

P Ř E H L E D
návrhů, připomínek a podnětů občanů hl. m. Prahy přednesených
na 19. zasedání ZHMP dne 10. 9. 2020

Termín vyřízení: - návrhů, připomínek a podnětů občanů hl. m. Prahy
přednesených na 19. ZHMP dne 10. 9. 2020
10. 10. 2020

Ú S T N Í

INT. č. 19/1 – PhDr. Renata Blažková, Jitka Kopecká

– interpelace směřovala **na radní Třeštíkovou**

ve věci

- finanční podpory pražských průvodců

na interpelaci reagovala **radní Třeštíková**

vyřízeno přímo na zasedání ZHMP

Prim. Hřib: Začínají interpelace občanů. Tak jako první interpelující je tu paní dr. Renata Blažková, která interpeluje paní radní Třeštíkovou ve věci „Finanční podpora pražských průvodců“. Prosím tedy, máte slovo.

R. Blažková: Dobrý den, já se omlouvám, ten příspěvek už zazněl v rámci té předcházející diskuze, takže už ho nebudu opakovat.

Prim. Hřib: Děkuji, je možné toho nevyužít.

R. Blažková: Mohli bychom mít náhradní interpelaci za kolegyni, někdo jiný?

Prim. Hřib: Asi bychom to mohli takhle udělat, předpokládám, že nikdo v sále není proti. To znamená, někdo jiný, kdo bude interpelovat paní radní Třeštíkovou ohledně finanční podpory pražských průvodců.

J. Kopecká: Tak já se jmenuji Jitka Kopecká, jsem průvodkyní 37 let, od roku 1983. Mám tři jazyky, což je výhodou, mám obvykle více práce než člověk, který má jeden jazyk.

My všichni tu práci děláme jako OSVČ, protože jinou formou to nejde. Děláme to velmi rádi a vlastně nikdy jsme nepotřebovali od nikoho nic. Ani od magistrátu, ani od vlády, od státu jsme nežádali nikdy nic. A teď jsme se poprvé dostali do situace, kterou nemůžeme sami ovlivnit. Vlastně do patové situace, v které se nacházíme poslední tři měsíce.

Já jsem prošla všemi jednáními, která se vedla na magistrátu, na vládě, na různých ministerstvech, nevedlo to k ničemu jinému, než že si nás všude přehazují jak horký brambor. Nám je velice nepříjemné, že po takhle dlouhé službě státu se musíme doprošovat věcí, které jiní mají automaticky dané.

My nežádáme vůbec nic jiného, než nějakou podporu na dočasné období pro naši cílenou skupinu z důvodů pandemie, kterou jsme nezavinili. A my víme, že třeba Kurzarbeit a jiné programy podporují zaměstnance, nás nepodporuje nikdo. Někteří podnikatelé byli podporováni, my ne.

Je to situace, jako kdyby se dva lidé topili ve stejném rybníce a jednomu byl hozen záchranný kruh a druhému ne. Je nám to velmi líto. A je to taková trošku i emotivní záležitost, protože my sloužíme státu, sloužíme Praze, lobbujeme za naši zemi, lobbujeme za Prahu, a to dlouhodobě, cíleně. Díky nám se vrací turisté do České republiky, děláme to, jak nejlépe dokážeme. A teď žádáme o pomoc. Já bych se velmi přimlouvala za nějaké bonusy, které by nám tu situaci usnadnily.

Od 8. 6. vlastně nemáme vůbec nic kromě úlev na pojistném, které už skončily, takže nemáme už ani to. A nemají všichni takzvaně polštář, jsou mezi námi i kolegyně, které jsou mladší. A kromě toho, že nemají to, co jsem vyjmenovala, nemají ani např. právo na ošetřovné. Vlastně tady se schází řada sociálních problémů, které spolu úzce souvisí.

Je tady souběh mnoha věcí, těch nevýhod, které OSVČ mají, plus té situace koronavirové. A my bychom skutečně prosili, abyste pro nás vymysleli nějakou formu bonusu. Ty práce, které jste vyjmenovali, různé přednášky atd., samozřejmě jsme schopni vykonávat, ale není to systémové řešení a je to velice těžko zorganizovatelné, protože my jsme skupina, která není nijak organizovaná. Není pod záštitou jedné organizace, nedovedu si to v praxi představit.

Mrzí nás také, že se na nás nedostaly peníze z programu „V Praze jako doma“. Pro nás je to zcela nepochopitelné, jak nás všechny ty programy, které dosud byly, mohou tak permanentně obcházet. My jsme se dostali na jakousi slepou kolej a vlastně už tři měsíce se snažíme, abychom dostali pomoc. Jiní to mají zcela automaticky díky tomu, že jsou zaměstnanci. My začínáme mít pocit, že jsme vlastně na té druhé koleji pouze proto, že jsme OSVČ. Ale my jinak svoji práci nemůžeme vykonávat než jako OSVČ.

Takže já prosím za všechny kolegy, abyste dali hlavy dohromady, co pro nás lze udělat. A je jasné, že to musí být na těch dvou úrovních, jak na vládních, tak na magistrátní. Domnívám se, že magistrát by mohl něco udělat, protože se tak děje třeba v některých sousedních zemích, což víme od svých kolegů.

Děkujeme. (*Potlesk.*)

Prim. Hřib: Děkuji. Interpelace tedy směřovala na paní radní Třeštíkovou, jestli chce reagovat ústně? Ano.

P. Třeštíková: Já děkuji za interpelaci. Myslím si, že jsme teď po tom jednání, co proběhlo, tak jsme k nějakému postupu došli. Já jenom ještě, co se týče té kampaně „V Praze jako doma“, je nutné zmínit, že to byla nabídka z vícero možností, jak ty vouchery využít. Kromě vstupů do různých kulturních zařízení a já nevím, ZOO, Botanická zahrada, Rozhledna na Petříně atd., byla i nabídka průvodcovských služeb. Ale záleželo na klientech, nebo na těch, co využívají tento program „V Praze jako doma“, co si zvolí za využití toho benefitního bodu.

My jsme to samozřejmě nemohli nijak ovlivnit. Jenom z těch 270 000 vybraných bodů byly 2000 využity na průvodcovské služby. Takže tam jen ukazují, že návštěvníci Prahy spíše využívali volný vstup do ZOO, do Botanické zahrady, případně do dalších kulturních institucí.

Prim. Hřib: Děkuji, nyní máte prostor na doplňující otázku v délce jedné minuty, pokud chcete doplnit interpelaci. Nevidím, vidím, ano.

R. Blažková: Dobrý den, Renata Blažková. Já jsem to původně měla jako interpelaci, ale měla jsem to už jako příspěvek, takže dovolím si tu jednu minutu využít. My jsme se zřejmě nepochopili. Ano, průvodci měli nějakou zakázku, několik málo z nich, pouze ti, kterým zavolalo Prague City Tourism. Ale Prague City Tourism je jenom jedna agentura, byť velická a známá, protože jejím jediným vlastníkem je hlavní město Praha. Ale těch průvodců, které Prague City Tourism oslovilo a mohlo oslovit, bylo minimum.

Žádní ostatní průvodci se k těm prohlídkám přes tento program dostat nemohli. Ti průvodci nebo jiné agentury se nemohli zapojit, aby oni dostali přímo ty finanční prostředky. To šlo jen přes Prague City Tourism, a to spolupracuje jen s několika málo průvodci. Děkuji. (Potlesk.)

Prim. Hřib: Ano, jestli chce paní radní zareagovat.

P. Třeštíková: Já rozumím tomu, co vy říkáte, ale já zase vám chci říct, že míra toho, jak návštěvníci metropole služby využívali, byla spíš nižší. Čili i kdyby se to rozšířilo o další průvodce, tak se jednoduše řečeno nemůže dostat na všechny a dostalo by se ještě na méně průvodců, než na kolik se dostalo teď při tom zájmu.

Prim. Hřib: Děkuji.

INT. č. 19/2 – Vít Masare, Tomáš Hnyk

- interpelace směřovala **na primátora hl. m. Prahy**
- interpelace směřovala **na I. náměstka primátora Hlaváčka**
- interpelace směřovala **na náměstka primátora Hlubučka**
- interpelace směřovala **na náměstka primátora Scheinherra**
- interpelace směřovala **na radního Chabra**
- interpelace směřovala **na radního Šimrala**

ve věci

- úsporně-klimatických opatření, novelizace Pražských stavebních předpisů a záměru zdražit jízdné na MHD

na interpelaci reagoval **náměstek primátora Scheinherr**

na interpelaci reagoval **radní Chabr**

na interpelaci reagoval **náměstek primátora Hlaváček**

na interpelaci reagoval **náměstek primátora Vyhnánek**

vyřízeno přímo na zasedání ZHMP

Prim. Hřib: Další interpelace je Vít Masare. Nyní dávám slovo panu Masaremu s interpelací „Úspory a klimatická opatření“.

P. Masare: Vážený pane primátore, vážení členové Rady, vážení zastupitelé. My zelení jsme zvyklí šetřit a investovat chytře, takže i tato interpelace bude stručná a trošku zkombinovaná.

Já budu rychle pokračovat k meritu věci. Chtěl bych vás vyzvat k tomu, abyste využili možnosti, kterou vám už rok a půl nabízíme, k tomu, abyste šetřili zbytečné provozní náklady při správě budov, které jsou ve správě hlavního města Prahy.

Mluvím o tzv. energetickém managementu, o jehož zavedení vás tady žádám už od minulého jara, a stále nevidím žádné výsledky. Jelikož to asi pan náměstek Hlubuček nestíhá,

tak bych chtěl požádat pana radního Chabra, jestli by zvážil zavedení energetického managementu v objektech, které on jako radní pro majetek má na starosti. Radního Šimrala, jestli by mohl zvážít zavedení energetického managementu v objektech školských a sportovních zařízeních, které má on na starosti. S radní Třeštíkovou jsem o této věci již mluvil.

Pana náměstka Hlubučka jsem se na to ptal v květnu na online interpelacích, doteď nemám odpověď. Ptal jsem se na to v červenci naživo tady, stále nemám odpověď. Tak prosím aspoň ty ostatní radní a pana primátora, jestli by tu možnost, kterou máme, šetřit zbytečné provozní náklady, využili.

Dále bych se chtěl zeptat na následující. V září minulého roku přijala Rady usnesení o tom, že do konce dubna předloží pan náměstek primátora Hlaváček informaci o tom, jak pokračují přípravy věcné novelizace pražských stavebních předpisů. Tedy pravidel pro novou výstavbu v Praze.

Do 30. dubna se podle mých informací nic nestalo. Ptal jsem se na to v červenci, v srpnu jsem dostal od pana náměstka informaci, že do konce srpna ta informace bude pravděpodobně na světě. Chci se zeptat, jestli už je hotová?

A teď předávám slovo svému kolegovi.

T. Hnyk: Dobrý den, Tomáš Nik, Praha 8, Zelení. Já bych prosil tu prezentaci. My jsme hodně slyšeli o tom, že Zelení zlevnili jízdné a zničili financování dopravního podniku. Já jsem si k tomu vyžádal data. Vidíte tabulku od DPP na prezentaci. Poprosil bych druhý slajd.

