajistit její adekvátní vedení přes kritická místa, kterými je převýšení v místě křížení stávající železnice a úsek v ulici Malešické. Navrhujeme doplnit do studie bezmotorové propojení ulic Nad Kapličkou a Malešickou s vyhovujícím podélným sklonem (optimálně do 5%). Úsek ulic Malešickou je teoreticky možné řešit plnohodnotnými integračními opatřeními (vyhrazené cyklopruhy) nebo duálním řešením (ochranné cyklopruhy v kombinaci s legalizací severního chodníku). Doporučujeme legalizovat severní chodník Malešické v úseku Na Vackové-Na Jarově tak, aby vznikla místní klíčová spojka z ulice Habrové do nové ulice v prodloužení ulice Na Vackové (mezi bloky B15 a B16).</p>	Cyklistické dopravy	<p>Komentář byl akceptován a zapracován do studie.</p>

81	16	Automat	<p>B.5 Požadavky na integrační opatření v Malesické a Jarovské Studie navrhuje zřízení integračních opatření v ulicích Malesické a Jarovské. Souvislá integrační opatření v podobě ochranných cyklopruhů nejsou pro tuto ulici dostatečným řešením, nejsou-li hlavní směry cyklistické dopavy řešeny jinými koridory. V úseku západně od Židovských pecí a na křižování s trasou A244 proto navrhuje zvýšení kvality opatření, at zřízením vyhrazených cyklopruhů, nebo doplněním legálního průjezdu v přidruženém prostoru. Vzorové profily by v tom případě byly upraveny následovně:</p> <p>Varianta A) Vyhrazené cyklopruhů mimo řazení a ochranné cyklopruhů v řazení:</p> <ul style="list-style-type: none"> - běžný profil (se zachováním šířky chodníků, vyhrazené cyklopruhů a užší buffer. Z pruhu 1,75 m je 0,5 metru buffer v navrženém parkování). https://streetmix.net/vrataf-6759/8/malesicka-25-m-cyklopruh - řazení (OCP a řadící pruh). https://streetmix.net/vrataf-6759/9/malesicka-25-m-razeni <p>Varianta B) Vedení cyklopropravy v přidruženém prostoru - stezka v min. parametrech (§. 2,5 metru), chodníky cca o 0,5 metru užší. https://streetmix.net/vrataf-6759/10/malesicka-25-m-s-cyklostezkou</p> <p>Na Jarovské třídě východně od křižovatky s Malesickou alternuje komunikaci cyklostezka a legalizovaný přidružený prostor. Pro místní obsluhu je vhodné dále realizovat zobousměrnění ulice Habrové pro cyklistickou dopravu (a doplnění návaznosti k ulici Na Vackové - viz připomínka B.4). Integrační opatření východně od cesty vedoucí do ulice Nad Kapličkou (odbočení trasy A244) považujeme za zbytečné v případě, že bude možný plnohodnotný a souvislý průjezd cyklistů v přidruženém prostoru po severní straně komunikace Malesická - Jarovská.</p>	Cyklistické dopravy	Komentář byl akceptován a zpracován do studie.
82	16	Automat	<p>B.6 Příčné vazby přes Jarovskou třídu a rozšíření profilu vozovky</p> <p>Pro cyklistickou dopravu je žádoucí doplnit příčné vazby od cyklostezky směrem do ulic Květinová a Osiková. V prvním případě jde o místní vazbu dovolující se vyhnout prostoru křižovatky Malesické a Jarovské. Ve druhém případě jde o užívání severojižní spojnice v prodloužení ulice Spojovací jižním směrem na Malesický park a dále do Strašnic. Pro bezpečné křížení Jarovské třídy vzhledem k předpokládaným intenzitám převyšujícím 15 tis. vozidel za den je zcela nezbytné opatřit všechny uvažované příčné vazby středovými ostrůvky. Případná absence ostrůvků by byla značným ohrožením bezpečnosti chodců a cyklistů. Je proto žádoucí realizovat Jarovskou třídu mezi obrubami v základní sířce 10,5 metru, s případným mediánem mimo přechody a prostorem pro levé odbočovací pruhy. Alternativně lze navrhnout místní rozšíření v místě příčných vazeb. Přehled navrhovaných změn v řešení cyklistické dopravy https://auto-mat.cz/auto-mat.cz/wp-content/uploads/nnz-koncept-cyklo-1.png</p>	Cyklistické dopravy	Komentář byl akceptován a zpracován do studie.
83	16	Automat	<p>C Tramvajová doprava</p> <p>C.1 Prodloužení tramvajové trati k Českobrodské</p> <p>Navrhujeme prověřit prodloužení tramvajové trati podél Jarovské třídy až k Českobrodské ulici v těsné návaznosti na Městský okruh a MÚK Českobrodská, a to včetně zřízení kapacitního P+R parkoviště.</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>Prodloužení trati až k ulici Českobrodská zlepšit dopravní obslužnost Jarova a dalších přilehlých oblastí (Zelené město, Hrdlořezy, jižní strana Malesického lesa) a zvýší atraktivitu a dostupnost veřejné dopravy. V kombinaci s kapacitním P+R přímo u sjezdu z Městského okruhu a dalšími dopravními opatřeními může návrh vést ke snížení intenzit IAD v širším centru města, tedy i ve studii řešeném území.</p> <p>Návrh je v souladu s Prioritami územního plánování hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovenými v ZÚR 7) Vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu směrem do centra města, zejména do území Památkové rezervace v hlavním městě Praze. a 8) Vytvořit podmínky pro rozvoj druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí.</p>	MHD	Komentář byl částečně akceptován. Studie navrhuje trasu tramvajové trati až k Českobrodské ulici, dočasně zakončenou tzv. dvojitou úvratí (do doby výstavby Městského okruhu). S ohledem na připravovanou stavbu Městského okruhu nelze do doby ukončení stavební činnosti v místě realizovat P+R parkoviště.
84	16	Automat	<p>C.2 Prodloužení tramvajové trati z Koněvovy a přesun smyčky Spojovací</p> <p>V návaznosti na připomínku C.1 navrhuje dále prověřit prodloužení tramvajové trati z Koněvovy ulice a přesunutí smyčky Spojovací do nové polohy u křižování Jarovské třídy a Českobrodské ulice v návaznosti na Městský okruh a MÚK Českobrodská, tedy do stejné smyčky navrhované v připomínce C.1. Tím by došlo k propojení současné páteřní trati v Koněvově s novou tratí skrz oblast NNŽ.</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>Propojení trati zlepšit dopravní obslužnost Jarova a dalších přilehlých oblastí (Zelené město, Hrdlořezy, jižní strana Malesického lesa), ale především zvýší atraktivitu veřejné dopravy. Zvýšení atraktivity, dostupnosti a konkurenceschopnosti veřejné dopravy je nezbytné s ohledem na nárůst intenzit IAD a stagnaci poměru IAD vůči VHD (viz Ročenky dopravy TSK). Je zásadní, aby se nárůst cest způsobený růstem počtu obyvatel a hybnosti (jak v řešeném území, tak v celém městě) realizoval přednostně veřejnou dopravou, ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD. Tomu může napomoci i vazba navrhované smyčky na kapacitní P+R přímo u MÚK Českobrodská. Propojení trati bude mít také pozitivní vliv na provoz, konkrétně délku výjezdových a záťahových tras z/do vozovny a přinese možnost odklonů tramvajových linek, a to jak v případě mimořádnosti, tak i u plánovaných výluk.</p>	MHD	Komentář nebyl akceptován. Komentářem navrhované řešení resp. prověření se nachází mimo řešené území předmětné studie a úzce souvisí s přípravou a projednáváním stavby Městského okruhu, pro kterou je v současnosti pořizována vlastní dokumentace na úrovni DÚR. Předmětná studie však komentářem navrhované řešení neznemožňuje.

85	16	Automat	<p><i>D Urbanistické regulativy</i> <i>D.1 Překročení regulativu MPP pro hladinu věží NNŽ</i> <i>V připomínkové studii je u výškové dominanty určena maximální výška v metrech na 70 m. Bod, kterým je věž fixována, má nadmořskou výšku cca 258 m. n. m v úrovni ulice Jana Želivského. Lze tedy předpokládat, že nadmořská výška nejvyššího bodu budovy bude ve výšce téměř 330 m. n. m. Toto maximum odporuje regulativům v příloze č. 6 Metropolitního plánu hl. m Prahy (dále MPP). Požadujeme, aby byla maximální výška věže adekvátně snížena v souladu s regulativem zmiňované přílohy MPP.</i></p> <p><i>Odůvodnění:</i> <i>-Hladina věží v příloze č. 6, textové části dále MPP stanovuje pro NNŽ výškový limit 250+60 m. n. m, tedy 310 m. n. m.</i> <i>-Zástupci hlavního města i IPR dlouhodobě proklamují, že nové studie a jejich regulativy nemají návrhy regulativů z MPP překračovat a mají s nimi být důsledně konfrontovány.</i> <i>-Zároveň je třeba zohlednit požadavek ZÚR 2. 2. 2. (Urbanistická koncepce)</i> <i>†)vytvořit podmínky pro ochranu prostorové scény města, zejména se zřetelem na pohledově exponovaná území viditelná z historického centra města a jeho ochranného pásma.</i></p>	Navržené regulace	Komentář byl akceptován a zapracován do studie.
----	----	---------	--	-------------------	---

86	16	Automat	<p>D.2 Nedostatečná specifikace regulativů D.2.1 Specifikace a závaznost regulativů Pro většinu regulativů ve výkresu „Hlavní výkres - regulace“ není stanovena bližší specifikace a míra závaznosti těchto regulativů. Textová část neuvádí odpovídající názvy regulativů a význam textové části proto nepodporuje jakoukoli závaznost těchto prvků. Proto požadujeme, aby výsledná podoba podkladu pro jednání a smlouvy s developery tyto regulativy stanovovala důsledně přímo v textu urbanistické studie a zároveň v souladu s níže uvedenými právně závaznými plánovacími dokumenty. Odůvodnění: Pro naplnění regulačního charakteru studie, který má sloužit jako podklad pro smlouvy se stavebníky, je třeba specificky zakotvit některé regulativy. Bez tohoto většího regulačního detailu ztrácí mnohé z vymezených regulačních prvků svůj účel. Z povahy významu slova regulace nestanovují pravidla, ale pouze nejasná doporučení a tedy nulovou vymahatelnost. Jedná se například o tyto regulační prvky: a) Nejasnost vymezení stavebních čar. Všechny typy stavebních čar dle specifikace ve výkresu umožňují plně zastavění a nevedou tak k cíli přizpůsobit novou zástavbu svému okolí: - Dle PSP otevřená stavební čára stanovuje zástavbu, „která nesmí být v celé své délce souvisle a úplně zastavěná“ což by lépe zajistilo návaznost na okolní zástavbu ve východní části území. - Není specifikováno, zda se týká stavební čára celé výšky budovy nebo je možné od ní odstupovat například v parteru či v ustupujícím podlaží. Proto navrhujeme do specifikace uvést obecné požadavky na stavební čáry dle Pražských stavebních předpisů a nad rámec PSP specifikovat možnost ustoupení od stavební čáry v prvním nadzemním podlaží. b) „Doporučená prostupnost bloku“. Není vyjádřena míra závaznosti ani akceptovatelné provedení takového prostupu. Takto stanovený regulativ může být v návrhu zástavby úplně vypuštěn, případně splněn například formou neveřejné pasáže či soukromého průchodu. - Požadujeme stanovení závaznosti prostupnosti bloku formou veřejně přístupného prostoru o stanovených minimálních parametrech, - a jasné rozlišení prostupnosti dle dvou regulačních prvků: - i. Požadovaná (nikoli doporučená) prostupnost ve směru dle regulačního prvku se stanovením míry odchylky od umístění regulačního prvku ve výkresu (šipka směřující zevnitř k uliční čáře - viz prvek užitý např. v bloku B09). - Pro předloženou studii by stačilo definovat, že prostupnost je požadována minimálně v množství dle počtu prvků ve výkresu, závazný je směr této prostupnosti (v případě spojité šipky), stanovené jsou minimální rozměry (stanovit dle významu ulic a výšky zástavby), umístění koridoru je však v rozsahu otevřené stavební čáry libovolné. - Tato prostupnost nemusí být stanovena pouze formou spojitě šipky, ale může určovat jen požadovaný vstup do prostupu blokem umístěný v rozsahu vymezeném stavební čarou nebo speciální značkou (v bloku B10, B11, B12, B14). - ii. Požadovaná prostupnost mezi konkrétním umístěním „vstupů“ ve výkresu (šipka od uliční čáry dovnitř bloku - prvek použitý např. v bloku B10) - pokud je to žádoucí, je třeba jasné vymezení, mezi kterými prvky je prostupnost požadovaná (schematické propojení vstupů). - V případě, že není potřeba vstup do bloku stanovit exaktně, je možno prvky i. a ii. kombinovat (například v bloku B11 doplnit značku dle i. na severní stranu bloku). c) „Doporučená lokální dominanta“ - nemá stanovenou závaznost umístění a není jasné, zda může být umístěna kdekoli v rámci bloku, nebo v místě značky či koridoru. - Požadujeme doplnění maximální půdorysné plochy této dominanty a přesnější požadavky na její umístění v rámci bloku tak, aby výškové akcenty splnily cíle, stanovené textovou částí předložené studie v oddíle MĚSTO [200] d) „Dominanta s určením maximální výšky v metrech“ - není stanoveno od jaké výškové hladiny se tato výška měří (viz také připomínku D.1). - Navrhujeme tuto dimenzi stanovit maximální nadmořskou výškou s ohledem na chráněné dálkové pohledy a orientační prvky v území (viz dále připomínka D.2.2). - Požadujeme doplnění specifikace požadavku na půdorysné umístění této dominanty v rámci bloku B01. e) „Hrana zástavby s veřejnou vybaveností v parteru“ - není stanovena závaznost ani bližší požadavky (procentuální délka průčelí, množství vchodů atp.). f) „Významné veřejné prostranství“ - jeho význam není popsán do regulativů. - Požadujeme zadat ztvárnění takto vymezených přílehlých veřejných prostranství chráněných budov NNŽ jako součást požadované (skutečně požadované) architektonické soutěže na blok B01. g) V západní části bloku B11 je stanovena maximální výška lokální dominanty, která ale není v této části bloku vymezena – znamená to tedy, že jsou povoleny lokální dominanty kdekoli? - Požadujeme doplnit do specifikace výškového regulativu pro „maximální podlažnost lokální dominanty“, že se daný regulativ týká regulačního prvku „doporučená lokální dominanta.“ h) „Kompozičně významná plocha s parkovými úpravami v uličním prostranství“ - není zřejmé, co pro tyto plochy v rámci veřejných prostranství z regulativu vyplývá. - Požadujeme zařadit tyto plochy zároveň mezi nestavební bloky s označením, aby pro ně mohly být jednotlivě specifikovány další požadavky včetně prostupnosti.</p>	Navržené regulace	Komentář byl akceptován a zpracován do studie.
----	----	---------	---	-------------------	--

87	16	Automat	<p>D.2.2 Výšková regulace</p> <p>a) Zastropení výšky lokálních dominant. Výšková regulace (s výjimkou 70 metrové dominanty) je stanovena pouze maximální podlažností, což zejména v případě lokálních dominant, které mají stanoveno o 4-6 podlaží více než zbytek bloku, považujeme za nedostatečné.</p> <p>-Požadujeme, aby lokální dominanty byly mimo podlažnosti regulovány i maximální výškou a prověřeny v dálkových 3D pohledech.</p> <p>b) Opodstatnění lokálních dominant („výškových akcentů“).</p> <p>Studie dle textové části „umožňuje umístění několika výškových akcentů v místech důležitých urbanistických os a významných nároží.“</p> <p>-Vzhledem k množství regulací stanovených výškových akcentů a jejich vztahu ke zmíněným pomyslným či reálným urbanistickým osám požadujeme ověření jejich přípustnosti a významu v perspektivních pohledech ze stávajících i navržených významných veřejných prostranství.</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>Jako v případě podobných zásadních urbanistických a územních studií (např. Bubny-Zátory) by tyto dominanty a jejich maximální výška měly být zastropeny mimo počtu podlaží také exaktním počtem metrů, případně nadmořskou výškou, tedy tak, aby nemohlo docházet k neopodstatněnému narušení horizontální skladby území NNŽ ve vztahu k centrální dominantě v podobě maximální výšky věže při budově NNŽ. Vzhledem k tomu, že tato dominanta překračuje regulativy přílohy č. 6 MPP a měla by být snížena, je třeba zvážit, jaká výška je únosná pro další dominanty tak, aby mezi nimi původně zvažovaná centrální dominanta nezanikla.</p>	Navržené regulace	Komentář byl akceptován a zpracován do studie.
88	16	Automat	<p>D.3 Veřejná prostranství</p> <p>Z připomínkové studie není jasné, jak budou vypadat veřejná prostranství - zejména pokud je bude realizovat soukromý investor, měly by být známy požadavky města na tato prostranství. Představení formou rezů uličními prostranstvími nepovažujeme za dostatečné. Výkres potenciálu chápeme jako možné, nikoli finální závazné ztvárnění.</p> <p>Požadujeme prvky stanovené v řezech (či ve výkresu potenciálu) propsat do výkresu regulace formou vhodných regulačních prvků či souhrnu požadavků pro jednotlivá veřejná prostranství (včetně ulic), stanovená ve výkresu regulace. Požadované charakteristiky by měly být stanoveny v souladu s Pražskými stavebními předpisy, aby byla zajištěna jejich závaznost.</p> <p>Zároveň nejsou stanoveny žádné požadavky na nestavební bloky ani pro „kompozičně významné plochy s parkovými úpravami v uličním prostranství“ (a to ani v textové části)</p> <p>-zejména co se týče množství vsakovacích ploch, vzrostlé zeleně a prostupnosti (která je v některých místech stanovena opět jen jako doporučená).</p> <p>-Požadujeme specifikaci požadavků na nestavební bloky s ohledem na udržení vody v krajině a prostupnost pro člověka i přírodní druhy.</p>	Navržené regulace	Komentář byl akceptován a zpracován do studie.
89	16	Automat	<p>D.4 „Náměstí“ v dvoraně NNŽ</p> <p>Textová část i výkres specifikují prostor „náměstí“: „Dvorana nádraží ústí v prostor „náměstí“, kde se setkává s velkorysým lineárním parkem, hlavní severojižní uliční osou a zároveň tramvajovou osou, která vede od křižovatky Olšanská – Jana Želivského podél severního křídla budovy se zastávkami na úrovni čelní budovy a náměstí.“</p> <p>-Navrhujeme tento prostor:</p> <p>-a) nenazývat náměstím, nebo</p> <p>-b) jej lépe definovat přiléhající zástavbou.</p> <p>-V případě zachování stavebních čar dle návrhu požadovat prostupnost bloku B01 v místech, kde končí stávající budova NNŽ.</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>Cíl vytvořit náměstí není dále zohledněn v regulačním výkresu. V případě plného zastavění doporučené volné stavební čáry v bloku B01 tento prostor úplně zaniká, v případě nezastavění odpovídající hrany náměstí v blocích B08 a B09 se zvyšuje jeho už tak nadměrná otevřenost.</p>	Navržené regulace	Komentář byl akceptován a zpracován do studie.
90	16	Automat	<p>D.5 Veřejná vybavenost</p> <p>Požadavky na veřejnou vybavenost považujeme za nedostatečné. Umístění některých veřejných aktivit je stanoveno pouze značkou bez stanovení závaznosti a dalších požadavků. Blok B01 ani svým vymezením bez přilehlého pozemku neumožňuje do něj stanovený školní provoz umístit. Textová část dále uvádí, že „veřejným aktivitám by měla sloužit i uvažovaná dostavba severního křídla, případně věž v těžišti území“ - její umístění však není ve výkresu stanoveno ani nikterak garantováno.</p> <p>- Požadujeme proto před uzavřením smluv se stavebníky zveřejnit celkové bilance potřeb veškeré veřejné vybavenosti a demografických prognóz vývoje Prahy 3 s ohledem na stávající i nově přichozí obyvatelé a tyto požadavky zohlednit v samotném návrhu jednotlivých ploch.</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>Každé školské zařízení, které nebude z hlediska své vlastní vnitřní infrastruktury (hřiště, jídelna, zázemí) soběstačné, může svým provozem zatěžovat i školská, stravovací a sportovní zařízení ve svém okolí. Přínosy nových škol je proto třeba maximalizovat v zájmu vyhovění demografickým prognózám čtvrti.</p>	Veřejné vybavenosti	Komentář byl částečně akceptován. Studii nově umístovaná veřejná vybavenost byla navržena na základě analýzy infrastrukturních potřeb generovaných budoucím předpokládaným počtem obyvatel a demografické prognózy, a pro budoucí potřeby území je dostačující. Umístění a kapacity veřejné vybavenosti jsou navrženy v souladu s celkovou dohodou nad podobou území mezi hl. m. Prahou, městskou částí Prahou 3 a investory v území.

91	16	Automat	<p>D.6 Jarovská třída Návrh veřejného prostranství včetně přiléhajících budov nepovažujeme za dostatečný pro zajištění netranzitní povahy této ulice. Cílem stavebního bloku B22 je dle textové části studie mj. vytvoření „hlukové izolace“ stávající zástavby v oblasti Habrové od Jarovské třídy. Dle výkresu potenciálu území „bariérová zástavba Jarovská“ nekoreluje s označením „Jarovské třídy“ v textové části jakožto „nového uličního propojení“ a při veřejném představení studie užitým termínem „živá městská třída“. Dle návrhu se nejedná o „městskou třídu“, neboť nespĺňuje požadavky stanovené v závazných a koncepčních dokumentech města.</p> <p>-Požadujeme v připomínkované studii specifikovat pro Jarovskou třídu jednoznačný typ veřejného prostranství, vycházející z Pražských stavebních předpisů a Manuálu tvorby veřejných prostranství a její požadovaný charakter v závislosti na relevantním zhodnocení dopravních dopadů nového řešení. Tyto požadavky by měly být podkladem pro zadání koncepce samostatné etapy této studie viz dále.</p> <p>-Požadujeme vyčlenění etapy Jarovské třídy včetně jejího okolí pro samostatné urbanistické zadání, či soutěž, která by prověřila její skutečný potenciál a stanovila její výsledný charakter.</p> <p>Odůvodnění: Manuál tvorby veřejných prostranství stanovuje, že „koncepce návrhu či parterových úprav ulice by se proto měla odvíjet zejména od vyhodnocení jejího urbanistického významu v rámci městské struktury. Převládající charakter a potenciál ulice je pak vhodné reflektovat i v její obecné koncepční charakteristice, od které by se měla odvíjet podoba ulice.“ Pražské stavební předpisy stanovují v § 13 urbanistické typy ulic a to takto: „a) městské třídy, jež jsou druhem veřejného prostranství s nejvyšší mírou důležitosti a významu v systému veřejných prostranství celého města, s vyšší mírou zastoupení obchodních a společenských aktivit, s vyšší intenzitou dopravy a s vyšší vybaveností prostoru; spolu s významnými ulicemi tvoří základní osnovu uliční sítě, základní urbanistickou strukturu města a základní prvek pro orientaci v měřítku celého města.“ Dále by podle PSP § 20, odst. 2 měly být budovy na náměstích a městských třídách umístěny tak, „aby část jejich přízemí orientovaná do uličního prostranství na něj přímo výškově navazovala a byla využitelná pro obchod a služby.“</p>	Automobilová doprava	Komentář byl částečně akceptován. Jarovská třída má díky studii navrženému charakteru ulice s dominantním stromofádím, chráněným opatřením pro cyklisty a tramvajovou trať potenciál stát se městskou třídou - ze severní strany je vymezena stavebními bloky s využitím pro veřejnou vybavenost a požadavkem na realizaci aktivního parteru, byť charakter zástavby zde má navázat především na stávající charakter modernistických sídlišť včetně vysokého podílu veřejných prostranství v podobě parku ve volné zástavbě; z jižní strany pak tramvajovou trať se zastávkami, které jsou napojené na významná bezmotorová propojení mezi Prahou 3 a Prahou 10 a na rozsáhlý rekreační celek Malešického lesa. V návaznosti na Malešickou ulici zajišťuje přirozené propojení mezi třídami Jana Želivského a Českosobrodskou (Spojovací) a je tak součástí základní osnovy uliční sítě a struktury města a významnou pro orientaci v měřítku celého města; Konkrétní charakter ulice je na podkladu této studie prověřován na úrovni samostatné Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída (IPR Praha, SATRA spol. s r.o., 2021).
92	16	Automat	<p>D.7 Architektonická soutěž na budovu NNŽ a přilehlá prostranství Pouhé doporučení k bloku B01, které je stanoveno v textové části, že „pro budovu platí doporučení získat návrh její konverze prostřednictvím architektonické soutěže o návrh“ nepovažujeme za dostatečné zejména proto, že studie připouští dostavbu budov původního NNŽ.</p> <p>- Požadujeme přípustnost stavebních úprav bloku B01 podmínit získáním návrhu formou architektonické soutěže o návrh. Součástí zadání takové soutěže by měla být i přilehlá veřejná prostranství, vymezená plochou „významná veřejná prostranství“ ve výkresu regulace (viz připomínka D.2.1, odst. f)).</p>	Obecné	Komentář byl částečně akceptován. V rámci studie je vymezeno několik specifických projektů, ke kterým se váže požadavek na další prověření a nalezení konkrétního návrhu prostřednictvím architektonické soutěže nebo architektonické studie. Jedná se o specifický projekt konverze hlavní budovy, dále specifický projekt základní školy (školského kampusu) a specifický projekt veřejných - parkových prostranství (lineárního parku).
93	16	Automat	<p>D.8 Absence regulativu koeficientu zeleně a vsaku pro stavební bloky Koeficient HPP nepovažujeme v případě nové zástavby za dostatečný a proto navrhujeme doplnění požadavků na podíl neznepevněných ploch pro každý jednotlivý stavební blok a pro každý stavební záměr požadovat prověření vlivu na zadržování vody v krajině.</p> <p>Odůvodnění: Regulativy, vycházející z platného územního plánu, považujeme vzhledem k jeho stáří za nedostatečné pro dnešní potřeby reakce na změnu klimatu. Předložená studie by měla ze své podstaty konkretizovat požadavky dané územním plánem a vzhledem k hrozícímu prohlubování efektu tepelného ostrova (viz VVURÚ změny ÚP-Z2600, s. 139) v době klimatické změny je třeba důsledně požadovat koeficienty vsaku a zeleně tak, aby se tomuto riziku dalo účinně předcházet.</p>	Navržené regulace	Komentář byl částečně akceptován. Studie nově obsahuje požadavek na tzv. procento zahrad ve stavebním bloku a dále samostatnou kapitolu věnovanou požadavkům na modrozelenou infrastrukturu.
94	16	Automat	<p>D.9 Požadavky na etapizaci Etapizace navržená ve studii představuje jeden ze základních principů řešení území. Studie však neodstatněně připouští i její porušení, což může mít dalekosáhlé dopady na širší okolí řešeného území.</p> <p>- Požadujeme proto navrženou etapizaci stanovit jako závaznou, případně stanovit přesnější podmíněnost jednotlivých etap výstavbou veřejné infrastruktury, včetně veřejné hromadné dopravy.</p> <p>Odůvodnění: Schéma etapizace v připomínkované studii (sekce Principy řešení, schéma č. 6) „rozděluje území s ohledem na předpokládaný termín realizace“ namísto toho, aby stanovilo jednoznačnou podmíněnost výstavby zajištěním příslušné infrastruktury (veřejná prostranství, veřejná hromadná doprava, veřejná vybavenost). Bez zajištění této infrastruktury bude mít výstavba negativní dopady na celé širší území, způsobené zvýšením dopravní zátěže a potenciálním přetřžením stávající veřejné vybavenosti.</p>	Obecné	Komentář nebyl akceptován. Studie představuje koncepční podklad pro dohodu v území a vizi k horizontu naplnění transformace území. Studie dává představu o předpokládané etapizaci území, založené na odhadovaném termínu realizace samostatně řešitelných celků, nicméně jako taková etapizaci ani podmíněnost nepředeepisuje. Ty by měly být případně předmětem dohody mezi hl. m. Prahou, městskou částí a investory v území.

95	16	Automat	<p>D.10 Smíšenost území Kromě veřejné vybavenosti, kterou studie rozmístuje převážně formou značek (jejichž závaznost není specifikována), nejsou dále studii konkretizovány požadavky na využití území stanovené územním plánem.</p> <p>-Požadujeme proto stanovit minimální podíl bydlení s ohledem na současnou bytovou situaci v Praze.</p> <p>-Dále požadujeme před uzavřením smluv s developery prověřit předpokládané bilance ploch pro administrativu a bydlení a jejich dopady na okolní území.</p> <p>Odůvodnění: Předložená studie by měla ze své podstaty konkretizovat požadavky dané územním plánem podle současných potřeb území – podobně jako v případě jiných studií vznikajících pro neméně významné rozvojové a transformační plochy.</p> <p>Výsledný urbanistický charakter nové čtvrti nemůže být vytvářen jen podle vůle trhu s realitami, a tedy bez jasné definice, co městu a jeho obyvatelům nová čtvrť přinese. Bez předem stanoveného podílu bydlení je navíc nemožné odpovídajícím způsobem stanovit požadavky na veřejnou vybavenost (viz. přípomínka D.5).</p>	Využití území	Komentář byl částečně akceptován. Studie obsahuje kapitolu Využití území, kde je specifikován minimální podíl bydlení pro jednotlivé části území. Součástí studie je bilanční tabulka dle předpokládaného využití území. Tyto informace byly využity jako podklad pro dopravní model území, zpracovávaný v souvislosti s projektem Jarovské třídy (Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída, IPR Praha, SATRA spol. s r.o., 2021).
96	16	Automat	<p>D.11 Dostupnost bydlení V rámci procesu vyjednávání dohod s developery je nutné vyjednat pro město výhodné parametry zdejšího bydlení. Především se jedná o to, jak bude zajištěna podpora dostupného bydlení, která je stanovena jako jedno z klíčových řešení disparit mezi ekonomickým a sociálním pilířem v sadě principů udržitelného rozvoje hl. m. Prahy uvedené v ÚAP. Zároveň je třeba důsledně naplnit v současné době vznikající principy metodiky kontribucí investorů do území.</p> <p>Proto požadujeme, aby město v rámci kontribučních dohod s developery mimo pozemků a finančních odvodů stanovených na základě HPP a dalších ukazatelů, fixně vyjednalo také záruky, jak zajistit dostupné bydlení především mladým rodinám s dětmi. Potenciálně se nabízí dva způsoby:</p> <p>-Buď požadavkem převedení 10-15 % bytového fondu do vlastnictví města za cenu nákladů výstavby bytů, -nebo poskytnutím 10-15 % zdejšího bytového fondu do pronájmu městu na 20 let s možností odkupu (s předkupní smlouvou) těchto bytů ze strany města na konci tohoto časového období za náklady na výstavbu těchto bytů (s připočtenou inflací).</p> <p>Odůvodnění: Městská struktura vyžaduje určitou sociální mixitu. V Praze v posledních letech sledujeme pokročilou socio-prostorovou segregaci obyvatel (Přidalová a Ouředníček 2017) spojenou s globální kniží bydlení (Marcuse a Madden 2015, Stein 2019). Jinými slovy, náklady na život ve městě stále stoupají, což vede k tomu, že je mnoho lidí nedobrovolně vytlačováno na okraj města či mimo Prahu. Ze struktury trhu s nemovitostmi zároveň víme, že velká část nových bytů je koncipována již během propočtů developerských projektů jako byty investiční s největším potenciálem ke zpeněžení. Zhruba ¼ bytů je tak skoupena zahraničním kapitálem, zároveň je více než polovina v současnosti předražených bytů zakoupena bez nutnosti žádat o hypotéku. Tyto dva základní ukazatele poukazují na vychýlenost trhu s bydlením. Nežádoucí stav je třeba urgentně řešit, neboť pokračování prostorové segregace v Praze lze zabránit jedině tím, že nebudou vznikat další čtvrti pro bohaté.</p> <p>Tolik potřebné rozmanitosti uvnitř starých nových čtvrtí je možné dosáhnout pouze s pomocí aktivní bytové politiky města a soustavným tlakem na zvýšení sociální zodpovědnosti developerských subjektů. Tato politika je navíc v souladu s koncepčními dokumenty hl. m. Prahy:</p> <p>-Strategický plán hl. m. Prahy tuto potřebu jasně definuje již ve svých úvodních pasážích: 1.1 B Podpora rodiny a 1.1 C Dostupné bydlení a 1.1 F Sociální začleňování.</p> <p>-Aktuálně platné Územní analytické podklady hl. m. Prahy, část 1200 definují potřebu vyrovnat „disparitu mezi ekonomickým a sociálním pilířem“ v bodě „1230 II.2 Rostoucí sociální nerovnost způsobená liberálním tržním prostředím bez dostatečných kompenzačních opatření může způsobovat sociální a prostorovou segregaci obyvatel.“ To odpovídá i bodu „1220 Principy udržitelného rozvoje hl. m. Prahy – sociální pilíř: 5.1. Podpora dostupného bydlení, 5.2. Podpora rodiny, sociální inkluze a integrace.“</p>	Využití území	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že požadavky obsažené v komentáři jsou mimo podrobnost předmětné studie a jsou odvislé od vlastních dohod mezi hl. m. Prahou, městskou částí a investory v území, jak je mj. uvedeno v komentáři.
97	16	Automat	<p>D.12 Krajinná infrastruktura a mitigační opatření Studie pouze konstatuje, že v daném území územní plán nestanovuje žádné prvky ekologické stability a pro urbanizované území je dále nepřipouští. Nikak dále nereaguje na zjištěný výskyt chráněných živočichů v území a pro stavební i nestavební bloky nespécifikuje žádné požadavky na tzv. modrozelenou infrastrukturu, která je klíčová pro snížení dopadů klimatických změn na život ve městě.</p> <p>-Požadujeme prověření výskytu chráněných živočichů v území a navržení příslušných opatření pro zachování jejich výskytu a potřebné migrace.</p> <p>-Ve vazbě na podporu přírodních ekosystémů dále požadujeme studii mitigačních a adaptačních opatření pro celou revitalizované území (jak ve veřejných prostranstvích, tak stavebních i nestavebních blocích) včetně důsledné etapizace tak, aby zástavba přispěla k lepšímu městskému prostředí.</p> <p>Odůvodnění: Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území projednávané změny ÚP Z 2600, jejímž podkladem měla být připomínkováná studie, upozorňuje na hrozbu, že „záměr prohlubuje efekt tepelného ostrova.“ VVURÚ na str. 87 konstatuje, „že výskyt zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin je pravděpodobný prakticky na celém řešeném území. Je proto nezbytné v rámci plánovaného záměru výskyt zvláště chráněných druhů prověřit a v případě jejich nálezu navrhnout příslušná opatření k minimalizaci negativních vlivů. Dále bude nezbytné podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny zažádat příslušný orgán ochrany přírody (OCP MHMP) o povolení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů.“</p>	Zeleně	Komentář byl částečně akceptován, byť je z větší části mimo podrobnost studie a týká se návazných řízení jednotlivých záměrů. Konstatujeme, že studie byla doplněna kapitolou modrozelená infrastruktura a regulačními prvky, zajišťujícími ochranu (chráněných) druhů rostlin a živočichů, prostřednictvím vymezení částí s tzv. specifickým charakterem nestavebního bloku a dále charakterem resp. navrhovaným typem využití jednotlivých stavebních bloků.

98	17	<p>Arnika</p> <p>Úvodem si dovoluujeme upozornit, že předkládaná územní studie musí být v souladu s právními předpisy:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Politikou územního rozvoje ČR, ve znění aktualizace č. 1, 2, 3 a 5, právní stav k 11. 9. 2020 -Zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy, ve znění aktualizace č. 1, 2, 4, a 3, právní stav ke dni 29. 5. 2019, a to především s prioritami a zásadami ZÚR hl. m. Prahy a podmínkami a úkoly pro Transformační oblast T5 Nákladové nádraží Žižkov -s cíli a úkoly územního plánování definovanými ve stavebním zákoně -s nařízením vlády o Pražské památkové rezervaci a jejím ochranném pásmu -mezinárodními závazky ČR danými jednotlivými úmluvami především Úmluvy o ochraně světového kulturního a přírodního dědictví, Evropské úmluvy o krajíně (č. 13/2005 Sbírky mezinárodních smluv) a dalšími -Management plánem ochrany světového kulturního dědictví historického centra Prahy, který vyjadřuje mezinárodní závazky ČR -a dalšími zákony a předpisy <p>Dále upozorňujeme, že je žádoucí, aby územní studie byla v souladu se strategickými dokumenty ČR a hl. m. Prahy i Městské části Prahy 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ -Strategickým plánem hl. m. Prahy -Strategií adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu -a dále např. také Strategii EU pro přizpůsobení se změně klimatu, Cíli udržitelného rozvoje (SDGs), zejména pak s principy cíle 11 - Udržitelná města a obce, Státní politikou životního prostředí 2030, Strategii přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, Národním akčním plánem adaptace na klimatickou změnu ad. <p>Tyto dokumenty sice nejsou právně závazné, naplňováním jejich principů a cílů ale dává vedení města najevo, že přejímá odpovědnost za budoucnost svých občanů. Naopak, vydáváním územní studie v rozporu se strategickými dokumenty, vedení města otevřeně přiznává, že tyto dokumenty a jejich obsah nereflektuje.</p> <p>Po vydání změny územního plánu nebude možné měnit urbanistickou koncepci, která je teď základní podmínkou společenské přijatelnosti navržené změny, ani dohody o finančních a pozemkových kontribucích uzavřené s developery. Po vydání předložené změny územního plánu nebudou mít občané ani samospráva žádný významnější vliv na výstavbu v území změny. Lokalita se bude volně rozvíjet podle podmínek na trhu s nemovitostmi.</p>	Obecné	<p>Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že předmětná studie není územní studií ve smyslu stavebního zákona, ale koncepčním dokumentem tzv. Urbanistickou studií s prvky regulačního plánu, která má sloužit jako podklad pro dohodu v území a jako příloha smluv s investory v území. Studie je se zmiňovanými dokumenty a právními předpisy v souladu.</p>
99	17	<p>Arnika</p> <p>A. KONCEPČNÍ PŘIPOMÍNKY</p> <p>Připomínka č. 01 - Rozpor se strategickým plánem hl. m. Prahy</p> <p>Požadujeme uvedení územní studie do souladu se strategickými dokumenty hl. m. Prahy, zejm. Strategickým plánem hl. m. Prahy.</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>Dlouhodobým problémem metropole je nízká schopnost implementace strategických dokumentů do konkrétního řešení jednotlivých území, především velkých transformačních území jako je i území Nákladového nádraží Žižkov. Strategický plán hl. m. Prahy mj. stanovuje vize Prahy pro rok 2030 v kontextu vizuality města (konceptce „krásného města“ a dále např. kap. 1. 3. Strategického plánu hl. m. Prahy) s ohledem na veřejná prostranství a udržitelnou dopravu. Konkrétně pro vymezení nové výstavby stanovuje: „Nová výstavba se koncentruje v dřívě zanedbaných místech a tvoří novou vrstvu města se vším, co k městu patří: bydlením, prací, obchody, školami a školkami a to vše propojené přívětivými ulicemi, náměstími a parky“ (str. 7). Územní studie je v rozporu s tímto ustanovením Strategického plánu hl. m. Prahy (viz např. připomínka č.3, připomínky v oddílu B a připomínka č. 16).</p> <p>Obdobně návrh územní studie ohrožuje strategické koncepce stanovené v dalších kapitolách (posilování komunitních vazeb – Občanská společnost, str. 12; autentická a ochrana historického jádra – Autentické město, str. 15; Územní soudržnost – Soudržné město, str. 19; Krásné město a v této kapitole stanovené koncepce ochrany historického dědictví a veřejných prostranství, str. 20, ad.).</p> <p>Pro zajištění efektivního a reálného přizpůsobení Prahy dopadům klimatické změny je třeba uplatňovat cíle Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu zejména v řešení velkých transformačních územích. Obdobně je taková implementace nutná i v případě prosazování vizí Strategického plánu. Návrh řešení územní NNŽ územní studie ale naopak od cílů definovaných ve zmíněných dokumentech odvádí a zhorší budoucí možnosti jejich naplňování.</p>	Obecné	<p>S komentářem nesouhlasíme. Konstatujeme, že předmětná studie není územní studií ve smyslu stavebního zákona, ale koncepčním dokumentem tzv. Urbanistickou studií s prvky regulačního plánu, která má sloužit jako podklad pro dohodu v území a jako příloha smluv s investory v území. Navržená transformace území vychází z předpokladů udržitelného rozvoje hl. m. Prahy především v souladu s Politikou územního rozvoje, Zásadami územního rozvoje, cíli a úkoly územního plánování dle stavebního zákona a Strategickým plánem hl. m. Prahy, kdy dojde k využití a revitalizaci již nevyužívaného zastavěného území brownfieldu v širším centru města a tím doplnění městské struktury se smíšeným využitím při zajištění obsluhy městskou hromadnou dopravou a preferenci bezmotorové dopravy, a tím vytvoření města krátkých vzdáleností s ideální hustotou obyvatel. Návrh studie vychází z kontextu okolní stávající i připravované zástavby, stejně tak kapacity a umístění veřejné vybavenosti bylo navrženo v kontextu s těmito okolními záměry.</p>

100	17	Arnika	<p><i>Přípomínka č. 02 - Rozpor se Strategií adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu</i></p> <p><i>Požadujeme uvedení územní studie do souladu se strategickými dokumenty hl. m. Prahy, zejm. Strategií adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu.</i></p> <p><i>Odůvodnění:</i></p> <p><i>Studii navrhované využití území je v rozporu s principy Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu, a to již z hlediska souladu se základním účelem strategie (Snížení zranitelnosti hlavního města Prahy vůči dopadům změny klimatu s cílem zabezpečit kvalitní životní prostředí pro obyvatele města v budoucnosti), a dále také s hlavními a specifickými cíli Strategie adaptace, konkrétně zejm. body A) Adaptace na zvyšování teploty, tepelný ostrov města a vlny horka, B) Adaptační opatření na snížení dopadů přívalemých dešťů, povodní a dlouhodobého sucha na území hl. m. Prahy, E) Adaptační opatření v oblasti udržitelné mobility. Nesoulad vnímáme zejm. ve skutečnostech, jež komentujeme také v rámci Přípomínek oddílu C.</i></p> <p><i>Transformační území Nákladového nádraží Žižkov představuje jedinečnou příležitost ke zlepšení kvality životního prostředí v Praze. Může umožnit vytvořit čtvrť, která odpovídá adaptaci na klimatické změny a s nimi souvisejícím, stále se zvyšujícím, oteplováním města. Rada, Zastupitelstvo HMP i Institut plánování a rozvoje by měly jako zodpovědné orgány dohlížet na naplňování strategií, jak čelit suchu, letním vedrům a otázkám neobnovitelných zdrojů.</i></p> <p><i>Transformační území Nákladové nádraží Žižkov je svou rozlohou 60 hektarů nevyužívaného zanedbaného území jednou z klíčových lokalit v pomoci řešení resilience Prahy. Výstavba 21. století v době klimatických změn si žádá naprostou prioritizaci klimatických opatření, ať už se jedná o ochlazující a izolační zelené prvky, anebo zadržování vody. Jedním z hlavních důvodů nedostatku navrhované studie je její koncepce, a to skrze silnou vytíženost území umožněnou zástavbou, která je nad rámec možné obsluhy území. Taková výstavba bude mít neodvratné dopady na ekologickou zátěž Prahy 3 a bude naopak ještě více zhoršovat životní prostředí Prahy. Taková rozhodnutí považujeme v dnešní době z pohledu města neobhajitelná. Všeobecně doporučujeme nahlížet na pojem „ecoquartier“, který by měl být v takovém rozsáhlém a centrálním prostoru a v současné globální debatě v hlavním městě naplněn, i v rámci „Strategie adaptace na klimatickou změnu“, kterou město vydalo a k níž se zavázalo. Navržená koncepce nemá dostatečně vytvořenou ekologickou strategii, která by prověřila a důsledně zohlednila opatření reagující na klimatickou krizi, především zasakování dešťových vod a rozšíření množství zeleně a rostlého terénu. Více viz přípomínky v oddílu C. Jsme přesvědčeni, že způsob řešení i objem adaptačních opatření by měl být ve studii velkorysejší.</i></p> <p><i>Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu změny Z 2600/00 ÚP, již je studie podkladem konstatuje “že záměr prohlubuje efekt tepelného ostrova”</i></p> <p><i>Pro zajištění efektivního a reálného přizpůsobení Prahy dopadům klimatické změny je třeba uplatňovat cíle Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu zejména v řešení velkých transformačních území. Návrh řešení území NNŽ územní studie ale naopak od cílů definovaných ve zmíněných dokumentech odvádí a zhorší budoucí možnosti jejich naplňování.</i></p>	Obecné	<p>S komentářem nesouhlasíme. Konstatujeme, že předmětná studie není územní studií ve smyslu stavebního zákona, ale koncepčním dokumentem tzv. Urbanistickou studií s prvky regulačního plánu, která má sloužit jako podklad pro dohodu v území a jako příloha smluv s investory v území. Navržená transformace území vychází z předpokladů udržitelného rozvoje hl. m. Prahy především v souladu s Politikou územního rozvoje, Zásadami územního rozvoje, cíli a úkoly územního plánování dle stavebního zákona a Strategickým plánem hl. m. Prahy, kdy dojde k využití a revitalizaci již nevyužívaného zastavěného území brownfieldu v širším centru města a tím doplnění městské struktury se smíšeným využitím při zajištění obsluhy městskou hromadnou dopravou a preferenci bezmotorové dopravy, a tím vytvoření města krátkých vzdáleností s ideální hustotou obyvatel. Studie je v souladu s principy obsaženými ve Strategií adaptace hl. m. Prahy na změnu klimatu, což díky nově navrženým regulativům včetně požadavků na modrozelenou infrastrukturu dále posiluje.</p>
-----	----	--------	---	--------	---

101	17	Amrika	<p><i>Připomínka č. 03 - (Ne)dostupné bydlení</i> <i>Požadujeme podíl dostupného bydlení v území dotčeného studii alespoň 25 %. Například 5% podílem bytů ve vlastnictví města pro sociálně potřebné, 10% podílem obecního nájemního bydlení a 10% podílem družstevního bydlení (například formou baugruppe) nebo například převedení 10 % podílu bytů na město za nákladovou cenu a u 15 % podílu bytů zastropovat maximální výši nájemného či prodeje. Požadujeme zasloužení těchto podílů a cen mezi městem a vlastníky pozemků. Tato smlouva se musí stát závazným podkladem pro vydání změny územního plánu.</i> <i>Odůvodnění:</i> <i>Podkladová územní studie by měla analyticky prověřit předpokládané sociální složení nové čtvrti a určit zdravý sociální mix zástavby nové čtvrti pro tisíce nových obyvatel. Vzhledem ke zkušenostem ze současné komerční developerské praxe na Žižkově, ale i v celé Praze, je zřejmé, že v lukrativní lokalitě vzniknou také velmi lukrativní a tedy nedostupné byty, které si nebude moci dovolit střední třída ani důležité profese pro fungování města jako jsou učitelé, zdravotní sestry nebo policisté. Velký podíl bytů v těchto projektech je skupován cizinci či firmami jako investice, ne k vlastní potřebě bydlet. Například v nedalekém projektu Residence Garden Towers jsou dle analýzy IPR1 byty vlastněny ze 46 % cizinci a z 24 % právníckými firmami. Zdravý sociální mix by měl být zajištěn podílem dostupného bydlení ve čtvrti - například 15% podílem obecního nájemního bydlení a 10% podílem družstevního bydlení (například formou baugruppe).</i> <i>Plánovaná změna územního plánu mění funkční využití území a zvyšuje koeficienty zastavěnosti a tím mnohonásobně zhodnocuje pozemky soukromých developerů v řádu stovek milionů až miliard korun. Jejich zisk se bude pohybovat v řádech desítek miliard korun. Město by za to mělo požadovat zpětné plnění svých potřeb i v bytové oblasti. Například požadovat po developerech převést určitý podíl bytů (například 15 %) do obecního fondu nebo alespoň určit právo na odkup tohoto podílu bytů do obecního fondu za nákladové ceny. Jinak sociální mix v nové vznikající čtvrti nebude zajištěn a reálně hrozí vznik čtvrti pouze pro bohaté. Obdobné politiky jsou běžné v Západní Evropě - ve Vídni, Paříži, Barceloně či Mnichově.</i> <i>O potřebě sociálního mixu hovoří také Strategický plán hl.m. Prahy například v těchto pasážích:</i> <i>"Město by mělo ovlivňovat, aby sociální skladba oblastí nové zástavby byla co nejpestřejší (jako ideální model se jeví kupříkladu mix sociálního bydlení a developerské výstavby vyššího segmentu v rámci jedné lokality)."</i> <i>"Poskytovat sociálně či generačně ohroženým skupinám obyvatelstva dostupné a udržitelné bydlení. Realizovat diferencované formy sociálního a dostupného bydlení v rámci běžné zástavby." (1.1 C Dostupné bydlení, s. 24)</i> <i>"Podporou výstavby nájemních bytů vytvořila adekvátní nabídku dostupného a udržitelného bydlení. (1 Soudržná metropole, s. 8)"</i> <i>"Z hlediska dlouhodobé stability a konkurenceschopnosti Praha musí být otevřeným, sociálně prostupným, soudržným a bezpečným městem bez uzavřených areálů majetných (gated communities) a sociálně vyloučených lokalit či etnických enkláv, které by se mohly stát ohnisky prohlubování sociálních nerovností, polarizace a potenciálně i vzniku nepřátelských nálad a postojů vůči okolní společnosti, kultuře a institucím. (1.1 Soudržná metropole, s. 15)"</i> <i>Zákon č. 131/2000Sb. o hl. m. Praze výslovně městu svěřuje starost o bydlení jeho občanů – „Hlavní město Praha v samostatné působnosti ve svém územním obvodu dále pečuje v souladu s místními předpoklady a místními zvyklostmi o vytváření podmínek pro rozvoj sociální péče a pro uspokojování potřeb svých občanů. Jde především o uspokojování potřeby bydlení, ochrany a rozvoje zdraví, dopravy a spojů, potřeby informací, výchovy a vzdělávání, celkového kulturního rozvoje a ochrany veřejného pořádku."</i> <i>Odkoupení podílu bytů městem i zastropování výše nájemného či prodeje u podílu bytů je nutné ošetřit před vydáním změny územního plánu, která sejme stavební uzávěru, developerům výrazně zhodnotí pozemky s vysokými koeficienty pro zástavbu a umožní jim mnohamiliardové zisky. Po vydání změny územního plánu už na to nebude ze strany developerů vůle.</i> 1 https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/analyzy/bydleni_realitni_trh/analyza_prodejnich_cen_nemovitosti_a_struktury_poptavky_na_prazskem_rezidencnim%20trhu.pdf</p>	Využití území	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že požadavky obsažené v komentáři jsou mimo podrobnost předmětné studie a jsou odvislé od vlastních dohod mezi hl. m. Prahou, městskou částí a investory v území, jak je mj. uvedeno v komentáři.
-----	----	--------	---	---------------	--

102	17	Arnika	<p><i>Přípomínka č. 04 - Etapizace a podmíněnost výstavby</i> <i>Požadujeme podmínit vydání územního rozhodnutí pro východní části území (všechny plochy s využitím SV vyjma plochy SV-I) výstavbou tramvajové trati a základní školy (územním rozhodnutím). Dále požadujeme podmínit stavbu Jarovské třídy (Východní část plochy S4 po ulici Na Jarově) dostavbou Městského okruhu.</i> <i>Odůvodnění:</i> <i>Důvodem je předně zabránění vzniku dopravní zátěže, kterou nebude možné obsloužit veřejnou dopravou. Neméně důležitou hrozbou je zvýšení poptávky po vzdělávacích kapacitách v lokalitě. V takovém případě hrozí přetížení kapacit a nárůst dopravní zátěže v ranním a odpoledním období dne. V důsledku synergie těchto jevů v oblasti hrozí překračování hlukových i imisních limitů, čemuž lze vhodnou etapizací předejít.</i> <i>Rozvoj území přináší mimo potenciálu pro rozvoj města i rizika externalit dopadajících v dlouhém časovém horizontu na okolní rezidenční lokality. To především zásadám v těchto dokumentech:</i> <i>- VVURÚ 6.10. Sekundární, synergetické a kumulativní vlivy (...)</i> <i>Z hlediska hodnocení ssk vlivů jsou významné zejména následující charakteristiky území:</i> <i>-Riziko překročení imisního limitu pro benzo[a]pyren pro kalendářní rok 1 ng.m-3 v řešeném území</i> <i>-Riziko překročení limitů pro hluk z automobilové dopravy v okolí komunikace Koněvova</i> <i>- Strategický plán hl. m. Prahy, 1.3 C2 Zvyšovat fyzickou dostupnost a bezbariérovost, 1.5 Preference veřejné dopravy, 3.3 B Udržitelný rozvoj a šetrnost.</i> <i>Podmíněnost Jarovské třídy vychází z obav o zvýšení atraktivitu pro průjezd mezi Českobrodskou a centrem města. Posouzení z roku 2011 prokázalo, že Jarovská ulice vedena do MO opravdu může dopravní poměry v území uvolnit. Do té doby ale výstavba poměry zhorší. Proto požadujeme etapizaci výstavby, podmíněnou napojením MO. Dle SEA se předpokládá nárůst tranzitní dopravy z Jarovské spojky přesouvá právě sem do již zastavěné oblasti. Na Malešické se jedná o nárůst zhruba 9000 vozidel denně a vzhledem k umístění veřejné vybavenosti je třeba negativním externalitám z pružné dopravy aktivně předcházet. Viz Strategický plán hl. m. Prahy, Oblast B: Ovzduší a hluk - Zlepšovat kvalitu ovzduší a snižovat hlukovou zátěž, 1.4. B3 Snižováním prašnosti redukovat znečišťování ovzduší mikrosopickými prachovými částicemi (tzv. suspendovanými částicemi), na jejichž povrch jsou často vázány látky s negativními účinky na lidské zdraví.</i></p>	Obecné	<p>Komentář nebyl akceptován. Studie představuje koncepční podklad pro dohodu v území a vizi k horizontu naplnění transformace území. Studie dává představu o předpokládané etapizaci území, založené na odhadovaném termínu realizace samostatné řešitelných celků, nicméně jako taková etapizaci ani podmíněnost nepředejepisuje. Ty by měly být případně předmětem dohody mezi hl. m. Prahou, městskou částí a investory v území.</p>
103	17	Arnika	<p><i>B. PŘÍPOMINKY K VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI</i> <i>Přípomínka č. 05 - Vymezení pozemků pro školy</i> <i>Požadujeme, aby pozemky pro školská zařízení (základní a mateřské školy, příp. střední školy či základní umělecké školy) byly vymezeny tak, aby byly pozemky pro ně určené dostatečně velké dle normových hodnot včetně ploch pro tělocvičny, sportoviště, hřiště a zelené a parkové plochy, a aby byly umístěny na vhodných místech, tzn. nikoli komunikací vytižených automobilovou dopravou, a naopak v dochozí vzdálenosti od zastávek MHD atd. dle Standardů dostupnosti veřejné infrastruktury (metodika certifikovaná MMR).</i> <i>Požadujeme využít stávající památku NNŽ odpovídajícím způsobem, nikoli pro školu, jejíž funkci bez demolice a přístavby nelze uspokojit. Požadujeme vymezení dostatečného počtu těchto pozemků dle předpokládaného počtu obyvatel a z nich odvozeného počtu dětí v příslušném věku (např. dle dat a prognóz ČSÚ) a dle stávajících deficitů městské části Praha 3, příp. přílehlých částí Prahy 9 a 10.</i> <i>Umístění školy v budově Nákladového nádraží není vzhledem k jejímu dispozičnímu řešení vhodné.</i> <i>Odůvodnění:</i> <i>Umístění škol na vhodné a dostatečně velké pozemky i pro umístění sportovišť je nutné. Základní školu navštěvují děti ve věku 6 až 15 let a potřebují mít dostatečný prostor pro tělesnou výchovu a sport, aby se mohly zdravě vyvíjet.</i> <i>Obr. č. 01 - nedostatečná plocha pozemku pro školu v budově NNŽ</i> <i>Pokud by nebyly na vhodných místech vymezeny dostatečně velké pozemky pro školy a školky a v dostatečné míře, nebylo by zajištěno, že tato klíčová občanská vybavenost vznikne. Tím by nebyl splněn požadavek ZÚR pro transformační území T/5 Nákladové nádraží Žižkov Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci: a) řešit komplexně návrh nového polyfunkčního centra včetně jeho vazeb, občanské vybavenosti a pracovních příležitostí, také by by nebyla splněna podmínka ZÚR pro následné rozhodování o možných variantách změn v území e) vytvoření plohodnotné městské čtvrti včetně občanské vybavenosti (...).</i> <i>Umístěním pozemků pro školy a školky na pozemky v blízkosti komunikací vytižených automobilovou dopravou by nebyla splněna podmínka ZÚR pro T/6 f) zohlednění kvality životního prostředí z pohledu ochrany veřejného zdraví při umísťování obytných a jiných citlivých funkcí, zejména podél komunikací s intenzivní dopravou.</i> <i>Obr. č. 02 - nevhodné dispoziční řešení budovy NNŽ pro umístění školy</i> <i>Obr. č. 03 - nevhodné konstrukční řešení budovy NNŽ pro umístění školy</i> <i>Obr. č. 04 - nedostatečná plocha pozemku, nevhodné umístění u vytižené komunikace navíc bez předprostoru (veřejné rozptylové plochy před vstupem do areálu školy)</i></p>	Veřejné vybavenosti	<p>Komentář byl částečně akceptován. Studii nově umísťovaná veřejná vybavenost byla navržena na základě analýzy infrastrukturních potřeb generovaných budoucím předpokládaným počtem obyvatel a demografické prognózy, a pro budoucí potřeby území je dostačující. Umístění a kapacity veřejné vybavenosti včetně velikosti pozemků pro ně určených jsou navrženy v souladu s celkovou dohodou nad podobou území mezi hl. m. Prahou, městskou částí Prahou 3 a investory v území.</p>

104	17	Arnika	<p><i>Přípomínka č. 06 - Vymezení pozemků pro mateřské školy</i> <i>Požadujeme, aby pozemky pro mateřské školy, příp. jesle či jiná obdobná zařízení byly vymezeny tak, aby byly pozemky pro ně určené dostatečně velké dle normových hodnot včetně ploch pro hřiště a parkové plochy, a aby byly umístěny na vhodných místech, tzn. nikoli u komunikací vytížených automobilovou dopravou, či na pozemcích zastíněných okolními budovami, a naopak v dochozí vzdálenosti od zastávek MHD atd. dle Standardů dostupnosti veřejné infrastruktury (metodika certifikovaná MMR). Požadujeme vymezení dostatečného počtu těchto pozemků dle předpokládaného počtu obyvatel a z nich odvozeného počtu dětí v příslušném věku (např. dle dat a prognóz ČSÚ) a dle stávajících deficitů městské části Praha 3, příp. přilehlých částí Prahy 9 a 10.</i> <i>Odůvodnění:</i> <i>Umístění školek na vhodné a dostatečně velké pozemky i pro umístění hřišť je nutné. Mateřskou školu navštěvují děti ve věku (2) 3 až 6 let a potřebují mít dostatečný prostor pro pohyb, aby se mohly zdravě vyvíjet.</i> <i>Obr. č. 05 - nedostatečná plocha pozemku pro MŠ</i> <i>Obr. č. 06 - nedostatečná plocha pozemku pro MŠ - značka pro pozemek pro MŠ je umístěna v bloku, kde bude téměř nemožné umístit MŠ i obytné budovy, MŠ bude těmito budovami zastíněna</i> <i>Obr. č. 07 - nedostatečná plocha pozemku pro MŠ - značka pro pozemek pro MŠ je umístěna v bloku, kde bude téměř nemožné umístit MŠ i obytné budovy, MŠ bude těmito budovami zastíněna</i> <i>Obr. č. 08 - značka pro pozemek pro MŠ je umístěna v bloku, kde jsou poměrně vysoké obytné budovy, MŠ bude těmito budovami zastíněna</i> <i>Pokud by nebyly na vhodných místech vymezeny dostatečně velké pozemky pro školky a v dostatečné míře, nebylo by zajištěno, že tato klíčová občanská vybavenost vznikne. Tím by nebyl splněn požadavek ZÚR pro transformační území T/5 Nákladové nádraží Žižkov Úkoly pro podrobnější územní plánovací dokumentaci: a) řešit komplexně návrh nového polyfunkčního centra včetně jeho vazeb, občanské vybavenosti a pracovních příležitostí, také by by nebyla splněna podmínka ZÚR pro následné rozhodování o možných variantách změn v území e) vytvoření plnohodnotné městské čtvrti včetně občanské vybavenosti (...).</i> <i>Umístěním pozemků pro školky na pozemky v blízkosti komunikací vytížených automobilovou dopravou by nebyla splněna podmínka ZÚR pro T/6 f) zohlednění kvality životního prostředí z pohledu ochrany veřejného zdraví při umísťování obytných a jiných citlivých funkcí, zejména podél komunikací s intenzivní dopravou.</i></p>	Veřejné vybavenosti	<p>Komentář byl částečně akceptován. Studii nově umísťovaná veřejná vybavenost byla navržena na základě analýzy infrastrukturních potřeb generovaných budoucím předpokládaným počtem obyvatel a demografické prognózy, a pro budoucí potřeby území je dostačující. Umístění a kapacity veřejné vybavenosti včetně velikosti pozemků pro ně určených jsou navrženy v souladu s celkovou dohodou nad podobou území mezi hl. m. Prahou, městskou částí Prahou 3 a investory v území.</p>
-----	----	--------	---	---------------------	--

105	17	Amika	<p><i>Přípomínka č. 07 - Další občanská vybavenost</i> <i>Požadujeme vymezení dostatečných ploch pro občanské vybavení (sociální, zdravotní zařízení, kulturu, sportoviště atd.) dle Standardů dostupnosti veřejné infrastruktury (metodika certifikovaná MMR), a to pro základní úroveň občanského vybavení, využívanou obyvateli území nebo jejich významnou skupinou denně, a vyšší úroveň občanského vybavení, kterou využívá většina obyvatel území méně často. Vymezení občanské vybavenosti (ať už formou plochy či plovoucí značky) pro tuto vybavenost požadujeme dle výpočtového předpokladu vzhledem k počtu budoucích obyvatel transformačního území (počet obyvatel ve věkových kategoriích a demografické trendy atd. lze odvodit např. dle dat a prognóz ČSÚ) a dle stávajících deficitů a potřeb Městské části Praha 3 a přilehlých částí Prahy 9 a Prahy 10.</i> <i>Požadujeme za tímto účelem zpracovat sociodemografickou analýzu z níž bude vyplývat potřeba veřejné občanské vybavenosti i bytů dle velikostních a dalších kategorií včetně jejich finanční dostupnosti.</i> <i>Základní občanská vybavenost:</i> <i>sociální služby - centrum denních služeb a denní stacionář, nízkoprahové centrum, nízkoprahové centrum pro děti mládež, intervenční centrum atd.</i> <i>zdravotnictví - ambulantní zdravotní péče, lékárny</i> <i>sport - tělocvičny, sportoviště, sportovní haly</i> <i>kultura - knihovna, klubové zařízení / klubovna / komunitní centrum (pro děti, mládež, seniory), víceúčelový sál</i> <i>veřejná správa - pošta atd.</i> <i>ochrana obyvatelstva - hasičská stanice apod.</i> <i>Vyšší občanská vybavenost:</i> <i>sociální služby - noclehárna, azylový dům a zařízení pro krizovou pomoc, dům na půl cesty, domov pro seniory, domov pro osoby se zdravotním postižením, chráněné bydlení atd.</i> <i>zdravotnictví - ambulantní zdravotní péče vyšší, centra duševního zdraví</i> <i>kultura - dle poptávky</i> <i>Odůvodnění:</i> <i>Každé moderní město musí sledovat trendy svého sociodemografického vývoje, z něj vyplývají i nároky a potřeby jeho obyvatel, jednotlivých čtvrtí i města jako celku. Pokud chceme dosáhnout cílů vtělených od Strategického plánu hl. m. Prahy v bodě:</i> <i>-1.1 Soudržné město</i> <i>-1.3 Město krátkých vzdáleností,</i> <i>je nezbytné nutné plánovat nové čtvrti jako soběstačné, avšak propojené celky, které poskytnou nejen celou škálu kategorií bydlení a základní občanské vybavenosti, ale i tzv. vyšší občanskou vybavenost. Město bohužel na několik desetiletí rezignovalo na to, aby vznikaly porevoluční období tzv. komplexní bytové výstavby, jejímž základním principem bylo budovat v oblasti služeb a vybavení samostatné urbanistické celky. Nové čtvrti v transformačních a rozvojových plochách širšího centra mají proto extrémní potenciál na tento téměř zapomenutý trend navázat a narovnat tak dlouhodobý deficit některých služeb (především veřejné vzdělávací instituce, pošty, polikliniky, domovy sociálních služeb). Udržitelný rozvoj města totiž znamená i zajištění služeb a vybavení, které podporuje reprodukci sociální mixity obyvatelstva.</i> <i>Rovněž ZÚR stanovují pro oblast T/5 Úkoly pro podrobnější územní plánovací dokumentaci:</i> <i>a) řešit komplexně návrh nového polyfunkčního centra včetně jeho vazeb, občanské vybavenosti a pracovních příležitostí, Podmínky pro následné rozhodování o možných variantách změn v území:</i> <i>e) vytvoření plnohodnotné městské čtvrti včetně občanské vybavenosti a pracovních příležitostí při respektování podmínek památkové ochrany objektů nákladového nádraží Žižkov.</i> <i>Vytváření podmínek pro zajišťování dostupnosti veřejných infrastruktur ve smyslu § 2 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, jmenovitě vybraných druhů občanského vybavení, dopravní a technické infrastruktury a veřejných prostranství, patří mezi hlavní cíle a úkoly územního plánování, § 19 odst. 1 zákona číslo 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) v platném znění, zejména odst. a), b), c), e), f), j).</i> <i>I stávající deficity MČ v občanské vybavenosti často nelze plnit ve stabilizovaném území, je tedy nutné je řešit v rozvojových a transformačních územích.</i></p>	Veřejné vybavenosti	<p>Komentář byl částečně akceptován. Konstatujeme, že požadavek na vymezení resp. umístění konkrétních typů kulturní vybavenosti jako je např. knihovna je mimo podrobnost předmětné studie. Studie však jejich umístění svými návrhy umožňuje a v některých částech přímo podporuje prostřednictvím navržených regulativů.</p>
106	17	Amika	<p><i>Přípomínka č. 08 - Veřejná prostranství, veřejné parkové zeleně jako součásti veřejných prostranství, hřiště a sportoviště</i> <i>Požadujeme vymezení veřejných prostranství, veřejné parkové zeleně jako součásti veřejných prostranství a venkovních hřišť a sportovišť jako urbanisticky významných ploch (DU), parků (ZP) nebo zeleně městská a krajinná (ZMK) či sportu a rekreace, případně formou plovoucích značek dle Standardů dostupnosti veřejné infrastruktury (metodika certifikovaná MMR):</i> <i>-VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ (bez započtení pozemních komunikací) 1000 m2 pro každé 2 ha zastavitelné plochy (do této výměry se nezapočítávají pozemní komunikace)</i> <i>-VEŘEJNÁ PARKOVÁ ZELENĚ JAKO SOUČÁST VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ (rozloha 0,5</i> <i>-1 ha) - pěší docházka - skutečná 300 m (obytný dům - okraj parku)</i> <i>-HRŠTĚ PRO PŘEDŠKOLNÍ DĚTI - pěší docházka - skutečná 200 m (obytný dům-hřiště)</i> <i>-HRŠTĚ PRO MLADŠÍ ŠKOLNÍ DĚTI - pěší docházka - skutečná 200 m (obytný dům-hřiště)</i> <i>-SPORTOVNÍ HRŠTĚ PRO MLÁDEŽ A DOSPĚLÉ - pěší docházka - skutečná 200 m (obytný dům-hřiště)</i></p>	Veřejného prostoru	<p>Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že se netýká předmětné studie, ale změny územního plánu Z 2600.</p>

107	17	<p>Amika</p> <p>C. PŘIPOMÍNKY KE KONCEPCI ZELENÉ A EKOLOGICKÝM PRIORITÁM</p> <p>Připomínka č. 09 - Veřejně přístupné parkové plochy a celoměstský systém zeleně</p> <p>Požadujeme výrazně zvětšit rozsah veřejně přístupných parkových ploch. Požadujeme návrh systému zeleně založený na přímém umístění ústřední zelené plochy mezi hřbitovy a Židovskými pecemi. To znamená vymezit velkou parkovou plochu (ZP či ZMK) o rozloze minimálně 4 ha, která bude využitelná pro rekreační účely. Např. obdobně, tak jak byla uvažována v územní studii zpracované pro Městskou část Praha 3 v roce 2010 architektem Janem Sedlákem, tzv. centrální park (východně od budovy NNZ) orientovaný severojižním směrem a propojující Židovské pece a Olšanské hřbitovy. V této souvislosti požadujeme rovněž prověřit vhodnost tohoto propojení zelených ploch a celkového řešení zelených ploch v území z hlediska potenciálu vymezení nových lokálních biorodurů či biocentru a s tím spojené posílení systému ÚSES v této části města.</p> <p>Požadujeme, aby plochy refugia, Olšanských hřbitovů a zelené podél tramvajové trati a jiných dopravních staveb nebyly ve studii považovány za veřejně parkové plochy, protože jejich možnost využití a účel jsou naprosto rozdílné. (viz odůvodnění).</p> <p>Navíc studii překládané řešení veřejné zeleně v této oblasti vychází z předpokladu, že komplex Olšanských hřbitovů je městský park a tím pádem je z vnějšího pohledu v řešené oblasti dostatek městské zeleně. Hřbitovy jsou ovšem pietní místo, a ne veřejný park! V tomto případě se jedná o zásadní pietní místo celé metropole. Tato náplň zcela jasně vymezuje obsah a formu využití hřbitovů. Nelze je tedy zahrnovat do standardně využitelné parkové zeleně pro obyvatele daného území.</p> <p>Odstranění centrálního parku ze studie pouze vychází vstříc developerům na co nejhustší zastavění lokality. Nahrazení této parkové plochy navrhovanou plochou ZMK, kterou vede tramvajová trať nepovažujeme za dostatečné. Hlavní využití plochy ZMK je Městská a krajinná zezeň s rekreačními aktivitami. Východozápadní propojení zeleně, které má údajně nahradit severojižní centrální park však nebude plnohodnotným parkem pro rekreační účely, ale ve své pozici bude především izolační zelení - hlukové ochranné pásmo tramvaje a další dopravní infrastruktury. Viz také VVURÚ bod 6. 9. Vlivy na krajinu. Úzkou a přerušovanou linií ZMK považujeme za nedostatečnou pro plnění estetické, ekologické i hygienické funkce a doporučujeme vytvořit širší spojitý pás zeleně podél budoucí tramvajové trati.</p> <p>Dále: Navržená plocha zeleně ve východní části území v blízkosti ulice K červenému dvoru není celistvou zelení, protože jí má diagonálně procházet dvoukolijná tramvajová trať. A navržený diagonální pás zeleně rozděluje pozemky v severovýchodní části je náletovými stromy zazeleneňý strmý svah mezi dvěma rovnými pozemky, opět se tedy nejedná o zezeň parkovou využitelnou k rekreačním účelům, ale spíše o izolační zezeň. Rovněž nemohou být veřejně parkové plochy vynahrazeny refugiem chráněných druhů, které již na místě je. Dle návrhu je součástí "zeleně". Vzhledem k výskytu chráněných druhů by ale nemělo být veřejně přístupné v plném režimu. Proto požadujeme, aby plochy refugia byly vyjmuty z plnění KPZ developera i z veřejně přístupných ploch zeleně.</p> <p>Požadavek na rozšíření parkových ploch ZMK vychází ze ZÚR Obecné zásady f) podporovat v kompaktním městě členění zástavby plošnými i líniovými prvky zeleně, chránit stávající zelené plochy a podporovat tvorbu nových. VVURÚ považuje toto za problematické. "Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území konstatuje, že záměr prohlubuje efekt tepelného ostrova"</p> <p>- viz také požadavek ZÚR 2.4.2 (Ochrana krajiny a městské zeleně jako podstatné složky prostředí života obyvatel) f) podporovat v kompaktním městě členění zástavby plošnými i líniovými prvky zeleně, chránit stávající zelené plochy a podporovat tvorbu nových.</p> <p>Splnění požadavku "centrálního" parku je nutné z důvodu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pro zajištění kvality života současných i nových obyvatel Pro zajištění kvality života obyvatel jsou nutné dostatečné parkové plochy. Není možné, aby v transformačním území nevznikl dostatečně velký park s možností rekreačního využití, a aby obyvatelé nové čtvrti využívali stávající veřejnou infrastrukturu Žižkova. Přeplnění stávajících parků novými obyvateli by výrazně snížilo kvalitu života stávajících obyvatel. V transformačním území je nutné vytvořit parkové plochy, které budou odpovídat počtu nových obyvatel. 2. Pro splnění požadavků ZÚR na propojování celoměstského systému zeleně a zmírnění ekologických problémů VVURÚ k návrhu změny konstatuje "Změna redukuje celoměstský systém zeleně." (str. 128) ZÚR - Priority územního plánování hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území <p>10) Zvyšovat podíl zeleně a spojovat ji do uceleného systému.</p> <p>11) Vytvořit podmínky pro odstranění nebo zmírnění současných ekologických problémů a přispět k vyřešení střetů zájmů mezi ochranou životního prostředí a ekonomickým a stavebním rozvojem hlavního města.</p> <p>ZÚR - 2.4.2 (Ochrana krajiny a městské zeleně jako podstatné složky prostředí života obyvatel)</p> <p>d) zajistit propojení klínů zelenými osami tak, aby byl vytvořen nadřazený systém zeleně jako základ pro celoměstský systém zeleně a nově vytvořený zelený pás kolem Prahy,</p> <p>f) podporovat v kompaktním městě členění zástavby plošnými i líniovými prvky zeleně, chránit stávající zelené plochy a podporovat tvorbu nových</p> <p>ZÚR - 8.1 Obecné celoměstské zásady koncepce rozvoje ochrany přírodních, kulturních a civilizačních hodnot f) Rozvíjet systém zeleně, který je významným atributem krajinného rázu, základem zdravého městského prostředí a kvalitní příměstské krajiny poskytující městu rekreační zázemí.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Pro nezhoršování efektu tepelného ostrova VVURÚ k návrhu změny konstatuje "Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území konstatuje, že záměr prohlubuje efekt tepelného ostrova" 4. pro zasakování vody a 5. Pro zlepšení ekologické stability včetně zajištění funkčnosti systému ÚSES <p>Dle ZÚR - Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci: a) doplnit systém o místní (lokální) hierarchickou úroveň ÚSES, b) upřesnit vymezení všech skladebných částí ÚSES v podrobnějším měřítku s ohledem na metodické požadavky a zařadit je do odpovídajících ploch s rozdílným způsobem využití.</p> <p>ÚSES je jednou z nejkritizovanějších částí platného ÚP. Vymezení systému ÚSES je často pouze formální splnění</p>	Zeleně	<p>Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že se týká převážně změny územního plánu Z 2600.</p> <p>Dále doplňujeme, že studie byla upravena z hlediska posílení severojižního a východozápadního zeleného propojení do vzájemně propojeného celku za pomoci rozšíření zelených ploch a dalších prvků na úkor stavebních bloků či blíže nespecifikovaných uličních prostranství (specifická vegetační plocha ve veřejném prostranství / stavebním bloku / dvoraně budovy NNZ, kompozičně významné stromy ve veřejném prostranství), dále prostřednictvím regulace stavebních bloků díky požadavku na procento zahrad a veřejně přístupných částí.</p> <p>Samostatnou novou kapitolou studie je pak návrh modrozelené infrastruktury v území a požadavky na její implementaci. S požadavkem na preferenci severojižního zeleného propojení oproti západovýchodnímu nesouhlasíme, vzhledem k tomu, že není založeno na stávajícím charakteru a potenciálu území a jako takové by nezajistilo funkční a přirozené propojení z hlediska modrozelené infrastruktury.</p>
-----	----	---	--------	--

108	17	Arnika	<p><i>Připomínka č. 10 - Absence regulace podílu zastavění bloků a rostlého terénu</i></p> <p><i>Požadujeme regulaci podílu zastavěné části bloků včetně podzemních podlaží, tj. závazný požadavek na podíl rostlého terénu v rámci každého bloku.</i></p> <p><i>Odůvodnění:</i></p> <p><i>Podíl rostlého terénu je nutný z důvodu přirozeného zasakování dešťové vody, jejího zadržování přímo v místě spadu, jako součást adaptačních opatření jak proti suchu, tak proti přivalovým deštům a nezhoršování problému tepelného ostrova. Jak uvádí také posouzení SEA příslušné změny ÚP, tato změna je v rozporu s některými zásadami ZUR týkající se mj. zasakování vody. Proto požadujeme, aby návrh masterplanu, jako součást podkladové studie, řešil i podíl podsklepených (většinou pro garáže) a nepodsklepených (zbyvajících rostlý terén) ploch v navrhovaných zastavitelných blocích.</i></p>	Navržené regulace	Komentář byl částečně akceptován. Studie nově obsahuje požadavek na tzv. procento zahrad ve stavebním bloku a dále samostatnou kapitolu věnovanou požadavkům na modrozelenou infrastrukturu.
109	17	Arnika	<p><i>Připomínka č. 11 - Zachování výskytu zvláště chráněných druhů</i></p> <p><i>Požadujeme, aby masterplan maximálně respektoval současná území s výskytem chráněných druhů fauny a flory a zajistil jejich přetrvání i během a po realizaci plánovaných projektů, a to skrze nastavení jednoznačných pravidel ochrany těchto druhů. Konkrétně se jedná o výskyt čmeláků rodu <i>Bombus</i> a mravence druhu <i>Formica fusca</i>. Studie využítá pro vypracovaný závěr zjišťovacího řízení v rámci procesu EIA pro záměr „Revitalizace nákladového nádraží Žižkov – sever, Praha 3“ dále uvádí výskyt ještěrek a snůšky a pulce ropuchy zelené (<i>Bufo viridis</i>) v rámci tůní, přičemž výskyt těchto druhů jsou na Nákladovém nádraží historicky mapovány dlouhodobě. Dle závěru zjišťovacího řízení je nutné s výskytem těchto druhů v území počítat.</i></p> <p><i>Odůvodnění:</i></p> <p><i>Konkrétně závěr zjišťovacího řízení uvádí: "V rámci lokality parcely c. 4450/62 k. ú. Žižkov dotčené ZOV je tedy nutné zajistit taková opatření, aby nedocházelo k zásahu do biotopu zvláště chráněných organismů. Je nutné zajistit území proti vstupu živočichů na staveniště, jelikož např. takové deponie zeminy jsou velkým atraktantem pro předmětné druhy a při provozu se mohou stát jednoduchou ekologickou pastí pro celé subpopulace živočichů, jako např. odvezení zimujících jedinců, vyhubení snůšek v periodických tůních, kolejích a sníženích po těžké technice atp. V rámci podrobného řešení o umístění zařízení ZOV tedy bude nutné zpracovat podrobný projekt s dodatečným biologickým průzkumem a návrhem ochranných opatření. Také je nutné počítat s tím, že plocha vytvořeného Biotopu byla vztažena na plochu samotného záměru a nepočítala s plochami ovlivněnými ZOV. Je tedy nutné v rámci přípravy projektu ZOV počítat s dalšími plochami pro náhradní biotopy, transfery na vhodné lokality atp., což však musí být povoleno příslušnou výjimkou, pokud se dodatečným průzkumem prokáže výskyt chráněných druhů..."</i></p> <p><i>Aktivní spolupráce biologického dozoru během stavby s orgánem ochrany přírody musí zajistit konkrétní opatření pro možnosti záchranných transferů či lokálních náhradních opatření atp. Z hlediska prostupnosti krajiny pro živočichy je nutné zajistit alespoň minimální možnost migrace v koridoru bývalé železniční dráhy, např. formou liniové zeleně, svahů podél kolejí atp. V rámci dalších etap výstavby je nutné počítat s napojením stávajícího Biotopu a případně nové vzniklých opatření do systému veřejné zeleně, parků s lokálně extenzivními prvky, vodními prvky a možnostmi úkrytů pro drobné obratlovce, včetně zajištění již zmiňovaného propojení západovýchodním směrem."</i></p> <p><i>Dále tento dokument stanovuje konkrétní opatření během realizace výstavby (str. 36 - 37).</i></p> <p><i>Obdobně se k výskytu chráněných druhů v území vyjadřuje Vyhodnocení vlivu celoměstsky významné změny Z 2600/00 Nákladové nádraží Žižkov na udržitelný rozvoj území. Vymezení konkrétních biokoridorů a biotopických území s výskytem zvláště chráněných druhů požadujeme v rámci územní studie (masterplanu), s ohledem na maximální ochranu těchto živočichů.</i></p>	Obecné	Komentář byl částečně akceptován, byť je z větší části mimo podrobnost studie a týká se návazných řízení jednotlivých záměrů. Konstatujeme, že studie byla doplněna kapitolou modrozelená infrastruktura a regulačními prvky, zajišťujícími ochranu (chráněných) druhů rostlin a živočichů, prostřednictvím vymezení částí s tzv. specifickým charakterem nestavebního bloku a dále charakterem resp. navrhovaným typem využití jednotlivých stavebních bloků.