Z toho je vidět následující. Že tržby – ta červená čára dole – jsou pořád zhruba na 100 %, i přesto, že se roční jízdné snížilo o 23 %. A když si přepočtete počty měsíčních jízdných, tak to vyskočilo o 20 %. Takže my tady máme 100 000 lidí, kteří si kvůli tomu zlevnění pořídili kupón Lítačky.

Tak já bych chtěl vyvrátit tuhle dezinformaci a chtěl bych pana náměstka pro dopravu požádat, ať k tomu přistupuje koncepčněji, ať pouze nezvyšuje jízdné, ale ať se třeba zamyslí nad zavedením mýtného. Ať provede legislativní návrh, jakožto Praha to můžeme udělat, aby bylo možné zavést mýtné a třeba zdražit parkování. My jsme navrhli, ať se zvýší o cenu Lítačky, tak, aby ti, kteří už tu lítačku mají, na tom nebyli bití. Děkuji. (*Potlesk.*)

Prim. Hřib: Já děkuji. A chtěl bych se zeptat tady k tomu financování dopravního podniku, tam byly dvě otázky na financování dopravy. A jedna otázka směřovala na pana náměstka Hlaváčka. Nevím, jestli náměstkové chtějí reagovat?

Nám. Scheinherr: Já zareaguji tedy na ten dotaz ohledně jízdného. Já jsem to tenkrát příliš nepochopil v té rychlosti, ale každopádně došlo k nárůstu počtu uživatelů ročního kupónu, ale nedošlo k celkovému nárůstu počtu uživatelů MHD. Děkuji.

Prim. Hřib: Děkuji, nyní se mi tady hlásí pan radní Chabr s odpovědí, tak prosím.

P. Chabr: Nechci reagovat úplně za pana náměstka Hlubučka, nicméně městu se podařilo změnit i organizační řád a byla zřízena i nová kancelář energetického manažera města, který má právě tyto projekty vytvářet. Pokud je mi známo, tak již byl vybrán vedoucí pracovník tohoto útvaru.

Co se týká majetku, já vám děkuji za tu iniciativu, my na takových projektech již pracujeme. Asi máte pravdu, že by to mohlo být dynamičtější, ale je to otázka finančních prostředků, které do toho budeme věnovat. Nicméně rád vám písemně poskytnu seznam projektů, které se na městských budovách již povedly nebo se plánují. Byť k tomu není ještě

příznivá legislativa z pohledu distribuce, tak plánujeme i to, že město bude samo podporovat, případně samo vstupovat do takzvaných energetických společenství, které by mohly fungovat právě v rámci fotovoltaiky na městských budovách a následné distribuce elektřiny, která se přímo vyrobí z obnovitelných zdrojů a dále bude distribuována do té sítě, kterou budou využívat ti nejbližší sousedé.

Prim. Hřib: Děkuji. Nyní tedy prostor pro doplňující otázku v délce jedné minuty.

P. Masare: Já bych to tedy panu náměstkovi pro dopravu vysvětlil ještě jednou. Jde o to, že se snížila cena jízdného a koupilo si to víc lidí. Teď, když to zdražíte, tak sice budete mít větší cenu, ale koupí si to méně lidí a tržby nebudou jiné. Protože tenhle proces už nastal, tady v Praze se zopakuje jenom opačně. A proto bych vás rád vyzval, abyste hledal peníze jinde, konkrétně v mýtném, předložil návrh zákona do Poslanecké sněmovny, aby to bylo možné, a zvážil třeba cenu parkovného. Zdroje musíte hledat jinde, protože když zvýšíte jízdné, tak ty zisky, které si z toho představujete, prostě nedostanete.

Prim. Hřib: Děkuji.

T. Hnyk: Já jenom rychle doplním. Děkuji panu Chabrovi za tu informaci a chtěl bych požádat jednak, jestli byste mohli odpovídat občanům na dotazy, které vám posílají. Konkrétně lidem ze Spojených sil pro Prahu na dotazy Praha EU v dřívějším horizontu než třeba půl roku, jako to činí, nebo respektive nečiní, pan Hlubuček.

A druhá věc, prosím, řekněte nám, co uděláte pro to, aby vaši straničtí kolegové, jmenovitě z TOP 09 nebo STAN, třeba z Prahy 1, neříkali, že to, co vy tady přesně děláte – a já vás za to mile rád pochválím – je absolutní nesmysl. Protože přesně ten energetický management na Praze zrušili a vaši kolegové o tom napovídali takové povídky, že bych se styděl to tady zopakovat.

Prim. Hřib: Děkuji, pan náměstek chce reagovat.

Nám. Scheinherr: Tak co se týká toho mýtného, tak my i v souladu s přípravou městského okruhu ho připravujeme. Dokončili jsme studii a nyní budeme zadávat s kolegou Hlubučkem právě zpracování těch pozměňovacích návrhů do Poslanecké sněmovny, aby mýtné bylo legislativně vůbec umožněno.

Co se týká těch výnosů, tak to není pravda, protože sice se zvýší výtěžnost z ročních kupónů, ale sníží se výtěžnost z těch čtvrtletních a měsíčních, takže celková bilance není pozitivní.

Prim. Hřib: Děkuji, nyní je přihlášený Petr Hlaváček ještě s odpovědí, předpokládám.

Nám. Hlaváček: Já jsem chtěl jenom odpovědět krátce k těm PSP, protože věnujeme poměrně velkou energii tomu, aby nebyly pražské stavební předpisy zrušeny v rámci rekodifikace. Protože to považujeme za nedorozumění. Shodou okolností jsem měl dneska brzo ráno velmi pozitivní schůzku s paní ministryní, kde jsme se dohodli na spolupráci a možnosti ty předpisy nějakou vhodnou formou překlomit do celostátního přepisu. Minimálně to pozitivní, co všichni z toho vnímáme.

Zároveň jsou zahájeny práce na té věcné novele. Sestavuje se tým a je možné se přes IPER do toho týmu případně přihlásit. Děkuji.

Nám. Vyhnanek: Já jsem chtěl ještě reagovat v krátkosti na to MHD. Já se milérád i osobami, které nás interpelují, sejdu. Osobně my MHD všichni velice fandíme. Já věřím, že jsem prvním radním odpovědným za rozpočet, který se i zřekl svého řidiče a jezdí zásadně a pouze MHD po Praze.

My skutečně v těch našich úvahách jsme vedeni primárně tím cílem, abychom MHD v tomto rozsahu zachovali. A abychom pro něj našli vhodný dlouhodobý model financování. Příjmy z jiných oblastí dlouhodobě MHD nebudou stačit, abychom udrželi kvalitu a rozsah sítě služeb.

Zazněla zde ta čísla k ročním kupónům. Ten primární problém financování MHD, pokud jej mám zdrcnout do dvou vět, spočívá v tom, že ty tržby, jak bylo patrné i na tom grafu, jsou de facto konstantní. Ale náklady prudce rostly. A ty náklady rostly samozřejmě ze dvou důvodů. Tím prvním je nárůst mezd a dalších vstupů. A ten druhý je, že se opravdu významným způsobem rozšiřovala síť MHD.

Což zase se třeba pozitivně promítlo do prodaných kupónů, ale bohužel nikoli do tržeb. Tady dlouhodobě dochází k tomu, že zatímco tržby jsou konstantní, nebo dokonce mírně klesají, tak náklady prudce rostou. Každým rokem.

A to je problém, který je samozřejmě nesmírně těžké řešit. Ale pokud nad ním budeme dlouhodobě zavírat oči, tak to dřív nebo později dopadne tak, že pražská MHD bude na své kvalitě ztrácet. A to si rozhodně nikdo nepřejeme.

Prim. Hřib: Děkuji.

INT. č. 19/3 – Robert Fila, Helena Hybšová

– interpelace směřovala **na radního Chabra**

ve věci

- novelizace Tržního řádu – Havelské tržiště

na interpelaci reagoval **radní Chabr**

vyřízeno přímo na zasedání ZHMP

Prim. Hřib: Děkuji. Je tady další interpelace, pan Robert Filla interpeluje pana radního Chabra ve věci „Tržní řád, Havelské tržiště“. Prosím, tři minuty.

R. Filla: Dobrý den, já bych se chtěl pana Chabra zeptat na změnu tržního řádu na Havelském tržišti. Proč dané nařízení, které jsme se dozvěděli sedmého tohoto měsíce a osmnáctého by mělo být ukončeno, přišlo tak rychle.

Dále bych se chtěl zeptat, proč sortiment prodeje z celé Prahy 1 byl změněn pouze na Havelském tržišti? A jestli někoho vůbec zajímá, že tam přijde o práci více jak 80 % lidí, jejich rodiny a ostatní příslušníci.

Prim. Hřib: Děkuji. Pan radní Chabr chce odpovědět hned.

P. Chabr: Tak co se týká tržního řádu, ta novela byla projednávána od června letošního roku. Přijato to bylo 31. 8. letošního roku. Co se týká tržního řádu, město aktivně nevstupuje do té samotné úpravy jednotlivých konkrétních míst. My to rozesíláme městským částem. A úpravu Havelského tržiště a návrh na změnu Havelského tržiště nám poslala Rada městské části Praha 1.

Praha 1 navrhla právě úpravu tohoto sortimentu, a to tak, aby byla redukce prodejních míst a zejména, aby byla redukce sortimentu prodáváného zboží. Argumentovali i tím, že chtějí znovu změnit styl toho tržiště. Chtějí prodejní místa obsadit náhradním sortimentem. Pokud lze členění míst dodržet v případě nepříznivého počasí nebo nezájmu obchodníků, dohoda však rovněž stanoví povinnosti upřednostnit prodej sortimentů pro pokrytí základních potřeb občanské vybavenosti. Tj. ovoce, zeleniny, potravinářských a jiných produktů.

Tedy ten návrh na redukci, změnu Havelského tržiště nebyl ze strany hlavního města Prahy, ale byl na základě toho, co nám poslala Praha 1. A usnesení Rady městské části Praha 1, která se pro to jednomyslně vyslovila.

Prim. Hřib: Já děkuji, nyní je prostor pro doplňující otázku v délce jedné minuty.

R. Filla: Takže já předám slovo tady paní kolegyni.

H. Hybšová: Dobrý den, Helena Hybšová, Havelské tržiště.

Já budu doplňovat jenom to, co tady citoval pan Chabr. Včera jsme byli na mimořádném zasedání obchodu a průmyslu na městské části Praha 1, pod kterou spadáme, stejně jako pod magistrát. Tam nám bylo jasně řečeno, že tato otázka, tato gesce je podle nich ve vaší kompetenci. Přímo nám řekli, že to ovlivňuje pan Chabr a na toho ať směřují naše otázky. S tím, že oni jenom dali podnět k tomu, aby se snížil počet, respektive prodejní plocha, s tím, že sortiment apod. je ve vaší kompetenci.

Takže vy si nás tady přehazujete jako horký brambor, a my od devatenáctého jsme bez práce. Nás jenom zajímá, proč my, i když vy to máte někde na stole dva měsíce, my jako obchodníci, živnostníci, jsme se to dozvěděli opravdu toto pondělí. A devatenáctého nám je řečeno, že už nemusíme chodit. Co my máme pro to udělat?

Prim. Hřib: Nevím, jestli chce pan radní odpovídat hned?

P. Chabr: Já jsem slyšel o tom problému. Vím o panu radním Karlu Grabeinovi Procházkovi, že už iniciuje nějaké jednání společně i s vámi. My bychom chtěli v průběhu příštího týdne udělat tedy schůzku, setkat se s vámi na toto téma.

Ale jenom za sebe. Já jsem tu změnu nenavrhol. Tu změnu, to vypuštění těch míst navrhla Rada městské části Praha 1, my jsme jí pouze v tom rozsahu vyhověli. Ano, máte pravdu, že ten návrh šel z mého pera, ale bylo to na základě podkladu Prahy 1. My jsme si nevymysleli, že vám chceme redukovat tržiště. My jsme respektovali, co chtěla Praha 1.

Městská část Praha 1 nemá zákonnou pravomoc vydávat vyhlášku. Žádná městská část nemůže vydávat obecně závazné vyhlášky, stejně jako nařízení, to probíhá formou Rady hlavního města Prahy. A my se v těchto případech tržního řádu snažíme vyhovět vůli městské části.

Tudíž je od kolegů z Prahy 1 velice nefér, že říkají, že jsme něco provedli. My jsme provedli to, co chtěli oni. Ale když si přečtete zákon, my jsme pouze vyhověli tomu, co chtěli oni. My jsme tam jakkoli jinak do toho nevstupovali.

H. Hybšová: Promiňte, nevím, jestli ještě můžu reagovat? Ale jde o to, že oni nám řeknou něco jiného, vy nám řeknete něco jiného, ale my tak jako tak devatenáctého končíme. Takže co my můžeme pro sebe udělat? Prostě 90 % lidí tam nemá sortiment ovoce, zelenina, květiny. Ten trh se přizpůsobil tomu trendu, že Praha 1 se postupem času vylidňuje. Tudíž, když se tam před dvaceti lety prodávalo ovoce a zelenina, tak nyní se tam prodávají cetky pro turisty. Ale je to jenom tím, že vývoj toho trhu si to žádá.

Nemůžete po nás chtít, abychom tam 365 dní v roce prodávali ovoce a zeleninu, když nemáme komu. Já jsem tam 22 let a prodávám tam květiny. A posledních 6 let se tam nejsem schopná uživit. A musela jsem si k tomu přivzít přesně trošku suvenýrů, abych vůbec byla schopná zaplatit doma složenky.

Takže co po nás chcete? My se máme devatenáctého sebrat a vy nám řeknete, že budete zasedat. Ale to pro nás není odpověď, to se na nás nezlobte. Náš problém to teda neřeší.

Prim. Hřib: Ještě, jestli chce zareagovat pan radní? Já měl zato, že bude tedy to trojstranné jednání, které by mělo vyřešit to, aby tady nedocházelo k tomu, že jedna strana říká něco a ta druhá něco jiného.

P. Chabr: Jestli můžu? Tak jak říkám, příští týden se sejdeme, nicméně Praha 1 jasně argumentuje i tím, že tam klesá podíl prodeje něčeho jiného, než je suvenýr, hračky, loutky, užitkové předměty, textil, pohlednice, obrázky. A v současné chvíli jsou na tržišti 4 stánky ovoce zelenina a 4 stánky ovoce, krabičky kusové.

Ten důvod, proč městská část chtěla tu změnu, je to, aby se tam z toho zase staly trhy, které plní funkci občanům. Mně je to líto, nicméně Praha 1 chce mít něco jiného než další turistickou prodejnu.

Ale pojďme se setkat, uděláme trilaterální setkání příští týden, tam to vyřešíme. Tím, že si tady budeme vyměňovat teď názory, asi nedojdeme k žádnému řešení.

Prim. Hřib: Děkuji. Chybí nám tady teď ta Praha 1. Děkuji.

INT. č. 19/4 – Zuzana Harmáčková

– interpelace směřovala **na zastupitele klubu Pirátů a PRAHA SOBĚ**

ve věci

- nesouhlasu s rozšířením Letiště Václava Havla Praha

na interpelaci reagoval **Petr Zeman – předseda Výboru pro územní rozvoj, územní plán a památkovou péči ZHMP a místopředseda klubu PRAHA SOBĚ**

na interpelaci reagoval **Viktor Mahrik – předseda klubu Pirátů**

vyřízeno přímo na zasedání ZHMP

Prim. Hřib: Další interpelace je Zuzana Harmáčková, která interpeluje ve věci „Změna územního plánu, rozšiřování Letiště Václava Havla“.

Z. Harmáčková: Děkuji. Dobrý den, já bych chtěla interpelovat zastupitele Pirátů a Prahy sobě. A moje otázka se týká, přesně jak říkal pan primátor, hlasování, které nedávno proběhlo na výboru pro územní rozvoj, kde zastupitelé hlasovali, že je možné přistoupit k dalšímu projednávání podnětu na změnu územního plánu, která je právě nezbytná pro další rozšiřování letiště.

vzhledem k tomu, že v současné době je patrné z vědeckých výzkumů i ze společenských hnutí, že letectví je velmi problematické jak globálně, třeba z hlediska globální změny, tak lokálně z hlediska neúnosného turismu v Praze nebo z hlediska zdravotních dopadů, a vzhledem k tomu, že jak Piráti, tak Praha sobě mají tyto otázky ve svém volebním programu jako otázky, které chtějí prosazovat v rámci Prahy, tak bych se chtěla zeptat zastupitelů, jakým způsobem vnímají tenhle rozpor mezi tím současným globálním hnutím za to

nějakým způsobem utlumovat letecký provoz, a tímhle vlastním rozhodnutím, že je možné rozšiřování letiště nějakým způsobem dál projednávat. Děkuji. (*Potlesk.*)

Prim. Hřib: Děkuji. Tak já bych se zeptal, kdo se ujme odpovědi? Předseda výboru pro územní rozvoj z Prahy sobě Petr Zeman.

P. Zeman: Jo, již jsem zapojen. Dobrý den, tak já bych se chtěl vyjádřit za předsedu výboru pro územní rozvoj. Ano, máte pravdu, že výbor rozhodl o tom, že doporučí Zastupitelstvu, aby tuto změnu pustil do dalšího projednávání.

Můj osobní názor, i jsem ho tam říkal, můj návrh hlasování byl negativní. Praha sobě má stanovisko klubu, že se bude vyjadřovat k rozšiřování letiště negativně. Nicméně zároveň máme za Prahu sobě externího člena, pana Zimolu, který hlasoval pro. Nicméně to stanovisko je pro členy klubu závazné, takže až bude projednávána tato změna na Zastupitelstvu, tak Praha sobě bude mít negativní stanovisko.

Prim. Hřib: Děkuji, nyní se hlásí předseda klubu Pirátů Viktor Mahrik.

V. Mahrik: Děkuji za slovo. Já bych za Piráty řekl, že jsme na tom velmi podobně. Také máme usnesení klubu, které bude v této věci závazné. Milan Kryl, který hlasoval pro rozšíření letiště, je tam za nás jako externista. A my i v tuto chvíli projednáváme na klubu, že bychom ho odvolali z té funkce. Ale je to zatím v jednání. (*Potlesk.*)

Prim. Hřib: Děkuji. Já jenom připomínám, že výbory jsou toliko poradní, rozhodující bude Zastupitelstvo. Já teď nevím, v jaké je to fázi z těch tří fází, nevím, asi mi to náměstek teď neřekne. Jen připomínám, že to schválení na Zastupitelstvu je o tom, že se hlasuje třikrát, někdy dvakrát, takže ten proces nevisí jen na tom výboru.

Ano, ještě pan předseda výboru.

P. Mahrik: Já bych ještě chtěl říci, že mezi zastupitelem a doporučením výboru je Rada města, takže tam vlastně bude už závazné stanovisko.

Prim. Hřib: Jo, děkuji. Tak dále je tady... Ještě bych se chtěl zeptat, jestli chcete doplňující otázku v délce jedné minuty v této věci?

Z. Harmáčková: Já bych jenom v rychlosti měla krátký komentář. Moc děkuji za odpovědi. Já bych chtěla jenom zdůraznit, že si myslím, že tyhle výsledky hlasování, ačkoli chápu, že to mohlo proběhnout tak, jak říkáte, vlastně dávají voličům nějakou zprávu o tom, jak ta strana k té politice v tom hlavním městě přistupuje.

Takže jenom chci říct, díky za odpovědi, já to takhle vnímám. Ale myslím si, že dost důležité je vzít v potaz, že veřejnost potom vidí výsledky hlasování a nějakým způsobem hodnotí to, jakým způsobem ty strany potom vystupují v rámci svého programu, nebo ne. Děkuji. (*Potlesk.*)

Prim. Hřib: Díky.

INT. č. 19/5 – Marta Semelová

– interpelace směřovala **na náměstka primátora Scheinherra**

ve věci

- záměru zdražit jízdné a omezit provoz MHD

na interpelaci reagoval **náměstek primátora Scheinherr**

vyřízeno přímo na zasedání ZHMP

Prim. Hřib: Následuje další interpelace, Marta Semelová, která interpeluje pana náměstka Scheinherra k záměru zdražit a omezit MHD. Tři minuty.

M. Semelová: Vážený pane náměstku, já už jsem o tom tady mluvila při jednání o programu a chtěla jsem, aby se zařadilo do programu to, co navrhuje. To znamená, zdražení jízdného a omezení pražské hromadné dopravy.

Když si vzpomenu na ty debaty před volbami, tak diskutovalo se o tom, že by MHD mohla být zdarma. Dávaly se různé podklady k tomu. Bohužel nedošlo ani na odborný seminář. Ve svém Programovém prohlášení RHMP máte, že městská hromadná doprava potřebuje maximální preferenci.

Nejsem si jistá, jestli zrovna zdražení dopravy a omezení a rušení linek autobusů, tramvajů, omezování metra, jestli patří právě k té preferenci MHD. Uvědomujete si, že se tohle všechno dotkne lidí, kteří žijí v Praze, i kteří ji navštěvují, tzn. rodin s dětmi, studentů, seniorů, zdravotně postižených a dalších?

Já bych se chtěla zeptat, jestli máte nějaké analýzy, z nichž vycházejí dopady na městskou hromadnou dopravu. A především na občany v Praze poté, co byste realizoval tyto své záměry?

Dále bych se chtěla zeptat, jestli jste komunikoval tyto záležitosti i s jednotlivými městskými částmi a s jednotlivými spolky, které se zabývají právě MHD a vůbec dopravní situací v Praze. Protože toto všechno bude mít obrovské následky na zvyšování automobilového průmyslu, automobilového zahuštění na to, že se zhorší dopravní situace v Praze a zhorší se životní prostředí v Praze.

Prim. Hřib: Děkuji, nyní tedy pan náměstek odpoví rovnou.

Nám. Scheinherr: Dobrý den, děkuji za ten dotaz. Já bohužel s vámi nemůžu ani v jednom bodě souhlasit, protože to zdražování, ke kterému má dojít, tak je v minimální výši. Je v takové výši, aby to bylo udržitelné a zaručilo naopak ten komfort MHD, který jsme si zde desítky let budovali.