110	17	Arnika	<p>D. PŘÍPOMÍNKY K DOPRAVNÍMU ŘEŠENÍ <i>Přípomínka č. 12 - Prověření vedení tramvajové trati</i> Požadujeme prověření trasování tramvajové trati s ohledem na její efektivitu jako složky veřejné dopravy a na zábor ploch zeleně. Umístění tramvajové smyčky na úkor Malešického lesa nepovažujeme za vhodné.</p> <p><i>Dle našeho názoru nepanuje jistota ohledně trasy tramvajové trati z hlediska efektivity jejího budoucího využití v porovnání s vynaloženými investicemi, a to především v úseku od ulice K Cervenému dvoru dále na východ. Obzvláště úsek od ulice Na Jarově není dle našeho názoru z pohledu efektivity vynaložení veřejných investic obhajitelný, neboť lokalita Vackov a obzvláště sídliště Jarov jsou dostatečně obsloubeny tramvajovou tratí na Koněvově třídě (popříp. autobusovou dopravou, dochozí vzdálenost cca 3 min pěší chůze). Vedení tramvajové trati pod Malešickým lesem proto příliš nedává z pohledu dopravní obsluhy území smysl.</i></p> <p><i>Ani z pohledu logiky utváření města, kdy je často tramvaj "nosičkou života", tj. kolem ní se kumulují lidé a aktivity, a tím se utváří městská třída s obchodním parterem atd. nedává vedení tramvajové trati pod Malešickým lesem, který je klidnou a odočinkovou částí města, kam se obrací "zadní dvorky" přílehlého sídliště, smysl. Narozdíl od vedení tramvajové trati podél severní fasády Nákladového nádraží, které má potenciál stát se jak lokálním centrem nové čtvrti, tak jedním z kulturních center celé Prahy, i skrz novou zástavbu, kde bude tramvajová trať pro obsluhu území velmi přínosná.</i></p> <p><i>Dle našeho názoru je proto nutné důkladnější ověření různých možností vedení a variant napojení tramvajové trati v této lokalitě na celý systém MHD v této části města z pohledu robustnosti a efektivity tramvajové sítě. Např. formou "costs-benefits analýzy" obdobně jako je tomu ve Strategii rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030, kde jsou potenciální nové trati posuzovány na základě kritérií: přepravní analýza, dopravně-provozní aspekty, nová obslužnost kolejovou dopravou, podmiňující a vyvolané okolnosti a investiční náklady. Takto obdobně je nutné posoudit navrhované vedení tramvajové trati spolu s dalšími a vybudování zachytného P+R.</i></p>	MHD	<p>Komentář byl částečně akceptován.</p> <p>Studii navrhované řešení je prováděná na úrovni samostatné Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída (IPR Praha, SATRA spol. s r.o., 2021) a zároveň v rámci samostatné DÚR TT Olšanská-Habrová (Dopravní podnik hl. m. Prahy). Záměr na vedení tramvajové trati spolu s promenádou pro pěší a cyklisty a lineárním parkem v bývalém koridoru železniční trati umožní plynulejší využití pro více typů udržitelné formy dopravy a zároveň naplnění zeleného propojení mezi dvoranou budovy a Malešickým lesem. Tramvajová trať má plnit významnou roli z hlediska doplnění obsluhy území nové městské čtvrti NNŽ, ale především i stávající zástavby sídliště Na Jarově, Habrová, lokalit Třebešína a Malešic, přičemž tak podporuje využívání městské hromadné dopravy a její preferenci oproti automobilové. Studie navrhuje tramvajovou trať s vegetačním krytem jako opatření proti hluku a zároveň jako součást systému modrozelené infrastruktury v území. Tramvajová trať je v návrhu dočasně zakončena úsporným řešením, tzv. dvojitou úvratí v Českobrodské ulici, čímž minimalizuje zásah do Malešického lesa. Výhledově je umožněno prodloužení tramvajové trati až do Malešic umožňující napojení na stanici metra Depo Hostivař, případně propojení se smyčkou Spojovací, a tím doplnění a posílení sítě městské hromadné dopravy v rámci hl. m. Prahy.</p>
111	17	Arnika	<p><i>Přípomínka č. 13 - DU - Prověření vedení trasy metra a umístění stanice</i> Požadujeme prověření vedení trasy metra D a potenciální umístění jeho stanic především s ohledem na pohodlné a krátké přestupy na ostatní druhy veřejné dopravy i na docházkovou vzdálenost k významným cílům. Požadujeme vytvoření prostorové rezervy pro tyto stanice (nadzemní i podzemní části) včetně zvažení možnosti jejich zakomponování do plánované zástavby.</p> <p><i>Odůvodnění:</i> O vedení severního křídla trasy D metra se uvažuje minimálně dvacet let, nepadlo však v této věci definitivní rozhodnutí. Je nutné zvážit možnosti jeho trasování a ověřit jeho zatížení vzhledem k již proběhlé výstavbě posledních cca deseti let a k výstavbě plánované do budoucna.</p> <p><i>Navrhovaná studie nijak nepočítá s územní rezervou pro výstup ze stanice metra, nepředpokládá zakomponování výstupů metra do plánovaných budov, ani do veřejných prostranství. Vzhledem k tomu, že se zde rozhoduje o urbanistické koncepci nové čtvrti na další desítky let dopředu, je značně pravděpodobné, že k výstavbě metra jednou dojde. Je nutné mít prostorovou rezervu pro stanice metra v nejvhodnější poloze vzhledem k urbanistické koncepci území. Vzhledem k užívání metra velkým počtem obyvatel je nutné mít stanice a vstupy do nich co nejlépe umístěny a s ohledem na konkurenceschopnost veřejné dopravy je nutné, aby byly přestupy mezi jednotlivými druhy veřejné dopravy co nejkratší a nejpohodlnější.</i></p>	MHD	<p>Komentář byl částečně akceptován.</p> <p>Návrh studie umožňuje budoucí umístění stanice metra resp. výstupů z ní v prostranství mezi hlavní budovou NNŽ a obytnými bloky díky dostatečně navržené šířce. Tento předpoklad vychází pouze z prověření na úrovni koncepce metra, kdy trasa metra na Žižkov je v územně plánovací dokumentaci zakotvena v podobě územní rezervy, tj. nejedná se o konkrétní návrh trasy a je tak pravděpodobné, že se její vedení včetně umístění stanice bude dále měnit.</p>

112	17	Amrika	<p><i>Přípomínka č. 14 - Možnosti dopravní obsluhy území a indukovaná doprava</i></p> <p><i>Nesouhlasíme s navrhovaným uspořádáním ploch s rozdílným způsobem využití a především kódy míry využití ploch, které navyšuje kapacitu HPP v území nad únosnou mez. Toto uspořádání není dostatečně prověřeno dopravním prověřením indukované individuální i hromadné dopravy a jejím dopadem na okolní území. Požadujeme před vydáním změny ÚP detailně prověřit možnosti dopravní obsluhy včetně ověření prodloužení trasy metra (dle podmínek a úkolu v ZÚR).</i></p> <p><i>Dále požadujeme podrobné posouzení indukované dopravy a) dle navržených ploch s rozdílným způsobem využití a kódu míry využití b) dle redukovaných o 10 % c) dle redukovaných o 30 % dle VVURÚ (opatření pro oblast sekundárních, synergických a kumulativních vlivů)</i></p> <p><i>-Vypracování podrobné rozptylové studie se zahrnutím všech v území působících zdrojů emisí znečišťujících látek.</i></p> <p><i>-Vypracování podrobné hlukové studie se zahrnutím všech v území působících zdrojů hluku</i></p> <p><i>Nesouhlasíme bez dalšího prověření variant dopravní studií s navrhovaným uspořádáním ploch s rozdílným způsobem využití a kódu míry využití ploch, které navyšuje kapacitu HPP v území. Toto uspořádání není dostatečně ověřeno dopravním prověřením indukované individuální i hromadné dopravy a jejím dopadem na okolní území. Zejména ulice Jana Želivského je v současnosti zatížena kritickým hlukem z dopravy (spolu s Vinohradskou a Koněvovou - viz Akční plán snižování hluku aglomerace Praha 2019, str. 46), není tedy přijatelný návrh studie a změny Z 2600, který indukovanou individuální dopravu v ulici významně zhoršuje a toto by mělo být dostatečně vyhodnoceno. Analýza ČHMÚ mezi lety 2015-2019 zaznamenala v zájmovém území vysokou koncentraci benzo[a]pyrenu, PM10 a PM2,5.</i></p> <p><i>Ve Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území se v části C. 2. Vyhodnocení položek SWOT analýzy objevuje v několika případech, že nová doprava zatíží území novou dopravou a prohlubuje tak některé slabé stránky a hrozby, definované Územně analytickými podklady Hl. m. Prahy. V závěru části E. pak konstatuje, že "Vytvoření nové obytné čtvrti v centrální části hl. m. Prahy ale prohlubuje problémy související s navýšením dopravy a to v oblasti stávající hlukové zátěže a znečištění ovzduší z dopravy."</i></p> <p><i>VVURÚ nalézá místa s rizikem překročení limitu resp. zvýšení již nadlimitních hodnot hluku vlivem realizace záměru a také konstatuje, že v řešeném území jsou v současnosti koncentrace benzo[a]pyrenu na hranici imisního limitu. Je tak mj. ohrožena jedna z priorit PÚR (24a) Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. (...)</i></p> <p><i>Vyhodnocení požaduje vypracování akustické a rozptylové studie pro každý jednotlivý záměr v území a měření hlukové zátěže před a po realizaci záměru. V případě překročení pak navrhuje kompenzační opatření. Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území vzhledem k neprůkazným (hraničním) výhledovým analýzám dává přednost opatřením kompenzačním ex-post. Taková opatření nepovažujeme za efektivní předcházení zhoršování stavu, který vyžaduje Politika územního rozvoje. Především s ohledem na přetíženou komunikaci Jana Želivského je třeba brát v potaz také vliv indukce dopravy samotnou výstavbou. Nejsou tak splněny podmínky, úkoly a priority stanovené v ZÚR.</i></p> <p><i>Priority územního plánování hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území v ZÚR 7) Vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu směrem do centra města, zejména do území Památkové rezervace v hlavním městě Praze.</i></p> <p><i>Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci: b) navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze ve městě, místním podmínkám a v rozsahu odpovídajícím možnostem dopravní obsluhy, Podmínky pro následné rozhodování o možných variantách změn v území: b) soulad charakteru, hustoty a struktury zástavby s polohou v území a s možnostmi dopravní obsluhy a technické infrastruktury, d) adekvátní dopravní napojení na existující dopravní kostru, ověření prodloužení trasy metra,</i></p>	Veřejného prostoru	Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že se netýká předmětné studie ale změny územního plánu Z 2600.
-----	----	--------	--	--------------------	--

113	17	Amika	<p>Přípomínka č. 15 - Jarovská třída Požadujeme detailní prověření indukované dopravy mikrosimulací ve variantách různých možností dopravní obsluhy nové zástavby - studie dopadů dopravy vyvolané novou výstavbou a novou silniční spojkou (Jarovskou třídou) do stávající uliční sítě a na obyvatele okolní čtvrti dříve, než bude vydána změna územního plánu. Mezi variantami požadujeme prověřit především varianty dopravního řešení východní části Jarovské třídy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Varianta se zařazením Jarovské třídy dle předkládané změny územního plánu S4 -ostatní dopravně významné komunikace (Hlavní využití: Provoz automobilové dopravy a PID. Přípustné využití: Ostatní komunikace funkčních skupin B5 a C5 zařazené do vybrané komunikační sítě). 2. Varianta úplného vyloučení individuální automobilové dopravy na Jarovské třídě (v úseku Na Jarově – Českobrodská - pokračování koridoru DH pouze pro tramvajovou trať, pěší, cyklo a IZS). 3. Varianta vyloučení průjezdné individuální automobilové dopravy na Jarovské třídě minimálně v úseku Na Jarově – Českobrodská či lépe v celé délce Jarovské třídy omezením vjezdu aut bez příslušného povolení některým z možných opatření. 4. Případně další varianty např. s možností vyloučit průjezdnou dopravu na dalších stávajících či nově navrhovaných komunikacích. 5. Varianta ponechání jednosměrnosti Jarovské třídy ve směru do nebo z centra. 6. Varianta ponechání situace dle stávajícího návrhu (viz. Varianta 1) podmíněná dostavbou Městského okruhu. <p>Požadujeme výběr nevhodnějšího řešení pro obyvatele Prahy 3 a Prahy 10, tzn. co největší možné snížení nové dopravní zátěže automobilovou dopravou. A zvolenou variantu odpovídajícím způsobem zanést do návrhu změny územního plánu (S4 versus vyloučení IAD).</p> <p>Odůvodnění: Přestože řešení Jarovské spojky předkládané studií a změnou územního plánu je výrazně lepší, než řešení ve stávajícím územním plánu, dle kterého by Jarovská spojka značně poškodila Malešický les a stala se radiálou přivádějící značné množství průjezdné dopravy, stále se obáváme, že i při řešení předkládaném studií, se může Jarovská třída stát alternativou ke Koněvově třídě pro průjezdnou dopravu z Prahy i metropolitního regionu obzvláště vzhledem ke své přímé návaznosti na Českobrodskou ulici a propojení s centrem města. Nadále se tak obáváme, že místní obyvatelé budou zasaženi průjezdnou dopravou nad únosnou mez, a že se výrazně sníží rekreační kvalita Malešického lesa. Zhoršením dopravní zátěže a s ním spojené navýšení hluku a smogu společně se zhoršením možnosti každodenní rekreace výrazně zhorší kvalitu života místních obyvatel. Proto požadujeme prověřit variantu či varianty výrazně zklidnění dopravy minimálně v úseku u Malešického lesa.</p> <p>Dle posouzení SEA se předpokládá nárůst tranzitní dopravy z Jarovské spojky přesouvá právě sem do již zastavěné oblasti. Na Malešické se jedná o nárůst zhruba 9000 vozidel denně a vzhledem k umístění bydlení i veřejné vybavenosti je třeba negativním externalitám z průjezdné dopravy aktivně předcházet. Viz Strategický plán hl. m. Prahy, Oblast B: Ovzduší a hluk - Zlepšovat kvalitu ovzduší a snižovat hlukovou zátěž, 1.4. B3 Snižováním prašnosti redukovat znečišťování ovzduší mikrosopickými prachovými částicemi (tzv. suspendovanými částicemi), na jejichž povrch jsou často vázány látky s negativními účinky na lidské zdraví.</p> <p>Požadavek vychází z</p> <ul style="list-style-type: none"> -Urbanisticko-dopravních protihlukových opatření, doporučených Akčním plánem snižování hluku aglomerace Praha 2019. D. b) - Vyloučit, resp. minimalizovat tranzitní dopravu z centra a obytných území; - Vyloučit těžkou nákladní dopravu v blízkosti obytných souborů. -Priorit územního plánování hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území v ZUR 7) Vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu směrem do centra města, zejména do území Památkové rezervace v hl. m. Praze. 	Automobilová doprava	Komentář byl částečně akceptován. Dopravní studie resp. modelování dopravního zatížení (ověření dopadů rozvoje území) je pořizováno jako součást Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída (IPR Praha, SATRA spol. s r.o., 2021), a to ke dvěma základním časovým etapám přeměny území (rok 2030 a horizont naplnění ÚP), kde je vždy posuzován vliv stavby Jarovské třídy na území. Výsledkem studie je pozitivní průkaz realizace Jarovské třídy na území, která tak pomáhá absorbovat změny v území (novou zástavbu), přispívá k ochraně stávající zástavby Jarova, Vackova a Koněvovy, jejím zdrojovým a cílovým územím z hlediska dopravy je především území NNŽ a okolí a pomáhá odlehčovat Koněvově ulici. Rozvoj zástavby by bez Jarovské třídy vyvolal větší tlak na stávající komunikační síť. Dopravní studie dále prokazuje, že obsluha lokality NNŽ je možná i bez existence Jarovské třídy a Městského okruhu, byť zátěž bude přenesena na stávající komunikační síť. Podrobné dopravní a hlukové posouzení bude zpracováno v další fázi projektové dokumentace stavby Jarovské třídy.
114	17	Amika	<p>Přípomínka č. 16 - Nedostatečná prostupnost územím Požadujeme závazné řešení prostupnosti územím, nikoli pouze doporučené. Prostupnost územím dle studie je nedostatečná především v severojižním směru. Prostupnost je dána členěním bloků, požadujeme jejich členění v takovém intervalu, jaký odpovídá okolní čtvrti, to znamená max. po cca 100 m.</p> <p>Územní studie navrhuje příliš velké bloky, kde není garantována veřejná prostupnost. Tato prostupnost je pouze doporučená, to znamená, že není záruka, že vznikne, a že vznikne v předkládané podobě. Prostupnost území je zásadní pro bezpečný a pohodlný pohyb územím. Bloky s pouze doporučenou prostupností: jižní část území s blokem délky 450 m, Nákladové nádraží s délkou jižního křídla 380 m, SV část projekt Penty 350 m, JV část rovněž délka 350 m. Je riziko, že tyto bloky zůstanou bez veřejného průchodu se soukromými vnitrobloky. Členění těchto bloků musí být upraveno tak, jak odpovídá okolní čtvrti.</p>	Navržené regulace	Komentář byl akceptován a zpracován do studie.

115	17	Arnika	<p><i>Přípomínka č. 17 - Přeložení cyklistické trasy</i> <i>Požadujeme přeložit hlavní koridor cyklistické trasy v úseku mezi ul. Jana Želivského a K Červenému dvoru do polohy severně od budovy NNŽ (v souběhu s navrhovanou tramvajovou tratí) a dále Olšanskou ulicí, namísto studii navrhovaného vedení jižně od budovy NNŽ a dále v koridoru chystané promenády podél Olšanských hřbitovů.</i> <i>Bezpečná cykloinfrastruktura poskytující snadné a pohodlné spojení s centrem města prokazatelně napomáhá snížení dopravní zátěže města i redukcí lokálních emisí. Cyklostezky a další cyklo-opaření proto musí vytvářet podmínky pro atraktivní spojení.</i> <i>Námi navrhovaná severní varianta vedení trasy přes NNŽ má vhodnější parametry pro cyklo dopravu. Díky menšímu počtu úrovnňových křížení s ulicemi s automobilovým provozem je daleko vhodnější pro dopravní funkci. Narotí tomu v koridoru promenády podél Olšanských hřbitovů může docházet ke konfliktu funkce dopravní a rekreační. Zároveň vedení severní trasou podpoří urbanistickou funkci veřejného prostoru s tramvají a výhledové propojení se stanicí metra. Severní trasování vychází z platného Generelu cyklistických tras hl. m. Prahy, kde je rámcově vedeno jako trasa A243.</i></p>	Cyklistické dopravy	<p>S komentářem převážně nesouhlasíme. Koridor cyklistické trasy, který v úseku mezi ulicemi K Červenému dvoru a Jana Želivského resp. Olšanská vede podél ulice U Nákladového nádraží Žižkov a dále podél Olšanských hřbitovů, představuje celoměstsky významné dálkové (a chráněné) dopravně-rekreační propojení z centra do Malešického lesa a dále do Hrdlofyz respektive do Malešic. Navrhované přeložení této trasy do prostoru severně od budovy NNŽ do křižovatky Jana Želivského - Olšanská a dále Olšanskou ulicí (tzv. severní vyvarianta) nepovažujeme za vhodné, právě s ohledem na popření hlavního účelu tohoto propojení jako maximálně chráněného především s dopravně-rekreačním charakterem. Navrhovanou tzv. severní variantu však respektujeme a návrh studie ji považuje jako další významné cyklistické propojení, jehož účelem je však především zajištění kratších vazeb napříč čtvrtí, a to právě z důvodu častého křížení s dalšími ulicemi a intenzivnějším automobilovým provozem. Toto propojení je spolu s dalšími trasami potvrzeno jako v rámci návrhu chráněného cyklistického opatření ve výkresu dopravní infrastruktury. Vytváření příznivých podmínek pro cyklistickou dopravu je zásadou, která bude prosazována vůči konkrétním záměrům v území při projednávání podrobnějších dokumentací.</p>
-----	----	--------	--	---------------------	---

116	17	Amrika	<p>E. PŘÍPOMÍNKY K OCHRANĚ KULTURNÍCH A CIVILIZAČNÍCH HODNOT</p> <p><i>Připomínka č. 18 - Výškové hladiny a prostorová regulace</i> Požadujeme, aby byla součástí návrhu studie závazná podrobná prostorová regulace (výšky, objemy budov atd.), která by odpovídala poloze dotčeného území ve městě, totiž poloze ve vnitřním městě, na pohledovém horizontu PPR, v blízkosti památkové zóny Vinohrady, Žižkov, Vrsovice. Výškové řešení území i rozměry a objemy jednotlivých budov by měly vycházet z historické zástavby Žižkova, Jarova a Vackova a rozvíjet specifika těchto čtvrtí.</p> <p>Rovněž požadujeme, aby byla v souladu s doporučením mise UNESCO podkladová územní studie před schválením předložena Centru světového dědictví k posouzení, a aby dle výsledků tohoto posouzení byla následně zpracována prostorová regulace změny ÚP, která bude stanovovat příslušné maximální výšky atd. a tím garantovat plnění závazků vůči UNESCO, a až následně tato změna schválena.</p> <p><i>Odůvodnění:</i> Podkladová studie umožňuje "výškové akcenty" o výšce 12 až 14 podlaží a 70 metrovou (zhruba 22 patrovou) věž v areálu budovy Nákladového nádraží. Jako regulační prvek výškového řešení používá s výjimkou zmíněné věže výhradně počet pater, není uvažováno, jedná-li se o počet pater po hlavní římsu, mohou-li nad ní být ustupující patra (v tomto ohledu je tedy možné použít výklad Pražských stavebních předpisů), natož aby byla regulována absolutní výška zástavby nad úrovní terénu. Např. terén + 30 m max. apod. Objemy budov pak nejsou regulovány vůbec. Takové řešení je vzhledem k poloze ve městě naprosto nedostatečné.</p> <p>Výškové řešení území i rozměry a objemy jednotlivých budov by měly vycházet z historické zástavby Žižkova, Jarova a Vackova a rozvíjet specifika těchto čtvrtí. Studie ale často navrhuje výškové a objemové řešení neadekvátní, např. v bloku východně od ulice K Červenému dvoru navazujícímu na nízkopodlažní zástavbu Vackova je navržen koeficient K, u kterého se rozhodně jedná o vysokopodlažní kompaktní zástavbu.</p> <p>Z níže uvedených důvodů proto požadujeme přepracování výškového a objemového řešení území, stanovení regulativů objemového řešení budov a prověření dopadů na prostorovou scénu města:</p> <p><i>Doporučení reaktivní monitorovací mise UNESCO: V souvislosti s navrhovanými transformačními plochami, zejména bývalými železničními pozemky:</i> D 13: Před schválením jakéhokoliv projektu, který by obsahoval návrhy výškových budov (vyšších než 10 pater) v přestavbovém území Nákladového nádraží Žižkov, by měly být (tyto návrhy) předloženy Centru světového dědictví v souladu s § 172 prováděcích směrnic k posouzení poradním orgánům, včetně přesných vizualizací jejich vzhledu (v pohledech) od Hradu. Doporučení mise UNESCO jsou vyjádřením mezinárodních závazků. Není možné je ignorovat. Zpracování prostorové regulace je rovněž v ÚRÚ Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci oblasti T/5 b) navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze ve městě, místním podmínkám a v rozsahu odpovídajícím možnostem dopravní obsluhy. Prostorová regulace musí odpovídat poloze transformačního území ve městě – je ve vnitřním městě, na pohledovém horizontu Pražské památkové rezervace, v blízkosti Městské památkové zóny Vinohrady, Žižkov, Vrsovice - jinak by nebyl naplněn výše uvedený požadavek ZÚR. Úkoly stanovené v ZÚR jsou závazné, rovněž urbanistická koncepce ZÚR. - viz také požadavek ZÚR 2. 2. 2. (Urbanistická koncepce) t) vytvořit podmínky pro ochranu prostorové scény města, zejména se zřetelem na pohledově exponovaná území viditelná z historického centra města a jeho ochranného pásma</p> <p>Z dalších rozporů, je třeba zdůraznit, že návrh studie odporuje hladině věží definované příloze č. 6, textové části Metropolitního plánu hl. m. Prahy, která stanovuje výškový limit pro NNŽ 250 + 60 m.n.m. V územní studii je u výškové dominanty určena maximální výška v metrech na 70 m. Bod, kterým je věž fixována je přitom dle map s nadmořskou výškou cca 258 m.n.m, která je na úrovni Želivského ulice. Doporučená dominant a její maximální určení tedy odporuje regulativům MPP. Ačkoliv Metropolitní plán v tuto chvíli nepředstavuje závazný regulativ, požadujeme, aby byla výška věže adekvátně snížena tak, aby odpovídala MPP, neboť zástupci hlavního města Prahy i IPR dlouhodobě garantují, že nové studie a jejich parametry jsou s regulativy Metropolitního plánu porovnávány a měly by být v souladu.</p> <p>K otázce prostorové a objemové regulace stavebních bloků uvádíme názor urbanisty Zdeňka Fikara z ÚMČ Praha 3: „Navržená regulace projektantům vychází vstříc k sériovému opakování typologického modelu tzv. „obráncích stolových domů“, jakýchsi kolektivních domů / obřích SVJ, jejichž dimenzování se podřizuje rozměrům podzemních společných garáží. Tomu se pak bohužel podřizují i nadzemní proporce bloků. Chvályhodná vstřícnost PSP k možnosti znovubudování blokové struktury města tak je degradována v zájmu pouze jediného parametru, tedy výtahem dostupného parkování v rozlehlém suterénu. Bohužel touto deformací je postižena velká část současné výstavby bytů Prahy. Stavitelé přitom nedbají neblahého důsledku vytváření megarozměrných SVJ se všemi negativními dopady při následné správě bloků. Architektonicky se tato zlá praktika většinou maskuje formálním členěním jednotlivých schodišťových sekcí na „jakoby“ jednotlivé domy. Urbanistická studie, development i architekti by se přitom mohli pokusit o majetkově, stavebně a z hlediska parkování jinak strukturované bloky. Využívající například společných parkousů pro několik domů, případně pro celý blok. Takový nový model by přestavbě NNŽ prospěl, zlepšil její obyvatelnost, environmentální parametry a proslavil by ji.“</p>	Navržené regulace	Komentář byl částečně akceptován a zpracován do studie.
-----	----	--------	---	-------------------	---

117	17	Amrika	<p><i>Připomínka č. 19 - Respektování památkové ochrany budovy NNŽ</i></p> <p><i>Požadujeme, aby byla respektována památková ochrana budovy Nákladového nádraží Žižkov, předmětem ochrany je mj. objemové řešení této budovy. Proto požadujeme, aby plocha zahrnující budovu Nákladového nádraží Žižkov byla označena takovým kódem míry využití území, který odpovídá stávajícím hrubým podlažním plochám budovy, aby budova NNŽ nemohla být dostavována, ani nastavována. Natož 70 m vysokou věží, u které není jasné ani její využití.</i></p> <p><i>Odůvodnění:</i></p> <p><i>Budova NNŽ je kulturní památkou, je tedy mimořádný veřejný zájem na jejím zachování v autentickém stavu, její památková hodnota spočívá především mj. v urbanistické kompozici (viz dále), není proto žádoucí její dostavování či nastavování, protože by bylo příliš razantním zásahem, který poškodí její hmotovou koncepci. Urbanistická kompozice je dána především vlastním objemem a "figurou" budovy včetně rozdílné délky severního a jižního křídla.</i></p> <p><i>Památková hodnota dle Památkového katalogu: Hlavní budova NNŽ je mimořádně kvalitním příkladem funkcionalistické stavby technického určení, která se dochovala v dosti intaktní podobě. Dokládá vysokou vyspělost industriálních staveb na území tehdejší Československé republiky. Na památkové hodnotě objektu se podílejí především urbanistická kompozice budovy; autenticita konstrukcí, dispozice i architektonické ztvárnění vnějšího pláště; zachované autentické detaily se zvláštním zřetelem na dochované prvky technologického vybavení.</i></p> <p><i>Dále upozorňujeme, že budova Nákladového nádraží je nejdelší budovou v Praze, délka jižního křídla je 380 m, což odpovídá polovině délky Václavského náměstí (750 m) či délce ulice Na Příkopě (400 m), není tedy vůbec potřebné ji dále dostavovat. Natožpak 70 m vysokou věží, u které není jasné ani její využití. Naopak tato výrazná hmota potřebuje vyvážit volným prostorem nejlépe např. parkovým náměstím či tématickým parkem.</i></p>	Navržené regulace	<p>Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že se netýká studie, ale změny územního plánu Z 2600. Pro informaci respondenta doplňujeme, že jedním z DOSS v rámci projednávání změny je i Ministerstvo kultury resp. Národní památkový ústav, který uplatňuje své stanovisko i z hlediska památkové ochrany budovy nákladového nádraží a bude nadále i významným dotčeným orgánem v záměru konverze budovy.</p>
-----	----	--------	---	-------------------	---

118	17	Amrika	<p><i>Přípomínka č. 20 - Respektování Managementu plánu UNESCO</i></p> <p><i>Požadujeme uvedení změny ÚP do souladu s Management plánem ochrany světového kulturního dědictví historického centra Prahy (MGP), zejména s jeho požadavky na územní plánování - opatření a zásady MGP týkající se územního plánování č. 49-75, a to zejména č. 49, 56-62, 66-67, 73-73 a na ně navazujících realizačních cílů (RC) Management Plánu (MGP). Požadujeme studii doplnit o prostorovou regulaci, která zaručí naplnění závazků vyjádřených MGP.</i></p> <p><i>Odůvodnění:</i></p> <p><i>Neuvedením změny ÚP do souladu s MGP, nebudou splněny mezinárodní závazky České republiky. ÚP i jeho změny musí splnit požadavky a realizační cíle MGP - a to jak vlastní koncepci rozvoje a ochranou hodnot, tak stanovením úkolů pro podrobnější ÚPD. Za implementaci opatření, zásad i realizačních cílů do územně plánovací dokumentace je zodpovědný Institut plánování a rozvoje a odbor územního rozvoje magistrátu.</i></p> <p><i>Realizační cíle MGP</i></p> <p><i>8 Dálkové pohledy - Zabraňovat dalšímu narušování dostředných i odstředných dálkových pohledů (z části 001 a na část 001) kompozičně nekonceptním umístěním výškové nebo objemově předimenzovaných a tvarově nekontextuálních staveb. V tomto směru je podstatná úloha, a tedy i ochrana, prstence čtvrtí obklopujících část 001 vzniklých na přelomu 19. a 20. století s jejich relativně klidnou a homogenní zástavbou.</i></p> <p><i>10 Ochrana hodnot panoramatu. Nevytvářet další precedenty pro další narušování pražského panoramatického pohledového pole novými objemy, jak se děje v současnosti zejména na pohledovém horizontu statku na pravobřežní straně města. V této souvislosti uvážit pro pracovní účely ustavení tzv. zájmového území za vnější hranici ochranného pásma části 001.</i></p> <p><i>11 Ochrana stávající kompozice proti objemným a výškovým stavbám - V části 001 ani v jejím ochranném pásmu nepřipustit ohrožení kompozičních, urbanistických a panoramatických vztahů budováním převýšených nebo vůči kontextu nadměrně objemných nových staveb oslabujících jasnost kompozice existujících historických dominant a výrazem nebo formou měnicích architektonické měřítko i charakter prostředí.</i></p> <p><i>s. 67 S ohledem na vliv stavebních intervencí v rámci ochranného pásma na OUV části 001, resp. hodnoty panoramatických pohledů, bude dále zpřesňován stávající systém posuzování výškových staveb tak, aby nadále nedocházelo k narušování historického panoramatu Pražské památkové rezervace.</i></p> <p><i>s. 68-69, Kap. 6 2 2 Strategie ochrany části 001 na území vně jejích hranic:</i></p> <p><i>Dalším účelem režimu ochranného pásma je hledání rovnováhy mezi stabilitou stavebních struktur a existujícím potenciálem dalšího rozvoje tak, aby byl zachován základní harmonický soulad části 001 s jejím okolím. To je úkol, se kterým se musí současnost a budoucnost vyrovnat alespoň stejně kvalitně jako předěšlé generace.</i></p> <p><i>V rámci ochranného pásma nalezneme dnes určitý počet možných rozvojových či transformačních ploch. Jedná se převážně o nezastavěné plochy, u nichž se předpokládá nový způsob využití. Na území části 001 je takovou plochou transformační území Masarykova nádraží, za jeho hranicemi pak drážní plochy v Holešovicích, na Smíchově a Žižkově. Tato území za hranicemi části 001 představují významný plošný potenciál. Charakter jejich budoucí zástavby je pro zachování OUV části 001 velmi významný. Zástavba těchto atraktivních, vizuálně exponovaných, rozvojových a transformačních ploch totiž ovlivní vizuální podobu okolí části 001 jak v úrovni urbánní struktury, tak v rovině střešní krajiny, eventuálně i z hlediska panoramatického.</i></p> <p><i>Rozvoj na zmíněných plochách může napomoci vyřešit některé kapacitné funkční problémy, které není možné řešit v hranicích části 001 ani v přílehlé kompaktní zástavbě okolních čtvrtí. Může se však také stát svěbytným problémem, neboť tyto atraktivní polohy potenciálně rozvojových ploch mohou při nepřiměřeném nebo nevhodném využití prohloubit problémy plynoucí ze stávajícího přetížení centrální oblasti. Proto je nutné zvolit uvážlivé řešení, odpovídající celkové situaci nejen vnitřního, ale i celého města. V tomto smyslu je nutné také zpracování příslušné podrobné územně plánovací dokumentace (dále také ÚPD).</i></p> <p><i>kap. 6 2 3 Ochrana panoramatu, s. 70</i></p> <p><i>Východním směrem je tradičně chráněný klidný horizont, přestože nové dominanty, zde postupně vznikající, jej již částečně proměnily (uzavřely) a dojmově výrazně přiblížily historickému jádru města. Smyslem ochrany je však i nadále maximální zachování klidné linie horizontu a široce rozevřeného pohledu směrem východním, ubíhajícího do volného prostoru za ním.</i></p> <p><i>OPATŘENÍ</i></p> <p><i>57 V zájmu ochrany pohledových horizontů a udržení jedinečných průhledů zčásti 001 do krajiny za městem (tedy v lokalitách pohledově exponovaných zčásti 001a jejího ochranného pásma) uplatnit v Metropolitním plánu zásadu omezení výšky a objemu nové zástavby, která by mohla pohledově do tohoto prostoru zasahovat. Stanoviska zohlednit v ÚPD včetně Metropolitního plánu referenční pohledová stanoviště, směry a linie pro posouzení dopadů nové zástavby v okolí části 001 na její panorama a dálkové pohledy na ní, případně významné průhledové osy v jejím rámci. RC 7, RC 8, RC 10, RC 11, RC 15;</i></p> <p><i>58 Výtýpat lokality vně vnější hranice ochranného pásma, v nichž by výšková zástavba mohla ohrozit panorama Prahy a na tomto základě stanovit v ÚPD zájmové území pro ochranu pražského panoramatu a v ÚPD těchto lokalit stanovit příslušný regulativ</i></p> <p><i>73 Při budoucí transformaci ploch nádraží a železnice, které ztrácejí nebo již ztratily své původní využití a jsou na území části 001 nebo v bezprostředním kontaktu s ní, novou zástavbou respektovat formy a míru zástavby v jejich bezprostředním prostorovém kontextu. Za tímto účelem u dosud nezapočatých projektů zpracovávat objemové studie prověřující dopady zástavby tohoto území na OUV části 001 a její vyvážené užívání. Na těchto podkladech zpřesňovat regulační limity dosud nespécifikované zástavby. Zpracovávat závazné regulační plány pro tuto oblast. S respektem k formě zástavby v bezprostředním prostorovém kontextu je třeba přistupovat i k přestavbám účelových staveb s železniční spojení. RC 2, RC 9, RC 11, RC 13;</i></p>	Navržené regulace	<p>Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že se převážně netýká studie, ale změny územního plánu Z 2600. Pro informaci respondenta doplňujeme, že jedním z DOSS v rámci projednávání změny je i Ministerstvo kultury resp. Národní památkový ústav, který uplatňuje své stanovisko i z hlediska ochrany světového kulturního dědictví. Konstatujeme, že studie navrhuje prostorovou regulaci, která zajišťuje naplnění závazků vyjádřených Management plánem ochrany světového kulturního dědictví historického centra Prahy.</p>
-----	----	--------	--	-------------------	--

119	17	Amika	<p>F. FORMÁLNÍ PŘIPOMÍNKY</p> <p><i>Připomínka č. 21 - Název „Regulační masterplan NNŽ“</i> <i>Nedoporučujeme používat názvy jako „Regulační masterplan NNŽ“ či „územní studie s regulačními prvky“ ale výhradně pojmy podle stavebního zákona, příp. českého odborného úzu, tedy „územní studie“ či „pokladová územní studie“.</i></p> <p><i>Odůvodnění:</i> <i>Pro širší veřejnost jsou obtížně pochopitelné již vlastní procesy územního plánování a rozlišení, co je změna územního plánu a jak se k ní kdo kdy může vyjádřit, a co je podkladová územní studie k této změně a jak ji pochopit a komentovat. Není proto dobré mást veřejnost dalšími pojmy jako je „Regulační masterplan NNŽ“ či obdobnými nebo „územní studie s regulačními prvky“, protože tyto pojmy nejsou ukotveny ve stavebním zákoně a širší veřejnost si je plete s regulačním plánem či s možností pořídít územní plán nebo jeho vymezenou část s prvky regulačního plánu.</i></p>	Obecné	S komentářem nesouhlasíme. Předmětná studie nemůže využívat pojmu či titulu územní studie ze stavebního zákona vzhledem k tomu, že jako územní studie není pořizována.
120	17	Amika	<p><i>Připomínka č. 22 - Výkres potenciálu vs. výkres regulace</i> <i>Nedoporučujeme územní studie prezentovat přes „výkres potenciálu“, který prezentuje možnost, jak by to mohlo ale také nemuselo dopadnout, ale výhradně přes prvky regulace, které jsou závazné, např. je nutné důsledně rozlišovat, které prostory budou a které nebudou veřejné.</i></p> <p><i>Odůvodnění:</i> <i>Pro širší veřejnost je velmi obtížné rozlišit mezi výkresem potenciálu, který prezentuje přívětivou zelenou čtvrť, která by teoreticky mohla vzniknout, a regulativy, které některé prezentované věci zaručují (např. základní vymezení stavebních bloků), některé doporučují (např. doporučená průchodnost) a některým se nevěnují vůbec (např. členění stavebního bloku na jednotlivé budovy). Pokud by bylo přehledně prezentováno pouze to, co je závazné, bylo by pro širší veřejnost mnohem snazší se v problematice orientovat, protože by pro ni bylo zřetelnější, jestli to, co je pro obyvatele podstatné, je studii řešeno či není a jak, a mohl by studii lépe připomínkovat.</i></p>	Obecné	Komentář bereme na vědomí.
121	17	Amika	<p><i>Připomínka č. 23 - Absence řezů územím a bilančních tabulek</i> <i>Požadujeme doplnění charakteristických řezů územím, uličních řezů a podrobných bilančních tabulek.</i></p> <p><i>Odůvodnění:</i> <i>Bez řezů územím, uličních řezů a podrobných bilančních tabulek si lze jen obtížně učinit kvalitní a přesnou představu o způsobu řešení území předkládaním studií. Bez těchto částí je studie neúplná, bez podrobných bilančních tabulek může být např. výpočet vyvolané dopravy poměrně nepřesný atd. Opověď IPR týkající se bilance území nepovažujeme za dostatečnou (zvláště když tyto tabulky pro potřeby výpočtu konstrukcí developerů existují): “Níže uvedená uvážovaná bilance hrubé podlažní plochy (HPP) dle funkcí je hypotetická vzhledem k tomu, že představená studie konkrétní podíl funkcí v bloku nepředepisuje. V řešeném území dle studie je předpokládána realizace HPP odpovídající cca 750 000 m2 s využitím především pro byty (včetně konverze budovy nákladového nádraží a její možné dostavby, a projektu spol. Central Group, a.s., disponujícího výjimkou ze stavební uzávěry). Z toho by přibližně 30 000 m2 mělo sloužit pro veřejnou vybavenost, dále cca 60 000 m2 pro retail a 40 000 m2 pro administrativní funkci.”</i></p>	Obecné	Komentář byl akceptován a zapracován do studie.