To znamená, že my chceme udržet linky a provoz MHD v takové výši, v jaké je dnes. Ale to je neudržitelné bez toho, aniž bychom měli zajištěné financování. A už v plánu udržitelné mobility, který jsme schválili v loňském roce, říká, že podíl tržeb z jízdného se má pohybovat kolem 25 %.

My se v letošním roce možná budeme pohybovat kolem 12,5 %, a proto musíme reagovat tím dlouhodobým nastavením udržitelného financování pražské hromadné dopravy. Proto připravujeme tyto body, které zásadně ale neovlivní nebo nesníží počet cestujících.

Když se koukneme na vývoj počtu cestujících za posledních dvacet třicet let, tak ani jednou při zdražení jízdného neodcházeli cestující z pražské hromadné dopravy. Z pražské hromadné dopravy cestující odcházejí, když se sníží komfort, nejedí linky, jsou rušeny atd.

A proto, abychom mohli zaručit a neomezovali MHD, tak chceme nastolit udržitelný způsob financování. Též není pravda, že bychom chtěli nějakým způsobem omezovat linky. My je omezujeme pouze teď v době koronavirové. Reagujeme na poptávku, ale jsme připraveni opět nastolit MHD do normálu, jakmile k tomu bude poptávka.

Prim. Hřib: Děkuji. Nyní tedy prostor pro doplňující otázku v délce jedné minuty.

M. Semelová: Já nemůžu souhlasit s tím, že nastavení udržitelné hromadné dopravy v Praze mají zaplatit občané. Já si myslím, že by se měly hledat jiné cesty společně s odborníky. A to, že mluvíte o tom, že je to minimální zdražování. Prosím vás, ti lidé platí zdražování potravin, zdražování nájmu, zdražování energií, vody, teď se prodává Pražská teplárenská, to bude zase znamenat další zdražování. To je koruna ke koruně a mnozí lidé už v Praze mají velice hluboko do kapsy a nemůžou si to dovolit.

Proto já vás znovu žádám, abyste uspořádal sezení odborníků městských částí a prodiskutoval i ty náměty, které jsme dávali právě k tomu, aby se posílila městská hromadná doprava. Například tou cestou městská hromadná doprava zdarma.

Prim. Hřib: Děkuji, doplňující odpověď.

Nám. Scheinherr: Tak já už jsem ve volebním programu deklaroval, že nikdy nebudu vystupovat za pražskou hromadnou dopravu zdarma. Byl by to totální kolaps pro pražský rozpočet. Už dneska MHD stojí 21 miliard, pokud ztratíme příjmy, co tvoří příjmy z tržeb, tak bychom se dostali do toho, že nebudeme financovat žádné investice, nebudeme nakupovat žádné vlaky, nebudeme stavět metro D a nebudeme mít peníze a provoz. To by vedlo k tomu kolapsu, to by vedlo k odchodu cestujících, to by vedlo k přechodu cestujících do automobilů.

A k tomu, co jste zmiňovala. Když se kouknete na ten historický vývoj, ještě to jednou zopakují, při zdražování nikdy neodcházeli cestující. Naopak odcházejí, když rušíte linky nebo jim nezaručíte ten komfort.

Prim. Hřib: Děkuji.

INT. č. 19/6 – Petr Kutílek

– interpelace směřovala **na primátora hl. m. Prahy**

– interpelace směřovala **na Radu HMP**

ve věci

- opatření k prevenci šíření Covid-19 a omezení provozu MHD

na interpelaci reagoval **náměstek primátora Scheinherr**

vyřízeno přímo na zasedání ZHMP

Prim. Hřib: Nyní tedy ještě máme čas na jednu interpelaci. Petr Kutílek interpeluje ve věci „Opatření, prevence COVID-19“.

P. Kutílek: Dobrý den, pane primátore, vážená Rado, vážení páni zastupitelé i paní zastupitelky. Děkuji za slovo. Já interpeluji pana primátora, případně další gesčně příslušné radní ve věci opatření, které činí hlavní město Praha k prevenci šíření epidemie COVID-19. A dovoluji si přednést dva náměty k úvaze.

Možná jste zaznamenali, že asi před týdnem vyhlásila pařížská městská rada pod znovu zvolenou primátorkou Anne Hidalgo, že zajistí ve všech dvaceti pařížských obvodech testování na COVID-19 zdarma. Nebo na koronavirus zdarma. Tak moje otázka na pana primátora, případně na další radní je, jestli Praha vzhledem k tomu explozivnímu růstu covidu v Praze v posledních týdnech zvažuje něco podobného?

A druhá moje otázka, navážu rovnou na pana radního Scheinherra, zeptám se, on zmiňoval, že skutečně dochází k těm škrtům v pražské MHD. A ono, mezi námi, k nim docházelo už někdy od ledna. Ještě před covidem, ještě před tou ekonomikou krizí. Tehdy to bylo, pokud jsem správně pochopil, vysvětlováno spíš špatným řízením lidských zdrojů v dopravním podniku. Jednoduše řečeno, nebylo dost řidičů.

Tak ty škrtky byly citelné. Během toho covidu, během té velké vlny na jaře, se ta poptávka pokrývala velmi dobře. Já děkuji za to, že během jara potom Praha dál neškrtala tu dopravu, tak, jak začala v lednu. Že tedy – pan primátor o tom myslím dobře mluvil, že chceme, aby byly v metru a v MHD obecně velké rozestupy mezi lidmi.

Teď ty škrtky ale trvají a chystají se možná další v té dopravě. Zažíváme všichni to, že intervaly jsou delší, občas nám také ujedou spoje na přestupech a tak. A je to mnohem méně komfortní. A mnohem méně komfortní je to mimochodem i v tom, že když se zpátky po prázdninách nahrnuli do Prahy lidi a MHD je zase plná, tak stojíme ve špičce v přeplněných tramvajích a autobusech a prskáme a dýcháme tam na sebe. Sice přes roušky, ale pořád to není příjemné. A teď během epidemie covidu je to dokonce nebezpečné.

Takže já bych se chtěl zeptat pana radního Scheinherra, jestli chystá opět posílení dopravy. Teď, když už na trhu práce předpokládám už je zase víc řidičů třeba, jestli chystá návrat ke kvalitě veřejné dopravy v Praze, která by byla dlouhodobě taková, abychom na ni byli pyšní a která by byla bezpečná během epidemie covidu. Děkuji.

Prim. Hřib: Tak děkuji, tak jestli pan náměstek chce odpovědět?

Nám. Scheinherr: Já rád odpovím. Děkuji za ten dotaz. Každopádně nyní aktuálně v Praze jezdí 65 % cestujících v pražské MHD. Naše MHD je dělaná na milion dvě stě tisíc cestujících. Jezdí jich teď v metru něco kolem sedm set osmdesáti pěti tisíc, což znamená, že i při tom poklesu, který aktuálně nastal, který činí 8 %, tak nedochází k žádným zásadním přeplňováním.

Navíc metro a tramvaje v ranní špičce jezdí v plynulém provozu, omezení jsou pouze mimo špičky, případně v autobusech. Takže v podstatě to, co jste zmínil, tak nemůže být pravdou, protože v těch inkriminovaných časech jsme na normálním provozu MHD.

Prim. Hřib: Děkuji, prostor pro doplňující otázku k této věci v délce jedné minuty.

P. Kutálek: Děkuji, já jenom velmi rychle. Já nevím, z jakých informací konkrétně pan radní vychází, ze kdy jsou ta data. Jestli by to případně mohl upřesnit. A není to myslím úplně pravda, že MHD funguje úplně naplno. Třeba linka 13, teď to tahám z paměti, vůbec nefunguje. A myslím, že ještě další linky byly škrtнутy nebo oslabeny, tak nevím, co je ten referenční rám, o kterém tu pan radní mluví. Děkuji.

Prim. Hřib: Pan náměstek, ano.

Nám. Scheinherr: Tak ta data o počtu cestujících jsou z pondělka. A co se týká linky 13, tak teď nevím, jestli tam není nějaké omezení kvůli výluce naopak. Ale netýká se to omezení kvůli našemu omezování.

Prim. Hřib: Děkuji.

INT. č. 19/7 – Ing. Vít Janoušek

– interpelace směřovala **na Radu HMP**

– interpelace směřovala **na I. náměstka primátora Hlaváčka**

ve věci

- Studie Pankráce přislíbené na Gremiální radě IPR

na interpelaci reagoval **náměstek primátora Hlaváček**

stenozáznam + písemná interpelace předána nám. Scheinherrovi k písemné reakci – ve spolupráci s nám. Hlubučkem a radní Třeštíkovou

Prim. Hřib: Dobře, druhá interpelace bude pan Vít Janoušek, „Studie Pankráce přislíbená na gremiální radě IPRU“.

V. Janoušek: Ano, děkuji. Já jen zdvořile bych chtěl požádat, jestli by si někdo mohl osvojit návrh, že pokud nejsou zastupitelské interpelace, jestli by mohly pokračovat interpelace občanů. Jako jsem žádal minule.

Takže interpelace na pana náměstka Hlaváčka. Rád bych se zeptal pana náměstka Hlaváčka, kdy bude předložena studie Pankráce, přislíbená jím osobně na gremiální radě IPRU dne 12. 6. 2020. Protože studii Ateliéru architekta Pleskota, což jsou jenom drobné úpravy objektů Rezidence Park Kavčí hory, nemůžeme považovat za studii celé Pankráce, protože jde jen o studii jednoho soukromého subjektu pro jeden záměr.

Tak, jak jsme hovořili v předchozím volebním období s panem, nyní poslancem, Dolínkem, tak jsme hovořili o tom, že by bylo potřeba zpracovat oblast celé Pankrácké pláně. Což znamená včetně okolí současných budoucích stanic metra Pankrác, Budějovická, Olbrachtova. A to v takovém rozsahu a obsahu, aby bylo možné prověřit dopady konceptu tzv. Koutského Pankráckého klobouku na horizontu Prahy, a to včetně dopadů na dotčené obyvatele Prahy. Včetně porovnání přínosů vůči externalitám, které bude město uhrazovat. To znamená, aby byla zpracovaná nějaká Flexible Study toho záměru.

A ještě bych rád požádal, aby také byla projednána nějaká úvodní SVOD ANALÝZA. A jestli by bylo možné pro záměry, když máme tedy ekonomikou skupinu, tak jestli by bylo možné pro záměry financované z prostředků Prahy zpracovávat ukazatel ROI, popřípadě ROE, který je tady poměrně běžný pro oblast investic.

A docela by mě zajímalo, jaké je tedy to ROI a ROE třeba pro změny územního plánu, ke kterým teď dochází. A na závěr bych si dovolil upozornit, že občanská sdružení a spolky z Pankráce nejsou proti stavbě metra a veřejně prospěšným tunelům, ale jsou proti tomu, že tento projekt byl změněn oproti původnímu zadání a tato změna nebyla odůvodněná. Teď se ukázalo, že tam jde jenom opět o investiční záměr soukromého subjektu, kde došlo v rámci řešení exekucí k prodeji pozemků u autobazaru Škoda u stanice Olbrachtova. Což je zjevně skutečným důvodem, proč ten výstup z metra je na druhou stranu.