122	17	Amrika	<p>ZÁVĚREČNÉ SHRNUŤÍ Požadujeme razantní přepracování studie, zastavení pojižování celoměstsky významné změny ÚP Z 2600/00 a zpracování nové změny územního plánu v dostatečné podobnosti - tj. jako změnu územního plánu s prvky regulačního plánu či regulační plán (souběžné pořízení se změnou územního plánu). Předkládaná územní studie i návrh změny Z 2600/00 výrazně oslabují ochranu přírodních, kulturních a civilizačních hodnot hl. m. Prahy, nenaplníjí cíle a úkoly územního plánování ani priority rozvoje a podmínky a úkoly pro příslušné transformační území dle platných ZÚR, jsou v rozporu s přijatými městskými strategiemi i mezinárodními závazky ČR a dokonce i s vlastním důvodem proč byla stavební uzávěra na toto území uvalena: "Hlavním cílem stavební uzávěry je zamezit nové nekoncepční výstavbě v dané oblasti, která by zabránila vybudování jednotné komponované městské čtvrti". Ve výsledku tak studie i návrh změny rezignují na roli dokumentů, které by měly řešit udržitelný rozvoj velkého transformačního území. Nedůvodně chyby Prahy ve fázi strategického rozhodování vedou k mimořádným nákladům negativních externalit -dopadům na vlastnický budov v okolí, městskou část, veřejnou infrastrukturu. Na prostoru bývalého Nákladového nádraží Žižkov se má postavit aglomerace kapacitně podobná malému okresnímu městu (např. Říčany, Rakovníku či Dvůr Králové nad Labem). Sociodemografické trendy, ani složení budoucích obyvatel však město ani IPR neřeší. Sice se počítá se školami a školkami, ale nejsou jim vymezeny dostatečné a vhodné pozemky, S další občanskou vybaveností se nepočítá. I když územní studie počítá s novou městskou zelení v rámci řešeného území, nově navržené plochy, v kontextu tohoto století, morálně neodpovídají ploše řešeného brownfieldu. Doba, kdy bylo moderní každý centimetr ve městě vydláždít a zastavět je historií, v tuto chvíli se rozhoduje o budoucím směřování života v moderním městě. Klimatická změna je realitou a navrhovat v této době výstavbu nových městských čtvrtí pro příští desetiletí v podobě převýšených betonových bloků a nesmyslných výškových budov, které neustále potřebují pro svůj provoz energii, je úplně mimo realitu života, ke kterému všichni směřujeme. Právě schopnost volby vhodného měřítka budov v řešené lokalitě a jejich rozmístění v zeleni je pro udržitelný život klíčové. K plánování nové čtvrti pro 15 000 obyvatel nelze přistupovat způsobem dobrého vojáka Švejka. Není možné upřednostňovat zisk developerů před odpovědností za budoucnost svých občanů, vyměnit možnost rychle stavět na úkor udržitelného života naší a dalších generací. Je nutné vymezit dostatečné plochy pro nové parky, školy a další veřejnou vybavenost a řešit bytovou i klimatickou krizi. Je nutné lépe přerozdělit pozemky a náklady a zisky mezi investory a městem, a toto nové majetkové rozdělení zakreslit do studie i změny územního plánu. (Mimořádně i při zachování hrubých podlažních ploch by bylo možné řešit území výrazně lépe.) Dále je nutné mezi městem a developery uzavřít takové smlouvy, které nebudou pouze jednostranně výhodné pro developery, ale budou i celospolečensky přijatelné. Po vydání změny územního plánu nebude možné měnit urbanistickou koncepci, která stanoví, jak se bude nová čtvrť rozvíjet další desítky let, a která je základní podmínkou společenské přijatelnosti navržené změny, ani dohody o finančních a pozemkových kontribucích uzavřené s developery. Po vydání předložené změny územního plánu nebudou mít občané ani samospráva žádný významnější vliv na výstavbu v území změny. Lokalita se bude volně rozvíjet podle podmínek na trhu s nemovitostmi. Proto je nutné řešit budoucnost nové čtvrti teď.</p>	Obecné	<p>Komentář nebyl z větší části akceptován. Na základě komentářů a připomínek dotčených akterů došlo k úpravě studie, která byla zpodrobněna a doplněna o výklad a závaznost regulativů včetně doplnění o další samostatné kapitoly. Konstatujeme, že komentář týkající se změny územního plánu Z 2600 resp. případné další změny je mimo podrobnost této studie. Nesouhlasíme s komentářem týkajícím se rozporu studie se strategiemi hl. m. Prahy a smyslem stavební uzávěry. Navržená transformace území naopak přímo vychází ze strategií hl. m. Prahy a předpokládá jejího udržitelného rozvoje, a to dále za souladu s Politikou územního rozvoje, Zásadami územního rozvoje, cíli a úkoly územního plánování dle stavebního zákona a z hlediska konkrétních požadavků na území a regulativů mj. dalšími městskými dokumenty, strandardy a právními předpisy, kdy dojde k využití a revitalizaci již nevyužívaného zastavěného území brownfieldu v širším centru města a tím doplnění městské struktury se smíšeným využitím a systémem veřejných prostranství při zajištění dostatečného podílu veřejné vybavenosti, obsluhy městskou hromadnou dopravou a preferenci bezmotorové dopravy, a tím vytvoření města krátkých vzdáleností s ideální hustotou obyvatel. Studie představuje koncepční podklad pro dohodu v území a vizi k horizontu naplnění transformace území a naplňuje tak předpoklady pro sejmání stavební uzávěry.</p>
123	18	Bytové družstvo Pod Jarovem, 2034, 2035, 2036	<p>1 a) Jarovská třída – navrhneme zrušení Důvody: <ul style="list-style-type: none"> • Jarovská třída povede k zvýšené zdravotní zátěži hlukem a zplodinami všech obyvatel kteří s touto třídou sousedí a přivádě tisíců tranzitních aut do návazných komunikací (Malešická od Jarovské třídy dále do centra, Basilejské náměstí, Jana Želivského, Olsanská, Koněvova od ohrady dále do centra • Jarovská třída bude mít za následek likvidaci klidné rekreační lokality na pomezí Jarova a Malešického lesa, které slouží širokým vrstvám obyvatelstva ze Žižkova i Malešic. • Likvidace části Malešického lesa a zeleně (i když náletová a částečně existující v oblasti označené jako brownfield) je v rozporu s moderním trendem zvyšování zelených ploch ve městě a připravenosti na klimatickou změnu • Dopravní potřeby budoucích obyvatel nemohou být řešeny na úkor stávajících. Potřeby budoucích obyvatel by obsloužilo nejlépe metro D • Požadujeme provedení dopravní studie, který by pracovala s variantami dopravy bez Jarovské Třídy </p>	Automobilov é dopravy	<p>Komentář nebyl akceptován. Jarovská třída má být novým uličním propojením doplňujícím stávající uliční síť, díky čemuž dojde k rozložení dopravy a snížení zátěže do stávajících ulic, které jsou využívány jako tranzitní (ačkoli by vzhledem k jejich umístění a charakteru mělo jít o klidné lokálně obslužné ulice). Potřebnost tohoto uličního propojení vychází mimo jiné také z transformace NNŽ, které bude generovat další dopravu, kterou je třeba vyřešit. Jarovská třída je zároveň veřejně prospěšnou stavbou fixovanou v územně plánovacích dokumentacích již od 60. let 20. století. Současně navrhané řešení sleduje formu umožňující dopravní propojení, přičemž nepředstavuje rychlou spojku zahrnující již tak přehlcené centrum města, ale naopak ulici městských parametrů sloužící zejména jako lokální obslužná ulice pro nejbližší zástavbu. Součástí projektu Jarovské třídy (Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída, IPR Praha, SATRA spol. s r.o.) je i dopravní model zpracovaný v několika variantách. Dopravní studie resp. modelování dopravního zatížení (ověření dopadů rozvoje území) je pojižováno jako součást Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída (IPR Praha, SATRA spol. s r.o., 2021), a to ke dvěma základním časovým etapám přeměny území (rok 2030 a horizont naplnění ÚP), kde je vždy posuzován vliv stavby Jarovské třídy na území. Výsledkem studie je pozitivní průkaz realizace Jarovské třídy na území, která tak pomáhá absorbovat změny v území (novou zástavbu), přispívá k ochraně stávající zástavby Jarova, Vackova a Koněvovy, jejím zdrojovým a cílovým územím z hlediska dopravy je především území NNŽ a okolí a pomáhá odlehčovat Koněvové ulici. Rozvoj zástavby by bez Jarovské třídy vyvolal větší tlak na stávající komunikační síť. Dopravní studie dále prokazuje, že obsluha lokality NNŽ je možná i bez existence Jarovské třídy a Městského okruhu, byť zátěž bude přenesena na stávající komunikační síť. Podrobné dopravní a hlukové posouzení bude zpracováno v další fázi projektové dokumentace stavby Jarovské třídy.</p>
124	18	Bytové družstvo Pod Jarovem, 2034, 2035, 2037	<p>1b) Jarovská třída – navrhneme doplnění studií <ul style="list-style-type: none"> • vypracování akustické a rozptylové studie pro každý jednotlivý záměr v území a měření hlukové zátěže před a po realizaci záměru v oblastech Jarovské Třídy a v oblastech vymezených v bodě 1a, které budou dodatečnou dopravou z Jarovské Třídy zasaženy • vypracování studií zdravotního dopadu emisních škodlivin </p>	Automobilov é dopravy	<p>Komentář bereme na vědomí. Komentářem navrhané řešení se bude týkat návazných projektových fází a řízení.</p>

125	18	Bytové družstvo Pod Jarovem, 2034, 2035, 2038	1d) Jarovská Třída – tramvaje <ul style="list-style-type: none"> • požadujeme taková opatření, aby nedocházelo k degradaci lokality hlukem z tramvají • provedení alternativní dopravní studie bez tramvají. Tramvaje v ulici Koněvova jsou dostatečně blízko a z druhé strany je jen les	MHD	První část komentáře bereme na vědomí a konstatujeme, že je mimo podrobnost studie a bude řešen jako součást vlastního projektu tramvajové trati TT Olšanská-Habrová (DPP, DÚR, 2021). Druhou část komentáře nelze akceptovat. Navrhovaná tramvajová trať má plnit významnou roli z hlediska doplnění obsluhy území nové městské čtvrti NNŽ, ale především i stávající zástavby sídliště Na Jarově, Habrová, lokalit Třebešina a Malešic, přičemž tak podporuje využívání městské hromadné dopravy a její preferenci oproti automobilové.
126	18	Bytové družstvo Pod Jarovem, 2034, 2035, 2039	1c) Jarovská třída – navrhujeme zahloubení v této oblasti požadujeme vedení Jarovské třídy tunelem, nebo její zahloubení. Důvody: <ul style="list-style-type: none"> • zachování krajinného rázu • minimalizaci hlukové zátěže na okolí • nadzemní stavba vytvoří bariéru mezi zástavbou sídliště Jarov a přilehlého Malešického lesa • zachování atraktivity a rekreačních možností lokality • zachování pěších vazeb mezi Jarovem a Malešickým lesem 	Automobilová doprava	Komentář nebyl akceptován. Komentářem navrhované řešení by vedlo ke vzniku těžké dopravní stavby v místě, kde není potřeba a jejíž realizace by byla technicky velmi náročná - zároveň by (díky výstavbě portálu, ramp apod. spojených s tunelovým, příp. částečně zahloubeným řešením) vedla k velké devastaci okolí. Nesouhlasíme s tvrzením, že studii navrhované (úrovňové pozemní) řešení vytváří bariéru v území - naopak díky navrhované podobě běžné městské ulice doplněné alejí a cyklopruhu umožňuje nové příčné i podélné zprostupnění území mezi oběma městskými částmi a nabízí četnost příčných průstupů, která by v případě částečného zahloubení nebyla možná. Díky takto navrženému řešení bude zachován krajinný ráz, podpořeno zatraktivnění a rekreační využití lokality včetně stávajících a nových pěších vazeb mezi Jarovem a Malešickým lesem.
127	18	Bytové družstvo Pod Jarovem, 2034, 2035, 2040	1e) Jarovská třída – zklidnění Pokud nedojde ke zrušení ani zahloubení požadujeme: <ul style="list-style-type: none"> • Stanovit hlukový limit • Stanovit rychlostní limit • Stanovit limit množství aut • Umožnit vjezd jen rezidentům, zakázat tranzitní průjezd • počítat s rezervou pro případnou protihlukovou stěnou, pokud se nepodaří hlukové limity plnit. 	Automobilová doprava	Komentář bereme na vědomí. Komentářem navrhované řešení se bude týkat návazných projektových fází a řízení.
128	18	Bytové družstvo Pod Jarovem, 2034, 2035, 2041	2) Metro U projektu v hodnotě 150.000.000.000 Kč by mělo být samozřejmostí. 30 let nás politici neformálně ujišťují, že na oplátku umožnění developmentu NNŽ dostanou Žižkovští METRO	MHD	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že studie umožňuje vedení trasy metra v souladu s územní rezervou dle územního plánu resp. změny ÚP Z 2600.
129	18	Bytové družstvo Pod Jarovem, 2034, 2035, 2042	3) Zeleň aneb zastavovány měly být pouze brownfieldy - Na místě dvou dětských hřišť, hojně využívaných (Habrová a Vackov) jsou plánovány 4NP budovy.	Veřejné vybavenosti	Komentář bereme na vědomí. Studie umožňuje dotvoření zástavby a veřejných prostranství v plochách podél stávajících sídlišť Na Jarově (Vackov) a Habrová. Díky studii navrženým regulativům a regulativům ÚP může v místě vzniknout pouze zástavba v souladu se stávajícím charakterem zástavby modernistických sídlišť, tj. kombinace zástavby s tzv. parkem ve volné zástavbě, v rámci kterého může dojít k obnově stávajících dětských hřišť.
130	18	Bytové družstvo Pod Jarovem, 2034, 2035, 2043	4) NNŽ - Sociální bydlení (příloha II. A III.) <ul style="list-style-type: none"> • Na základě špatných zkušeností z Prahy 17i a následného uznání chyby ze strany magistrátu odmítáme výstavbu sociálního bydlení v okolí Jarova, Vackova a Basilejského náměstí, pokud uvedené problémy nebudou vyřešeny a neproběhne místní participace <ul style="list-style-type: none"> ◦ „Přidělování bytů ve vlastnictví magistrátu spočívá v poskytování bydlení osobám a rodinám v sociální tísní, které obvykle mají problém zařadit se do většinové společnosti Byli jsme informováni, že úředníci magistrátu předložili naši žádost o zastavení přidělování bytů rizikovým rodinám v naší městské části.ii) starostka městské části Praha 17, Jitka Synková. • V případě realizace navrhujeme: <ul style="list-style-type: none"> ◦ pouze stavbu profesionálních bytů pro potřebné profese (zdravotní personál, učitelé, pohotovostní a záchranné sbory, sociální pracovníci, obecné státní zaměstnanci atp.) ◦ stavbu přímo v areálu NNŽ a nepřeneset tak riziko dalších negativních externalit developmentu NNŽ do čtvrti Jarova a Vackova 	Výstavby	Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že je podrobnost předmětné studie. Studie v rámci návrhu identifikuje potenciální umístění obecního (dostupného) bydlení bez další specifikace.
131	18	Bytové družstvo Pod Jarovem, 2034, 2035, 2044	5) NNŽ - Metodika kontribuce investorů i ii <ul style="list-style-type: none"> • Navrhujeme zvýšení kontribuční částky z 2.000,-Kč m2 na 4.000,-Kč m2 • Vyžadujeme zapojení místních občanů do rozhodování o tom jakým způsobem bude kontribuce využita. • S ohledem na to, že se staví nové město pro 25.000 – 30.000 lidí, musí být z kontribuce postavena veškerá občanská vybavenost v množství, které odpovídá okresnímu městu: <ul style="list-style-type: none"> ◦ školy, školky ◦ zdravotní zařízení, stanice záchranných a bezpečnostních sborů ◦ poměr plochy zeleně vůči počtu obyvatel musí zůstat zachován ◦ zbylý koeficient použít pro „nedočerpání koeficientu“, což znamená méně nových obyvatel a tím pádem méně dopravní zátěže a zátěže na veřejnou vybavenost 	Navržené regulace	Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že se netýká předmětné studie.

132	19	SVJ V Zahrádkách č. p. 2026-2029 Praha 3	1 a) Jarovská třída – navrhujeme zrušení Důvody: • Jarovská třída povede k zvýšené zdravotní zátěži hlukem a zplodinami všech obyvatel kteří s touto třídou sousedí a přivede tisíce tranzitních aut do návazných komunikací (Malešická od Jarovské třídy dále do centra, Basilejské náměstí, Jana Želivského, Olšanská, Koněvova od ohrady dále do centra • Jarovská třída bude mít za následek likvidaci klidné rekreační lokality na pomezí Jarova a Malešického lesa, které slouží širokým vrstvám obyvatelstva ze Žižkova i Malešic. • Likvidace části Malešického lesa a zeleně (i když náletové a částečně existující v oblasti označené jako brownfield) je v rozporu s moderním trendem zvyšování zelených ploch ve městě a připravenosti na klimatickou změnu • Dopravní potřeby budoucích obyvatel nemohou být řešeny na úkor stávajících. Potřeby budoucích obyvatel by obsloužilo nejlépe metro D • Požadujeme provedení dopravní studie, který by pracovala s variantami dopravy bez Jarovské Třídy	Automobilov é dopravy	Komentář nebyl akceptován. Jarovská třída má být novým uličním propojením doplňujícím stávající uliční síť, díky čemuž dojde k rozložení dopravy a snížení zátěže do stávajících ulic, které jsou využívány jako tranzitní (ačkoliv by vzhledem k jejich umístění a charakteru mělo jít o klidné lokálně obslužené ulice). Potřebnost tohoto uličního propojení vychází mimo jiné také z transformace NNŽ, které bude generovat další dopravu, kterou je třeba vyřešit. Jarovská třída je zároveň veřejně prospěšnou stavbou fixovanou v územní plánovacích dokumentacích již od 60. let 20. století. Současně navrhované řešení sleduje formu umožňující dopravní propojení, přičemž nepředstavuje rychlou spojku zahrnující již tak přehlcené centrum města, ale naopak ulici městských parametrů sloužící zejména jako lokální obslužná ulice pro nejbližší zástavbu. Součástí projektu Jarovské třídy (Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída, IPR Praha, SATRA spol. s r.o.) je i dopravní model zpracovaný v několika variantách. Dopravní studie resp. modelování dopravního zatížení (ověření dopadů rozvoje území) je požadováno jako součást Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída (IPR Praha, SATRA spol. s r.o., 2021), a to ke dvěma základním časovým etapám přeměny území (rok 2030 a horizont naplnění ÚP), kde je vždy posuzován vliv stavby Jarovské třídy na území. Výsledkem studie je pozitivní průkaz realizace Jarovské třídy na území, která tak pomáhá absorbovat změny v území (novou zástavbu), přispívá k ochraně stávající zástavby Jarova, Vackova a Koněvovy, jejím zdrojovým a cílovým územím z hlediska dopravy je především území NNŽ a okolí a pomáhá odlehčovat Koněvové ulici. Rozvoj zástavby by bez Jarovské třídy vyvolal větší tlak na stávající komunikační síť. Dopravní studie dále prokazuje, že obsluha lokality NNŽ je možná i bez existence Jarovské třídy a Městského okruhu, byť zátěž bude přenesena na stávající komunikační síť. Podrobné dopravní a hlukové posouzení bude zpracováno v další fázi projektové dokumentace stavby Jarovské třídy.
133	19	SVJ V Zahrádkách č. p. 2026-2029 Praha 4	1b) Jarovská třída – navrhujeme doplnění studií • vypracování akustické a rozptylové studie pro každý jednotlivý záměr v území a měření hlukové zátěže před a po realizaci záměru v oblastech Jarovské Třídy a v oblastech vyjmenovaných v bodě 1a, které budou dodatečnou dopravou z Jarovské Třídy zasaženy • vypracování studií zdravotního dopadu emisních škodlivin	Automobilov é dopravy	Komentář bereme na vědomí. Komentářem navrhované řešení se bude týkat návazných projektových fází a řízení.
134	19	SVJ V Zahrádkách č. p. 2026-2029 Praha 5	1d) Jarovská Třída – tramvaje • požadujeme taková opatření, aby nedocházelo k degradaci lokality hlukem z tramvaj • provedení alternativní dopravní studie bez tramvaj. Tramvaje v ulici Koněvova jsou dostatečně blízko a z druhé strany je jen les	mhd	První část komentáře bereme na vědomí a konstatujeme, že je mimo podrobnost studie a bude řešen jako součást vlastního projektu tramvajové trati TT Olšanská-Habrová (DPP, DÚR, 2021). Druhou část komentáře nelze akceptovat. Navrhovaná tramvajová trať má plnit významnou roli z hlediska doplnění obsluhy území nové městské čtvrti NNŽ, ale především i stávající zástavby sídliště Na Jarově, Habrová, lokalit Třebešina a Malešic, přičemž tak podporuje využívání městské hromadné dopravy a její preferenci oproti automobilové.
135	19	SVJ V Zahrádkách č. p. 2026-2029 Praha 6	1c) Jarovská třída – navrhujeme zahloubení v této oblasti požadujeme vedení Jarovské třídy tunelem, nebo její zahloubení. Důvody: • zachování krajinného rázu • minimalizace hlukové zátěže na okolí • nezemní stavba vytvoří bariéru mezi zástavbou sídliště Jarov a přilehlého Malešického lesa • zachování atraktivity a rekreačních možností lokality • zachování pěších vazeb mezi Jarovem a Malešickým lesem	Automobilov é dopravy	Komentář nebyl akceptován. Komentářem navrhované řešení by vedlo ke vzniku těžké dopravní stavby v místě, kde není potřeba a její realizace by byla technicky velmi náročná - zároveň by (díky výstavbě portálů, ramp apod. spojených s tunelovým, příp. částečně zahloubeným řešením) vedla k velké devastaci okolí. Nesouhlasíme s tvrzením, že studii navrhované (úrovňové pozemní) řešení vytváří bariéru v území - naopak díky navrhované podobě běžné městské ulice doplněné alejí a cyklopruhu umožňují nové přičné i podélné zprostupnění území mezi oběma městskými částmi a nabízí četnost příčných průstupů, která by v případě částečného zahloubení nebyla možná. Díky takto navrženému řešení bude zachován krajinný ráz, podpořeno zatraktivnění a rekreační využití lokality včetně stávajících a nových pěších vazeb mezi Jarovem a Malešickým lesem.
136	19	SVJ V Zahrádkách č. p. 2026-2029 Praha 7	1e) Jarovská třída – zklidnění Pokud nedojde ke zrušení ani zahloubení požadujeme: • Stanovit hlukový limit • Stanovit rychlostní limit • Stanovit limit množství aut • Umožnit vjezd jen rezidentům, zakázat tranzitní průjezd • počítat s rezervou pro případnou protihlukovou stěnu, pokud se nepodaří hlukové limity plnit.	Automobilov é dopravy	Komentář bereme na vědomí. Komentářem navrhované řešení se bude týkat návazných projektových fází a řízení.
137	19	SVJ V Zahrádkách č. p. 2026-2029 Praha 8	2) Metro U projektu v hodnotě 150.000.000.000 Kč by mělo být samozřejmostí. 30 let nás politici neformálně ujistují, že na oplátku umožnění developmentu NNŽ dostanou Žižkovští METRO	MHD	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že studie umožňuje vedení trasy metra v souladu s územní rezervou dle územního plánu resp. změny ÚP Z 2600.
138	19	SVJ V Zahrádkách č. p. 2026-2029 Praha 9	3) Zeleně aneb zastavovány měly být pouze brownfieldy - Na místě dvou dětských hřišť, hojně využívaných (Habrová a Vackov) jsou plánovány 4NP budovy.	Veřejné vybavenosti	Komentář bereme na vědomí. Studie umožňuje dotvoření zástavby a veřejných prostranství v plochách podél stávajících sídlišť Na Jarově (Vackov) a Habrová. Díky studií navrženým regulativům a regulativům ÚP může v místě vzniknout pouze zástavba v souladu se stávajícím charakterem zástavby modernistických sídlišť, tj. kombinace zástavby s tzv. parkem ve volné zástavbě, v rámci kterého může dojít k obnově stávajících dětských hřišť.
139	19	SVJ V Zahrádkách č. p. 2026-2029 Praha 10	4) NNŽ - Sociální bydlení (příloha II. A III.) • Na základě špatných zkušeností z Prahy 17i a následného uznání chyby ze strany magistrátu odmítáme výstavbu sociálního bydlení v okolí Jarova, Vackova a Basilejského náměstí, pokud uvedené problémy nebudou vyřešeny a neproběhne místní participace • „Přidělování bytů ve vlastnictví magistrátu spočívá v poskytování bydlení osobám a rodinám v sociální tísní, které obvykle mají problém zařadit se do většinové společnosti, „Byli jsme informováni, že úředníci magistrátu předložili naši žádost o zastavení přidělování bytů rizikovým rodinám v naší městské části.ii) starostka městské části Praha 17, Jitka Synková. • V případě realizace navrhujeme: • pouze stavbu profesionálních bytů pro potřebné profese (zdravotní personál, učitelé, pohotovostní a záchranné sbory, sociální pracovníci, obecné státní zaměstnanci atp.) • stavbu přímo v areálu NNŽ a nepřeneset tak riziko dalších negativních externalit developmentu NNŽ do čtvrti Jarova a Vackova	Výstavby	Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že je podrobnost předmětné studie. Studie v rámci návrhu identifikuje potenciální umístění obecního (dostupného) bydlení bez další specifikace.

140	19	SVJ V Zahradkách č. p. 2026-2029 Praha 11	5) NNŽ - Metodika kontribuce investorů i ii <ul style="list-style-type: none"> • Navrhujeme zvýšení kontribuční částky z 2.000,-Kč m2 na 4.000,-Kč m2 • Vyžadujeme zapojení místních občanů do rozhodování o tom jakým způsobem bude kontribuce využita. • S ohledem na to, že se staví nové město pro 25.000 – 30.000 lidí, musí být z kontribuce postavena veškeré občanská vybavenost v množství, které odpovídá okresnímu městu: <ul style="list-style-type: none"> ◦ školy, školky ◦ zdravotní zařízení, stanice záchranných a bezpečnostních sborů ◦ poměr plochy zeleně vůči počtu obyvatel musí zůstat zachován ◦ zbylý koeficient použít pro „nedočerpání koeficientu“, což znamená méně nových obyvatel a tím pádem méně dopravní zátěže a zátěže na veřejnou vybavenost 	Navržené regulace	Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že se netýká předmětné studie.
141	20	Bytové družstvo Vackov	1 a) Jarovská třída – navrhujeme zrušení <p>Důvody:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jarovská třída povede k zvýšené zdravotní zátěži hlukem a zplodinami všech obyvatel kteří s touto třídou sousedí a přivede tisíce tranzitních aut do návazných komunikací (Malešická od Jarovské třídy dále do centra, Basilejské náměstí, Jana Želivského, Olšanská, Koněvova od ohrady dále do centra • Jarovská třída bude mít za následek likvidaci klidné rekreační lokality na pomezí Jarova a Malešického lesa, které slouží širokým vrstvám obyvatelstva ze Žižkova i Malešic. • Likvidace části Malešického lesa a zeleně (i když náletová a částečně existující v oblasti označené jako brownfield) je v rozporu s moderním trendem zvyšování zelených ploch ve městě a připravenosti na klimatickou změnu • Dopravní potřeby budoucích obyvatel nemohou být řešeny na úkor stávajících. Potřeby budoucích obyvatel by obsloužilo nejlépe metro D • Požadujeme provedení dopravní studie, který by pracovala s variantami dopravy bez Jarovské třídy 	Automobilová doprava	Komentář nebyl akceptován. Jarovská třída má být novým uličním propojením doplňujícím stávající uliční síť, díky čemuž dojde k rozložení dopravy a snížení zátěže do stávajících ulic, které jsou využívány jako tranzitní (ačkoliv by vzhledem k jejich umístění a charakteru mělo jít o klidné lokálně obslužené ulice). Potřebnost tohoto uličního propojení vychází mimo jiné také z transformace NNŽ, které bude generovat další dopravu, kterou je třeba vyřešit. Jarovská třída je zároveň veřejně prospěšnou stavbou fixovanou v územně plánovacích dokumentacích již od 60. let 20. století. Současné navrhované řešení sleduje formu umožňující dopravní propojení, přičemž nepředstavuje rychlou spojku zahlcující již tak přehlcené centrum města, ale naopak ulici městských parametrů sloužící zejména jako lokální obslužná ulice pro nejbližší zástavbu. Součástí projektu Jarovské třídy (Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída, IPR Praha, SATRA spol. s r.o.) je i dopravní model zpracovaný v několika variantách. Dopravní studie resp. modelování dopravního zatížení (ověření dopadu rozvoje území) je pořízováno jako součást Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída (IPR Praha, SATRA spol. s r.o., 2021), a to ke dvěma základním časovým etapám přeměny území (rok 2030 a horizont naplnění ÚP), kde je vždy posuzován vliv stavby Jarovské třídy na území. Výsledkem studie je pozitivní průkaz realizace Jarovské třídy na území, která tak pomáhá absorbovat změny v území (novou zástavbu), přispívá k ochraně stávající zástavby Jarova, Vackova a Koněvovy, jejím zdrojovým a cílovým územím z hlediska dopravy je především území NNŽ a okolí a pomáhá odlehčovat Koněvové ulici. Rozvoj zástavby by bez Jarovské třídy vyvolal větší tlak na stávající komunikační síť. Dopravní studie dále prokazuje, že obsluha lokality NNŽ je možná i bez existence Jarovské třídy a Městského okruhu, byť zátěž bude přenesena na stávající komunikační síť. Podrobné dopravní a hlukové posouzení bude zpracováno v další fázi projektové dokumentace stavby Jarovské třídy.
142	20	Bytové družstvo Vackov	1b) Jarovská třída – navrhujeme doplnění studií <ul style="list-style-type: none"> • vypracování akustické a rozptylové studie pro každý jednotlivý záměr v území a měření hlukové zátěže před a po realizaci záměru v oblastech Jarovské třídy a v oblastech vyjmenovaných v bodě 1a, které budou dodatečnou dopravou z Jarovské třídy zasaženy • vypracování studií zdravotního dopadu emisních škodlivin 	Automobilová doprava	Komentář bereme na vědomí. Komentářem navrhované řešení se bude týkat návazných projektových fází a řízení.
143	20	Bytové družstvo Vackov	1d) Jarovská Třída – tramvaje <ul style="list-style-type: none"> • požadujeme taková opatření, aby nedocházelo k degradaci lokality hlukem z tramvají • provedení alternativní dopravní studie bez tramvají. <p>Tramvaje v ulici Koněvova jsou dostatečně blízko a z druhé strany je jen les</p>	MHD	První část komentáře bereme na vědomí a konstatujeme, že je mimo podrobnost studie a bude řešen jako součást vlastního projektu tramvajové trati TT Olšanská-Habrová (DPP, ÚR, 2021). Druhou část komentáře nelze akceptovat. Navrhovaná tramvajová trať má plnit významnou roli z hlediska doplnění obsluhy území nové městské čtvrti NNŽ, ale především i stávající zástavby sídliště Na Jarově, Habrová, lokalit Třebešína a Malešic, přičemž tak podporuje využívání městské hromadné dopravy a její preferenci oproti automobilové.
144	20	Bytové družstvo Vackov	1c) Jarovská třída – navrhujeme zahloubení v této oblasti požadujeme vedení Jarovské třídy tunelem, nebo její zahloubení. Důvody: <ul style="list-style-type: none"> • zachování krajinného rázu • minimalizaci hlukové zátěže na okolí • nadzemní stavba vytvoří bariéru mezi zástavbou sídliště Jarov a přílehlého Malešického lesa • zachování atraktivity a rekreačních možností lokality • zachování pěších vazeb mezi Jarovem a Malešickým lesem 	Automobilová doprava	Komentář nebyl akceptován. Komentářem navrhované řešení by vedlo ke vzniku těžké dopravní stavby v místě, kde není potřeba a její realizace by byla technicky velmi náročná - zároveň by (díky výstavbě portálů, ramp apod. spojených s tunelovým, příp. částečně zahloubeným řešením) vedla k velké devastaci okolí. Nesouhlasíme s tvrzením, že studii navrhované (úrovňové pozemní) řešení vytváří bariéru v území - naopak díky navrhované podobě běžné městské ulice doplněné alejí a cyklopruhu umožňuje nové příčné i podélné zprostupnění území mezi oběma městskými částmi a nabízí četnost příčných prostupů, která by v případě částečného zahloubení nebyla možná. Díky takto navrženému řešení bude zachován krajinný ráz, podpořeno zatraktivnění a rekreační využití lokality včetně stávajících a nových pěších vazeb mezi Jarovem a Malešickým lesem.
145	20	Bytové družstvo Vackov	1e) Jarovská třída – zklidnění <p>Pokud nedojde ke zrušení ani zahloubení požadujeme:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stanovit hlukový limit • Stanovit rychlostní limit • Stanovit limit množství aut • Umožnit vjezd jen rezidentům, zakázat tranzitní příjezd • počítat s rezervou pro případnou protihlukovou stěnu, pokud se nepodaří hlukové limity plnit. 	Automobilová doprava	Komentář bereme na vědomí. Komentářem navrhované řešení se bude týkat návazných projektových fází a řízení.
146	20	Bytové družstvo Vackov	2) Metro <p>U projektu v hodnotě 150.000.000.000 Kč by mělo být samozřejmostí. 30 let nás politici neformálně ujišťují, že na oplátku umožnění developmentu NNŽ dostanou Žižkovští METRO</p>	MHD	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že studie umožňuje vedení trasy metra v souladu s územní rezervou dle územního plánu resp. změny ÚP Z 2600.
147	20	Bytové družstvo Vackov	3) Zeleň aneb zastavovány měly být pouze brownfieldy <p>- Na místě dvou dětských hřišť, hojně využívaných (Habrová a Vackov) jsou plánovány 4NP budovy.</p>	Veřejné vybavenosti	Komentář bereme na vědomí. Studie umožňuje dotvoření zástavby a veřejných prostranství v plochách podél stávajících sídlišť Na Jarově (Vackov) a Habrová. Díky studií navrženým regulativům a regulativům ÚP může v místě vzniknout pouze zástavba v souladu se stávajícím charakterem zástavby modernistických sídlišť, tj. kombinace zástavby s tzv. parkem ve volné zástavbě, v rámci kterého může dojít k obnově stávajících dětských hřišť.

148	20	Bytové družstvo Vackov	4) NNŽ - Sociální bydlení (příloha II. A III.) <ul style="list-style-type: none"> • Na základě špatných zkušeností z Prahy 17i a následného uznání chyby ze strany magistrátu odmítáme výstavbu sociálního bydlení v okolí Jarova, Vackova a Basilejského náměstí, pokud uvedené problémy nebudou vyřešeny a neproběhne místní participace <ul style="list-style-type: none"> ◦ „Přidělování bytů ve vlastnictví magistrátu spočívá v poskytování bydlení osobám a rodinám v sociální tísní, které obvykle mají problém zařadit se do většinové společnosti „....“ „Byli jsme informováni, že úředníci magistrátu předložili naši žádost o zastavení přidělování bytů rizikovým rodinám v naší městské části.ii) starostka městské části Praha 17, Jitka Synková. • V případě realizace navrhuje: <ul style="list-style-type: none"> ◦ pouze stavbu profesionálních bytů pro potřebné profese (zdravotní personál, učitelé, pohotovostní a záchranné sbory, sociální pracovníci, obecné státní zaměstnanci atp.) ◦ stavbu přímo v areálu NNŽ a nepřenášet tak riziko dalších negativních externalit rozvoje NNŽ do čtvrti Jarova a Vackova 	Výstavby	Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že je podrobnost předmětné studie. Studie v rámci návrhu identifikuje potenciální umístění obecního (dostupného) bydlení bez další specifikace.
149	20	Bytové družstvo Vackov	5) NNŽ - Metodika kontribuce investorů i ii <ul style="list-style-type: none"> • Navrhujeme zvýšení kontribuční částky z 2.000,-Kč m2 na 4.000,-Kč m2 • Vyžadujeme zapojení místních občanů do rozhodování o tom jakým způsobem bude kontribuce využita. • S ohledem na to, že se staví nové město pro 25.000 – 30.000 lidí, musí být z kontribuce postavena veškeré občanská vybavenost v množství, které odpovídá okresnímu městu: <ul style="list-style-type: none"> ◦ školy, školky ◦ zdravotní zařízení, stanice záchranných a bezpečnostních sborů ◦ poměr plochy zeleně vůči počtu obyvatel musí zůstat zachován ◦ zbylý koeficient použít pro „nedočerpání koeficientu“, což znamená méně nových obyvatel a tím pádem méně dopravní zátěže a zátěže na veřejnou vybavenost 	Navržené regulace	Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že se netýká předmětné studie.
150	21	fyzická osoba	Je vhodné, aby prostory Nákladového nádraží bylo volně veřejně přístupná, a to zejména pro křížené pěší a cyklistické cestování přes daný prostor.	Veřejného prostoru	Komentář byl akceptován a zapracován do studie.
151	22	fyzická osoba	Již dnes nedostatek parkovacích míst rezidentů, s výstavbou NNŽ se situace výrazně zhorší.	Automobilové dopravy	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že v souladu s § 32 nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy, v platném znění, musí každý stavebník v rámci záměru zajistit dostatečný počet vázaných a návštěvnických parkovacích stání na pozemku stavby.
152	22	fyzická osoba	Málo cyklostezek na Žižkově, špatné propojení zejména na východ a jih Prahy	Cyklistické dopravy	Komentář byl akceptován a zapracován do studie.
153	22	fyzická osoba	S nárůstem bytů a zvýšením počtu obyvatel nekoresponduje objem občanské vybavenosti	Veřejné vybavenosti	S komentářem nesouhlasíme. Kapacity občanské vybavenosti byly navrženy na základě analýzy infrastrukturálních potřeb budoucích obyvatel generovaných kapacitou zástavby a jejím předpokládaným využitím.
154	23	fyzická osoba	Návrh zcela rezignuje na vybudování souvislého pásma (koridoru) zeleně mezi prostorem Nákladového nádraží, Malešickým parkem, případně dalšími "zelenými" oblastmi Prahy a okolí. Tento koridor by neměl být přerušován ani navrženou výstavbou nové Jarovské třídy, případně zahuštěním prostoru bytovou či jinou výstavbou. Prostor zeleně nelze mechanicky přepočítávat pouze na m2, ale je nutné vyhodnotit i kvalitativní rozdíl mezi ostrůvkovým řešením a souvislým pásmem.	Zeleně	S komentářem nesouhlasíme. Studie vytváří a umožňuje plnohodnotné zelené a rekreační propojení mezi oblastí nákladového nádraží, Malešickým parkem a Malešickým lesem.
155	23	fyzická osoba	Nesouhlasím s výstavbou obytných domů před současnými domy v Habrové ul. směrem k navrhované Jarovské třídě. Bude zcela zničeno stávající dětské hřiště a zeleně, které je využíváno občany nejen z Habrové ulice. Jako protihlukové opatření, jak je tato výstavba domů označována, by mělo být využito jiných technických řešení (např. zahloubení ulice) s možností bezpečného přechodu na druhou stranu, např. po nadchodech na úrovni současné trati. Prostor by měl být využit jako koridor zeleně směrem k Nákladovému nádraží. Taková zeleně (stromy) poslouží jako protihlukové opatření a bude mít pozitivní dopad i na další emise (nejen hlukové) související s provozem vybudované Jarovské třídy.	Výstavby	Komentář nebyl akceptován. Studie umožňuje dotvoření zástavby a veřejných prostranství v plochách podél stávajících sídlišť Na Jarově (Vackov) a Habrová. Díky studií navrženým regulativům a regulativům ÚP může v místě vzniknout pouze zástavba v souladu se stávajícím charakterem zástavby modernistických sídlišť, tj. kombinace zástavby s tzv. parkem ve volné zástavbě, v rámci kterého může dojít k obnově stávajících dětských hřišť a zároveň i realizaci komentářem zmiňovaných protihlukových opatření v podobě stromů a dalších vegetačních prvků.
156	23	fyzická osoba	Absolutně nedostatečné, zda-li vůbec je řešena sportovní infrastruktura a to jak haly či tělocvičny, tak hřiště, běžecké dráhy, atp. V kontextu úsměvného vyjádření o stavbě hřiště na střeše školy budovy nákladového nádraží při veřejném projednávání změny územního plánu toto zanedbání je do očí bijící. Tuto infrastrukturu je třeba řešit v kontextu se souvislým zeleným koridorem a nutností zredukovat nadimenzovanou výstavbu podél navržené Jarovské třídy.	Veřejné vybavenosti	Komentář byl částečně akceptován. Plocha pro sportovní vybavenost je navržena v návaznosti na umístění základní školy u hlavní budovy NNŽ. S další sportovní vybaveností drobnějšího charakteru se počítá v rámci ploch nestavebních bloků v souladu se stanovenými regulativy.

157	24	fyzická osoba	<p>Na Praze 3 bydlím od roku 1999. Sleduji výstavbu developerských projektů. Nyní bydlím na sídlišti Jarov, na dohled od ulice Habrová. Regulační masterplán NNŽ přestavený veřejnosti nyní, únor 2021, jsem prostudovala a mám tyto komentáře. Nelíbí se mi změna bývalého 1,5 metru širokého kolejiště u Malešického lesíku, pás zeleně mezi Habrovou a Malešickou ulicí, podél ulice Habrová až k NNŽ, na 30 metrů širokou dvouproudovou komunikaci s dvoukolejištěm pro tramvaje a cyklostezku. Komunikace ulicemi Habrová a Malešická jsou dostatečné pro průjezd z Hrdlořez a Malešic a opravdu není nutné stavět mezi nimi toto nové doprání "monstrum", které celému sídlišti Jarov ani Malešickému lesu nic pozitivního nepřinese. Naopak - hluk, prach, znehodnocení ceny nemovitosti a nezapomínejme, že několik let budeme bydlet na staveništi. Dále se mi nelíbí likvidace dvou dětských hojně využívaných hřišť na sídlišti Jarov-Habrová a Jarov/Vackov "U Penny" s touto novou dopravní tepnou spojených. Místo nich má zde být vystavěno několik dalších činžovních domů. Tohle zde nechceme. Dále k veřejné vybavenosti samotného NNŽ megalokomplexu: jak to, že zde pro 20-25-30.000 nových obyvatel není Střední škola, Poliklinika ani Obchodní centrum velikosti OC Flora? K MHD: tramvaj na Habrovou opravdu nepotřebujeme. Stávající spojení máme ze Spojovací anebo busem z ulice Na Jarově. Obyvatelé NNŽ měli mít METRO, pokud vim. V návrhu masterplánu není zahrnuto. To se mi nelíbí.</p>	Obecně	<p>Komentář nebyl akceptován. Jarovská třída má být novým uličním propojením doplňujícím stávající uliční síť, díky čemuž dojde k rozložení dopravy a snížení zátěže do stávajících ulic, které jsou využívány jako tranzitní (ačkoliv by vzhledem k jejich umístění a charakteru mělo jít o klidné lokálně obslužné ulice). Potřebnost tohoto uličního propojení vychází mimo jiné také z transformace NNŽ, které bude generovat další dopravu, kterou je třeba vyřešit. Jarovská třída je zároveň veřejně prospěšnou stavbou fixovanou v územní plánovacích dokumentacích již od 60. let 20. století. Současně navrhované řešení sleduje formu umožňující dopravní propojení, přičemž nepředstavuje rychlou spojku zahrnující již tak přehlcené centrum města, ale naopak ulici městských parametrů sloužící zejména jako lokální obslužná ulice pro nejbližší zástavbu. Studie nenárokují odstranění dětských hřišť, ale umožňuje dotvoření zástavby a veřejných prostranství v plochách podél stávajících sídlišť Na Jarově (Vackov) a Habrová. Díky studii navrženým regulativům a regulativům ÚP může v místě vzniknout pouze zástavba v souladu se stávajícím charakterem zástavby modernistických sídlišť, tj. kombinace zástavby s tzv. parkem ve volné zástavbě, v rámci kterého může dojít k obnově stávajících dětských hřišť a zároveň i realizaci komentářem zmiňovaných protihlukových opatření v podobě stromů a dalších vegetačních prvků. Studii nově umísťovaná veřejná vybavenost byla navržena na základě analýzy infrastrukturních potřeb generovaných budoucím předpokládaným počtem obyvatel a pro budoucí potřeby území je z hlediska zajištění vybavenosti školské, obchodní (komerční), zdravotní a sociální dostačující. Umístění a kapacity veřejné vybavenosti jsou navrženy v souladu s celkovou dohodou nad podobou území mezi hl. m. Prahou, městskou částí Prahou 3 a investory v území.</p>
158	25	fyzická osoba	<p>V plánu je málo zeleně a postrádám využití železničních kolejí.</p>	Zeleně	<p>S komentářem nesouhlasíme. Studie byla upravena z hlediska posílení severojižního a východozápadního zeleného propojení do vzájemně propojeného celku za pomoci rozšíření zelených ploch a dalších prvků na úkor stavebních bloků či blíže nespecifikovaných uličních prostranství (specifická vegetační plocha ve veřejném prostranství / stavebním bloku / dvoraně budovy NNŽ, kompozičně významné stromy ve veřejném prostranství), dále prostřednictvím regulace stavebních bloků díky požadavku na procento zahrad a veřejně přístupných částí. Samostatnou novou kapitolou studie je pak návrh modrozelené infrastruktury v území a požadavky na její implementaci. Konstatujeme, že komentářem navrhované řešení na využití kolejí je podrobnost studie, která jej však umožňuje.</p>
159	25	fyzická osoba	<p>Velké množství bytů a tím pádem nových obyvatel, nutně i přes uvedené úpravy způsobí obrovské dopravní problémy.</p>	Automobilové dopravy	<p>Komentář bereme na vědomí. Navržená transformace území vychází z předpokladů udržitelného rozvoje hl. m. Prahy v souladu s Politikou územního rozvoje, Zásadami územního rozvoje a cíli a úkoly územního plánování dle stavebního zákona, kdy dojde k využití a revitalizaci již nevyužívaného zastavěného území brownfieldu v širším centru města a tím doplnění městské struktury se smíšeným využitím při zajištění obsluhy městskou hromadnou dopravou a preferenci bezmotorové dopravy, a tím vytvoření města krátkých vzdáleností s ideální hustotou obyvatel. Tyto předpoklady maximálně podporují preferenci udržitelné a tedy jiné než individuální automobilové dopravy.</p>
160	26	fyzická osoba	<p>Z návrhu není jasná dopravní obslužnost. Územím bude sice procházet tramvajová trať. Jedná se však o novou čtvrt' s 15 000 obyvatel, jež by musela být obsluhována 3 tramvajovými linkami se špičkovým intervalem 8 minut. Jasnou radiální osou směrem do centra je zde Olšanská - Seifertova. V ulici Seifertově je již dnes tramvajová intenzita na hranici propustnosti. I když je samozřejmě možno linku č.15 s int. 8 minut odklonit Olšanskou ulicí do nově vzniklého sídelního útvaru, nebude to v hlavním radiálním směru dostatečné. musela by se tímto směrem přidat ještě jedna linka se stejnou kapacitou, což již je nad rámec propustnosti Táborské a Seifertovy ulice. Rovněž ulice Želivského v tangenciálním směru je značně vytížena zejména v úseku Nákl. nádraží Žižkov - Ohrada, s tím, že v budoucnu se zde uvažuje s přidáním tangenciální linky tram č. 19. Je v rámci studie zpracován plán řešení tramvajové sítě v okolí včetně intenzit?</p>	MHD	<p>Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že studii navrhovaný systém městské hromadné dopravy byl navržen v kontextu a v souladu s plánem rozvoje tramvajových tratí hl. m. Prahy (Dopravní podnik hl. m. Prahy) a zohledňuje tak i další připravované záměry na výstavbu nových tras tramvajových tratí, např. TT Počernická, TT Václavské náměstí - Vinohradská, TT Vinohradská - Vršovická (Východní tangenta), potažmo TT Vinohradská - Hlavní nádraží a výhledové TT Malešice - Počernická - Depo Hostivař.</p>
161	26	fyzická osoba	<p>Na horním Žižkově je obecně nedostatek zeleně. Blízký park Parukářka a Židovské pece jsou již nyní přetíženy a plánovaná louka pod Parukářkou situaci řešit nemůže. Nově navrhovaný park malé rozlohy a liniová zeleň nemůže v této podobě zajistit přiměřenou rekreační plochu pro 15 000 obyvatel</p>	Zeleně	<p>S komentářem nesouhlasíme. Studie byla upravena z hlediska posílení severojižního a východozápadního zeleného propojení do vzájemně propojeného celku za pomoci rozšíření zelených ploch a dalších prvků na úkor stavebních bloků či blíže nespecifikovaných uličních prostranství (specifická vegetační plocha ve veřejném prostranství / stavebním bloku / dvoraně budovy NNŽ, kompozičně významné stromy ve veřejném prostranství), dále prostřednictvím regulace stavebních bloků díky požadavku na procento zahrad a veřejně přístupných částí. Samostatnou novou kapitolou studie je pak návrh modrozelené infrastruktury v území a požadavky na její implementaci.</p>
162	26	fyzická osoba	<p>V Praze je nedostatek levných bytů. Pokud by nová čtvrt' měla řešit nedostatek bytů v Praze, musela by zde být zaručená nabídka podílu levnějšího segmentu bytů - obecních, sociálních a družstevních bytů, případně i nájemních.</p>	Výstavby	<p>Komentář bereme na vědomí.</p>
163	27	fyzická osoba	<p>Prosím, vyjasněte si propříšité názvosloví a zda chcete takový dokument nazývat urbanistická studie nebo masterplan. Na webu a dalších veřejných prezentacích a kanálech o dokumentu referujete jako o Regulačním masterplánu, ale v samotných dokumentech (regulačním výkresu, výkresu potenciálu a brožurě) je slovo masterplan použito přesně jednou a název je vždy uveden jako Urbanistická studie s prvky regulačního plánu.</p> <p>Tento rozpor v komunikaci je podle mého názoru vůči odborné i široké veřejnosti matoucí.</p>	Obecně	<p>Komentář bereme na vědomí.</p>

164	28	fyzická osoba	<i>Dobrý den, jsem obyvatelem Vackova. Nechápu stavbu Jarovské spojky. Teď jsem si dával do navigace trasu z Malešické k Lidlu v Hrdlořezích, nabídl mi to dvě trasy, obě trasy jsou stejně dlouhé a trvají 7 minut. Jarovská spojka by byla třetí cestou, ptám se k čemu? Všechny trasy ústí do ulice Malešická, Jarovská spojka pouze doucpe tuto ulici. Lidé z NNŽ nebudou jezdit ven z Prahy ale budou jezdit za prací do centra a budou používat MHD. Jarovská třída pouze přivede dopravu do centra. Prosim o upuštění od budování této silnice. Zničí se tak Malešický les.</i>	Automobilová doprava	Komentář nebyl akceptován. Jarovská třída má být novým uličním propojením doplňujícím stávající uliční síť, díky čemuž dojde k rozložení dopravy a snížení zátěže do stávajících ulic, které jsou využívány jako tranzitní (ačkoliv by vzhledem k jejich umístění a charakteru mělo jít o klidné lokálně obslužené ulice). Potřebnost tohoto uličního propojení vychází mimo jiné také z transformace NNŽ, které bude generovat další dopravu, kterou je třeba vyřešit. Jarovská třída je zároveň veřejně prospěšnou stavbou fixovanou v územně plánovacích dokumentacích již od 60. let 20. století. Současně navrhované řešení sleduje formu umožňující dopravní propojení, přičemž nepředstavuje rychlou spojku zahrnující již tak přehlcené centrum města, ale naopak ulici městských parametrů sloužící zejména jako lokální obslužná ulice pro nejbližší zástavbu.
165	29	fyzická osoba	<i>Dobrý den, moje výhrada je, že absolutně nevidím nutnost výstavby této komunikace pro občany Žižkova. tato výstavba pouze zjednoduší cestování lidem z okolních satelitů do centra. Netuším, proč by člověk bydlící v nové rezidenční čtvrti, potřeboval cestovat Malešickou ulicí.</i>	Automobilová doprava	Komentář nebyl akceptován. Jarovská třída má být novým uličním propojením doplňujícím stávající uliční síť, díky čemuž dojde k rozložení dopravy a snížení zátěže do stávajících ulic, které jsou využívány jako tranzitní (ačkoliv by vzhledem k jejich umístění a charakteru mělo jít o klidné lokálně obslužené ulice). Potřebnost tohoto uličního propojení vychází mimo jiné také z transformace NNŽ, které bude generovat další dopravu, kterou je třeba vyřešit. Jarovská třída je zároveň veřejně prospěšnou stavbou fixovanou v územně plánovacích dokumentacích již od 60. let 20. století. Současně navrhované řešení sleduje formu umožňující dopravní propojení, přičemž nepředstavuje rychlou spojku zahrnující již tak přehlcené centrum města, ale naopak ulici městských parametrů sloužící zejména jako lokální obslužná ulice pro nejbližší zástavbu.
166	29	fyzická osoba	<i>Dojde k zničení klidné, rezidenční části Prahy, ve prospěch nově přichozích, pravděpodobně cizinců.</i>	Zeleně	S komentářem nesouhlasíme. Navržená transformace území vychází z předpokladů územního rozvoje hl. m. Prahy v souladu s Politikou územního rozvoje. Zásadami územního rozvoje a cíli a úkoly územního plánování dle stavebního zákona, kdy dojde k využití a revitalizaci již nevyužívaného zastavěného území brownfieldu v širším centru města a tím doplnění městské struktury se smíšeným využitím při zajištění obsluhy městskou hromadnou dopravou a preferenci bezmotorové dopravy, a tím vytvoření města krátkých vzdáleností s ideální hustotou obyvatel.
167	29	fyzická osoba	<i>Netuším proč se radnice nesnaží dotešit otázku metra, jak bylo přislíbeno a argumentováno.</i>	MHD	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že studie vymezením veřejných prostranství, která mají být ve vlastnictví hl. m. Prahy, vytváří předpoklady pro budoucí možnou realizaci stanice metra. Návrh studie umožňuje budoucí umístění stanice metra resp. výstupů z ní v prostranství mezi hlavní budovou NNŽ a obytnými bloky díky dostatečné navržené sířce. Tento předpoklad vychází pouze z prověření na úrovni koncepce metra, kdy trasa metra na Žižkov je v územně plánovací dokumentaci zakotvena v podobě územní rezervy, tj. nejedná se o konkrétní návrh trasy a je tak pravděpodobné, že se její vedení včetně umístění stanice bude dále měnit.
168	30	fyzická osoba	<i>Nákladové nádraží se mělo celé proměnit v městský park. Je nevhodné stavět tam byty, protože okolní oblast je už teď přetížena provozem aut a provoz vyjíždějící z nové zástavby udělá současným obyvatelům okolí ze života peklo.</i>	Využití území	Komentář bereme na vědomí. Navržená transformace území vychází z předpokladů územního rozvoje hl. m. Prahy v souladu s Politikou územního rozvoje. Zásadami územního rozvoje a cíli a úkoly územního plánování dle stavebního zákona, kdy dojde k využití a revitalizaci již nevyužívaného zastavěného území brownfieldu v širším centru města a tím doplnění městské struktury se smíšeným využitím při zajištění obsluhy městskou hromadnou dopravou a preferenci bezmotorové dopravy, a tím vytvoření města krátkých vzdáleností s ideální hustotou obyvatel. Tyto předpoklady maximálně podporují preferenci udržitelné a tedy jiné než individuální automobilové dopravy.
169	31	fyzická osoba	<i>Vážení, jako dlouholetý občan Prahy 3 mně vadí velké množství bytů kolem mě, které se využívají k jinému účelu, než k bydlení. V našem bytovém domě je cca 50% bytů, které se využívají ke krátkodobému pronájmu (občas mám pocit, že bydlím v hotelu) a některé byty jsou zakoupeny k investičním účelům. Jaké nástroje budou využity k tomu, aby v nové čtvrti vyrostlo skutečně bydlení pro lidi, co zde budou bydlet a pracovat a nikoli byty pro hotelové ubytování či investiční a rekreační byty pro ruskou klientelu.</i>	Výstavby	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že studie díky navrženým regulativům vytváří předpoklady pro vznik různých forem zástavby, jako taková však nedefinuje konkrétní typologii resp. funkci bydlení. Studie v rámci návrhu identifikuje potenciální umístění obecního (dostupného) bydlení bez další specifikace.
170	31	fyzická osoba	<i>Je zde zamýšlené napojení na síť podzemní dráhy Metro?</i>	MHD	Komentář bereme na vědomí. Návrh studie umožňuje budoucí umístění stanice metra resp. výstupů z ní v prostranství mezi hlavní budovou NNŽ a obytnými bloky díky dostatečné navržené sířce. Tento předpoklad vychází pouze z prověření na úrovni koncepce metra, kdy trasa metra na Žižkov je v územně plánovací dokumentaci zakotvena v podobě územní rezervy, tj. nejedná se o konkrétní návrh trasy a je tak pravděpodobné, že se její vedení včetně umístění stanice bude dále měnit.
171	32	fyzická osoba	<i>Nedá se souhlasit s tak velkou zastavěnou plochou k poměru malé plochy zeleně nebo jak je poslední dobou moderní betonová zeleň. Současná pandemie ukázala že při lockdownu nemá množství obyvatelstva na m2 kam jít parky jsou malé nebo skryté vybetonované chybí. Množství zeleně ke sportování a celkové plochy zeleně jsou zanedbané a neopéčované. Je to ostuda a budoucí generace ponesou následky finančního upřednostňování něčích zájmů</i>	Zeleně	Komentář bereme na vědomí. Studie byla upravena z hlediska posílení severojižního a východozápadního zeleného propojení do vzájemně propojeného celku za pomoci rozšíření zelených ploch a dalších prvků na úkor stavebních bloků či blíže nespecifikovaných uličních prostranství (specifická vegetační plocha ve veřejném prostranství / stavebním bloku / dvoraně budovy NNŽ, kompozičně významné stromy ve veřejném prostranství), dále prostřednictvím regulace stavebních bloků díky požadavku na procento zahrad a veřejné přístupných částí. Samostatnou novou kapitolou studie je pak návrh modrozelené infrastruktury v území a požadavky na její implementaci.
172	32	fyzická osoba	<i>To samé nedostačující plochy zeleně</i>	Zeleně	S komentářem nesouhlasíme. Studie byla upravena z hlediska posílení severojižního a východozápadního zeleného propojení do vzájemně propojeného celku za pomoci rozšíření zelených ploch a dalších prvků na úkor stavebních bloků či blíže nespecifikovaných uličních prostranství (specifická vegetační plocha ve veřejném prostranství / stavebním bloku / dvoraně budovy NNŽ, kompozičně významné stromy ve veřejném prostranství), dále prostřednictvím regulace stavebních bloků díky požadavku na procento zahrad a veřejné přístupných částí. Samostatnou novou kapitolou studie je pak návrh modrozelené infrastruktury v území a požadavky na její implementaci.
173	32	fyzická osoba	<i>Více valně zeleně pro lidi</i>	Zeleně	Komentář bereme na vědomí. Studie byla upravena z hlediska posílení severojižního a východozápadního zeleného propojení do vzájemně propojeného celku za pomoci rozšíření zelených ploch a dalších prvků na úkor stavebních bloků či blíže nespecifikovaných uličních prostranství (specifická vegetační plocha ve veřejném prostranství / stavebním bloku / dvoraně budovy NNŽ, kompozičně významné stromy ve veřejném prostranství), dále prostřednictvím regulace stavebních bloků díky požadavku na procento zahrad a veřejné přístupných částí. Samostatnou novou kapitolou studie je pak návrh modrozelené infrastruktury v území a požadavky na její implementaci.

174	33	fyzická osoba	<i>Dobrý den, ráda bych, aby byla v rámci příprava následně realizace NNZ respektování a koncepce zdravých měst a aspekty udržitelnosti - nízkoenergetické budovy, nízkouhlikové provozy, alternativní zdroje energie, minimalizace odpadů, chytré zavlažování zeleně, použití recyklovaných materiálů a další a další ... Myslím, že Praha má velkou příležitost vybudovat prostor, na který bude hrdá a který bude splňovat nároky moderního života s respektem k systému udržitelnosti. Děkuji, Edita Šilhánová</i>	Výstavby	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že komentářem navrhované řešení je převážně podrobnost studie, která jej však svým návrhem umožňuje a podporuje. Samostatnou novou kapitolou studie je pak návrh drozozelené infrastruktury v území a požadavky na její implementaci.
175	33	fyzická osoba	<i>Nezbytný je dostatek občanské vybavenosti - školy, obchody, zdravotnická zařízení, sportoviště vč. venkovních, dostatek zeleně, prostory pro komunitní život (setkávání, kulturní akce pod širým nebem, farmářské trhy). Děkuji.</i>	Veřejné vybavenosti	Komentář byl akceptován. Studii nově umístovaná veřejná vybavenost byla navržena na základě analýzy infrastrukturních potřeb generovaných budoucím předpokládaným počtem obyvatel a pro budoucí potřeby území je z hlediska zajištění vybavenosti školské, obchodní (komerční), zdravotní a sociální dostačující. Umístění a kapacity veřejné vybavenosti jsou navrženy v souladu s celkovou dohodou nad podobou území mezi hl. m. Prahou, městskou částí Prahou 3 a investory v území. Studie obsahuje návrh na umístění složek veřejné vybavenosti včetně školské, sportovní, zdravotní a obchodní, přičemž dále navrhuje aktivní parter pro umístění vybavenosti drobnějšího charakteru v částech území podél významných veřejných prostranství, ulic a zastávek městské hromadné dopravy.
176	33	fyzická osoba	<i>Ráda bych v NNZ viděla dostatek prostoru pro komunitní život - místa pro odpočinek a setkávání (nejen kavárny), farmářské trhy, organizaci venkovních aktivit pro děti (tvořivé kroužky, včelaření ...)</i>	Veřejného prostoru	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že studie díky návrhu systému veřejných prostranství - uličních a parkových vytváří dostatečné předpoklady pro komunitní život. Komentářem navrhované konkrétní řešení je podrobnost studie, která jej však svým návrhem umožňuje a v některých částech přímo podporuje.
177	34	fyzická osoba	<i>Nově vzniklou Jarovskou ulici v úseku od křižovatky Na Jarově a Malešické (na úrovni tramvajové smyčky) zapustit pod úroveň terénu, naklesat tak, aby se napojila na MÚK Českobrodská. Krajinu nad zapuštěnou dvouproutou silnicí použít pro další rekreační sportovní aktivity v výsadbě zeleně (rozšíření Malešického lesa).</i>	Automobilové dopravy	Komentář nelze akceptovat. Komentářem navrhované řešení na zahloubení Jarovské třídy by vedlo ke vzniku těžké dopravní stavby v místě, kde není potřeba a její realizace by byla technicky velmi náročná - zároveň by (díky výstavbě portálů, ramp apod. spojených s tunelovým, příp. částečně zahloubeným řešením) vedla k velké devastaci okolí, tj. šla by proti smyslu komentářem definovaných požadavků na prostupnost a využití okolních veřejných prostranství. Díky navrhované podobě (úrovňové) běžné městské ulice doplněné alejí a cyklopruhu umožňuje nové příčné i podélné zprostupnění území mezi oběma městskými částmi a nabízí četnost příčných propustů, která by v případě částečného zahloubení nebyla možná. Díky takto navrženému řešení bude zachován krajinný ráz, podpořeno zatraktivnění a reakreační využití lokality včetně stávajících a nových pěších vazeb mezi Jarovem a Malešickým lesem.
178	34	fyzická osoba	<i>Revitalizaci Malešického lesa, lepší péči, více laviček</i>	Zeleně	Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že je mimo podrobnost této studie. Studie komentářem navrhované řešení podporuje.
179	35	fyzická osoba	<i>Nelíbí se mi plán vyrovnat výšku staveb ve východní části s projektem Třebešín! Třebešín je na kopci, mezi ním a NNZ je volná část, není tedy absolutně třeba výšku vyrovnávat. Je však třeba vzít v úvahu domy na opačnou stranu, tedy nynější novou výstavbu v ulici Olgy Havlové, kde jsou budovy do max. 5. patra, nejvýše teď nová budova hned u parku. Tato by se měla brát jako limit pro tuto oblast, máme-li brát v úvahu okolní zástavbu.</i>	Výstavby	S komentářem nesouhlasíme. Návrh studie resp. její výšková regulace odpovídá a navazuje na stávající i plánovanou okolní zástavbu včetně zástavby na Vackově, kde byla realizována zástavba dosahující 8 - 13 NP. Přičemž realizaci vyšších staveb (věží) studie umožňuje za předpokladu splnění určitých požadavků, díky kterým nedojde ke vzniku hmotově výrazné zástavby (komentářem zmiňovaný projekt Tulipa Třebešín) ale naopak realizaci zástavby s vhodným hmotovým poměrem výšky a šířky.
180	35	fyzická osoba	<i>Je potřeba zajistit, aby před tím, než se začne s jakoukoliv výstavbou bytů, se zařídila tramvajová linka z Nákladového nádraží Žižkov směr Malešická, jinak se tu všichni zblázníme s tou trochou autobusů a nedostatečným množstvím přechodů.</i>	MHD	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že příprava tramvajové trati Olšanská-Havrová byla jejím investorem (Dopravní podnik hl. m. Prahy) již zahájena a nyní probíhá zpracování DÚR.
181	35	fyzická osoba	<i>Jednoduše, zeleně, která je navrhovaná je absolutně nedostatečná. Tato oblast je obrovská, má kapacity pro vytvoření minimálně jednoho plohodnotného velkého parku, ne pouhých plivátek obestavěných domy.</i>	Zeleně	Komentář byl částečně akceptován. Studie byla upravena z hlediska posílení severojižního a východozápadního zeleného propojení do vzájemně propojeného celku za pomoci rozšíření zelených ploch a dalších prvků na úkor stavebních bloků či blíže nespécifikovaných uličních prostranství (specifická vegetační plocha ve veřejném prostranství / stavebním bloku / dvorané budovy NNZ, kompozičně významné stromy ve veřejném prostranství), dále prostřednictvím regulace stavebních bloků díky požadavku na procento zahrad a veřejně přístupných částí. Samostatnou novou kapitolou studie je pak návrh drozozelené infrastruktury v území a požadavky na její implementaci.
182	36	fyzická osoba	<i>Je třeba vzít v úvahu fakt, že pokud se zavede Jarovská třída a otevře se pro auta, bude to znamenat obrovskou zátěž pro nynější Malešickou. Už nyní se tu nedá pořádně přejít, ulice není dostatečně široká pro takový provoz, samozřejmě dopad na kvalitu ovzduší pak v této lokalitě je nepopíratelný. Co alternativně navázat na Jarovskou třídu ulicí U Nákladového nádraží? Nejlépe, Jarovskou třídu pro auta vůbec neotvírat. Vždyť přece výstavba na NNZ nemusí znamenat, že tím bude trpět zástavba za NNZ.</i>	Automobilové dopravy	Komentář nebyl akceptován. Jarovská třída má být novým uličním propojením doplňujícím stávající uliční síť, díky čemuž dojde k rozložení dopravy a snížení zátěže do stávajících ulic, které jsou využívány jako tranzitní. Potřebnost tohoto uličního propojení vychází mimo jiné také z transformace NNZ, které bude generovat další dopravu, kterou je třeba vyřešit. Jarovská třída je zároveň veřejně prospěšnou stavbou fixovanou v územní plánovací dokumentaci již od 60. let 20. století. Současně navrhované řešení sleduje formu umožňující dopravní propojení, přičemž nepředstavuje rychlou spojku zahlcující již tak přehlcené centrum města, ale naopak ulici městských parametrů sloužící zejména jako lokální obslužná ulice pro nejbližší zástavbu. Vedení Jarovské třídy resp. spojky do ulice U Nákladového nádraží je jednou z historických překonaných variant, které byly opuštěny především z důvodu vytvoření paralelní komunikace k ulici Malešická, velkému zásahu do stávajících přírodních ploch a ploch s potenciálem na dotvoření zástavby a veřejných prostranství díky realizaci mnoha stavebně-technických opatření z důvodu komplikovaného terénu a již realizované zástavby v území.
183	36	fyzická osoba	<i>Není zajištěna dostatečná prostupnost území!</i>	Výstavby	Komentář byl akceptován a zapracován do studie.
184	36	fyzická osoba	<i>Je to obrovské zajímavé unikátní území, nezkažte jej povolením/navržením pouhé zástavby bez pořádné kvalitní zeleně, minimální prostupnosti, jejím oddělením od již existující zástavby věžáky.</i>	Zeleně	Komentář bereme na vědomí.
185	36	fyzická osoba	<i>Je to obrovské zajímavé unikátní území, nezkažte jej nezajištěním cenově dostupných bytů pro normální lidi. Máte šanci to udělat super pro místní i nemístní. Díky. LL</i>	Výstavby	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že komentářem navrhované řešení je podrobnost studie, která jej však svým návrhem umožňuje. Studie v rámci návrhu identifikuje potenciální umístění obecního (dostupného) bydlení bez další specifikace. Studie navrhuje umístění aktivního parteru, který podporuje umístování komerčních ploch malého rozsahu.

186	37	fyzická osoba	<i>Nesúhlasím s vybudovaním dopravnej tepny, ktorá zmení kludnú lokalitu na lokalitu sotva vhodnú na bývanie. V moderných metropolách, ku ktorým sa Praha hrdo hlási, je zvykom vliezť vytáženú komunikáciu pod zemou, tunelmi. Tiež nevidím dôvod "ťahat" trať pod pozdĺž lesa v lokalite, kde je v pešej dostupnosti iná trať.</i>	Automobilová doprava	Komentář nelze akceptovat. Komentářem navrhované řešení na zahloubení Jarovské třídy by vedlo ke vzniku těžké dopravní stavby v místě, kde není potřeba a jejíž realizace by byla technicky velmi náročná - zároveň by (díky výstavbě portálů, ramp apod. spojených s tunelovým, příp. částečně zahloubeným řešením) vedla k velké devastaci okolí, tj. šla by proti smyslu komentářem definovaných požadavků na prostupnost a využití okolních veřejných prostranství. Díky navrhované podobě (úrovňové) běžné městské ulice doplněné alejí a cyklopruhu umožňuje nové příčné i podélné zprostupnění území mezi oběma městskými částmi a nabízí četnost příčných prostupů, která by v případě částečného zahloubení nebyla možná. Díky takto navrženému řešení bude zachován krajinný ráz, podpořeno atraktivnější a reakreační využití lokality včetně stávajících a nových pěších vazeb mezi Jarovem a Malešickým lesem. Navrhovaná tramvajová trať má plnit významnou roli z hlediska doplnění obsluhy území nové městské čtvrti NNŽ, ale především i stávající zástavby sídliště Na Jarově, Habrová, lokalit Třebešina a Malešic, přičemž tak podporuje využívání městské hromadné dopravy a její preferenci oproti automobilové.
187	38	fyzická osoba	<i>Bydlím v Rezidenci Garden Towers, která je pár metrů od Nákladového nádraží. Bydlela jsem celý život v náměstí Jiřího z Lobkovic. Z domu o 23 bytech bydlím v kolosu se 770 bytů. Jak jsem se dozvěděla z novin Prahy 3, bude se na místě bývalého Telecomu stavět 1 000 bytů a na místě nákladového nádraží má být 2 500 bytů. Co jsem viděla návrhy na zástavbu, myslím, že to bude neskutečně přehnělý prostor. Kolem vyrostly domy na Vackově, na Třebešíně, staví se Hagibor a další domy v okolí Nákladového nádraží. Jak bude vyřešená MHD, zdravotnictví, školky, školy a zelená plocha? Garáže budou pod domy, ale kolik přibude aut? Tyto byty si budou moci pořídit jen movití lidé, kteří asi stejně jako v našem komplexu si nakoupí více bytů a ty pak bude pronajímat. Takže dost velká migrace obyvatel. Kdyby měla jen polovina obyvatel auta, pak je to zase o 1 750 aut více. U nás se cí dál víc po garážích i domech potulují bezdomovci a někdy bývají i nehody kvůli různým hlasitým oslavám. Jsou velké problémy s odpadem (neustále plně kontejnery v domě a především tříděný odpad před domem). Bezdomovci se hrabou v popelnících a vyspávají odpadky mimo kontejnery nebo při větru jsou odpadky z venkovních kontejnerů roznášeny po okolí. Co kriminalita? Budou policisté v tak husté zástavbě stíhat? Vadí mi velká koncentrace bytů na malém prostoru!!!!</i>	Veřejné vybavenosti	Komentář bereme na vědomí. Navržená transformace území vychází z předpokladů udržitelného rozvoje hl. m. Prahy v souladu s Politikou územního rozvoje, Zásadami územního rozvoje a cíli a úkoly územního plánování dle stavebního zákona, kdy dojde k využití a revitalizaci již nevyužívaného zastavěného území brownfieldu v širším centru města a tím doplnění městské struktury se smíšeným využitím při zajištění obsluhy městskou hromadnou dopravou a preferenci bezmotorové dopravy, a tím vytvoření města krátkých vzdáleností s ideální hustotou obyvatel. Studie navrhuje realizaci nové tramvajové trati, nových zastávek resp. úpravu umístění stávajících pro autobusovou dopravu, studie umožňuje vedení trasy metra v souladu s územní rezervou dle územního plánu resp. změny ÚP Z 2600. Studii nově umísťovaná veřejná vybavenost byla navržena na základě analýzy infrastrukturních potřeb generovaných budoucím předpokládaným počtem obyvatel a pro budoucí potřeby území je z hlediska zajištění vybavenosti školské, obchodní (komerční), zdravotní a sociální dostačující. Umístění a kapacity veřejné vybavenosti jsou navrženy v souladu s celkovou dohodou nad podobou území mezi hl. m. Prahou, městskou částí Prahou 3 a investory v území. Studie obsahuje návrh na umístění složek veřejné vybavenosti včetně školské, sportovní, zdravotní a obchodní, přičemž dále navrhuje aktivní parter pro umístění vybavenosti drobnějšího charakteru v částech území podél významných veřejných prostranství, uzlů a zastávek městské hromadné dopravy. Studie byla upravena z hlediska posílení severojižního a východozápadního zeleného propojení do vzájemně propojeného celku za pomoci rozšíření zelených ploch a dalších prvků na úkor stavebních bloků či blíže nespécifikovaných uličních prostranství (specifická vegetační plocha ve veřejném prostranství / stavebním bloku / dvorané budovy NNŽ, kompozičně významné stromy ve veřejném prostranství), dále prostřednictvím regulace stavebních bloků díky požadavku na procento zahrad a veřejně přístupných částí. Samostatnou novou kapitolou studie je pak návrh modrozelené infrastruktury v území a požadavky na její implementaci. V souladu s § 32 nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy, v platném znění, musí každý stavebník v rámci záměru zajistit dostatečný počet vázaných a návštěvníků parkovacích stání na pozemku stavby, jejichž počet je odvozen až z konkrétního návrhu záměru. Konstatujeme, že komentářem navrhované řešení je z (druhé) části podrobnost studie.
188	39	fyzická osoba	<i>Jarovská třída - vzhledem k povaze lokality - rekreační a odpočinková zóna - považují za nutné zajištění výstavby hlukové bariéry. Dosud žádná v lokalitě dle plánu navržena není.</i>	Automobilová doprava	Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že je mimo podrobnost předmětné studie. Případnou výstavbu hlukové bariéry bude možné definovat na základě hlukové studie zpracované v navazujících fázích projektové dokumentace projektu Jarovské třídy.
189	39	fyzická osoba	<i>Točna - nebylo by smysluplnější nedělat "točnu" ale využít "obousměrných" tramvají a ušetřit cenný prostor lesoparku?</i>	MHD	Komentář byl akceptován a částečně zpracován do studie. Dočasné ukončení tramvajové trati je řešeno tzv. dvojitou úvratí a umožňuje tak otáčení bez potřeby využívání obousměrných tramvají.
190	39	fyzická osoba	<i>Přechod mezi lesoparkem Malešický les a parkovištěm u ulice Habrová by bylo vhodné dostatečně zabezpečit - ideálně mimoúrovňové křížení vzhledem k množství dětí, které tudy každý den chodí z Malešic na Jarov (školy, školky, volnočasové aktivity).</i>	Pohybu pro pěší	Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že je mimo podrobnost předmětné studie. Podrobné řešení příčných vazeb mezi Malešickým lesem a okolím ulice Habrová je součástí Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída (IPR Praha, SATRA spol. s r.o., 2021).
191	40	fyzická osoba	<i>Jakým způsobem se bude řešit bývalá trať k nákladovému nádraží? Domnívám se, že ideální by bylo využít pro tramvajovou trať na stanici metra.</i>	MHD	Komentář bereme na vědomí. Koridor bývalé železniční trati bude využit především pro novou tramvajovou trať a přilehlá veřejná (uliční a parková) prostranství. Výhledově je umožněno prodloužení tramvajové trati z dočasného zakončení u Českobrodské ulice až do Malešic, což umožní napojení až na stanici metra Depo Hostivař.
192	41	fyzická osoba	<i>Plochy parků a zeleně jsou příliš malé</i>	Zelené	Komentář byl částečně akceptován. Studie byla upravena především z hlediska posílení severojižního a východozápadního zeleného propojení do vzájemně propojeného celku za pomoci rozšíření zelených ploch a dalších prvků na úkor stavebních bloků či blíže nespécifikovaných uličních prostranství (specifická vegetační plocha ve veřejném prostranství / stavebním bloku / dvorané budovy NNŽ, kompozičně významné stromy ve veřejném prostranství), dále prostřednictvím regulace stavebních bloků díky požadavku na procento zahrad a veřejně přístupných částí. Samostatnou novou kapitolou studie je pak návrh modrozelené infrastruktury v území a požadavky na její implementaci.
193	41	fyzická osoba	<i>Občanská vybavenost není dostatečná</i>	Veřejné vybavenosti	Komentář byl částečně akceptován. Studii nově umísťovaná veřejná vybavenost byla navržena na základě analýzy infrastrukturních potřeb generovaných budoucím předpokládaným počtem obyvatel a pro budoucí potřeby území je z hlediska zajištění vybavenosti školské, obchodní (komerční), zdravotní a sociální dostačující. Umístění a kapacity veřejné vybavenosti jsou navrženy v souladu s celkovou dohodou nad podobou území mezi hl. m. Prahou, městskou částí Prahou 3 a investory v území. Studie obsahuje návrh na umístění složek veřejné vybavenosti včetně školské, sportovní, zdravotní a obchodní, přičemž dále navrhuje aktivní parter pro umístění vybavenosti drobnějšího charakteru v částech území podél významných veřejných prostranství, uzlů a zastávek městské hromadné dopravy.
194	41	fyzická osoba	<i>Nová výstavba by neměla sloužit jako investiční byty</i>	Výstavby	Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že je mimo podrobnost studie.