Takže bych si dovolil jenom upozornit, že chaos nevnášíme do toho my, ale že chaos principiálně do Metropolitního plánu vnáší pan architekt Koucký, což je jeho koncepční záměr. Kdy prohlásil, že by bylo lépe neregulovat a všechno nechat stavět bez regulací.

Dovoluji si upozornit, že klasicky hlavní projektovou chybou je chybné zadání projektu, špatné řízení projektu, změny projektu a například odvolání soutěžitelů. Což se teď týká metra. A myslím si, že tyhle vlivy jsou mnohonásobně větší než to, co se připisuje jako chyby, nebo respektive tzv. špatná vůle občanských spolků.

My bychom byli jenom rádi, kdyby ty změny byly jenom odůvodněny a kdyby se dodržovaly ty původní plány. Děkuji.

Prim. Hřib: Děkuji. Nyní tedy pan náměstek odpoví.

Nám. Hlaváček: Já bych odpověděl na tu část, která byla na mě. Pankrácká pláň je určitě významné téma. Celý ten návrh na úrovni Metropolitního plánu je poměrně intenzivně projednáván již delší dobu s ministerstvem kultury, kde došlo v zásadě ke shodě na poměrně razantním omezení výškové regulace.

A potom, až budou jednání definitivně ukončena, tak bude zřejmé, jestli je vůbec smysluplné tu studii zadávat. Protože bude celé to území poměrně významně regulováno.

Ještě bych chtěl říct, že není pravda, co říká Vítek Janoušek, že paradigma Metropolitního plánu je neregulovat. Naopak, v průběhu jak komunikace s městskými částmi, tak projednání s DOSy je z mého pohledu ten plán možná až příliš svazující. Ale to budou soudit další reprezentace a další kolegové, kteří tady budou zvoleni.

Čili to je za mě. Je potřeba dokončit to jednání s ministerstvem kultury, které bude konsensuální. A potom zvážit, zda na území, kde se v zásadě dá stavět jenom velmi omezeně, je účelné vynakládat společenské prostředky na nějakou územní studii.

Prim. Hřib: Děkuji. Nyní prostor pro doplňující otázku v délce jedné minuty.

V. Janoušek: Ano, jedna krátká doplňující otázka. Rád bych se zeptal zastupitelů hlavního města Prahy, zda jim je známo, že dopravní inženýrské podklady pro oblast Pankrácké pláně byly již v minulosti dvakrát aktualizovány. Poprvé to dělalo AGA - Letiště, podruhé to dělalo AF-CITYPLAN. A nyní 15 let se nemůžeme domoci toho, aby ta aktualizace byla provedena potřebí.

Vzhledem k tomu, že teď už to není pod TSK-ÚDI, ale spadlo to pod IPR, tak bych byl rád, jestli by IPR mohl splnit to, co si na sebe dobrovolně vzal, že tedy bude dělat dopravní modely, a mohl to tedy zaktualizovat. Děkuji.

Prim. Hřib: Pan náměstek ještě zareaguje. Maximální délka reakce je dvě minuty.

Nám. Hlaváček: Jenom v realitě toho, co se odehrává dneska v Praze, tak Pankrácká pláň není vůbec atakována nějakou masivní zástavbou. Jsou to jiná území, která je potřeba intenzivně zpracovávat. Ať je to Žižkov, Praha 9 nebo Letňany. Čili ten tlak ze strany pana kolegy Janouška si myslím, že neodpovídá realitě tlaku výstavby a aktivit ve městě.

Prim. Hřib: Tak děkuji.

Písemná interpelace:

Dobrý den

Na základě ústní odpovědi pana náměstka Hlaváčka na interpelaci, co se týká jeho vyjádření, že odpovídá jen na tu část Interpelace, která v jeho kompetenci, proto interpelaci adresuji celé Radě ZHMP ke stanovení dalších kompetentních členů rady a k laskavému přidělení k odpovědi.

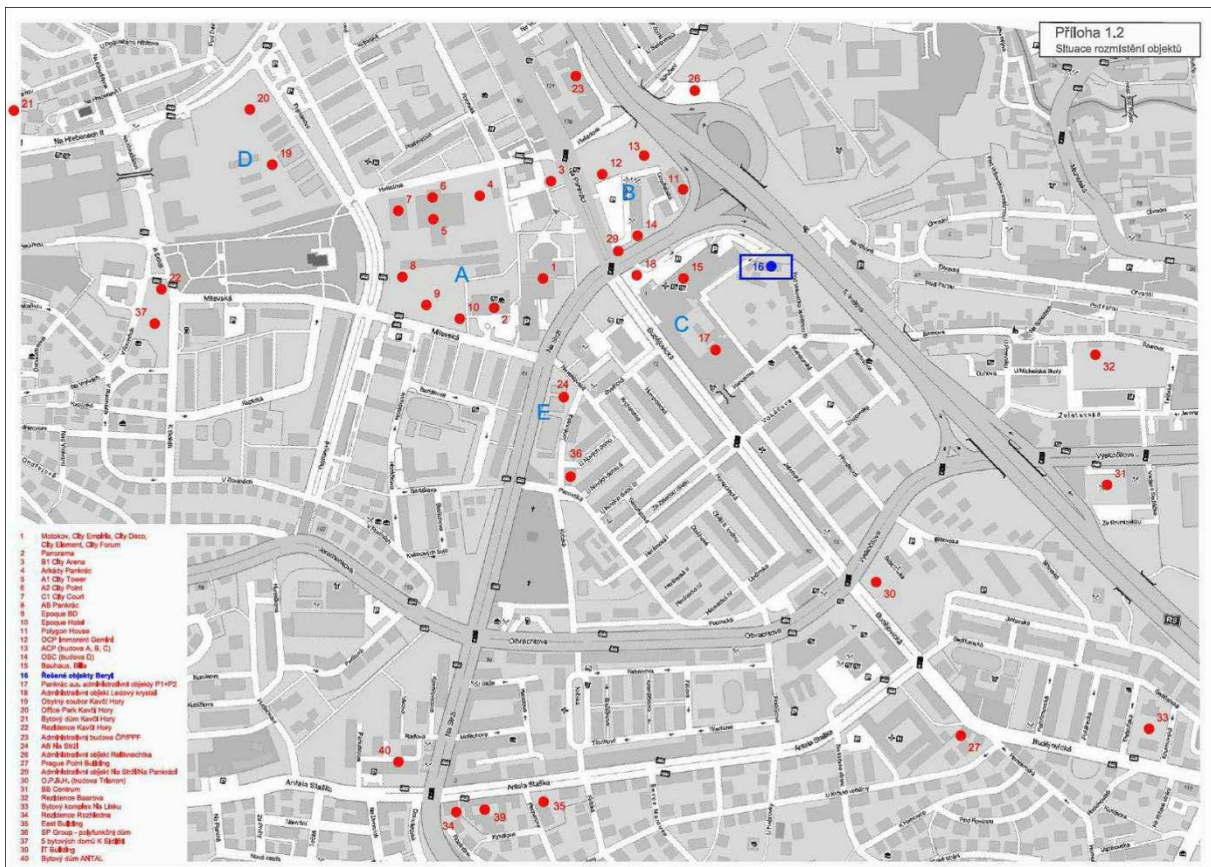
Předpokládám, že půjde o pana radního Scheinherra, pana radního Hlubučka, paní radní Třeštíkovou.

Do přílohy přikládám dokumenty znázorňující rozsah výstavby (seznam 40 objektů a informace z místního tisku) na Pankrácké pláni (a okolí stanic metra Pankrác, Budějovická, Olbrachtova), s tím že předmětem interpelace není jen lokalita Horní Pankrác, ale všechny lokality dotčené vlivy znázorněné výstavby. Ostatně aktuálně diskutovaný projekt Rezidence Park Kavčí Hory vybočuje svým umístěním z lokality Horní Pankrác.

Zmíněná Gremiální rada měla na svém programu reakci na Zprávu mise WHC UNESCO.

Interpelace č. 2 se nedostala v rámci programu k přednesení.

Děkuji, s pozdravem,
Ing. Vít Janoušek



Radní Alžběta Rejchrtová:

„Podobu města nemají utvářet jen developéři, architekti a politici, ale i veřejnost“



ALŽBĚTA REJCHRTOVÁ,
radní MČ Praha 4

Za dvě ostře veřejnosti sledované oblasti zodpovídá radní Alžběta Rejchrtová (Trojkoalice/SZ) – za územní rozvoj, výstavbu a dopravu. Především výstavba na území Prahy 4 byla v minulosti občany často kritizovaná pro svoji předimenzovanost. Povedlo se nově radní situaci změnit?

MARTIN DUDEK

Voličům jste ve volebním programu slíbily, že omezíte výstavbu administrativních a předimenzovaných budov v Praze 4. Jak se tento závazek daří plnit?

Ráda bych řekla, že slib dodržíme, ale potýkáme se s jedním problémem. Správní řízení na řadu stavebních záměrů se často táhnou mnoho let a my jako nové vedení městské části jsme už nemohli k některým z nich dát nesouhlasné stanovisko. Podrobné informace najdete čtenáři pod mapou na straně 11. Typickou ukázkou dluhu z minulosti je stavba výškové budovy, tzv. věčka, na Pankráci. Navíc město v minulosti velice špatně hospodařilo se svými pozemky. Magistrát je prodával developérům, aniž by se zajímal, co na nich bude stát. Také proto tu máme přemíru administrativních budov, které mají čtyřnásobně vyšší dopravní nároky na obslužnost než obytné domy. „Úřednické“ automobily zatěžují okolí, zabírají parkovací místa a způsobují v ulicích nárůst exhalací a hluku. Přitom pro developery je zcela přirozené, že budou využívat atraktivitu magistrály a ověšovat jí stavbami, které přitahují dopravu. Tady je na městě, aby si řeklo, když chceme humanizovat magistrálu, musíme také omezovat zdroje a cíle dopravy a mít jasnou koncepci, která bude fungovat.

Každopádně developéři určité chystají nové projekty. Jak se je daří ovlivňovat?

Aktivně vystupujeme hned v prvo počátku stavebního záměru a snažíme se s developery i s architekty

najít optimální podobu zamýšlené zástavby. Nebo ji i odmítnout, pokud je předimenzovaná či se nehodí do tzv. stabilizované, tedy již utvořené, obytné čtvrti. Jeden příklad, kdy jsme zasáhli i později v úzké ulici U Michelského mlýna, v historickém jádru Michle, měly ve svahu vyrůst domy až se 17 pat-

vydala v původní podobě, která byla navržena za předcházejícího primátora Hudečka.

A je to dobře, že alespoň nějaké PSP budou platit, nebo je to špatně, protože nejsou dokonalé?