195	42	fyzická osoba	<i>K Jarovské třídě: Nejlépe bez ní, aby netrpělo okolí (obytná zástavba, Malešický les) např. hlukem, smogem ze zvýšeného podílu automobilové zátěže. Pokud nebude zbytné - tak s ní, ale pouze s pruhy 1+1, vyřešit hluk a smog (asi nejlépe vyšší odolná vegetace hlavně na straně k Habrové ulici), vysadit novou vegetaci podél třídy místo stávajících náletů, přes třídu několik přechodů pro chodce (např. nezbytný alespoň 1 mezi Habrovou ulicí a Malešickým lesem), pozor na zvířata žijící v Malešickém lese (prokazatelně zajáci) a na pobíhající psy, vymístit bezdomovce žijící v těsné blízkosti stávající trati (stanové městečko), regulace počtu aut pouze na osobní auta a na rezidenty - nechceme a nepotřebujeme další spojku plnou aut, kamionů a nákladáků - na to zcela určité stačí stávající Spojovací/Českobrodská. I tak mám obavy o přežití Malešického lesa - jediný větší zalesněný prostor v širokém okolí - i proto je nutný velmi citlivý přístup.</i>	Automobilová doprava	Komentář byl částečně akceptován. Konstatujeme, že komentářem navrhované řešení na podobu Jarovské třídy bylo zapracováno do studie a je detailněji rozpracováno v rámci samostatné Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída (IPR Praha, SATRA spol. s r.o., 2021).
196	42	fyzická osoba	<i>Výsadba nové zeleně v souvislosti s Jarovskou třídou je nezbytná - náhrada stávajících náletů za kvalitní zeleň, výsadba podél Habrové ulice za účelem ztišení a pohlcení smogu tj. ochrana klidu stávající zástavby. Dále nějaká regulace provozu s ohledem na ochranu Malešického lesa a jeho biotopu.</i>	Zeleně	Komentář byl akceptován. Konstatujeme, že komentářem navrhované řešení je součástí především podrobnější Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída (IPR Praha, SATRA spol. s r.o., 2021) a bude dále předmětem navazujících fází projektu Jarovská třída.
197	43	fyzická osoba	<i>Požadují prostupnost území pro pěší.</i>	Pohybu pro pěší	Komentář byl akceptován a zapracován do studie.
198	43	fyzická osoba	<i>Přilíš velké množství investičních bytů, chybí finančně dostupné byty ve vlastnictví města a družstevní výstavba.</i>	Výstavby	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že komentářem navrhované řešení je podrobnost studie, která jej však svým návrhem umožňuje. Studie v rámci návrhu identifikuje potenciální umístění obecního (dostupného) bydlení bez další specifikace. Studie navrhuje umístění aktivního parteru, který podporuje umístování komerčních ploch malého rozsahu.
199	43	fyzická osoba	<i>Požadují společensky přijatelnou dohodu města s developerem.</i>	Obecně	Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že je mimo podrobnost studie.
200	44	fyzická osoba	<i>Za obyvatele domů v ulici Zvěřinova prosíme o vytvoření pěšího propojení tramvajové zastávky (první zastávka za mostem od NNŽ), mateřské školy a bytové zástavby.</i>	Pohybu pro pěší	Komentář byl akceptován a zapracován do studie.
201	45	fyzická osoba	<i>Komentář k výstavbě Jarovské třídy: Odložit rozhodnutí o JT na dobu po COVIDU Zapojit občany z lokality Jarov do participace v reprezentativním počtu na Praze 3 zřítit zmocněnce pro zastupování občanů z okolí Jarovské třídy a rekonstruované Malešické Vypracovat alternativní dopravní posudek na JT odborníkem vybraným občany Jarova JT nestrájet Dostat JT pod zem</i>	Obecně	Komentář nelze z větší části akceptovat. Jarovská třída má být novým uličním propojením doplňujícím stávající uliční síť, díky čemuž dojde k rozložení dopravy a snížení zátěže do stávajících ulic, které jsou využívány jako tranzitní. Potřebnost tohoto uličního propojení vychází mimo jiné také z transformace NNŽ, které bude generovat další dopravu, kterou je třeba vyřešit. Jarovská třída je zároveň veřejně prospěšnou stavbou fixovanou v územně plánovacích dokumentacích již od 60. let 20. století. Současně navrhované řešení sleduje formu umožňující dopravní propojení, přičemž nepředstavuje rychlou spojku zahlcující již tak přehlcené centrum města, ale naopak ulici městských parametrů sloužící zejména jako lokální obslužná ulice pro nejbližší zástavbu. Změna územního plánu Z 2600, kterou má dojít k úpravě umístění a zatřídění Jarovské ze spojky na městskou třídu, je požadována resp. projednávána v souladu s § 46 - 54 stavebního zákona. Vzhledem k jejímu rozsahu a významu bylo zároveň zpracováno i vyhodnocení vlivů návrhu změny na udržitelný rozvoj území (VVURÚ), přičemž nebyly identifikovány významné negativní vlivy na životní prostředí. V rámci zpracování podrobnější Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída (IPR Praha, SATRA spol. s r.o., 2021) proběhla po dobu června-července 2021 participace s občany. Komentářem navrhované řešení na zahloubení Jarovské třídy by vedlo ke vzniku těžké dopravní stavby v místě, kde není potřeba a její realizace by byla technicky velmi náročná - zároveň by (díky výstavbě portálů, ramp apod. spojených s tunelovým, příp. částečně zahloubeným řešením) vedla k velké devastaci okolí, tj. šla by proti smyslu komentářem definovaných požadavků na prostupnost a využití okolních veřejných prostranství. Díky navrhované podobě (úrovňové) běžné městské ulice doplněné alejí a cyklopruhy umožňuje nové příčné i podélné zprostupnění území mezi oběma městskými částmi a nabízí četnost příčných průstupů, která by v případě částečného zahloubení nebyla možná. Díky takto navrženému řešení bude zachován krajinný ráz, podpořeno zatraktivnění a reakreační využití lokality včetně stávajících a nových pěších vazeb mezi Jarovem a Malešickým lesem.
202	46	fyzická osoba	<i>Proč je to tak, jak to je? Na základě čeho a koho? Kdo to tak chce? Proč na to nebyla vypsána urbanistická soutěž? Pro koho to je? Kdo z toho bude mít co? To bydle AirBnB?</i>	Obecně	Komentář bereme na vědomí. Navržená transformace území vychází z předpokladů udržitelného rozvoje hl. m. Prahy v souladu s Politikou územního rozvoje, Zásadami územního rozvoje a cíli a úkoly územního plánování dle stavebního zákona, kdy dojde k využití a revitalizaci již nevyužívaného zastavěného území brownfieldu v širším centru města a tím doplnění městské struktury se smíšeným využitím při zajištění obsluhy městskou hromadnou dopravou a preferenci bezmotorové dopravy, a tím vytvoření města krátkých vzdáleností s ideální hustotou obyvatel.
203	46	fyzická osoba	<i>Bude tam normální tržnice? Bude tam normální tržnice?</i>	Veřejně vybavenosti	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že komentářem navrhované řešení je podrobnost studie, která jej však svým návrhem umožňuje a v některých částech podporuje.
204	46	fyzická osoba	<i>Budou tam družstevní obecní byty?</i>	Využití území	Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že je podrobnost předmětné studie. Studie v rámci návrhu identifikuje potenciální umístění obecního (dostupného) bydlení bez další specifikace.
205	47	fyzická osoba	<i>Proč výstavba bytů na dva km vzdáleném území negativně zasahuje do území Jarova!</i>	Výstavby	Konstatujeme, že ze znění komentáře není zřejmé, co jim respondent sleduje resp. na co se dotazuje.
206	47	fyzická osoba	<i>Chybí participace Prahy 10, kde je realizována rozsáhlá výstavba bytů bez návaznosti!</i>	Využití území	Komentář bereme na vědomí. Veřejnost byla kromě možnosti vyjádřit se k předmětné studii NNŽ zapojena v průběhu června a července 2021 do participace konkrétního řešení Jarovské třídy a okolí (Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída, IPR Praha, SATRA spol. s r.o., 2021). Od září do prosince 2021 resp. ledna 2022 probíhá v CAMP výstavba s bohatým doprovodným programem pro veřejnost, která má za cíl představit historii, současnosti i budoucnost území NNŽ. Na území NNŽ se do budoucna předpokládá zapojení veřejnosti v rámci dílčích stavebních záměrů a projektů veřejných prostranství. Konstatujeme, však že ze znění komentáře není zřejmé, co jim respondent sleduje resp. na co se konkrétně dotazuje.
207	47	fyzická osoba	<i>Žádnou Jarovskou třídu! Dopravu nechat na Malešice a K červeném dvoru!</i>	Automobilová doprava	Komentář nebyl akceptován. Jarovská třída má být novým uličním propojením doplňujícím stávající uliční síť, díky čemuž dojde k rozložení dopravy a snížení zátěže do stávajících ulic, které jsou využívány jako tranzitní. Potřebnost tohoto uličního propojení vychází mimo jiné také z transformace NNŽ, které bude generovat další dopravu, kterou je třeba vyřešit. Jarovská třída je zároveň veřejně prospěšnou stavbou fixovanou v územně plánovacích dokumentacích již od 60. let 20. století. Současně navrhované řešení sleduje formu umožňující dopravní propojení, přičemž nepředstavuje rychlou spojku zahlcující již tak přehlcené centrum města, ale naopak ulici městských parametrů sloužící zejména jako lokální obslužná ulice pro nejbližší zástavbu.

208	48	fyzická osoba	<i>Veřejnou vybavenost situovat na území, pro které je určena: P10 a NNŽ</i>	Veřejné vybavenosti	Komentář byl částečně akceptován. Studii nové umístování veřejná vybavenost byla navržena na základě analýzy infrastrukturních potřeb generovaných budoucím předpokládaným počtem obyvatel a pro budoucí potřeby území je z hlediska zajištění vybaveností školské, obchodní (komerční), zdravotní a sociální dostačující. Umístění a kapacity veřejné vybavenosti jsou navrženy v souladu s celkovou dohodou nad podobou území mezi hl. m. Prahou, městskou částí Prahou 3 a investory v území. Studie obsahuje návrh na umístění složek veřejné vybavenosti včetně školské, sportovní, zdravotní a obchodní, přičemž dále navrhuje aktivní parter pro umístění vybavenosti drobnějšího charakteru v částech území podél významných veřejných prostranství, uzlů a zastávek městské hromadné dopravy.
209	48	fyzická osoba	<i>Tramvaj z Olšanské ulice ukončit ve smyčce na NNŽ</i>	MHD	Komentář nelze akceptovat. Navrhovaná tramvajová trať má plnit významnou roli z hlediska doplnění obsluhy území nové městské čtvrti NNŽ, ale především i stávající zástavby sídliště Na Jarově, Habrová, lokalit Třebešína a Malešic, přičemž tak podporuje využívání městské hromadné dopravy a její preferenci oproti automobilové. Ukončení tramvajové trati v areálu nákladového nádraží by zmařilo naplnění potenciálu na využití koridoru bývalé železniční trati a zajištění udržitelné formy dopravní obsluhy pro velkou část stávající a budoucí zástavby.
210	48	fyzická osoba	<i>Jediné přijatelné využití železniční trati do Malešice je cyklostezka!</i>	Cyklistické dopravy	Komentář nelze akceptovat. Studii navrhované řešení na vedení tramvajové trati spolu s promenádou pro pěší a cyklisty a lineárním parkem v bývalém koridoru železniční trati umožní plnohodnotné využití pro více typů udržitelné formy dopravy a zároveň naplnění zeleného propojení mezi dvoranou budovy a Malešickým lesem. Tramvajová trať má plnit významnou roli z hlediska doplnění obsluhy území nové městské čtvrti NNŽ, ale především i stávající zástavby sídliště Na Jarově, Habrová, lokalit Třebešína a Malešic, přičemž tak podporuje využívání městské hromadné dopravy a její preferenci oproti automobilové.
211	49	fyzická osoba	<i>Upravit cyklotrasu po zlikvidovaných kolejích i pro pěší promenádu</i>	Pohybu pro pěší	Komentář byl akceptován a konstatujeme, že komentářem navrhované řešení již bylo součástí studie.
212	49	fyzická osoba	<i>Vybudovat park v oblasti Vackova za Metrostav, kterému bylo umožněno zabrat část Pečí</i>	Zelené	Komentář nelze akceptovat. Komentář se týká území mimo řešené území studie.
213	49	fyzická osoba	<i>Veřejný prostor Vackova a Jarova musí zůstat stávajícím obyvatelům, ne jako zázemí NNŽ</i>	Veřejného prostoru	Komentář bereme na vědomí.
214	50	fyzická osoba	<i>Dobrý den, na Jarově jsem vyrostla a žiji celý život. Navrhovaný projekt mě nemile překvapil. Vzhledem k tomu, že se jedná o jednu z posledních "klidnějších" zón v dané oblasti, jsem proti návrhu vybudování "Jarovské třídy" a další výstavby. Ten kus Malešického lesa, dětského hřiště a "volného" prostoru je velmi důležitý pro zachování slušného bydlení. Lesík i hřiště jsme využívali jako děti a ráda bych, aby i mé vlastní dítě mělo stejnou šanci. Další zástavba a dokonce vybudování silnice mi připadá v této oblasti absolutně nevhodné. Považuji za velmi důležité a to zvláště v dnešní době, spíše rozšiřovat a podporovat zelené, odpočinkové zóny. Pokud existuje možnost vést (nebyly to původní plány již před několika lety?) silniční tah tunelem, tak to je ideální řešení, hodné 21. století. Andrea</i>	Využití území	Komentář nebyl akceptován. Jarovská třída má být novým uličním propojením doplňujícím stávající uliční síť, díky čemuž dojde k rozložení dopravy a snížení zátěže do stávajících ulic, které jsou využívány jako tranzitní. Potřeba tohoto uličního propojení vychází mimo jiné také z transformace NNŽ, které bude generovat další dopravu, kterou je třeba vyřešit. Jarovská třída je zároveň veřejně prospěšnou stavbou fixovanou v územní plánovacích dokumentacích již od 60. let 20. století. Současně navrhované řešení sleduje formu umožňující dopravní propojení, přičemž nepředstavuje rychlou spojku zahrnující již tak přehlcené centrum města, ale naopak ulici městských parametrů sloužící zejména jako lokální obslužná ulice pro nejbližší zástavbu. Studie umožňuje dotvoření zástavby a veřejných prostranství v plochách podél stávajících sídlišť Na Jarově (Vackov) a Habrová. Díky studii navrženým regulativům a regulativům ÚP může v místě vzniknout pouze zástavba v souladu se stávajícím charakterem zástavby modernistických sídlišť, tj. kombinace zástavby s tzv. parkem ve volné zástavbě, v rámci kterého může dojít k obnově stávajících dětských hřišť. Komentářem navrhované řešení na zahloubení Jarovské třídy by vedlo ke vzniku těžké dopravní stavby v místě, kde není potřeba a jejíž realizace by byla technicky velmi náročná - zároveň by (díky výstavbě portálů, ramp apod. spojených s tunelovým, příp. částečně zahloubeným řešením) vedla k velké devastaci okolí, tj. šla by proti smyslu komentářem definovaných požadavků na prostupnost a využití okolních veřejných prostranství. Díky navrhované podobě (úrovňové) běžné městské ulice doplněné alejí a cyklopruhu umožňuje nové příčné i podélné zprostřednění území mezi oběma městskými částmi a nabízí četnost příčných prostupů, která by v případě částečného zahloubení nebyla možná. Díky takto navrženému řešení bude zachován krajinný ráz, podpořeno zatraktivnění a reakreační využití lokality včetně stávajících a nových pěších vazeb mezi Jarovem a Malešickým lesem.
215	50	fyzická osoba	<i>Jako starousedlík nesouhlasím s výstavbou v "zelené" oblasti.</i>	Výstavby	Komentář nebyl akceptován. Z komentáře není zřejmé o jakou oblast řešeného území se jedná.
216	51	fyzická osoba	<i>Dobrý den, Na NNŽ má vzniknout nová čtvrť, která pojme cca 15–25 tisíc lidí, což co do počtu obyvatel odpovídá velikosti okresního města. Z toho důvodu mě zarazí, že se v projektu takového rozměru vůbec nepočítá s jakýmkoli sportovištěm. Sportovištěm nemyslím pouze dětská hřiště, která předpokládám, že budou součástí parku v okolí NNŽ. Mám na mysli prostor, kde by mohli provozovat sport i starší občané a především mládež, domnívám se, že na tuto skupinu se u nově vznikajících projektů zapomíná – akcentovány jsou malé děti a komerční sportoviště pro dospělé. Také by mě zajímalo, kde budou mít sportovní vybavení (hřiště, tělocvičny, ...) nově vznikající základní školy, především ta, která má vzniknout v historické budově NNŽ. Má připomínka tedy je, zda by s novými byty nemělo vyrůst také nové sportoviště, ať už typu jako u okresních měst (atletické hřiště, hřiště s umělou trávou, workoutové hřiště, kavárny s dětským hřištěm – vše pohromadě, jako např. v Benešově), popřípadě by se větší sportoviště mohlo vybudovat u jedné ze škol, jako má u sebe např. škola na Praze 3 Pražáčka. Celkově již teď má Praha poddimenzovanou sportovní infrastrukturu, nynější projekt by tento problém opět jen prohloubil. Daniel Musil</i>	Veřejné vybavenosti	Komentář byl akceptován a zapracován do studie. Studie navrhuje sportoviště v návaznosti na základní školu v centrální části území.

217	52	Krásná Žába, z. s.	<p>Krásná žába, z. s.</p> <p>Vinohradská 2378/154</p> <p>130 00 Praha 3 – Vinohrady</p> <p>IČO 22863788</p> <p>Magistrát hlavního města Prahy</p> <p>Odbor územního rozvoje</p> <p>Jungmannova 35/29</p> <p>110 00 Praha 1</p> <p>Věc: Přípomínky ke změně územního plánu Z 2600/00 ve veřejném projednání</p> <p>Do územního plánu Z 2600/00 žádáme zahrnout:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) „refugium“, resp. aby nedocházelo k záměně terminů „refugium“ a „park“, 2) umožnění nízkého přeletu ptáků mezi Olšanskými hřbitovy a parkem Židovské pece, 3) zachování zátěžové dlažby, 4) stavbu veřejně přístupného skleníku navazujícího na kratší část historické budovy. <p>Ad 1) Refugium pro zákonem chráněné druhy, které bylo v místě zřízeno příkazem Odboru životního prostředí Magistrátu hl. m. Prahy, je v územním plánu nazváno „Park Malešická“, což neodpovídá jeho funkci. „Refugium“ totiž znamená útočiště, území rozšíření reliktu, místo, na kterém se zachoval určitý rostlinný nebo živočišný druh z minulého období. Jeho smyslem je ochrana před antropogenním vlivem.</p> <p>Provoz parku, který bude plně přístupný veřejnosti, a zároveň funkčního refugia, které má zajistit udržitelný a stabilní ekosystém, je na takto malé ploše s předpokládanou denzitou obyvatel nereálný. Území s výskytem zákonem chráněných druhů vyžaduje distanční zónu, která může mít charakter např. veřejné zeleně a která bude refugium obklopuvat a chránit před antropogenním vlivem. Není nicméně naším cílem, aby bylo refugium pro veřejnost hermeticky uzavřené – může sloužit např. jako didaktické místo pro žáky škol Prahy 3. Aby refugium splňovalo biologické nároky místních, převážně stepních druhů, je nezbytné, aby nebylo jakkoli zastíněno, a to ani v zimních měsících, kdy je slunce nízko nad obzorem.</p> <p>Ad 2) Nízký přelet mezi Olšanskými hřbitovy a parkem Židovské pece by měl umožnit 500 m široký pruh, jenž by plnil funkci veřejně přístupného parku.</p> <p>Ad 3) Zátěžová dlažba je zajímavý a historicky cenný artefakt, který lze následně využít (např. na náměstích).</p> <p>Ad 4) Veřejně přístupný skleník by navazoval na kratší část historické budovy (viz obrazová příloha). Jeho součástí by mohlo být veřejné akvárium – exotarium, jako je tomu v jiných evropských metropolích. Skleník by mohl mj. sloužit k výukovým programům dětí a mládeže (na způsob Stanice přírodovědců DDM hl. m. Prahy), čímž by se navázalo na dřívější činnost Stanice přírodovědců Na Balkáně. Pro místo, pro novou zástavbovou strukturu města by byl takový objekt obohacením a významným bodem.</p> <p>Jan Knížek</p> <p>předseda organizace Krásná žába, z. s.</p> <p>tel.: 777 617 772</p> <p>e-mail: janknizek@seznam.cz</p>	Zelené	<p>Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že se netýká předmětné studie ale změny územního plánu Z 2600 a z obsahového hlediska je jak mimo podrobnost změny tak i předmětné studie. Doplňujeme však, že studie není s body 1-3 komentáře v rozporu.</p>
218	53	fyzická osoba	<p>Je potřeba, aby v projektu byl dostatek zeleně, zelených ploch a parků. Není možné, aby všichni obyvatelé této části Žižkova chodili do parku Židovské pece - tento park je již přelidněn, zejména v jarních a letních měsících.</p>	Zelené	<p>Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že studie obsahuje dostatečné množství veřejných a parkových prostranství.</p>
219	53	fyzická osoba	<p>Je potřeba, aby v projektu vznikla veřejně a zdarma přístupná sportovní hřiště pro děti ve věku základních a středních škol - basketbal, fotbal apod.</p>	Veřejné vybavenosti	<p>Komentář byl akceptován a zapracován do studie. Studie navrhuje sportoviště v návaznosti na základní školu v centrální části území.</p>
220	53	fyzická osoba	<p>Pro takto velké území, kde bude bydlet 15.000 - 20.000 lidí je nutné, aby tam našly působiště kulturní organizace typu galerie nebo kino filmového fondu, apod.</p>	Veřejné vybavenosti	<p>Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že studie komentářem navrhované řešení umožňuje.</p>
221	54	fyzická osoba	<p>Máme obavu, že zde není dostatečně dořešená veřejná doprava - MHD. Je potřeba, aby zde vznikla paralelní tramvajová linka, která by měla obsluhovat cca 15.000 - 20.000 lidí denně navíc - to je velikost měst Beroun nebo Kralupy n. Vltavou. Současná linka tramvaje č. 9 po Olšanské ulici nemá šanci unést tolik dopravy. Dále je nutné zajistit MHD směrem na metro A Želivského.</p>	MHD	<p>Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že studie již obsahovala (a stále obsahuje) novou tramvajovou trať, která dostatečně obsluží předmětné území.</p>
222	54	fyzická osoba	<p>Chtěli bychom, aby zde vzniklo náměstíčko s veřejnou funkcí. Například konáním farmářských trhů.</p>	Veřejného prostoru	<p>Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že je podrobnost studie - byť studie komentářem navrhované řešení umožňuje a podporuje prostřednictvím navržených regulativů.</p>
223	55	fyzická osoba	<p>Masterplan nezohledňuje fakt, že v okolí NNŽ již proběhla a probíhá masivní výstavba vysokopodlažních domů, která rapidně zvyšuje a zvyší zalidněnost území. Také nezohledňuje fakt, že v okolí se nachází hřbitovy, které nelze považovat za plochu parku ani fakt, že se plánuje zastavění další zelené plochy na křižovatce Ohrada u ústí vrchu Vítkov. V tomto kontextu je navržená zelená plocha v Masterplanu naprosto nedostatečná. Již nyní jsou parky v okolí přelidněné a neplní rekreační funkci. Navrhovaná čtvrt' je přehustěná výstavbou.</p>	Zelené	<p>S komentářem nesouhlasíme. Navržená transformace území vychází z předpokladů udržitelného rozvoje hl. m. Prahy v souladu s Politikou územního rozvoje. Zásadami územního rozvoje a cíli a úkoly územního plánování dle stavebního zákona, kdy dojde k využití a revitalizaci již nevyužívaného zastavěného území brownfieldu v širším centru města a tím doplnění městské struktury se smíšeným využitím při zajištění obsluhy městskou hromadnou dopravou a preferenci bezmotorové dopravy, a tím vytvoření města krátkých vzdáleností s ideální hustotou obyvatel. Návrh studie vychází z kontextu okolní stávající i připravované zástavby, stejně tak kapacity a umístění veřejné vybavenosti bylo navrženo v kontextu s těmito okolními záměry.</p>

224	55	fyzická osoba	<i>Je nutné urychleně zde postavit metro, které propojí alespoň Vysočanskou s Jana Želivského. Již nyní je Praha 3 zatížena tranzitní dopravou z Prahy 9, kde se rovněž masivně stává. Provoz je na pokraji únosnosti, hluk, prach a zplodiny zatěžují zdraví místních. Tato situace se bude dále zhoršovat, a navrhovaná tramvajová linka v tomto ohledu nepřinese řešení. Ideálně by zde developéři měli na vlastní náklady postavit stanici metra a propojit ji alespoň s Želivského a dále přispět na budování linky směrem k Vysočanské.</i>	MHD	Komentář bereme na vědomí. Návrh studie umožňuje budoucí umístění stanice metra resp. výstupů z ní v prostoru mezi hlavní budovou NNŽ a obytnými bloky díky dostatečně navržené šířce. Tento předpoklad vychází pouze z prověření na úrovni koncepce metra, kdy trasa metra na Žižkov je v územně plánovací dokumentaci zakotvena v podobě územní rezervy, tj. nejedná se o konkrétní návrh trasy a je tak pravděpodobné, že se její vedení včetně umístění stanice bude dále měnit.
225	55	fyzická osoba	<i>Plán je nutné od základu přehodnotit, aby respektoval již existující kontext, a přinutit developery, aby jej respektovali. Kromě dříve zmíněných bodů je problémem i navrhovaná míra zástavby, která je výškově i prostorově předimenzovaná. Nebere v potaz již dokončenou a probíhající masivní výstavbu. Navíc nevyřeší bytovou krizi v Praze, jelikož město zde do své správy opět nedostane žádné byty, nebo jen mizivé procento. Vzhledem k poloze území hrozí další prohloubení fenoménu investičních bytů jakožto výhodného uložení peněz bez dalších závazků, především zahraničním firmám, dále také bytů na krátkodobý pronájem či optimalizování daní skrze nákup nemovitosti. Město musí být ambicioznější. Autorům plánu doporučuji se jít na místo podívat, ovšem ne autem, ale pěšky, důkladně si ho projít a strávit zde alespoň 2 hodiny několik týdnů po sobě tak, aby se obeznámili s prostorem. Tento masterplan budí dojem, že byl narysován z kanceláře bez větší námahy se s problematikou důkladněji obeznámit.</i>	Navržené regulace	S komentářem nesouhlasíme. Navržená transformace území vychází z předpokladů udržitelného rozvoje hl. m. Prahy v souladu s Politikou územního rozvoje, Zásadami územního rozvoje a cíli a úkoly územního plánování dle stavebního zákona, kdy dojde k využití a revitalizaci již nevyužívaného zastavěného území brownfieldu v širším centru města a tím doplnění městské struktury se smíšeným využitím při zajištění obsluhy městskou hromadnou dopravou a preferenci bezmotorové dopravy, a tím vytvoření města krátkých vzdáleností s ideální hustotou obyvatel. Návrh studie vychází z kontextu okolní stávající i připravované zástavby, stejně tak kapacity a umístění veřejné vybavenosti bylo navrženo v kontextu s těmito okolními záměry. Studie v rámci návrhu identifikuje potenciální umístění obecního (dostupného) bydlení bez další specifikace.
226	56	Spolek Malešice pro lepší život	<i>Navrhujeme, aby tramvajová trať nebyla uvažována se smyčkou Habrová, ale aby bylo zváženo její prodloužení dále, do potenciálně budované čtvrti za teplárnu Malešice, nebo k Depu Hostivař.</i>	MHD	Komentář byl částečně akceptován. Tramvajová trať je v návrhu dočasně zakončena u Českobrodské ulice. Výhledově je umožněno prodloužení tramvajové trati až do Malešic umožňující napojení na stanici metra Depo Hostivař.
227	56	Spolek Malešice pro lepší život	<i>Studie na straně 32 uvádí: "Před vstupem do území nákladového nádraží se spojuje s další trasou z Malešic klesající ve stopě stávající nefunkční železniční vlečky." Rádi bychom, aby studie vyřešila její napojení na Malešický park. Cyklistická trasa ve stopě stávající nefunkční železniční vlečky končí v tuto chvíli slepě v místech, kde je do budoucna studii uvažována tramvajová smyčka.</i>	Cyklistické dopravy	Komentář byl akceptován resp. zapracován do studie v rámci jí řešeného území.
228	56	Spolek Malešice pro lepší život	<i>Studie na straně 32 uvádí: "V koridoru stávající železniční trati je navržena páteří cyklotrasa propojující východ Prahy (Počernice, Černý Most, Kyje, Hrdlořezy) s centrem města přes Olšany a Žižkov." Navrhujeme, aby studie uvedla, že v prostoru zrušené železniční tratě na nákladové nádraží Žižkov vznikne do doby, než se bude stavět tramvajová trať, pěší promenáda, a to ideálně až na konec, s napojením do ulice Ungarova. Než se totiž začne stavět tramvajová trať, uplyne ještě mnoho let. Promenádu lze však postavit okamžitě v podobě mlatové cesty mezi stávajícími železničními kolejemi (oddělené od podloží geotextilií). Může tedy sloužit léta do té doby, než se začne stavět tramvajová trať a než se začne stavět nová cyklistická stezka.</i>	Pohybu pro pěší	Komentář nebyl akceptován. S ohledem na zahájení přípravy DÚR projektu tramvajové trati Olšanská-Habrová (DPP, 2021) studie dočasně využít koridoru železniční trati pro pěší a cyklisty přímo nenavrhuje, nicméně jej ani neznemožňuje.
229	57	Spolek Malešice pro lepší život	<i>Navrhujeme, aby zrušená železniční trať, která mění určení z plochy DZ na ZMK/DH, takto změnila určení i dále od nákladového nádraží, až na konec, kde se spojuje s hlavní železniční tratí.</i>	Navržené regulace	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že se netýká předmětné studie ale změny územního plánu Z 2600.
230	57	Spolek Malešice pro lepší život	<i>Navrhujeme, aby podél jižní strany nákladového nádraží vznikl dlouhý park a teprve vedle něj se stavělo. Zeleně mezi domy bude rozřísťována, ale ve studii chybí velká zelená promenáda přes celý areál nákladového nádraží.</i>	Zeleně	Komentář nebyl akceptován. Součástí studie je rozsáhlý lineární park, který spojuje dvoranu nákladového nádraží s Malešickým lesem a zároveň s dalšími veřejnými (parkovými) prostranstvími napříč celým územím. Na jižní straně stávajícího areálu (podél ulice U Nákladového nádraží) studie navrhuje stromovou alej, která se do systému zelených prostranství zapojuje v zužujícím se místě - "hrdle" areálu.
231	57	Spolek Malešice pro lepší život	<i>Navrhujeme, aby byl ve studii zanesen požadavek na konkrétní umístění veřejného sportoviště v rámci areálu nákladového nádraží.</i>	Veřejné vybavenosti	Komentář byl akceptován a zapracován do studie.
232	58	fyzická osoba	<i>Požadujeme vypořádání a harmonizaci změn územního plánu, jmenovitě zejména dotčené změny č. 2600 a následně připravované změny č. 3125.</i>	Využití území	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že se netýká předmětné studie ale změny územního plánu Z 2600.
233	58	fyzická osoba	<i>Pro dostupnost, obslužnost a propustnost území požadujeme co nejvíce propojení mezi MČ Praha 10 a MČ Praha 3 (návažně také MČ Praha 9), mj. s prověřením dopravních kapacit a řešení v lokalitách: -ul. K Červenému dvoru - ul. Malešická -ul. Zvěřinova (pro pěší a cyklodopravu), -zatraktivnit a zbezpečnit propojení z ul. Nad Kapličkou (pro pěší, cyklodopravu), -ul. Habrová – Malešický les.</i>	Veřejné vybavenosti	Komentář byl akceptován a zapracován do studie.
234	58	fyzická osoba	<i>-Požadujeme vymezení VPS v místech určených pro veřejnou a další občanskou vybavenost, aby byl zaručen jejich vznik. -Požadujeme vymezení VPS v místech určených pro školská zařízení a další občanskou vybavenost, aby byl zaručen jejich vznik.</i>	Veřejné vybavenosti	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že se netýká předmětné studie ale změny územního plánu Z 2600.

235	59	fyzická osoba	<p>-Požadujeme prověřit uspořádání s jednoznačnou osou pravouhlé uliční sítě v případě blokové zástavby mezi budovou Nákladového nádraží a Basilejským náměstím (a z něj vycházející Malešické ulice), nebo případně zdůvodnění současného odskočení bloku.</p> <p>-Požadujeme stanovení podílu dostupného bydlení v plánované zástavbě, který by učinil bydlení dostupnější.</p> <p>Vzhledem k cenám bydlení a rozšířeným investičním nákupům bytů (např. v nedalekých projektech jako Rezidence Garden Towers) považujeme tento požadavek za výsoce aktuální a důležitý pro zdravý vývoj lokality.</p> <p>-Výsledný architektonický návrh využití nákladového nádraží Žižkov vybrat na základě architektonické soutěže. Návrh konzultovat s orgánem ochrany památkové péče.</p> <p>-V případě odkrytí archeologických nálezů nálež ohlásit příslušnému orgánu památkové péče a v případě požadavku umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>-U nově vzniklých staveb s plochou střechou trváme na realizaci a využití prvků zelenomodré infrastruktury – zejména zelených střech, které zlepšují mikroklima lokality a pomáhají lepšímu hospodaření s vodou, popř. využití střech pro fotovoltaické panely a jejich využití pro provoz budov. Dále požadujeme umístění komunitních zahrad v území, které mohou působit jako nositelé biodiverzity i komunitního života. Jejich umístění navrhuje např. u školních budov nebo u zelených např. parkových ploch.</p> <p>-Požadujeme efektivní hospodaření s vodou v podobě retenčních nádrží, svodu a využití šedé vody v rámci projektu nebo svedení dešťových vod do toku Rokytky.</p> <p>-Při plánování nové zástavby respektovat požadavky Podkladové studie „Nákladové nádraží Žižkov“ (IPR, 2017), výškově nepřesahovat terénní horizont.</p> <p>-Zásobování areálu teplem realizovat pomocí systému centrálního zásobování teplem nebo jiným způsobem neprodukcujícím emise z vytápění v daném místě.</p>	Výstavy	<p>Komentář byl částečně akceptován, v některých částech je mimo podrobnost studie.</p> <p>Studie identifikuje plochy s potenciálem na umístění obecního (dostupného) bydlení. Nedokáže však garantovat vznik obecní či jiné dostupné výstavy prostřednictvím minimálního procentuálního poměru k běžné komerční výstavbě či jiným způsobem, vzhledem k tomu, že implementace takového požadavku je odvislá od nástrojů hl. m. Prahy resp. dohody mezi hlavním městem, městskou částí, vlastník a investory v území.</p>
236	59	fyzická osoba	<p>-Vzhledem k existenci prvku zeleného spojení celoměstského významu dle GVP v souběhu s navrženou Jarovskou třídou požadujeme pro naplnění pobytové rekreační funkce zaktualizaci dočasného řešení "Malé drážní promenády" od tramvajové smyčky Habrová až po viadukt nad ulicí U Tvrze u Botanické zahrady Malešice v místě vedení tramvajové trati navržené jako výhled.</p> <p>-Preferujeme tramvajovou smyčku na západním cípu Malešického lesa (s minimálním zásahem do jeho plochy) dle změny Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy Z 2600 (potažmo Urbanistické studie s prvky regulačního plánu Nákladové nádraží Žižkov). Budoucí protažení tramvajové trati chápeme jako rozvojový potenciál pro další desetiletí. V případě realizace tramvajové smyčky na východním cípu Malešického lesa požadujeme její vymístění z lesních pozemků.</p> <p>-Městotvorně zpracování TS Habrová se současným zakomponováním do zeleně Malešického lesa.</p> <p>-Podporujeme vznik městského bulváru v západo-východním směru s navrženým vedením tramvajové trati a zároveň požadujeme řešení pro bezpečný a pohodlný pohyb cyklistů.</p> <p>-S ohledem na předpokládaný budoucí rozvoj Malešické průmyslové oblasti vítáme navržené budoucí protažení tramvajové trati východním směrem do zmíněné oblasti (např. se zvažovanou funkcí svozu odpadů nákladní tram apod.).</p> <p>-Současně upozorňujeme, že z chystaných tramvajových tratí se jeví jako ekonomicky rozumnější a pro větší objem cestujících efektivnější příprava TT Počernická, která má potenciál obhospodářit i obyvatelstvo v lokalitě Malešická stráž.</p> <p>-Dotazujeme se, zda souběžně MHMP zvažuje stávající (částečně již vymístěné) kolejiště k odvozu materiálu, který bude deponován v oblasti Nákladového nádraží při výstavbě nové čtvrti. Zaznamenali jsme v tomto smyslu některé aktuální ohlasy v médiích.</p>	MHD	<p>Komentář byl částečně akceptován.</p> <p>Námět na dočasné řešení "Malé drážní promenády" je nerealizovatelný s ohledem na připravovaný projekt Městského okruhu (DÚR, 2021, INV MHMP). Kolejové vedení bude využito pro odvoz rubaniny při realizaci městského okruhu. Takové řešení bude znamenat, že mimo jiné nebude zatahována dopravní automobilová doprava do okolí staveniště a bude tak minimalizován dopad stavby na okolí. Po realizaci Městského okruhu bude možné prostor pro železniční využití například pro prodloužení tramvajové trati směrem do Malešic (v provázání na budoucí TT v Počernické či dále na Černokostelecké). Tím by došlo k zokrouhování sítě tramvajových tratí, což je výhodné zejména s ohledem na flexibilitu linek a menšímu dopadu na lokality v době oprav dílčích částí tratí. Dále konstatujeme, že do studie bylo ve výsledku zapracováno odlišné řešení se zakončením tramvajové trati na východním cípu Malešického lesa, které bylo projednáno i s příslušnými zástupci městských částí a dalších dotčených orgánů.</p>
237	59	fyzická osoba	<p>-Podporujeme vznik městského bulváru v západo-východním směru s navrženým vedením tramvajové trati a zároveň požadujeme řešení pro bezpečný a pohodlný pohyb cyklistů.</p> <p>-Požadujeme prověření dopravního řešení Jarovské třídy, nepodporujeme kapacitnější než dvoupruhou komunikaci se zapracováním výše zmíněných požadavků, zároveň navrhuje vyloučení tranzitní dopravy z této komunikace.</p> <p>-Obecně je žádoucí pro ochranu zdraví osob realizovat zklidněné komunikace a obytné zóny a dále odpovídající infrastrukturu umožňující bezpečný pohyb chodců a cyklistů.</p> <p>-Požadujeme prověření dopravního řešení Jarovské třídy, nepodporujeme kapacitnější než dvoupruhou komunikaci se zapracováním výše zmíněných požadavků, zároveň navrhuje vyloučení tranzitní dopravy z této komunikace.</p> <p>-Obecně je žádoucí pro ochranu zdraví osob realizovat zklidněné komunikace a obytné zóny a dále odpovídající infrastrukturu umožňující bezpečný pohyb chodců a cyklistů.</p> <p>-V místech, kde lze předpokládat zvýšený pohyb chodců a cyklistů, jakož i v místech současných tras pěší a cyklistické dopravy, kde dojde vlivem záměru k významnému nárůstu intenzit dopravy automobilové, považujeme za žádoucí realizovat prvky k ochraně zdraví osob (světelná signalizace, fyzické zábrany atd.).</p> <p>-Vzhledem k charakteru lokality podporujeme navrženou humanizační křižovatku ulic Malešická – Na Jarové do její aktuální úrovně podoby.</p> <p>-Požadujeme prověření dopravního řešení Jarovské třídy, nepodporujeme kapacitnější než dvoupruhou komunikaci se zapracováním výše zmíněných požadavků, zároveň navrhuje vyloučení tranzitní dopravy z této komunikace.</p>	Automobilová doprava	<p>Komentář byl částečně akceptován.</p> <p>Studie komentářem navrhované řešení podporuje v rámci navržených opatření.</p> <p>Komentář je částečně mimo podrobnost předmětné studie.</p>

238	60	fyzická osoba	<p>-Obecně je žádoucí pro ochranu zdraví osob realizovat zklidněné komunikace a obytné zóny a dále odpovídající infrastrukturu umožňující bezpečný pohyb chodců a cyklistů.</p> <p>-V místech, kde lze předpokládat zvýšený pohyb chodců a cyklistů, jakož i v místech současných tras pěší a cyklistické dopravy, kde dojde vlivem záměru k významnému nárůstu intenzit dopravy automobilové, považujeme za žádoucí realizovat prvky k ochraně zdraví osob (světelná signalizace, fyzické zábrany atd.).</p> <p>-Vybudování infrastruktury pro bezpečný pohyb pěších a cyklistů v zásadních směrech rozvoje území</p>	Cyklistické dopravy	Komentář byl akceptován. Studie komentářem navrhované řešení podporuje v rámci navržených opatření.
239	60	fyzická osoba	<p>-Obecně je žádoucí pro ochranu zdraví osob realizovat zklidněné komunikace a obytné zóny a dále odpovídající infrastrukturu umožňující bezpečný pohyb chodců a cyklistů.</p> <p>-V místech, kde lze předpokládat zvýšený pohyb chodců a cyklistů, jakož i v místech současných tras pěší a cyklistické dopravy, kde dojde vlivem záměru k významnému nárůstu intenzit dopravy automobilové, považujeme za žádoucí realizovat prvky k ochraně zdraví osob (světelná signalizace, fyzické zábrany atd.).</p> <p>-Vybudování infrastruktury pro bezpečný pohyb pěších a cyklistů v zásadních směrech rozvoje území</p>	Pohybu pro pěší	Komentář bereme na vědomí. Studie komentářem navrhované řešení obsahuje.
240	60	fyzická osoba	<p>-Doporučujeme analyzovat možnost úprav dimenze Jarovské třídy (mysleno i se zahrnutím lineárního parku podél Malešického lesa) ve prospěch Malešického lesa. Lokální ohyby lineárního parku navýší zbor Malešického lesa jakožto lesa zvláštního určení (dle zákona č. 289/1995 Sb., Lesní zákon).</p> <p>-Podporujeme návrh „Zelené promenády“ jakožto izolační zeleně podél tramvajové trati na území MČ Praha 3, pozitivně ovlivňující též stávající zástavbu na území MČ Praha 10.</p> <p>-Žádáme vytvoření spojitého pásu zeleně (ZMK) kolem tramvajové tratě (DU) a rozšíření linií ZMK v prostoru TT.</p> <p>-Žádáme v maximální míře zachovat stávající vzrostlou zeleň, na nově vymezené ploše ZMK v prostoru TT/TS a provést cílenou dosadbu dřevin odpovídající přírodním podmínkám v místě.</p> <p>-Podporujeme výsadby a dosadby dřevin podél komunikací.</p> <p>-V dalších fázích dokumentace jednotlivých staveb žádáme prověřit výskyt zvláště chráněných druhů a navrhnout příslušná opatření k minimalizaci negativních vlivů (např. vytvoření náhradních biotopů).</p> <p>-Před realizací záměru považujeme za zásadní zjistit rozsah možné kontaminace a provést její odstranění.</p> <p>-V rámci navazujících etap přípravy projektu je třeba posoudit umístění záměru v lokalitě na základě podrobné rozptylové studie zohledňující umístění konkrétních staveb a jimi vyvolané objemy automobilové dopravy, řešení dopravy v klidu (parkoviště, garáže), jakož i veškeré další konkrétní zdroje emisí znečišťujících látek.</p> <p>-V případě, že se na základě podrobné rozptylové studie prokáže v území k datu plánované výstavby riziko překročení imisních limitů, je nezbytné realizovat kompenzační opatření k minimalizaci vlivů nové zástavby (např. výsadba vegetace s efektem zachytu prachových částic, na něž se váže mj. i benzo[a]pyren).</p> <p>-Nárůst hlukové zátěže v lokalitě, u které bylo zjištěno riziko překročení limitu resp. zvýšení již nadlimitních hodnot vlivem realizace záměru, podrobně posoudit v rámci výstavby každého jednotlivého záměru a v případě, že bude nárůst potvrzen, kompenzovat formou technických nebo organizačních opatření (např. nový povrch vozovky se sníženou hlukostí, řízení dopravy, omezení provozu nákladních vozidel, snížení maximální povolené rychlosti apod.).</p> <p>-Pro každý záměr výstavby požadujeme v souladu s SEA/VVUR zpracovat detailní akustickou studii, která zohlední vliv odrazů od navrhovaných objektů do protilehlé zástavby. V případě nepříznivých dopadů lze měnit tvar navrhované výstavby případně upravit odrazivost fasád tak, aby nedošlo k navýšení hlukové zátěže nad stanovenou nejvyšší povolenou mez. Pro dimenzování vlastních nových objektů v prostoru navrhované změny před hlukem je nutné posoudit jak blízké, tak vzdálenější časové horizonty.</p> <p>-V součinnosti s orgány ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví je třeba stanovit a dodržet opatření k minimalizaci vlivů realizace záměru (stavební činnosti) na hlukovou zátěž, znečištění ovzduší a prašnost.</p> <p>-V rámci navazujících etap přípravy projektu posoudit vhodnost umístění obytné zástavby s definovaným chráněným venkovním prostorem stavby, tedy fasádami, které budou významné z hlediska pronikání hluku do chráněného vnitřního prostoru objektů. Pokud bude v prostoru navrhované zástavby překročen hygienický limit pro hluk z provozu hodnocených zdrojů, bude navrženo nucené odvětrání vnitřních chráněných prostor při zajištění dostatečné vzduchové neprůzvučnosti obvodového pláště stavby. Případně lze využít prosklené předsazené fasády, úplné zasklení terasy, lodžie nebo balkonu.</p> <p>-Pro oblast sekundárních, synergických a kumulativních vlivů jsou navržena následující opatření:</p> <p>-Vypracování podrobné rozptylové studie se zahrnutím všech v území působících zdrojů emisí znečišťujících látek,</p> <p>-Vypracování podrobné hlukové studie se zahrnutím všech v území působících zdrojů hluku.</p> <p>-Provedení měření hluku v místě plánované zástavby před a následně po výstavbě záměru.</p>	Zeleně	Komentář bereme převážně na vědomí. Konstatujeme, že komentář je z větší části podrobnost studie a týká se návazných řízení jednotlivých projektů v území.
241	61	fyzická osoba	<p>-Doporučujeme do procesu přípravy záměru začlenit prvky participativního plánování a podobu záměru aktivně představit veřejnosti a projednat s veřejností za koordinace městských částí, kterých se záměr bezprostředně dotýká.</p> <p>-Doporučujeme stanovit předběžný harmonogram a soupis budoucích řízení k posuzování vlivů na životní prostředí, která budou v souvislosti s postupnou realizací změn v území vyžadována.</p>	Obecně	Komentář byl v první části akceptován. Veřejnost byla kromě možnosti vyjádřit se k předmětné studii NNŽ zapojena v průběhu června a července 2021 do participace konkrétního řešení Jarovské třídy a okolí (Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída, IPR Praha, SATRA spol. s r.o., 2021). Od září do prosince 2021 resp. ledna 2022 probíhá v CAMP výstava s bohatým doprovodným programem pro veřejnost, která má za cíl představit historii, současnosti i budoucnost území NNŽ. Na území NNŽ se do budoucna předpokládá zapojení veřejnosti v rámci dílčích stavebních záměrů a projektů veřejných prostranství. Druhou část komentáře bereme na vědomí a konstatujeme, že podrobnost studie a týká se návazných řízení jednotlivých projektů v území.

242	62	fyzická osoba	<i>Po vybudování Jarovské třídy bude tato ulice využívána pro automobilovou dopravu nejen z výstavby na NNŽ a okolí, ale i pro transit do a z centra Prahy, na Vinohrady či do dolního Žižkova. Vedení této dopravy ale ve směru do centra pokračováním do Malešické ulice přivede vozidla do hustě zastavěné oblasti v oblasti mezi křižovatkami Malešická x K Červenému dvoru a Malešická x Jana Želivského (Basilejské nám.). V této oblasti vzniká zástavba developerů Metrostav, Penta, Central Group a je zde i stávající zástavba. Vozidla pak budou pokračovat z Basilejského nám. po ulici Jana Želivského směrem do Olšanské, kde je také stávající výstavba a kde jsou již v současnosti značně překračovány hlukové limity hlukem z dopravy. Je třeba dopravu směřovat tak, že povede podél areálu NNŽ z druhé, tedy jižní strany. Dopravní značením, např. změnou hlavních silnic, lze řídiče nasměřovat tak, aby ve směru do centra projížděli ulicemi K Červenému dvoru a následně U Nákladového nádraží. Tato oblast je a bude mnohem méně zastavěná, případná nová výstavba má pak mnohem lepší hlukovou ochranu než stávající výstavba na Malešické a Jana Želivského. Přesměrování dopravy do ulice U Nákladového nádraží (místo ulice Malešická) by mohlo pomoci i v řešení problému s kapacitou křižovatky Jana Želivského a Olšanská, zvláště po přidání nové tramvajové linky vedoucí do NNŽ. Ve směru z centra by proto bylo výhodné, aby auta směřující na Jarovskou třídu odbočovala na této křižovatce vpravo.</i>	Automobilová doprava	Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že komentářem navrhované řešení je mimo podrobnost předmětné studie a bude předmětem navazujících fází projektu Jarovské třídy a rekonstrukci ulic Malešická, K Červenému dvoru, U Nákladového nádraží.
243	63	Koalice VLASTA, z.s.	<i>Požadujeme vypořádání a harmonizaci změn územního plánu, jmenovitě zejména dotčené změny č. 2600 a následně připravované změny č. 3125.</i>	Využití území	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že se netýká předmětné studie ale změny územního plánu Z 2600.
244	63	Koalice VLASTA, z.s.	<i>Pro dostupnost, obslužnost a prostupnost území požadujeme co nejvíce propojení mezi MČ Praha 10 a MČ Praha 3 (návažně také MČ Praha 9), mj. s prověřením dopravních kapacit a řešení v lokalitách: -ul. K Červenému dvoru - ul. Malešická -ul. Zvěřinova (pro pěší a cyklo dopravu), -zatraktivnit a zabezpečit propojení z ul. Nad Kapličkou (pro pěší, cyklo dopravu), -ul. Habrová – Malešický les.</i>	Veřejného prostoru	Komentář byl akceptován a zapracován do studie.
245	63	Koalice VLASTA, z.s.	<i>Požadujeme vymezení VPS v místech určených pro veřejnou a další občanskou vybavenost, aby byl zaručen jejich vznik. Požadujeme vymezení VPS v místech určených pro školská zařízení a další občanskou vybavenost, aby byl zaručen jejich vznik.</i>	Veřejné vybavenosti	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že se netýká předmětné studie ale změny územního plánu Z 2600.
246	64	Koalice VLASTA, z.s.	<i>-Požadujeme prověřit uspořádání s jednoznačnou osou pravouhlé uliční sítě v případě blokové zástavby mezi budovou Nákladového nádraží a Basilejským náměstím (a z něj vycházející Malešické ulice), nebo případně zdůvodnění současného odskočení bloku. -Požadujeme stanovení podílu dostupného bydlení v plánované zástavbě, který by učinil bydlení dostupnějším. Vzhledem k cenám bydlení a rozšířením investičním nákupům bytů (např. v nedalekých projektech jako Residence Garden Towers) považujeme tento požadavek za vysoce aktuální a důležitý pro zdravý vývoj lokality. -Výsledný architektonický návrh využití nákladového nádraží Žižkov vybrat na základě architektonické soutěže. Návrh konzultovat s orgánem ochrany památkové péče. -V případě odkrytí archeologických nálezů nález ohlásit příslušnému orgánu památkové péče a v případě požadavku umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. -U nově vzniklých staveb s plochou střechou trváme na realizaci a využití prvků zelenomodré infrastruktury – zejména zelených střech, které zlepšují mikroklima lokality a pomáhají lepšímu hospodaření s vodou, popř. využití střech pro fotovoltaické panely a jejich využití pro provoz budov. Dále požadujeme umístění komunitních zahrad v území, které mohou působit jako nositelé biodiverzity i komunitního života. Jejich umístění navrhujeme např. u školních budov nebo u zelených např. parkových ploch. -Požadujeme efektivní hospodaření s vodou v podobě retenčních nádrží, svodu a využití šedé vody v rámci projektu nebo svedení dešťových vod do toku Rokytky. -Při plánování nové zástavby respektovat požadavky Podkladové studie „Nákladové nádraží Žižkov“ (IPR, 2017), výškově nepřesahovat terénní horizont. -Zásobování areálu teplem realizovat pomocí systému centrálního zásobování teplem nebo jiným způsobem neprodukcujícím emise z vytápění v daném místě.</i>	Obecné	Komentář byl částečně akceptován, v některých částech je mimo podrobnost studie. Studie identifikuje plochy s potenciálem na umístění obecního (dostupného) bydlení. Nedokáže však garantovat vznik obecní či jiné dostupné výstavby prostřednictvím minimálního procentuálního poměru k běžné komerční výstavbě či jiným způsobem, vzhledem k tomu, že implementace takového požadavku je odvislá od nástrojů hl. m. Prahy resp. dohody mezi hlavním městem, městskou částí, vlastníky a investory v území.

247	64	Koalice VLASTA, z.s.	<p>-Vzhledem k existenci prvku zeleného spojení celoměstského významu dle GVP v souběhu s navrženou Jarovskou třídou požadujeme pro naplnění pobytové rekreační funkce zakotvení dočasného řešení "Malé drážní promenády" od tramvajové smyčky Habrová až po viadukt nad ulicí U Trvrze u Botanické zahrady Malešice v místě vedení tramvajové trati navržené jako výhled.</p> <p>-Preferujeme tramvajovou smyčku na západním cípu Malešického lesa (s minimálním zásahem do jeho plochy) dle změny Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy Z 2600 (potažmo Urbanistické studie s prvky regulačního plánu Nákladové nádraží Žižkov). Budoucí protažení tramvajové trati chápeme jako rozvojový potenciál pro další desetiletí. V případě realizace tramvajové smyčky na východním cípu Malešického lesa požadujeme její vymístění z lesních pozemků.</p> <p>-Městotvorné zpracování TS Habrová se současným zakomponováním do zeleně Malešického lesa.</p> <p>-Podporujeme vznik městského bulváru v západο-východním směru s navrženým vedením tramvajové trati a zároveň požadujeme řešení pro bezpečný a pohodlný pohyb cyklistů.</p> <p>-S ohledem na předpokládaný budoucí rozvoj Malešické průmyslové oblasti vítáme navržené budoucí protažení tramvajové trati východním směrem do zmíněné oblasti (např. se zvažovanou funkcí svozu odpadů nákladní tram apod.).</p> <p>-Současně upozorňujeme, že z chystaných tramvajových tratí se jeví jako ekonomicky rozumnější a pro větší objem cestujících efektivnější příprava TT Počernická, která má potenciál obhospodářit i obyvatelstvo v lokalitě Malešická stráž.</p> <p>-Dotazujeme se, zda souběžně MHMP zvažuje stávající (částečně již vymístěné) kolejisté k odvozu materiálu, který bude deponován v oblasti Nákladového nádraží při výstavbě nové čtvrti. Zaznamenali jsme v tomto smyslu některé aktuální ohlasy v médiích.</p>	MHD	<p>Komentář byl částečně akceptován.</p> <p>Námět na dočasné řešení "Malé drážní promenády" je nerealizovatelný s ohledem na připravovaný projekt Městského okruhu (DÚR, 2021, INV MHMP). Kolejové vedení bude využito pro odvoz rubaniny při realizaci městského okruhu. Takové řešení bude znamenat, že mimo jiné nebude zatahována dopravní automobilová doprava do okolí staveniště a bude tak minimalizován dopad stavby na okolí. Po realizaci Městského okruhu bude možné prostor po železnici využít například pro prodloužení tramvajové trati směrem do Malešic (v provázání na budoucí TT v Počernické či dále na Černokostelecké). Tím by došlo k zokruhování sítě tramvajových tratí, což je výhodné zejména s ohledem na flexibilitu linek a menšímu dopadu na lokality v době oprav dílčích částí tratí. Dále konstatujeme, že do studie bylo ve výsledku zapracováno odlišné řešení se zakončením tramvajové trati na východním cípu Malešického lesa, které bylo projednáno i s příslušnými zástupci městských částí a dalších dotčených orgánů.</p>
248	64	Koalice VLASTA, z.s.	<p>-Podporujeme vznik městského bulváru v západο-východním směru s navrženým vedením tramvajové trati a zároveň požadujeme řešení pro bezpečný a pohodlný pohyb cyklistů.</p> <p>-Požadujeme prověření dopravního řešení Jarovské třídy, nepodporujeme kapacitnější než dvoupruhou komunikaci se zapracováním výše zmíněných požadavků, zároveň navrhuje vyloučení tranzitní dopravy z této komunikace.</p> <p>-Obecně je žádoucí pro ochranu zdraví osob realizovat zklidněné komunikace a obytné zóny a dále odpovídající infrastrukturu umožňující bezpečný pohyb chodců a cyklistů.</p> <p>-V místech, kde lze předpokládat zvýšený pohyb chodců a cyklistů, jakož i v místech současných tras pěší a cyklistické dopravy, kde dojde vlivem záměru k významnému nárůstu intenzit dopravy automobilové, považujeme za žádoucí realizovat prvky k ochraně zdraví osob (světelná signalizace, fyzické zábrany atd.).</p> <p>-Vzhledem k charakteru lokality podporujeme navrženou humanizaci křižovatky ulic Malešická – Na Jarově do její aktuální úrovně podoby.</p>	Automobilová doprava	<p>Komentář byl částečně akceptován.</p> <p>Studie komentářem navrhované řešení podporuje v rámci navržených opatření.</p> <p>Komentář je částečně mimo podrobnost předmětné studie.</p>
249	65	Koalice VLASTA, z.s.	<p>-Vzhledem k existenci prvku zeleného spojení celoměstského významu dle Generelu veřejných prostranství Prahy 10 v souběhu s navrženou Jarovskou třídou požadujeme pro naplnění pobytové rekreační funkce zakotvení dočasného řešení "Malé drážní promenády" od tramvajové smyčky Habrová až po viadukt nad ulicí U Trvrze u Botanické zahrady Malešice v místě vedení tramvajové trati navržené jako výhled.</p> <p>-Obecně je žádoucí pro ochranu zdraví osob realizovat zklidněné komunikace a obytné zóny a dále odpovídající infrastrukturu umožňující bezpečný pohyb chodců a cyklistů.</p> <p>-V místech, kde lze předpokládat zvýšený pohyb chodců a cyklistů, jakož i v místech současných tras pěší a cyklistické dopravy, kde dojde vlivem záměru k významnému nárůstu intenzit dopravy automobilové, považujeme za žádoucí realizovat prvky k ochraně zdraví osob (světelná signalizace, fyzické zábrany atd.).</p> <p>-Vybudování infrastruktury pro bezpečný pohyb pěších a cyklistů v zásadních směrech rozvoje území.</p>	Veřejného prostoru	<p>Komentář byl částečně akceptován.</p> <p>Námět na dočasné řešení "Malé drážní promenády" je nerealizovatelný s ohledem na připravovaný projekt Městského okruhu (DÚR, 2021, INV MHMP). Kolejové vedení bude využito pro odvoz rubaniny při realizaci městského okruhu. Takové řešení bude znamenat, že mimo jiné nebude zatahována dopravní automobilová doprava do okolí staveniště a bude tak minimalizován dopad stavby na okolí. Po realizaci Městského okruhu bude možné prostor po železnici využít například pro prodloužení tramvajové trati směrem do Malešic (v provázání na budoucí TT v Počernické či dále na Černokostelecké). Tím by došlo k zokruhování sítě tramvajových tratí, což je výhodné zejména s ohledem na flexibilitu linek a menšímu dopadu na lokality v době oprav dílčích částí tratí.</p>
250	65	Koalice VLASTA, z.s.	<p>- Vzhledem k existenci prvku zeleného spojení celoměstského významu dle Generelu veřejných prostranství Prahy 10 v souběhu s navrženou Jarovskou třídou požadujeme pro naplnění pobytové rekreační funkce zakotvení dočasného řešení "Malé drážní promenády" od tramvajové smyčky Habrová až po viadukt nad ulicí U Trvrze u Botanické zahrady Malešice v místě vedení tramvajové trati navržené jako výhled.</p> <p>- Obecně je žádoucí pro ochranu zdraví osob realizovat zklidněné komunikace a obytné zóny a dále odpovídající infrastrukturu umožňující bezpečný pohyb chodců a cyklistů.</p> <p>- V místech, kde lze předpokládat zvýšený pohyb chodců a cyklistů, jakož i v místech současných tras pěší a cyklistické dopravy, kde dojde vlivem záměru k významnému nárůstu intenzit dopravy automobilové, považujeme za žádoucí realizovat prvky k ochraně zdraví osob (světelná signalizace, fyzické zábrany atd.).</p> <p>- Vybudování infrastruktury pro bezpečný pohyb pěších a cyklistů v zásadních směrech rozvoje území.</p>	Pohybu pro pěší	<p>Komentář byl částečně akceptován.</p> <p>Námět na dočasné řešení "Malé drážní promenády" je nerealizovatelný s ohledem na připravovaný projekt Městského okruhu (DÚR, 2021, INV MHMP). Kolejové vedení bude využito pro odvoz rubaniny při realizaci městského okruhu. Takové řešení bude znamenat, že mimo jiné nebude zatahována dopravní automobilová doprava do okolí staveniště a bude tak minimalizován dopad stavby na okolí. Po realizaci Městského okruhu bude možné prostor po železnici využít například pro prodloužení tramvajové trati směrem do Malešic (v provázání na budoucí TT v Počernické či dále na Černokostelecké). Tím by došlo k zokruhování sítě tramvajových tratí, což je výhodné zejména s ohledem na flexibilitu linek a menšímu dopadu na lokality v době oprav dílčích částí tratí.</p>

251	65	Koalice VLASTA, z.s.	<p>-Doporučujeme analyzovat možnost úprav dimenze Jarovské třídy (mysleno i se zahrnutím lineárního parku podél Malešického lesa) ve prospěch Malešického lesa. Lokální ohyby lineárního parku navýší zbor Malešického lesa jakožto lesa zvláštního určení (dle zákona č. 289/1995 Sb., Lesní zákon).</p> <p>-Podporujeme návrh „Zelené promenády“ jakožto izolační zeleně podél tramvajové trati na území MČ Praha 3, pozitivně ovlivňující též stávající zástavbu na území MČ Praha 10.</p> <p>-Žádáme vytvoření spojitého pásu zeleně (ZMK) kolem tramvajové tratě (DU) a rozšířit linii ZMK v prostoru TT.</p> <p>-Žádáme v maximální míře zachovat stávající vzrostlou zeleň, na nově vymezené ploše ZMK v prostoru TT/TS a provést cílenou dosadbu dřevin odpovídající přírodním podmínkám v místě.</p> <p>-Podporujeme výsadby a dosadby dřevin podél komunikací.</p> <p>-V dalších fázích dokumentace jednotlivých staveb žádáme prověřit výskyt zvláště chráněných druhů a navrhnout příslušná opatření k minimalizaci negativních vlivů (např. vytvoření náhradních biotopů).</p> <p>-Před realizací záměru považujeme za zásadní zjistit rozsah možné kontaminace a provést její odstranění.</p> <p>-V rámci navazujících etap přípravy projektu je třeba posoudit umístění záměru v lokalitě na základě podrobné rozptylové studie zohledňující umístění konkrétních staveb a jimi vyvolané objemy automobilové dopravy, řešení dopravy v klidu (parkoviště, garáže), jakož i veškeré další konkrétní zdroje emisí znečišťujících látek.</p> <p>-V případě, že se na základě podrobné rozptylové studie prokáže v území k datu plánované výstavby riziko překročení imisních limitů, je nezbytné realizovat kompenzační opatření k minimalizaci vlivů nové zástavby (např. výsadba vegetace s efektem zachytu prachových částic, na něž se váže mj. i benzo[a]pyren).</p> <p>-Nárůst hlukové zátěže v lokalitě, u které bylo zjištěno riziko překročení limitu resp. zvýšení již nadlimitních hodnot vlivem realizace záměru, podrobně posoudit v rámci výstavby každého jednotlivého záměru a v případě, že bude nárůst potvrzen, kompenzovat formou technických nebo organizačních opatření (např. nový povrch vozovky se sníženou hlukostí, řízení dopravy, omezení provozu nákladních vozidel, snížení maximální povolené rychlosti apod.).</p> <p>-Pro každý záměr výstavby požadujeme v souladu s SEA/VVUR zpracovat detailní akustickou studii, která zohlední vliv odrazů od navrhovaných objektů do protilehlé zástavby. V případě nepříznivých dopadů lze měnit tvar navrhované výstavby případně upravit odrazivost fasád tak, aby nedošlo k navýšení hlukové zátěže nad stanovenou nejvyšší povolenou mez. Pro dimenzování vlastních nových objektů v prostoru navrhované změny před hlukem je nutné posoudit jak blízké, tak vzdálenější časové horizonty.</p> <p>-V součinnosti s orgány ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví je třeba stanovit a dodržet opatření k minimalizaci vlivů realizace záměru (stavební činnosti) na hlukovou zátěž, znečištění ovzduší a prašnost.</p> <p>-V rámci navazujících etap přípravy projektu posoudit vhodnost umístění obytné zástavby s definovaným chráněným venkovním prostorem stavby, tedy fasádami, které budou významné z hlediska pronikání hluku do chráněného vnitřního prostoru objektů. Pokud bude v prostoru navrhované zástavby překročen hygienický limit pro hluk z provozu hodnocených zdrojů, bude navrženo nucené odvětrání vnitřních chráněných prostor při zajištění dostatečné vzduchové neprůzvučnosti obvodového pláště stavby. Případně lze využít prosklené předsazené fasády, úplné zasklení terasy, lodžie nebo balkonu.</p> <p>-Pro oblast sekundárních, synergických a kumulativních vlivů jsou navržena následující opatření:</p> <p>- Vypracování podrobné rozptylové studie se zahrnutím všech v území působících zdrojů emisí znečišťujících látek.</p> <p>-Vypracování podrobné hlukové studie se zahrnutím všech v území působících zdrojů hluku.</p> <p>-Provedení měření hluku v místě plánované zástavby před a následně po výstavbě záměru.</p>	Zeleně	Komentář bereme převážně na vědomí. Konstatujeme, že komentář je z větší části podrobnost studie a týká se návazných řízení jednotlivých projektů v území.
252	66	Koalice VLASTA, z.s.	<p>-Doporučujeme do procesu přípravy záměru začlenit prvky participativního plánování a podobu záměru aktivně představit veřejnosti a projednat s veřejností za koordinace městských částí, kterých se záměr bezprostředně dotýká.</p> <p>-Doporučujeme stanovit předběžný harmonogram a soupis budoucích řízení k posuzování vlivů na životní prostředí, která budou v souvislosti s postupnou realizací změn v území vyžadována.</p>	Obecně	Komentář byl v první části akceptován. Veřejnost byla kromě možnosti vyjádřit se k předmětné studii NNŽ zapojena v průběhu června a července 2021 do participace konkrétního řešení Jarovské třídy a okolí (Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída, IPR Praha, SATRA spol. s r.o., 2021). Od září do prosince 2021 resp. ledna 2022 probíhá v CAMP výstava s bohatým doprovodným programem pro veřejnost, která má za cíl představit historii, současnosti i budoucnost území NNŽ. Na území NNŽ se do budoucna předpokládá zapojení veřejnosti v rámci dílčích stavebních záměrů a projektů veřejných prostranství. Druhou část komentáře bereme na vědomí a konstatujeme, že podrobnost studie a týká se návazných řízení jednotlivých projektů v území.
253	67	fyzická osoba	Studie není dostatečně podrobná. Je zde plánována neúměrná hustota zástavby bez v předstihu vybudované infrastruktury. Z těchto důvodů je zde nutná podmíněná etapizace výstavby.	Navržené regulace	Komentář byl částečně akceptován. Studie byla doplněna z hlediska množství a závaznosti regulativů. Studie představuje koncepci pro horizont naplnění transformace území, etapizace resp. podmíněnost výstavby tak není jejím předmětem.
254	67	fyzická osoba	Není zde garantovaná obecní výstavba, není zde přesně vymezeno, kde v území vznikne.	Výstavby	Komentář byl částečně akceptován. Studie v rámci návrhu identifikuje potenciální umístění obecního (dostupného) bydlení bez další specifikace.
255	67	fyzická osoba	Celé území je plánováno neúměrně zahustit výstavbou bez vymezení dostatečného území pro volnočasové využití a relaxaci. Je zde naprostý nedostatek zeleně. Je to poslední území v centrální části Prahy, kde by mohly vzniknout alespoň na polovině území městský park, který Praha 3 tolik potřebuje. Jestliže nebude výstavba omezena dříve zde k problémům s automobilovou dopravou a přeplněné MHD, přeplnění okolních parčíků a zhoršení kvality bydlení v celém okolí v již tak nejidnatější části Prahy.	Zeleně	Komentář byl částečně akceptován. Studie byla upravena především z hlediska posílení severojižního a východozápadního zeleného propojení do vzájemně propojeného celku za pomoci rozšíření zelených ploch a dalších prvků na úkor stavebních bloků či blíže nespecifikovaných uličních prostranství (specifická vegetační plocha ve veřejném prostranství / stavebním bloku / dvoraně budovy NNŽ, kompozičně významné stromy ve veřejném prostranství), dále prostřednictvím regulace stavebních bloků díky požadavku na procento zahrad a veřejně přístupných částí. Samostatnou novou kapitolou studie je pak návrh modrozelené infrastruktury v území a požadavky na její implementaci.
256	68	fyzická osoba	Navržené regulace není dostatečně podrobná. Plánovaná zástavba je neúměrně zahustěná. Je nutná etapizace výstavby v souvislosti s navazující infrastrukturou.	Navržené regulace	Komentář byl částečně akceptován. Studie byla doplněna z hlediska množství a závaznosti regulativů. Studie představuje koncepci pro horizont naplnění transformace území, etapizace resp. podmíněnost výstavby tak není jejím předmětem.

257	68	fyzická osoba	<i>V Regulačním master planu není dostatečně vymezeno území pro garantovanou obecní výstavbu</i>	Výstavby	Komentář byl částečně akceptován. Studie v rámci návrhu identifikuje potenciální umístění obecního (dostupného) bydlení bez další specifikace.
258	68	fyzická osoba	<i>Území je neúměrně zahuštěné výstavbou bez odpovídajících volnočasových ploch a dalších odpovídajících možností pro volnočasové využití. Návrh počtu bydlících neodpovídá současné hustotě obyvatel v oblasti a výrazně ji překračuje. Není plánovaný výstup z metra, který je klíčový pro plánované obrovské množství obyvatel.</i>	Výstavby	S komentářem nesouhlasíme. Navržená transformace území vychází z předpokladů udržitelného rozvoje hl. m. Prahy v souladu s Politikou územního rozvoje, Zásadami územního rozvoje a cíli a úkoly územního plánování dle stavebního zákona, kdy dojde k využití a revitalizaci již nevyužívaného zastavěného území brownfieldu v širším centru města a tím doplnění městské struktury se smíšeným využitím při zajištění obsluhy městskou hromadnou dopravou a preferenci bezmotorové dopravy, a tím vytvoření města krátkých vzdáleností s ideální hustotou obyvatel. Návrh studie umožňuje budoucí umístění stanice metra resp. výstupů z ní v prostoru mezi hlavní budovou NNŽ a obytnými bloky díky dostatečně navržené síťce. Tento předpoklad vychází pouze z prověření na úrovni koncepce metra, kdy trasa metra na Žižkov je v územně plánovací dokumentaci zakotvena v podobě územní rezervy, tj. nejedná se o konkrétní návrh trasy a je tak pravděpodobné, že se její vedení včetně umístění stanice bude dále měnit.
259	68	fyzická osoba	<i>Studie nedostatečně zpracovává veřejnou vybavenost, je nutné podrobně rozpracování dle plánované výstavby. V oblasti NNŽ je plánované malé množství zeleně. Regulační masterplan nedostatečně zpracovává propojení koridorů zeleně.</i>	Zeleně	Komentář byl akceptován. Studii nově umístovaná veřejná vybavenost byla navržena na základě analýzy infrastrukturních potřeb generovaných budoucím předpokládaným počtem obyvatel a pro budoucí potřeby území je z hlediska zajištění vybavenosti školské, obchodní (komerční), zdravotní a sociální dostačující. Umístění a kapacity veřejné vybavenosti jsou navrženy v souladu s celkovou dohodou nad podobou území mezi hl. m. Prahou, městskou částí Prahou 3 a investory v území. Studie obsahuje návrh na umístění složek veřejné vybavenosti včetně školské, sportovní, zdravotní a obchodní, přičemž dále navrhuje aktivní parter pro umístění vybavenosti drobnějšího charakteru v částech území podél významných veřejných prostranství, uzlů a zastávek městské hromadné dopravy. Studie byla upravena především z hlediska posílení severojižního a východozápadního zeleného propojení do vzájemně propojeného celku za pomoci rozšíření zelených ploch a dalších prvků na úkor stavebních bloků či blíže nespécifikovaných uličních prostranství (specifická vegetační plocha ve veřejném prostranství / stavebním bloku / dvoraně budovy NNŽ, kompozičně významné stromy ve veřejném prostranství), dále prostřednictvím regulace stavebních bloků díky požadavku na procento zahrad a veřejně přístupných částí. Samostatnou novou kapitolou studie je pak návrh modrozelené infrastruktury v území a požadavky na její implementaci.
260	68	fyzická osoba	<i>Není dořešeno napojení jarovské třídy, řešení tří křižovatek není funkční a nezajistí bezproblémový pohyb dopravy v oblasti.</i>	Automobilové dopravy	Komentář byl akceptován a zpracován do studie.
261	69	01/14 ZO ČSOP "Natura, quo vadis?", IČ: 66005850	<i>-Vzhledem k existenci prvku zeleného spojení celoměstského významu dle GVP v souběhu s navrženou Jarovskou třídou požadujeme pro naplnění pobytové rekreační funkce zakotvení dočasného řešení "Malé drážní promenády" od tramvajové smyčky Habrová až po viadukt nad ulicí U Tvrze u Botanické zahrady Malešice v místě vedení tramvajové trati navržené jako výhled. -Obecně je žádoucí pro ochranu zdraví osob realizovat zklidněné komunikace a obytné zóny a dále odpovídající infrastrukturu umožňující bezpečný pohyb chodců a cyklistů. -V místech, kde lze předpokládat zvýšený pohyb chodců a cyklistů, jakož i v místech současných tras pěší a cyklistické dopravy, kde dojde vlivem záměru k významnému nárůstu intenzit dopravy automobilové, považujeme za žádoucí realizovat prvky k ochraně zdraví osob (světelná signalizace, fyzické zábrany atd.). -Vybudování infrastruktury pro bezpečný pohyb pěších a cyklistů v zásadních směrech rozvoje území</i>	Pohybu pro pěší	Komentář byl částečně akceptován. Námět na dočasné řešení "Malé drážní promenády" je nerealizovatelný s ohledem na připravovaný projekt Městského okruhu (DUR, 2021, INV MHMP). Kolejové vedení bude využito pro odvoz rubaniny při realizaci městského okruhu. Takové řešení bude znamenat, že mimo jiné nebude zatahována dopravní automobilová doprava do okolí staveniště a bude tak minimalizován dopad stavby na okolí. Po realizaci Městského okruhu bude možné prostor po železnici využít například pro prodloužení tramvajové trati směrem do Malešic (v provázání na budoucí TT v Počenicke či dále na Čermokostelecké). Tím by došlo k zokruhování sítě tramvajových tratí, což je výhodné zejména s ohledem na flexibilitu linek a menšímu dopadu na lokality v době oprav dílčích částí tratí.