V PSP jsou věci, které jsou dobré, ale řada z nich je skutečně špatně. Nejasná terminologie, vágní ustanovení. Je dobře, že například PSP stanovují uliční a stavební čáru. Ale v rozvojových územích, což je v našem případě například pozemek Michelských pekáren, si je může stavebník určit sám. My však chceme, abychom za městskou část mohli nejdříve zadat studii, která prověří možnosti území a bude pro

misí rozvoje a výstavby, kterou jsme otevřeli veřejnosti, stejně jako jiné komisi. Veřejnost se k němu může vyjádřit a sdělit své další požadavky. Stanovisko komise je pak doporučujícím podkladem pro konečné rozhodnutí rady. Pokud jde o nová rozvojová či transformační území, například za stanic metra D nebo na místě Michelských pekáren či Nuselského pivovaru, tak i tam chceme včas do rozhodování zapojit veřejnost. ať už formou veřejných debat, plánovacích stanů či třeba komunitního monitoringu, kdy budou školení pracovníci oslovovat různé věkové či sociální skupiny a ptát se jich, s čím jsou v daném území spokojeni a co jim naopak chybí. Praha 4 by měla mít vlastní koncepci dalšího rozvoje. Městská část i veřejnost by si měly říct, co vlastně na těchto územích chtějí. Územní plán do jisté míry omezuje vlastnická práva ve prospěch veřejného zájmu. Proto chci prosadit, aby zpracovatelé územního plánu přijali naše regulační podmínky pro tato území.

Jak na tento nový přístup reagují sami developéři?

Musím říct, že někteří developéři si už uvědomují, že nemůžou území jen vytěžit a jít dál, že je lepší nejt do konfliktu s místními lidmi, ale něco jim nabídnout a přinést. Přicházejí proto se svými záměry a chtějí je nejen představit na komisi rozvoje, ale vítají, když jim nabídnou setkání s těmi, jejichž životní prostředí plánovaná zástavba přímo ovlivní. Pomohla jsem již zorganizovat několik schůzek mezi investory a občany například na Habrovce, v Hodkovičkách, v Krči a v Jereňkově ulici, na nichž se nějaké problémy vyřešily a jiné se řeší. Také proto budeme pravidelně zveřejňovat mapy stavebních záměrů v jednotlivých čtvrtích v Praze 4 a já budu ráda za jakýkoliv zájem, který občané o své okolí projeví. V příštím čísle zveřejníme záměry v Podolí.

„Praha 4 by měla mít vlastní koncepci dalšího rozvoje a městská část i veřejnost by měly říct, co vlastně na těchto územích chtějí“

ry. Občanské sdružení a místní obyvatelé proti projektu podali žalobu, my jsme se za městskou část vyjádřili odmítavě a záměr byl zamítnut.

Neměly právě chystané Metropolitní plán a Pražské stavební předpisy takové nevhodné stavební záměry omezit?

Měly by, ale Metropolitní plán počítá se zahušňováním zástavby, a jestli se do něj nějak promítl nesouhlas naší městské části s tímto trendem, například se zvyšováním koeficientů zastavěnosti, to zatím nevíme. Jediné, co jsme obdrželi k připomínkám, byly připravované Pražské stavební předpisy (PSP), tedy pravidla, podle kterých by se měly řídit stavební úřady i stavebníci. PSP mají být jasné a jednoznačné, aby podle nich stavební úřady mohly rozhodovat a také aby nevznikal prostor pro korupci. Třikrát jsme je za Prahu 4 zásadně připomínkovali. Nakonec současná primátorka celý proces zastavila a PSP

stavebníka závazná. Odmítli jsme i nedostatečnou ochranu zeleně. V PSP se parky, které byly dříve nezastavitelným územím, přesunuly do zastavitelného, izolační zeleň v nich vůbec neexistuje! To považujeme za naprosto nepřijatelné. Rovněž jsme připomínkovali zvyšování hlukových limitů v Praze, tento záměr se nám povedlo nakonec zrušit.

Vraťme se ještě zpátky k Praze 4 a k vašim snahám ovlivnit zamýšlené stavební projekty.

Tyto projekty lze nejlépe ovlivnit, když jsou ještě ve fázi studie, tedy můžeme říct developérovi, který chce například stavět obytný soubor: „Váš záměr musí komunikovat s okolím, a to nejen z hlediska architektonického či urbanistického, ale reagovat také na potřeby místních obyvatel a městské části. Tady potřebujeme například školu či sociálně zdravotní služby nebo dobudovat jinou infrastrukturu.“ Záměr musí být předložen ko-

STAVEBNÍ ZÁMĚRY V OKOLÍ PANKRÁČE A BUDĚJOVICKÉ



- 1. Obytný soubor Residence PARK KAVČÍ HORY**
Původní projekt obytného souboru má platné stavební povolení, investor záměr přepracoval dle vítězného návrhu architektonické soutěže, studie tohoto návrhu bude představena v jednom z dalších čísel Tučňáku.
- 2. Administrativní budova Parkview**
Administrativní budova s 9 nadzemními podlažními, půdorys ve tvaru písmene „U“ s proskleným atriem uprostřed, obchody, restaurace, MČ Praha 4 se stavbou nesouhlasí, územní řízení není ukončeno.
- 3. Bytový dům V Tower**
Výškový bytový dům ve tvaru „V“ s 30 nadzemními podlažními, MČ Praha 4 se stavbou nesouhlasila, probíhá výstavba.
- 4. Administrativní dům MPP**
Administrativní budova s 9 nadzemními podlažními, půdorys složený z pěti organických hmot, doplňková obchodní funkce, restaurace, kavárna, v roce 2015 vydáno stavební povolení – zatím nepravomocné, MČ Praha 4 se proti tomuto povolení odvolala. Občanské spolky podaly žalobu proti územnímu rozhodnutí.
- 5. City Element**
Administrativní budova se 7 nadzemními podlažními, v přízemí obchodní jednotky, stavební povolení z roku 2009 prodlouženo, stavební činnost v přípravě.
- 6. City Deco**
Administrativní budova se 6 nadzemními podlažními, v nižších podlažích rehabilitační a relaxační služby, stavební povolení z roku 2009 prodlouženo, stavební činnost v přípravě.
- 7. Dostavba Arkády Pankrác**
Polyfunkční budova, rozšíření obchodního prostoru a gastroprovozu, fitcentrum a další služby pro veřejnost, projekt je ve fázi studie.
- 8. Polyfunkční areál Reitknechtka**
Dva 5–7 podlažní polyfunkční objekty, administrativní prostory, plochy pro obchod a služby, restaurace, MČ Praha 4 se stavbou nesouhlasí, územní řízení není ukončeno.
- 9. Administrativní dům Beryl**
Dvojice administrativních objektů – věže A a B, s 8 nadzemními podlažními osazenými na společné podlaží 4 podzemních parkovacích podlaží, v současné době probíhá obnovené územní řízení o umístění stavby, MČ Praha 4 podala námítky.
- 10. Administrativní dům Malá ledová věž**
Administrativní budova se 14 nadzemními podlažními, MČ Praha 4 se stavbou nesouhlasí, řízení o umístění stavby je přerušeno.
- 11. Komunitní centrum Pankrác**
Dvoupodlažní církevní stavba na místě původní plánované 14podlažní administrativní budovy, víceúčelový sál pro bohoslužby, společenské a sportovní aktivity, klubovny, venkovní hřiště pro veřejnost, MČ Praha 4 souhlasí s projektem, projekt je ve fázi studie.
- 12. Residence Výhledy Pankrác**
Dva samostatné výškové 24podlažní bytové domy, MČ Praha 4 nesouhlasila s výškou objektů, projekt byl zastaven již ve fázi posuzování vlivu stavby na životní prostředí z důvodu změny koncepce záměru.
- 13. Parkovací dům Budějovická**
Parkovací dům s kapacitou max. 509 parkovacích míst, 5 podzemních podlaží a 9 nadzemních podlaží, část objektu navržena pro zdravotnictví, MČ Praha 4 má podmínku, aby byla stavba užívána výhradně jako parkovací dům, bez zdravotnického a kancelářského provozu, stavba má pravomocné územní rozhodnutí.
- 14. Administrativní centrum Budějovická**
Pět podzemních a 18 nadzemních podlaží, MČ Praha 4 se stavbou nesouhlasí, Zastupitelstvo MČ Praha 4 podpořilo petici občanů proti výstavbě této administrativní budovy a požádalo magistrát o výkup pozemku, územní řízení není ukončeno.
- 15. Hotel Vyskočilova**
Hotel s kongresovým centrem, 13 nadzemních podlaží, původní záměr redukován o 50 %, odstraněna přiléhající administrativní budova, MČ Praha 4 uplatnila své připomínky v rámci probíhajícího posuzování vlivu stavby na životní prostředí.

(red)



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D.
Náměstek primátora hlavního města Prahy



Praha 17. září 2020

Váš dopis zn./ze dne: 10.9.

Č. j.: MHMP 1425491/2020

Počet listů/příloh: 1/0

Vážený pane inženýre,

v návaznosti na vaši vznesenou interpelaci ze dne 10. 9. 2020 č. 19/7 si Vám dovoluji sdělit následující k části týkající se mých kompetencí:

V roce 2010 byla v Zásadách vedení trasy (podrobnost studie) stanice Olbrachtova lokalizována o cca 150 m blíže ke stanici Pankrác tak, že v parku jižní části rohu ulic Jeremenkova – Na Strži byl umístěn jižní vestibul ve dvou variantách (výťahový nebo eskalátorový) a na severní části stejné křižovatky (areál Škoda) byl umístěn malý výťahový vestibul (podobný jako například na stanici Bořislavka).

Zkraje roku 2011 bylo řešení upraveno tak, aby stanice obsloužila dvě hlavní dopravní komunikace tj. stále ulici Jeremenkovu a nově ulici Antala Staška a byly navrženy dva plnohodnotné eskalátorové vestibuly – severní byl ponechán cca v místě původního jižního a jižní na rohu ulic Na Strži a Jeremenkova. Toto řešení bylo promítnuto do dokumentace pro územní rozhodnutí v roce 2011, je na něj vydané platné územní rozhodnutí (bylo vydané v 10/2013, právní moc v 7/2014, prodlouženo v 11/2019) a je platné i dnes v dokumentaci pro stavební povolení tj. řešení se 9 let nezměnilo. Umístění vestibulu v parku jižní části rohu ulic Jeremenkova – Na Strži ještě minimálně o rok déle.

S pozdravem

Adam Scheinherr
podepsáno elektronicky

Na vědomí:
OVO MHMP
nám. Hlaváček, nám. Hlubuček, rad. Třeštková

PÍSEMNÉ

INT. č. 19/1/P – Mgr. Václav Orcígr

– interpelace směřovala **na Radu HMP**

ve věci

- rozšíření Letiště Václava Havla Praha a výstavby u Masarykova nádraží

písemná interpelace předána nám. Hlaváčkovi k písemné reakci

Vážené a vážení radní, milí zastupitelé a zastupitelky,

Praha v současnosti stojí před zásadním rozhodnutím. Dopady prohlubující se klimatické krize doléhají na město už nyní, projevují se v souvislosti s tvorbou tepelných ostrovů, suchem a extrémním počasím. Právě v těchto dnech ovšem rozhodujete o dvou zásadních projektech, jejichž přijetí či nepřijetí bude mít na metropoli a její budoucí schopnost adaptace na klimatickou změnu zásadní vliv.

V úterý se na jednání Výboru pro územní rozvoj projednávala změna ÚP týkající se rozšiřování pražského letiště. Rozšíření o novou runway má až zdvojnásobit kapacitu přepravených cestujících, a razantně přispěje k další turistifikaci a komercializaci již nyní přetřženého centra. Projeví se to na dalším růstu cen bydlení, nedostupnosti služeb pro rezidenty, a prohlubování pozice centra města jako skanzenu pro objektivitu zahraničních návštěvníků, namísto místa pro život jeho obyvatel. Plánované rozšíření je zároveň v rozporu s požadavky zodpovědné klimatické politiky, která musí do budoucna přinést zásadní omezení letecké dopravy a přechod k bezuhlíkové energetice. Mezinárodní závazky Česka i lokální zájmy Prahy stojí proti nové runwayi a rozšíření leteckého provozu. Investice takového rozsahu nedávají smysl ani ekonomicky – i vzhledem k právě uvedeným důvodům lze čekat (a požadovat) postupný ústup letectví a jeho nahrazení šetrnějšími formami dopravy. Změna Výborem kupodivu prošla, proto na Vás nyní apejuji znovu, abyste nedopustili takový zásah do udržitelné budoucnosti Prahy.

Dnes před vámi také leží zásadní podněty na změny ÚP P261/2019 a P299/2019 (bod č. 22, tisk Z-8543), které mají připravit podmínky pro další etapy výstavby u Masarykova nádraží. Tyto podněty ovšem neúměrně zvyšují maximální kapacitu zástavby, snižují podíl zelených ploch na minimum (což je v kontextu místního tepelného ostrova zásadní pochybení), a zatíží lokalitu další individuální automobilovou dopravou. Není v nich navíc řešena veřejná vybavenost ani způsob řešení veřejných prostranství či prostupnost území.

Před tím, než budou schváleny podněty na změny ÚP je pro území třeba zajistit:

- Kalkulaci investičních a provozních nákladů na veřejné infrastrukturu pro město a zisku pro Pentu a z toho odvodit finanční příspěvek developera městu
- Vyhodnocení sociálních a ekonomických dopadů na obyvatelstvo
- Vyhodnocení dopadů na dopravní zátěž zejména v historickém centru a na SJ magistrále
- Vyhodnocení vlivu na tepelný a smogový ostrov města
- Právní analýzu vlastnických vztahů v území (předkupních práv)

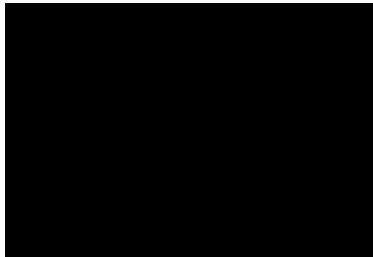
+ Vypsání mezinárodní **urbanistické** soutěže, která vyústí v závaznou regulaci území

V případě první fáze, která získala nedávno územní rozhodnutí, Praha svoji roli nezvládla. Zcela pasivním memorandem se soukromou společností umožnila devastaci nejcennějšího pražského transformačního území za účelem čistě soukromého zisku. Podmínky, které si metropole vyjednala výměnou za nezasahování do správního procesu formou odvolání (na které měla nejen zákonný, ale i morální nárok, neboť výstavba porušuje závazné regulační dokumenty, které si Praha sama stanovila), jsou v porovnání s jinými evropskými městy, jako jsou např. Mnichov či Vídeň, naprosto

tristní a Praze prakticky žádné výhody nepřináší. Jako argument jste přitom použili pochybení předchozí politické reprezentace. Nedopusťte tedy podobný omyl i zde – tady je odpovědnost výhradně na vás, dokažte tedy, že sliby o udržitelné, demokratické a férové Praze myslíte vážně.

Děkuji vám za pozornost a úsilí, které těmto projektům věnujete.

Mgr. Václav Orcígr





HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
doc. Ing. arch. Petr Hlaváček
náměstek primátora pro oblast územního rozvoje a územního
plánu



MHMPXPF0381D

Praha **11. listopadu 2020**
Č. j.: **MHMP 1710968/2020**
Počet listů/příloh: **1/**

Vážený pane magistře,

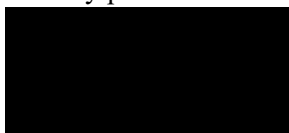
dovoluji si Vám odpovědět na Vaši Interpelaci Zastupitelstvu hl. m. Prahy ze dne 10. září 2020 číslo 19/1 ve věci rozšíření Letiště Václava Havla Praha a výstavby Masarykova nádraží.

Velice mě těší Váš zájem o rozvoj Prahy a také to, jak Vám záleží na důležitých místech, jako jsou právě Letiště Václava Havla a Masarykovo nádraží. Ke každému z výše uvedeného tématu, jsem si dovolil sepsat komplexní odpověď, kterou Vám zasílám v příloze tohoto dopisu.

S pozdravem

doc. Ing. arch. Petr Hlaváček
náměstek primátora pro oblast územního rozvoje a územního plánu
podepsáno elektronicky

Vážený pan



Vážení,

dovoluji si reagovat a odpovědět ve věci Masarykova nádraží.

Úvodem mi dovoluji konstatovat, že změny územního plánu P 261/2019 a 299/2019, které se týkají Masarykova nádraží a jeho okolí, budou v souladu se stavebním zákonem v průběhu svého pořizování projednávány se všemi dotčenými orgány a organizacemi a na základě výsledků projednání Zastupitelstvo hl. m. Prahy rozhodne o tom, jak bude výše uvedené území změněno. Během projednávání budou posouzeny a prověřeny, tak jako je tomu i u ostatních změn, dopady na dopravu, životní prostředí, sociální a ekonomické dopady na obyvatele, stejně tak bude ověřeno dodržení hygienických předpisů a ostatních zákonem stanovených požadavků. V rámci projednávání pořizovatel územního plánu hl. m. Prahy zveřejňuje veškeré změny i podněty na změny územního plánu a termíny jejich projednávání na veřejné desce, a tak bude postupováno i v případě změn v okolí Masarykova nádraží. Každý občan má v zákonem určených termínech možnost podat svou připomínku.

Dovoluji si nejprve reagovat na tvrzení, že projekt Masaryk Centre 1 „není v souladu s výtkami stanovenými společnou reaktivní monitorovací misí UNESCO a Rady ICOMOS“. Toto tvrzení považuji za dezinformaci, která je opakovaně a účelově podsouvána médiím. *Zpráva ze společné monitorovací mise 25. – 29. března 2019, ze dne 26. srpna 2019* totiž uvádí tyto závěry:

„Mise souhlasila s názorem Magistrátu, že rozsah a forma navrhovaného rozvoje jižní strany ulice Na Florenci jsou v zásadě vhodné, včetně silného akcentu na západním konci. Stopa je podobná té, s níž se počítalo v roce 2010. Na jejím západě by se měl dále rozvíjet charakter městského náměstí v prostoru, jehož se bude týkat. V této souvislosti je třeba pečlivě zvážit výšku a ukončení jejího západního akcentu vzhledem k rozsahu zbytku „čtverce“. Dokončení ulice Na Florenci rozvojem její jižní strany pomůže integrovat budovu Florentinum do městské struktury. Bude tak vidět primárně v šikmých pohledech jako jedna strana ulice, spíše než v plné výšce na široké ploše. Druhým prvkem je plánovaný trojúhelníkový hotelový blok na východním konci Hyberské ulice sousedící s magistrálou. V současnosti je zde otevřené železniční přecladiště s malými jednopodlažními budovami. To příliš obecně odpovídá stopě roku 2010. Mezi těmito dvěma budovami by široký krytý most pro pěší přes koleje znovu propojil části (původně jednotné) ulice rozdělené železnicí. Mezi ním a průčelím budov v ulici Na Florenci je nad kolejištěm navržena velká trojúhelníková plošina se zahradou. Hotel by také zahrnoval napojení na most pro pěší a budovy na ulici Na Florenci by byly aktivně orientovány do zahrady a dalších cest na uliční úrovni. Velikost a podoba budovy hotelu by zapadaly do svého urbanistického kontextu a doplnily by urbanistickou podobu východního konce Hyberské, i když podrobný návrh se může dále rozvíjet. Most přes železnici by překonal hlavní překážku pro pohyb chodců ze severu na jih (chodci nemohou využít magistrálu) a zejména by zlepšil pěší spojení s Hlavním nádražím na jih. Veřejné prostranství by se rozšířilo, ale i ve městě, pro něž jsou typické pasáže, bude muset být navrhování veřejných cest výjimečně atraktivní, aby se překonala nechuť obyvatel chodit nahoru a dolů po schodech a jezdit výtahy. Rovněž bude důležité zajistit, aby plošina se zahradou byla přerušovaná, a denní světlo tak mohlo dopadat na nástupiště, která jsou také součástí veřejného prostranství.

Jestliže se tyto první fáze nové strategie snadno začlení do městského konceptu, u zbytku koncepce ateliéru Hadid tomu tak nebude. Její zásadní problém spočívá v tom, že pracuje s magistrálou jako s předním městským prvkem a krouží směrem k ní a pod ní jako ošklivá a znečišťující městská struktura. To je v rozporu s cílem postupné transformace její úlohy a povahy a naší naděje, že z dlouhodobého hlediska lze úsek mezi železničními a říčními přechody

zredukovat na městskou ulici. Koncept dřívějšího hlavního plánu v souvislosti s hlavní osou východ-západ založený na východním prodloužení ulice Na Florenci, který přinášel jasné propojení s městem východně za železničními přecladišti, je stále hodný pozornosti. Výhodou ulic směřujících z východu na západ (stejně jako nyní Na Florenci) je rovněž výhled na vrch Vítkov.“

A z uvedených závěrů vyplývá z monitorovací mise UNESCO následující doporučení:

D 08: Měl by se přehodnotit hlavní plán pro východní část Masarykova nádraží, aby nedošlo k nepřiměřenému omezování možností budoucího zlepšování magistrály a zejména možnosti jejího začlenění mezi železniční a říční přechod na sever, v souladu s doporučením 3 mise z roku 2010. V obou případech je nezbytné maximalizovat propojení napříč sousedními částmi města a v rozložení nových městských bloků využívat potenciál výhledů na horu Vítkov na východě a budovy Muzea hlavního města Prahy (zejména na jeho severojižní ose) na severu.

Nejen na základě výše uvedených závěrů a doporučení monitorovací mise, ale i na základě souhlasných závazných stanovisek Odboru Územního rozvoje a Odboru památkové péče Magistrátu hl. m. Prahy, a souhlasného vyjádření Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, se kterými se Rada hl. m. Prahy podrobně seznámila, se Rada hl. m. Prahy usnesla, že hl. m. Praha nebude v územním řízení k tomuto projektu uplatňovat námítky ani se proti územnímu rozhodnutí odvolávat.