262	69	01/14 ZO ČSOP "Natura, quo vadis?, IČ: 66005850	<p>-Doporučujeme analyzovat možnost úprav dimenze Jarovské třídy (mysleno i se zahrnutím lineárního parku podél Malešického lesa) ve prospěch Malešického lesa. Lokální ohyby lineárního parku navýší zbor Malešického lesa jakožto lesa zvláštního určení (dle zákona č. 289/1995 Sb., Lesní zákon).</p> <p>-Podporujeme návrh „Zelené promenády“ jakožto izolační zelené podél tramvajové trati na území MČ Praha 3, pozitivně ovlivňující téže stávající zástavbu na území MČ Praha 10.</p> <p>-Žádáme vytvoření spojitého pásu zeleně (ZMK) kolem tramvajové tratě (DU) a rozšířit linii ZMK v prostoru TT.</p> <p>-Žádáme v maximální míře zachovat stávající vzrostlou zeleň, na nově vymezené ploše ZMK v prostoru TT/TS a provést cílenou dosadbu dřevin odpovídající přírodním podmínkám v místě.</p> <p>-Podporujeme výsadby a dosadby dřevin podél komunikací.</p> <p>-V dalších fázích dokumentace jednotlivých staveb žádáme prověřit výskyt zvláště chráněných druhů a navrhnout příslušná opatření k minimalizaci negativních vlivů (např. vytvoření náhradních biotopů).</p> <p>-Před realizací záměru považujeme za zásadní zjistit rozsah možné kontaminace a provést její odstranění.</p> <p>-V rámci navazujících etap přípravy projektu je třeba posoudit umístění záměru v lokalitě na základě podrobné rozptylové studie zohledňující umístění konkrétních staveb a jimi vyvolané objemy automobilové dopravy, řešení dopravy v klidu (parkoviště, garáže), jakož i veškeré další konkrétní zdroje emisí znečišťujících látek.</p> <p>-V případě, že se na základě podrobné rozptylové studie prokáže v území k datu plánované výstavby riziko překročení imisních limitů, je nezbytné realizovat kompenzační opatření k minimalizaci vlivů nové zástavby (např. výsadba vegetace s efektem zachytu prachových částic, na něž se váže mj. i benzo[a]pyren).</p> <p>-Nárůst hlukové zátěže v lokalitě, u které bylo zjištěno riziko překročení limitu resp. zvýšení již nadlimitních hodnot vlivem realizace záměru, podrobně posoudit v rámci výstavby každého jednotlivého záměru a v případě, že bude nárůst potvrzen, kompenzovat formou technických nebo organizačních opatření (např. nový povrch vozovky se sníženou hlukovostí, řízení dopravy, omezení provozu nákladních vozidel, snížení maximální povolené rychlosti apod.).</p> <p>-Pro každý záměr výstavby požadujeme v souladu s SEA/VVUR zpracovat detailní akustickou studii, která zohlední vliv odrazů od navrhovaných objektů do protilehlé zástavby. V případě nepříznivých dopadů lze měnit tvar navrhované výstavby případně upravit odrazivost fasád tak, aby nedošlo k navýšení hlukové zátěže nad stanovenou nejvyšší povolenou mez. Pro dimenzování vlastních nových objektů v prostoru navrhované změny před hlukem je nutné posoudit jak blízké, tak vzdálenější časové horizonty.</p> <p>-V součinnosti s orgány ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví je třeba stanovit a dodržet opatření k minimalizaci vlivů realizace záměru (stavební činnosti) na hlukovou zátěž, znečištění ovzduší a prašnost.</p> <p>-V rámci navazujících etap přípravy projektu posoudit vhodnost umístění obytné zástavby s definovaným chráněným venkovním prostorem stavby, tedy fasádami, které budou významné z hlediska pronikání hluku do chráněného vnitřního prostoru objektů. Pokud bude v prostoru navrhované zástavby překročen hygienický limit pro hluk z provozu hodnocených zdrojů, bude navrženo nucené odvětrání vnitřních chráněných prostor při zajištění dostatečné vzduchové neprůzvučnosti obvodového pláště stavby. Případně lze využít prosklené předsazené fasády, úplné zasklení terasy, lodžie nebo balkonu.</p> <p>-Pro oblast sekundárních, synergických a kumulativních vlivů jsou navržena následující opatření:</p> <p>-Vypracování podrobné rozptylové studie se zahrnutím všech v území působících zdrojů emisí znečišťujících látek.</p> <p>-Vypracování podrobné hlukové studie se zahrnutím všech v území působících zdrojů hluku.</p> <p>-Provedení měření hluku v místě plánované zástavby před a následně po výstavbě záměru.</p>	Zeleně	Komentář bereme převážně na vědomí. Konstatujeme, že komentář je z větší části podrobnost studie a týká se návazných řízení jednotlivých projektů v území.
263	69	01/14 ZO ČSOP "Natura, quo vadis?, IČ: 66005850	<p>-Doporučujeme do procesu přípravy záměru začlenit prvky participativního plánování a podobu záměru aktivně představit veřejnosti a projednat s veřejností za koordinace městských částí, kterých se záměr bezprostředně dotýká.</p> <p>-Doporučujeme stanovit předběžný harmonogram a soupis budoucích řízení k posuzování vlivů na životní prostředí, která budou v souvislosti s postupnou realizací změn v území vyžadována.</p>	Obecně	Komentář byl v první části akceptován. Veřejnost byla kromě možnosti vyjádřit se k předmětné studii NNŽ zapojena v průběhu června a července 2021 do participace konkrétního řešení Jarovské třídy a okolí (Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída, IPR Praha, SATRA spol. s r.o., 2021). Od září do prosince 2021 resp. ledna 2022 probíhá v CAMP výstava s bohatým doprovodným programem pro veřejnost, která má za cíl představit historii, současnosti i budoucnost území NNŽ. Na území NNŽ se do budoucna předpokládá zapojení veřejnosti v rámci dílčích stavebních záměrů a projektů veřejných prostranství. Druhou část komentáře bereme na vědomí a konstatujeme, že podrobnost studie a týká se návazných řízení jednotlivých projektů v území.
264	69	01/14 ZO ČSOP "Natura, quo vadis?", IČ: 66005850	Požadujeme vypořádání a harmonizaci změn územního plánu, jmenovitě zejména dotčené změny č. 2600 a následně připravované změny č. 3125.	Využití území	Komentář bereme na vědomí. Konstatujeme, že se netýká předmětné studie ale změny územního plánu Z 2600.
265	69	01/14 ZO ČSOP "Natura, quo vadis?", IČ: 66005850	<p>-Pro dostupnost, obslužnost a prostupnost území požadujeme co nejvíce propojení mezi MČ Praha 10 a MČ Praha 3 (návazně také MČ Praha 9), mj. s prověřením dopravních kapacit a řešení v lokalitách:</p> <p>-ul. K Červenému dvoru - ul. Malešická</p> <p>-ul. Zvěřinova (pro pěší a cyklo dopravy),</p> <p>-zatraktivnit a zbezpečnit propojení z ul. Nad Kapličkou (pro pěší, cyklo dopravy),</p> <p>-ul. Habrová – Malešický les.</p>	Veřejného prostoru	Komentář byl akceptován a zapracován do studie.

266	69	01/14 ZO ČSOP "Natura, quo vadis?", IČ: 66005850	<p>-Požadujeme prověřit uspořádání s jednoznačnou osou pravouhlé uliční sítě v případě blokové zástavby mezi budovou Nákladového nádraží a Basilejským náměstím (a z něj vycházející Malešické ulice), nebo případně zdůvodnění současného odskočení bloku.</p> <p>-Požadujeme stanovení podílu dostupného bydlení v plánované zástavbě, který by učinil bydlení dostupnějším. Vzhledem k cenám bydlení a rozšířeným investičním nákupům bytů (např. v nedalekých projektech jako Residence Garden Towers) považujeme tento požadavek za výsoce aktuální a důležitý pro zdravý vývoj lokality.</p> <p>-Výsledný architektonický návrh využití nákladového nádraží Žižkov vybrat na základě architektonické soutěže. Návrh konzultovat s orgánem ochrany památkové péče.</p> <p>-V případě odkrytí archeologických nálezů nálež ohlásit příslušnému orgánu památkové péče a v případě požadavku umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>-U nově vzniklých staveb s plochou střechou trváme na realizaci a využití prvků zelenomodré infrastruktury – zejména zelených střech, které zlepšují mikroklima lokality a pomáhají lepšímu hospodaření s vodou, popř. využití střech pro fotovoltaické panely a jejich využití pro provoz budov. Dále požadujeme umístění komunitních zahrad v území, které mohou působit jako nositelé biodiverzity i komunitního života. Jejich umístění navrhuje např. u školních budov nebo u zelených např. parkových ploch.</p> <p>-Požadujeme efektivní hospodaření s vodou v podobě retenčních nádrží, svodu a využití šedé vody v rámci projektu nebo svedení dešťových vod do toku Rokytky.</p> <p>-Při plánování nové zástavby respektovat požadavky Podkladové studie „Nákladové nádraží Žižkov“ (IPR, 2017), výškově nepřesahovat terénní horizont.</p> <p>-Zásobování areálu teplem realizovat pomocí systému centrálního zásobování teplem nebo jiným způsobem neprodukcujícím emise z vytápění v daném místě.</p>	Výstavby	<p>Komentář byl částečně akceptován, v některých částech je mimo podrobnost studie.</p> <p>Studie identifikuje plochy s potenciálem na umístění obecního (dostupného) bydlení. Nedokáže však garantovat vznik obecní či jiné dostupné výstavby prostřednictvím minimálního procentuálního poměru k běžné komerční výstavbě či jiným způsobem, vzhledem k tomu, že implementace takového požadavku je odvislá od nástrojů hl. m. Prahy resp. dohody mezi hlavním městem, městskou částí, vlastníky a investory v území.</p>
267	69	01/14 ZO ČSOP "Natura, quo vadis?", IČ: 66005850	<p>- Vzhledem k existenci prvku zeleného spojení celoměstského významu dle GVP v souběhu s navrženou Jarovskou třídou požadujeme pro naplnění pobytové rekreační funkce zakotvení dočasně řešení "Malé drážní proměny" od tramvajové smyčky Habrová až po viadukt nad ulicí U Tvrze u Botanické zahrady Malešice v místě vedení tramvajové trati navržené jako výhled.</p> <p>- Preferujeme tramvajovou smyčku na západním cípu Malešického lesa (s minimálním zásahem do jeho plochy) dle změny Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy Z 2600 (potažmo Urbanistické studie s prvky regulačního plánu Nákladové nádraží Žižkov). Budoucí protažení tramvajové trati chápeme jako rozvojový potenciál pro další desetiletí. V případě realizace tramvajové smyčky na východním cípu Malešického lesa požadujeme její vymístění z lesních pozemků.</p> <p>- Městotvorné zpracování TS Habrová se současným zakomponováním do zeleně Malešického lesa.</p> <p>- Podporujeme vznik městského bulváru v západovýchodním směru s navrženým vedením tramvajové trati a zároveň požadujeme řešení pro bezpečný a pohodlný pohyb cyklistů.</p> <p>- S ohledem na předpokládaný budoucí rozvoj Malešické průmyslové oblasti vítáme navržené budoucí protažení tramvajové trati východním směrem do zmíněné oblasti (např. se zvažovanou funkcí svozu odpadů nákladní tram apod.).</p> <p>- Současně upozorňujeme, že z chystaných tramvajových tratí se jeví jako ekonomicky rozumnější a pro větší objem cestujících efektivnější příprava TT Počernické, která má potenciál obhospodářit i obyvatelstvo v lokalitě Malešická stráž.</p> <p>- Dotazujeme se, zda souběžně MHMP zvažuje stávající (částečně již vymístěné) kolejiště k odvozu materiálu, který bude deponován v oblasti Nákladového nádraží při výstavbě nové čtvrti. Zaznamenali jsme v tomto smyslu některé aktuální ohlasy v médiích.</p>	MHD	<p>Komentář byl částečně akceptován.</p> <p>Námět na dočasné řešení "Malé drážní proměny" je nerealizovatelný s ohledem na připravovaný projekt Městského okruhu (DÚR, 2021, INV MHMP). Kolejové vedení bude využito pro odvoz rubaniny při realizaci městského okruhu. Takové řešení bude znamenat, že mimo jiné nebude zatahována dopravní automobilová doprava do okolí staveniště a bude tak minimalizován dopad stavby na okolí. Po realizaci Městského okruhu bude možné prostor po železnici využít například pro prodloužení tramvajové trati směrem do Malešic (v provázání na budoucí TT v Počernické či dále na Černokostelecké). Tím by došlo k zokruhování sítě tramvajových tratí, což je výhodné zejména s ohledem na flexibilitu linek a menšímu dopadu na lokality v době oprav dílčích částí tratí. Dále konstatujeme, že do studie bylo ve výhledu zapracováno odlišné řešení se zakončením tramvajové trati na východním cípu Malešického lesa, které bylo projednáno i s příslušnými zástupci městských částí a dalších dotčených orgánů.</p>
268	69	01/14 ZO ČSOP "Natura, quo vadis?", IČ: 66005850	<p>-Podporujeme vznik městského bulváru v západovýchodním směru s navrženým vedením tramvajové trati a zároveň požadujeme řešení pro bezpečný a pohodlný pohyb cyklistů.</p> <p>-Obecně je žádoucí pro ochranu zdraví osob realizovat zklidněné komunikace a obytné zóny a dále odpovídající infrastrukturu umožňující bezpečný pohyb chodců a cyklistů.</p> <p>-Požadujeme prověření dopravního řešení Jarovské třídy, nepodporujeme kapacitnější než dvoupruhovou komunikaci se zpracováním výše zmíněných požadavků, zároveň navrhuje vyloučení tranzitní dopravy z této komunikace.</p> <p>-V místech, kde lze předpokládat zvýšený pohyb chodců a cyklistů, jakož i v místech současných tras pěší a cyklistické dopravy, kde dojde vlivem záměru k významnému nárůstu intenzit dopravy automobilové, považujeme za žádoucí realizovat prvky k ochraně zdraví osob (světelná signalizace, fyzické zábrany atd.).</p> <p>-Vzhledem k charakteru lokality podporujeme navrženou humanizaci křižovatky ulic Malešická – Na Jarové do její aktuální úrovně podoby.</p>	Automobilová doprava	<p>Komentář byl částečně akceptován.</p> <p>Studie komentářem navrhované řešení podporuje v rámci navržených opatření.</p> <p>Komentář je částečně mimo podrobnost předmětné studie.</p>
269	69	01/14 ZO ČSOP "Natura, quo vadis?", IČ: 66005850	<p>-Vzhledem k existenci prvku zeleného spojení celoměstského významu dle GVP v souběhu s navrženou Jarovskou třídou požadujeme pro naplnění pobytové rekreační funkce zakotvení dočasně řešení "Malé drážní proměny" od tramvajové smyčky Habrová až po viadukt nad ulicí U Tvrze u Botanické zahrady Malešice v místě vedení tramvajové trati navržené jako výhled.</p> <p>-Obecně je žádoucí pro ochranu zdraví osob realizovat zklidněné komunikace a obytné zóny a dále odpovídající infrastrukturu umožňující bezpečný pohyb chodců a cyklistů.</p> <p>-V místech, kde lze předpokládat zvýšený pohyb chodců a cyklistů, jakož i v místech současných tras pěší a cyklistické dopravy, kde dojde vlivem záměru k významnému nárůstu intenzit dopravy automobilové, považujeme za žádoucí realizovat prvky k ochraně zdraví osob (světelná signalizace, fyzické zábrany atd.).</p> <p>-Vybudování infrastruktury pro bezpečný pohyb pěších a cyklistů v zásadních směrech rozvoje území</p>	Cyklistické dopravy	<p>Komentář byl částečně akceptován.</p> <p>Námět na dočasné řešení "Malé drážní proměny" je nerealizovatelný s ohledem na připravovaný projekt Městského okruhu (DÚR, 2021, INV MHMP). Kolejové vedení bude využito pro odvoz rubaniny při realizaci městského okruhu. Takové řešení bude znamenat, že mimo jiné nebude zatahována dopravní automobilová doprava do okolí staveniště a bude tak minimalizován dopad stavby na okolí. Po realizaci Městského okruhu bude možné prostor po železnici využít například pro prodloužení tramvajové trati směrem do Malešic (v provázání na budoucí TT v Počernické či dále na Černokostelecké). Tím by došlo k zokruhování sítě tramvajových tratí, což je výhodné zejména s ohledem na flexibilitu linek a menšímu dopadu na lokality v době oprav dílčích částí tratí.</p>

270	70	fyzická osoba	<p>1 a) Jarovská třída – navrhujeme zrušení</p> <p>Důvody:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jarovská třída povede k zvýšené zdravotní zátěži hlukem a zplodinami všech obyvatel kteří s touto třídou sousedí a přivede tisíce tranzitních aut do návazných komunikací (Malešická od Jarovské třídy dále do centra, Basilejské náměstí, Jana Želivského, Olšanská, Koněvova od ohrady dále do centra • Jarovská třída bude mít za následek likvidaci klidné rekreační lokality na pomezí Jarova a Malešického lesa, které slouží širokým vrstvám obyvatelstva ze Žižkova i Malešic. • Likvidace části Malešického lesa a zeleně (i když náletové a částečně existující v oblasti označené jako brownfield) je v rozporu s moderním trendem zvyšování zelených ploch ve městě a připravenosti na klimatickou změnu • Dopravní potřeby budoucích obyvatel nemohou být řešeny na úkor stávajících. Potřeby budoucích obyvatel by obsloužilo nejlépe metro D • Požadujeme provedení dopravní studie, který by pracovala s variantami dopravy bez Jarovské Třídy 	Automobilová doprava	<p>Komentář nebyl akceptován.</p> <p>Jarovská třída má být novým uličním propojením doplňujícím stávající uliční síť, díky čemuž dojde k rozložení dopravy a snížení zátěže do stávajících ulic, které jsou využívány jako tranzitní (ačkoliv by vzhledem k jejich umístění a charakteru mělo jít o klidné lokálně obslužné ulice). Potřebnost tohoto uličního propojení vychází mimo jiné také z transformace NNŽ, které bude generovat další dopravu, kterou je třeba vyřešit. Jarovská třída je zároveň veřejně prospěšnou stavbou fixovanou v územní plánovacích dokumentacích již od 60. let 20. století. Současně navrhované řešení sleduje formu umožňující dopravní propojení, přičemž nepředstavuje rychlou spojku zahrnující již tak přehlcené centrum města, ale naopak ulici městských parametrů sloužící zejména jako lokální obslužná ulice pro nejbližší zástavbu. Součástí projektu Jarovské třídy (Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída, IPR Praha, SATRA spol. s r.o.) je i dopravní model zpracovaný v několika variantách. Dopravní studie resp. modelování dopravního zatížení (ověření dopadů rozvoje území) je pořizováno jako součást Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída (IPR Praha, SATRA spol. s r.o., 2021), a to ke dvěma základním časovým etapám přeměny území (rok 2030 a horizont naplnění ÚP), kde je vždy posuzován vliv stavby Jarovské třídy na území. Výsledkem studie je pozitivní průkaz realizace Jarovské třídy na území, která tak pomáhá absorbovat změny v území (novou zástavbu), přispívá k ochraně stávající zástavby Jarova, Vackova a Koněvovy, jejím zdrojovým a cílovým územím z hlediska dopravy je především území NNŽ a okolí a pomáhá odlehčovat Koněvové ulici. Rozvoj zástavby by bez Jarovské třídy vyvolal větší tlak na stávající komunikační síť. Dopravní studie dále prokazuje, že obsluha lokality NNŽ je možná i bez existence Jarovské třídy a Městského okruhu, byť zátěž bude přenesena na stávající komunikační síť. Podrobné dopravní a hlukové posouzení bude zpracováno v další fázi projektové dokumentace stavby Jarovské třídy.</p>
271	70	fyzická osoba	<p>1b) Jarovská třída – navrhujeme doplnění studií</p> <ul style="list-style-type: none"> • vypracování akustické a rozptylové studie pro každý jednotlivý záměr v území a měření hlukové zátěže před a po realizaci záměru v oblastech Jarovské Třídy a v oblastech vyjmenovaných v bodě 1a, které budou dodatečnou dopravou z Jarovské Třídy zasaženy • vypracování studií zdravotního dopadu emisních škodlivin 	Automobilová doprava	<p>Komentář bereme na vědomí. Komentářem navrhované řešení se bude týkat návazných projektových fází a řízení.</p>
272	70	fyzická osoba	<p>1d) Jarovská Třída – tramvaje</p> <p>v této oblasti požadujeme vedení Jarovské třídy tunelem, nebo její zahloubení. Důvody:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zachování krajinného rázu • minimalizace hlukové zátěže na okolí • nadzemní stavba vytvoří bariéru mezi zástavbou sídliště Jarov a přilehlého Malešického lesa • zachování atraktivity a rekreačních možností lokality • zachování pěších vazeb mezi Jarovem a Malešickým lesem 	MHD	<p>První část komentáře bereme na vědomí a konstatujeme, že je mimo podrobnost studie a bude řešen jako součást vlastního projektu tramvajové trati TT Olšanská-Habrová (DPP, DÚR, 2021).</p> <p>Druhou část komentáře nelze akceptovat. Navrhovaná tramvajová trať má plnit významnou roli z hlediska doplnění obsluhy území nové městské čtvrti NNŽ, ale především i stávající zástavby sídliště Na Jarově, Habrová, lokalit Třebešina a Malešic, přičemž tak podporuje využívání městské hromadné dopravy a její preferenci oproti automobilové.</p>
273	70	fyzická osoba	<p>1c) Jarovská třída – navrhujeme zahloubení</p> <p>v této oblasti požadujeme vedení Jarovské třídy tunelem, nebo její zahloubení. Důvody:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zachování krajinného rázu • minimalizace hlukové zátěže na okolí • nadzemní stavba vytvoří bariéru mezi zástavbou sídliště Jarov a přilehlého Malešického lesa • zachování atraktivity a rekreačních možností lokality • zachování pěších vazeb mezi Jarovem a Malešickým lesem 	Automobilová doprava	<p>Komentář nebyl akceptován.</p> <p>Komentářem navrhované řešení by vedlo ke vzniku těžké dopravní stavby v místě, kde není potřeba a její realizace by byla technicky velmi náročná - zároveň by (díky výstavbě portálů, ramp apod. spojených s tunelovým, příp. částečně zahloubeným řešením) vedla k velké devastaci okolí. Nesouhlasíme s tvrzením, že studii navrhované (úrovňové pozemní) řešení vytváří bariéru v území - naopak díky navrhované podobě běžné městské ulice doplněné alejí a cyklopruhu umožňují nové příčné i podélné zprostupnění území mezi oběma městskými částmi a nabízí četnost příčných průstupů, která by v případě částečného zahloubení nebyla možná. Díky takto navrženému řešení bude zachován krajinný ráz, podpořeno zatraktivnění a reakreační využití lokality včetně stávajících a nových pěších vazeb mezi Jarovem a Malešickým lesem.</p>
274	70	fyzická osoba	<p>1e) Jarovská třída – zklidnění</p> <p>Pokud nedojde ke zrušení ani zahloubení požadujeme:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stanovit hlukový limit • Stanovit rychlostní limit • Stanovit limit množství aut • Umožnit vjezd jen rezidentům, zakázat tranzitní průjezd • počítat s rezervou pro případnou protihlukovou stěnou, pokud se nepodaří hlukové limity plnit. 	Automobilová doprava	<p>Komentář bereme na vědomí.</p> <p>Komentářem navrhované řešení se bude týkat návazných projektových fází a řízení.</p>
275	70	fyzická osoba	<p>2) Metro</p> <p>U projektu v hodnotě 150.000.000.000 Kč by mělo být samozřejmostí. 30 let nás politici neformálně ujistují, že na oplátku umožnění developmentu NNŽ dostanou Žižkovští METRO</p>	MHD	<p>Komentář bereme na vědomí.</p> <p>Konstatujeme, že studie umožňuje vedení trasy metra v souladu s územní rezervou dle územního plánu resp. změny ÚP Z 2600.</p>
276	70	fyzická osoba	<p>3) Zeleně aneb zastavovány měly být pouze brownfieldy</p> <p>- Na místě dvou dětských hřišť, hojně využívaných (Habrová a Vackov) jsou plánovány 4NP budovy.</p>	Veřejné vybavenosti	<p>Komentář bereme na vědomí.</p> <p>Studie umožňuje dotvoření zástavby a veřejných prostranství v plochách podél stávajících sídlišť Na Jarově (Vackov) a Habrová. Díky studií navrženým regulativům a regulativům ÚP může v místě vzniknout pouze zástavba v souladu se stávajícím charakterem zástavby modernistických sídlišť, tj. kombinace zástavby s tzv. parkem ve volné zástavbě, v rámci kterého může dojít k obnově stávajících dětských hřišť.</p>
277	70	fyzická osoba	<p>4) NNŽ - Sociální bydlení (příloha II. A III.)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Na základě špatných zkušeností z Prahy 17i a následného uznání chyby ze strany magistrátu odmítáme výstavbu sociálního bydlení v okolí Jarova, Vackova a Basilejského náměstí, pokud uvedené problémy nebudou vyřešeny a neproběhne místní participace <ul style="list-style-type: none"> ◦ „Přidělování bytů ve vlastnictví magistrátu spočívá v poskytování bydlení osobám a rodinám v sociální tísní, které obvykle mají problém zařadit se do většinové společnosti, Byli jsme informováni, že úředníci magistrátu předložili naši žádost o zastavení přidělování bytů rizikovým rodinám v naší městské části.ii) starostka městské části Praha 17, Jitka Synková. ◦ V případě realizace navrhujeme: <ul style="list-style-type: none"> ◦ pouze stavbu profesionálních bytů pro potřebné profese (zdravotní personál, učitelé, pohotovostní a záchranné sbory, sociální pracovníci, obecné státní zaměstnanci atp.) ◦ stavbu přímo v areálu NNŽ a nepřeneset tak riziko dalších negativních externalit developmentu NNŽ do čtvrti Jarova a Vackova 	Výstavby	<p>Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že je podrobnost předmětné studie. Studie v rámci návrhu identifikuje potenciální umístění obecního (dostupného) bydlení bez další specifikace.</p>

278	70	fyzická osoba	<p>5) NNŽ - Metodika kontribuce investorů i ii</p> <ul style="list-style-type: none"> • Navrhujeme zvýšení kontribuční částky z 2.000,-Kč m2 na 4.000,-Kč m2 • Vyžadujeme zapojení místních občanů do rozhodování o tom jakým způsobem bude kontribuce využita. • S ohledem na to, že se staví nové město pro 25.000 – 30.000 lidí, musí být z kontribuce postavena veškeré občanská vybavenost v množství, které odpovídá okresnímu městu: <ul style="list-style-type: none"> ◦ školy, školky ◦ zdravotní zařízení, stanice záchranných a bezpečnostních sborů ◦ poměr plochy zeleně vůči počtu obyvatel musí zůstat zachován ◦ zbylý koeficient použít pro „nedočerpání koeficientu“, což znamená méně nových obyvatel a tím pádem méně dopravní zátěže a zátěže na veřejnou vybavenost 	Navržené regulace	Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že se netýká předmětné studie.
-----	----	---------------	---	-------------------	--

279	71	<p>fyzická osoba</p> <p>Předmět: „Regulační masterplan NNŽ“ – komentář ke studii 1 a) Jarovská třída – navrhujeme zrušení Důvody: •Jarovská třída povede k zvýšené zdravotní zátěži hlukem a zplodinami všech obyvatel kteří s touto třídou sousedí a přivede tisíce tranzitních aut do návazných komunikací (Malešická od Jarovské třídy dále do centra, Basilejské náměstí, Jana Želivského, Olšanská, Koněvova od ohrady dále do centra, viz. diagram:</p> <p>•Jarovská třída bude mít za následek likvidaci klidné rekreační lokality na pomezí Jarova a Malešického lesa, které slouží širokým vrstvám obyvatelstva ze Žižkova i Malešic. •Likvidace části Malešického lesa a zeleně (i když náletové a částečně existující v oblasti označené jako brownfield) je v rozporu s moderním trendem zvyšování zelených ploch ve městě a připravenosti na klimatickou změnu •Dopravní potřeby budoucích obyvatel nemohou být řešeny na úkor stávajících. Potřeby budoucích obyvatel by obsloužilo nejlépe metro D •Požadujeme provedení dopravní studie, který by pracovala s variantami dopravy bez Jarovské Třídy 1b) Jarovská třída – navrhujeme doplnění studií •vypracování akustické a rozptylové studie pro každý jednotlivý záměr v území a měření hlukové zátěže před a po realizaci záměru v oblastech Jarovské Třídy a v oblastech vyjmenovaných v bodě 1a, které budou dodatečnou dopravou z Jarovské Třídy zasaženy •vypracování studií zdravotního dopadu emisních škodlivin</p> <p>1c) Jarovská třída – navrhujeme zahloubení v této oblasti požadujeme vedení Jarovské třídy tunelem, nebo její zahloubení. Důvody: •zachování krajinného rázu •minimalizaci hlukové zátěže na okolí •nadzemní stavba vytvoří bariéru mezi zástavbou sídliště Jarov a přilehlého Malešického lesa •zachování atraktivity a rekreačních možností lokality •zachování pěších vazeb mezi Jarovem a Malešickým lesem pzn. Přípomínka 1c) – zahloubení se týká této části Jarovské třídy viz obrázek</p> <p>1d) Jarovská třída – námitka podaná sdružením Arnika. (příloha I. https://www.arnika.org/soubory/CEPO/NNZ-pripominky-Z2600-Arnika.pdf) Plně se ztotožňujeme s námitkami číslo 8 a 9 podanými sdružením Arnika zde Požadujeme jejich kladné vyřízení a reakci na ně</p> <p>1e) Jarovská třída – zklidnění Pokud nedojde ke zrušení ani zahloubení požadujeme: •Stanovit hlukový limit •Stanovit rychlostní limit •Stanovit limit množství aut •Umožnit vjezd jen rezidentům, zakázat tranzitní průjezd •počítat s rezervou pro případnou protihlukovou stěnou, pokud se nepodaří hlukové limity plnit.</p> <p>1d) Jarovská Třída – tramvaje •požadujeme taková opatření, aby nedocházelo k degradaci lokality hlukem z tramvají •provedení alternativní dopravní studie bez tramvají. Tramvaje v ulici Koněvova jsou dostatečně blízko a z druhé strany je jen les</p> <p>2) Metro U projektu v hodnotě 150.000.000.000 Kč by mělo být samozřejmostí. 30 let nás politici neformálně ujišťují, že na oplátku umožnění developmentu NNŽ dostanou Žižkovští METRO</p> <p>3) Zeleň aneb zastavovány měly být pouze brownfieldy - Na místě dvou dětských hřišť, hojně využívaných (Habrová a Vackov) jsou plánovány 4NP budovy.</p> <p>4) NNŽ - Sociální bydlení (příloha II. A III.) •Na základě špatných zkušeností z Prahy 17 a následného uznání chyby ze strany magistrátu odmítáme výstavbu sociálního bydlení v okolí Jarova, Vackova a Basilejského náměstí, pokud uvedené problémy nebudou vyřešeny a neproběhne místní participace •Přidělování bytů ve vlastnictví magistrátu spočívá v poskytování bydlení osobám a rodinám v sociální tísní, které obvykle mají problém zařadit se do většinové společnosti, „Byli jsme informováni, že úředníci magistrátu předloží naši žádost o zastavení přidělování bytů rizikovým rodinám v naší městské části.“ starostka městské části Praha 17, Jitka Syňková. •V případě realizace navrhujeme: • pouze stavbu profesních bytů pro potřebné profese (zdravotní personál, učitelé, pohotovostní a záchranné sbory, sociální pracovníci, obecné státní zaměstnanci atp.) •stavbu přímo v areálu NNŽ a nepřeneset tak riziko dalších negativních externalit developmentu NNŽ do čtvrti Jarova a Vackova</p> <p>5) NNŽ - Metodika kontribuce investorů viz obrázek •Navrhujeme zvýšení kontribuční částky z 2.000,-Kč m2 na 4.000,-Kč m2 •Vyžadujeme zapojení místních občanů do rozhodování o tom jakým způsobem bude kontribuce využita. •S ohledem na to, že se stává nové město pro 25.000 – 30.000 lidí, musí být z kontribuce postavena veškerá občanská vybavenost v množství, které odpovídá okresnímu městu: •školy, školky •zdravotní zařízení, stanice záchranných a bezpečnostních sborů •poměr plochy zeleně vůči počtu obyvatel musí zůstat zachován •zbylý koeficient použít pro „nedočerpání koeficientu“, což znamená méně nových obyvatel a tím pádem méně dopravní zátěže a zátěže na veřejnou vybavenost</p> <p>https://adaptacepraha.cz/ https://www.arnika.org/soubory/CEPO/NNZ-pripominky-Z2600-Arnika.pdf https://www.repy.cz/system/files/files/Repska_sedmnactka%2C_zari_2020.pdf https://www.repy.cz/clanky/aktualita/magistrat-uznal-chybu-</p>	<p>Výstavby</p> <p>Komentář nebyl z větší části akceptován. 1a) Jarovská třída má být novým uličním propojením doplňujícím stávající uliční síť, díky čemuž dojde k rozložení dopravy a snížení zátěže do stávajících ulic, které jsou využívány jako tranzitní (ačkoliv by vzhledem k jejich umístění a charakteru mělo jít o klidné lokálně obslužené ulice). Potřebnost tohoto uličního propojení vychází mimo jiné také z transformace NNŽ, které bude generovat další dopravu, kterou je třeba vyřešit. Jarovská třída je zároveň veřejně prospěšnou stavbou fixovanou v územní plánovacích dokumentacích již od 60. let 20. století. Současně navrhované řešení sleduje formu umožňující dopravní propojení, přičemž nepředstavuje rychlou spojku zahlučující již tak přehlcené centrum města, ale naopak ulici městských parametrů sloužící zejména jako lokální obslužná ulice pro nejbližší zástavbu. Součástí projektu Jarovské třídy (Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída, IPR Praha, SATRA spol. s r.o.) je i dopravní model zpracovaný v několika variantách. Dopravní studie resp. modelování dopravního zatížení (ověření dopadů rozvoje území) je požítováno jako součást Urbanisticko-dopravní studie Jarovská třída (IPR Praha, SATRA spol. s r.o., 2021), a to ke dvěma základním časovým etapám přeměny území (rok 2030 a horizont naplnění ÚP), kde je vždy posuzován vliv stavby Jarovské třídy na území. Výsledkem studie je pozitivní průkaz realizace Jarovské třídy na území, která tak pomáhá absorbovat změny v území (novou zástavbu), přispívá k ochráně stávající zástavby Jarova, Vackova a Koněvovy, jejím zdrojovým a cílovým územím z hlediska dopravy je především území NNŽ a okolí a pomáhá odlehčovat Koněvové ulici. Rozvoj zástavby by bez Jarovské třídy vyvolal větší tlak na stávající komunikační síť. Dopravní studie dále prokazuje, že obsluha lokality NNŽ je možná i bez existence Jarovské třídy a Městského okruhu, byť zátěž bude přenesena na stávající komunikační síť. Podrobné dopravní a hlukové posouzení bude zpracováno v další fázi projektové dokumentace stavby Jarovské třídy. 1b) Komentářem navrhované řešení se bude týkat návazných projektových fází a řízení. 1c) Komentářem navrhované řešení by vedlo ke vzniku těžké dopravní stavby v místě, kde není potřeba a její realizace by byla technicky velmi náročná - zároveň by (díky výstavbě portálů, ramp apod. spojených s tunelovým, příp. částečně zahloubeným řešením) vedla k velké devastaci okolí. Nesouhlasíme s tvrzením, že studii navrhované (úrovňové pozemní) řešení vytváří bariéru v území - naopak díky navrhované podobě běžné městské ulice doplněné alejí a cyklopruhu umožňuje nové příčné i podélné zprostupnění území mezi oběma městskými částmi a nabízí četnost příčných postupů, která by v případě částečného zahloubení nebyla možná. Díky takto navrženému řešení bude zachován krajinný ráz, podpořeno ztraktivnější a irekreační využití lokality včetně stávajících a nových pěších vazeb mezi Jarovem a Malešickým lesem. 1d) Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že se týká převážně změny územního plánu Z 2600. Dále doplňujeme, že studie byla upravena z hlediska posílení severojižního a východozápadního zeleného propojení do vzájemně propojeného celku za pomoci rozšíření zelených ploch a dalších prvků na úkor stavebních bloků či blíže nespecifikovaných uličních prostranství (specifická vegetační plocha ve veřejném prostranství / stavebním bloku / dvorané budovy NNŽ, kompozičně významné stromy ve veřejném prostranství), dále prostřednictvím regulace stavebních bloků díky požadavku na procento zahrad a veřejně přístupných částí. Samostatnou novou kapitolou studie je pak návrh modrozelené infrastruktury v území a požadavky na její implementaci. S požadavkem na preferenci severojižního zeleného propojení oproti západovýchodnímu nesouhlasíme, vzhledem k tomu, že není založeno na stávajícím charakteru a potenciálu území a jako takové by nezajistilo funkční a přirozené propojení z hlediska modrozelené infrastruktury. 1e) Komentářem navrhované řešení se bude týkat návazných projektových fází a řízení. 1d) Studii navrhované řešení na vedení tramvajové trati spolu s promenádou pro pěší a cyklisty a lineárním parkem v bývalém koridoru železniční trati umožní plnohodnotné využití pro více typů udržitelné formy dopravy a zároveň naplnění zeleného propojení mezi dvoranou budovy a Malešickým lesem. Tramvajová trať má plnit významnou roli z hlediska doplnění obsluhy území nově městské čtvrti NNŽ, ale především i stávající zástavby sídliště Na Jarově, Habrová, lokalit Třebešína a Malešic, přičemž tak podporuje využívání městské hromadné dopravy a její preferenci oproti automobilové. Studie navrhuje tramvajovou trať s vegetačním krytem jako opatření proti hluku a zároveň jako součást systému modrozelené infrastruktury v území. 2) Konstatujeme, že studie umožňuje vedení trasy metra v souladu s územní rezervou dle územního plánu resp. změny ÚP Z 2600. 3) Studie umožňuje dotvoření zástavby a veřejných prostranství v plochách podél stávajících sídlišť Na Jarově (Vackov) a Habrová. Díky studii navrženým regulativům a regulativům ÚP může v místě vzniknout pouze zástavba v souladu se stávajícím charakterem zástavby modernistických sídlišť, tj. kombinace zástavby s tzv. parkem ve volné zástavbě, v rámci kterého může dojít k obnově stávajících dětských hřišť. 4) Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že je podrobnost předmětné studie. Studie v rámci návrhu identifikuje potenciální umístění obecního (dostupného) bydlení bez další specifikace. 5) Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že se netýká předmětné studie.</p>
-----	----	--	---

280	71	fyzická osoba	<i>Je mylný předpoklad, že Jarovská třída vznikne kvůli dopravní obsluhovanosti NNŽ. Kdo z majitelů budoucích bytů v NNŽ bude jezdit ven z Prahy (směr Kolín) za prací? Jde pouze o nejbližší bez plánu, studie a výzkumu provedení komunikace, trvalému zničení Jarova, jež má "ulehčit" křižovatce Spojovací a ulici Koněvova. Ráno budou jezdit auta do Prahy (zásobování aj.), večer zpět na východ od Prahy. Výstavbou NNŽ pouze toto maskují.</i>	Automobilová doprava	Komentář nebyl akceptován. Jarovská třída má být novým uličním propojením doplňujícím stávající uliční síť, díky čemuž dojde k rozložení dopravy a snížení zátěže do stávajících ulic, které jsou využívány jako tranzitní (ačkoliv by vzhledem k jejich umístění a charakteru mělo jít o klidné lokálně obslužené ulice). Potřebnost tohoto uličního propojení vychází mimo jiné také z transformace NNŽ, které bude generovat další dopravu, kterou je třeba vyřešit. Jarovská třída je zároveň veřejně prospěšnou stavbou fixovanou v územně plánovacích dokumentacích již od 60. let 20. století. Současně navrhované řešení sleduje formu umožňující dopravní propojení, přičemž nepředstavuje rychlou spojku zahlcující již tak přehlcené centrum města, ale naopak ulici městských parametrů sloužící zejména jako lokální obslužná ulice pro nejbližší zástavbu.
281	71	fyzická osoba	<i>Ohledně sociální výstavby, jistě víme, jak tu žijeme s bezdomovci, jež přebývají v ubytovně u obchodu Penny na Vackově. V zimních měsících se do autobusu nedalo vejít natož hygienicky bezpečně. Ideální pro malé děti a kočárky.</i>	Výstavby	Komentář bereme na vědomí a konstatujeme, že se netýká předmětné studie.