Dále konstatuji, že hl. m. Praha postupuje plně v souladu s výše uvedeným doporučením monitorovací mise, a uzavřela s vlastníky pozemků navazujícího transformačního území Masarykova nádraží dohody s cílem „přehodnotit hlavní plán pro východní část Masarykova nádraží“. Nástrojem, kterým má být tohoto cíle dosaženo, je připravovaná mezinárodní urbanistická soutěž, která bude v různé míře urbanistického detailu zaměřena nejenom na území brownfieldu Masarykova nádraží a ÚAN Florenc, ale v širších souvislostech i na území navazující. Do přípravy zadání soutěže a soutěžních podmínek je hl. m. Praha aktivně zapojeno skrze mou osobu, dále skrze zástupce Výboru pro územní rozvoj, územní plán a památkovou péči Zastupitelstva hl. m. Prahy a skrze zástupce IPR Praha. Cílem soutěže je nalezení dohody o celkové koncepci rozvoje transformačního území Masarykova nádraží a stanovení všech dílčích koncepcí, jako jsou koncepce veřejných prostranství, koncepce dopravy a dopravní obslužnosti (včetně prověření na dopravních modelech), koncepce modrozelené infrastruktury (včetně řešení hospodaření s dešťovými vodami či posouzení navrhované struktury z hlediska vzniku tepelných ostrovů), koncepce veřejné a občanské infrastruktury, koncepce technické infrastruktury a dalších. Předpokladem, je, že vítězný návrh vyústí v studii s regulačními prvky. Za přínosné považuji zejména to, že soutěž je připravována jako řízení se soutěžním dialogem - tedy že soutěžní týmy budou v průběhu zpracování svých návrhů podrobeni nejméně dvěma workshopům za účasti širokého spektra odborníků z řad samospráv, dotčených orgánů, všech stakeholderů v území a dalších, kteří budou mít příležitost připomínkovat návrhy soutěžících přímo v procesu jejich vzniku. Zvolený způsob soutěže má tak potenciál, že bude vítězný návrh reflektovat maximální rozsah požadavků všech zainteresovaných stran a stane se celospolečenskou dohodou. Taková dohoda současně umožní brzké a bezkonfliktní nastartování postupné transformace brownfieldu Masarykova nádraží, což je zájmem nejenom investorů vlastních dotčené pozemky, ale především pak

zájmem hl. m. Prahy a souvisejících městských částí a v neposlední řadě zájmem všech Pražanů.

Ohledně výtek k procesním tématům se domnívám, že situace je následovná:

Z textu územního rozhodnutí (z výroku a odůvodnění) vyplývá, že žádost o územní rozhodnutí byla podána dne 10. 1. 2020. Jakékoliv spojování s politickou reprezentací na MČ Praha 1 je irelevantní, neboť vliv politické reprezentace na stavební úřad je vyloučen. Nikdo z politické reprezentace, ani ze stavebního úřadu, nemůže zabránit podání žádosti. Samospráva není oprávněna do práce státní správy jakkoliv zasahovat a nemůže ovlivňovat podání žádosti. I kdyby žádost byla podána za bývalé politické reprezentace, stavební úřad by postupoval úplně stejným způsobem v souladu s právními předpisy, zcela nezávisle na složení a „politické orientace“ samosprávy.

Stavební úřad oznámení o zahájení řízení nezveřejnil na úřední desce a v odůvodnění územního rozhodnutí jasně uvádí, proč tomu tak je – nejednalo se o řízení s velkým počtem účastníků řízení, nebylo více než 30 účastníků řízení. Oprávněné osoby, tedy účastníci řízení, byly s věcí řádně seznámeni a nikdo nebyl obejit. Účastníci posuzování vlivů na životní prostředí, ani další dotčené vlastníci nebyly zařazeny do okruhu účastníků předmětného územního řízení, což jasně vyplývá z textu vydaného rozhodnutí.

K informaci, že se o procesu nedozvěděla ani původní koalice na Praze 1, dodávám, že koalice nemá postavení účastníka řízení, její členové by se účastníkem řízení mohli stát pouze na základě majetkoprávních vztahů, jinak nikoliv. Pravidla o stanovování účastníků řízení vyplývají ze správního řádu a ze stavebního zákona. Tuto situaci nemůže ovlivnit žádná politická reprezentace a nelze stav označovat jako „bezprecedentní, netransparentní a zcela účelové jednání“, neboť se jedná o postup v souladu s právními předpisy.

Stavební úřad všechny připomínky a námítky vyhodnotil ve vydaném rozhodnutí, jeho úvahy byly podloženy závaznými stanovisky, vyjádřeními, studii, tedy podklady vyžadovanými právními předpisy, včetně sdělení k posouzení vlivů na životní prostředí, posouzení výškových hladin, posouzení souladu s územně plánovací dokumentací, apod. Ohledně tvrzení, že proces byl utajený, což je zcela v rozporu s tím, že byly podány nejen námítky účastníků řízení, ale i připomínky široké veřejnosti. Navíc stavebník projekt prezentoval a detailně diskutoval i na veřejných vystoupeních v rámci procesu participace veřejnosti na přelomu roku 2018/2019.

Stavební úřad na základě jasných a přesných podkladů, které okomentoval ve vydaném rozhodnutí, rozhodl o umístění stavby a odborné orgány předmětný záměr vyhodnotili kladně. Stavební úřad není oprávněn vést řízení jinak, než mu předepisuje stavební zákon a správní řád, neboť by postupoval v rozporu s právními předpisy.

Dále, vzhledem k vyjadřovaným obavám veřejnosti ohledně procesu podnětů změn ÚP, bych Vám rád dal do pozornosti podmínky, které 19. jednání Výboru pro územní rozvoj, územní plán a památkovou péči ZHMP ze dne 14. 7. 2020 uložilo ke schválení podnětu:

1. je požadováno, aby v souvislosti s projednáváním změny ÚP průběžně docházelo k intenzivním jednáním mezi Investorem, Městskou částí a HMP za účelem identifikace a konkretizace požadavků zejména hl. m. Prahy a Městské části, kterými žadatel v souvislosti s přípravou a realizací záměru přispěje tím, že budou zohledněny aspekty rozvoje lokality a návazností na předloženou podkladovou studii.
2. Pro projednání Změny ÚP, před jejím schválením a vydáním ZHMP, dojde mezi žadatelem a samosprávou k uzavření podrobnějšího memoranda či smlouvy o spolupráci, kde bude konkrétně definovaná kontribuce investora v závislosti na výsledné podobě změny ÚP po jejím projednání, zejména ve vztahu k HPP navýšeným změnou ÚP.

3. Dále je požadován naplnění bodů Dohody o spolupráci při rozvoji území Masarykova nádraží a Havlíčkova náměstí uzavřené mezi HMP a Prague CBD, s.r.o. + Masaryk Station Development, a.s.. Zejména jde o:
 - a, minimální 40% podíl rezidenčních (bytových) ploch z celkových hrubých podlažních ploch na řešeném území
 - b, uspořádání otevřené soutěže s paritním zastoupení investora, MHMP a MČ P1 a P8.
 - c, MHMP a MČ P1 a P8 se bude podílet na definování vstupních podmínek soutěže
4. Úzká koordinace s podnětem na změnu ÚP P 261/2019.
5. Požadavek na průběžnou informovanost o všech dalších krocích týkajících se území dotčených územní změnou vzešlou z podnětu na změnu ÚP P 299/2019

V závěru bych rád okomentoval ještě podrobněji následující témata:

1. Rušení nezastavitelné území v podobě parků a budoucích ulic:

Z pohledu územního plánování jsou formálně rušeny nezastavitelné plochy, ale jak je zřejmé z Podkladové studie pro změnu územního plánu, návrh jasně definuje nová, kvalitní a z pohledu širších vztahů koncepčně založená uliční prostranství a zeleň, nicméně se vzhledem ke komplexnosti území záměrně vyhýbá jejich definování pomocí samostatných, nezastavitelných funkčních ploch DU a ZMK.
2. Neúměrné zvýšení maximální kapacity zástavby a její bezúplatné povolení:

Zásadním momentem rozvoje území je budoucí urbanistická soutěž, která v konkrétní formě ověří budoucí podobu a kapacitu záměru v území, co se týká bezúplatného povolení, kontribuce investora v závislosti na výsledné podobě změny ÚP po jejím projednání, zejména ve vztahu k HPP navýšeným změnou ÚP, je definovanou podmínkou pro projednání Změny ÚP.
3. Nárůst dopravní zátěže do historického centra:

Součástí podkladové studie bylo i řešení dopravy vč. bilance dopravy v klidu a rozpadů zátěže do okolního dopravního systému. Předkládaný záměr zohledňuje fakt, že území je dobře obsluženo z pohledu veřejné dopravy a bilance dopravy v klidu pro navržené funkce (kombinace bydlení, kanceláří a komerčních ploch) je navržena na spodní hranici rozptylu pro výpočet počtu parkovacích míst dle platných PSP. Vzhledem k tomu, že platný územní plán převážnou část ploch v území považuje za zastavitelné, a vzhledem k výše uvedenému (dolní hranice PSP pro parking) předkládaný nárůst lze považovat za minimální.
4. Snížení koeficientu zeleně z 0,3 na 0,05:

Podkladová studie prokázala, že danosti území popsané výše zásadně znemožňují dostoupení koeficientu zeleně dle regulativů platného územního plánu a z toho důvodu bylo přistoupeno k použití tzv. koeficientu S. Toto bylo v podnětu a Podkladové studii odůvodněno.

Součástí podkladové studie je návrh zeleně v území výkresy č. 802 - koncepce zeleně ve veřejných prostranstvích a č. 805 - výpočet a situace koeficient zeleně, a skládá se jak ze zeleně ve veřejném prostoru, tak ze zeleně na střechách. Samotné zelené střechy k naplnění koeficientu zeleně nikdy nemohou postačit, vzhledem k charakteru výpočtu KZ.
5. Není požadováno žádné plochy a funkce veřejného vybavení

V rámci podkladové studie je navrženo maximálně pestré funkční využití (kombinace bytů, ubytovacích služeb, kanceláří, komerčních ploch a služeb). Konstrukční výšky hmot objektů

prověřovaných v Podkladové studii umožňují v objektech realizovat různorodé funkce. Funkční rozložení v rámci území bude prověřeno v rámci územní studie.

6. Nedostatečné řešení veřejných prostranství, prostupnost územím, dopravní obslužnost

Podkladová studie obsahuje jak návrh veřejných prostranství, tak zajištění prostupnosti územím i z hlediska kontextu širších vztahů, tak i dopravní obslužnost.

Ještě jednou děkuji za Váš zájem o rozvoj Prahy a o lokalitu v okolí Masarykova nádraží.

S pozdravem,

doc. Ing. arch. Petr Hlaváček

Vážený pane Orcígre,

V souvislosti s tématem rozšíření Letiště Václava Havla o novou runway a s tím souvisejícím projednání souvisejících změn platného územního plánu hl. m. Prahy ve Výboru pro územní rozvoj, územní plán a památkovou péči Zastupitelstva hl. m. Prahy konstatuji, že paralelní vzletová a přistávací dráha RWY 06R/24L Letiště Václava Havla, která je předmětem projednávaného podnětu č. 25/2020, je vymezena v nadřazené územně plánovací dokumentaci, a to jak Politice územního rozvoje České republiky ve znění Aktualizace č. 5, schválené usnesením vlády ze dne 17. srpna 2020 č. 833 (prvek L1, článek 131), tak v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy ve znění Aktualizace č. 3, schválené usnesením č. 5/8 ze dne 21. 3. 2019.

S ohledem na výše uvedené Výbor pro územní rozvoj, územní plán a památkovou péči Zastupitelstva hl. m. Prahy během projednání dne 8. 9. 2020 vyslovil s tímto podnětem souhlas s vědomím, že samotnému schválení podnětu bude předcházet kvalifikovaná veřejná diskuze v rámci Zastupitelstva hl. m. Prahy, které v této věci následně rozhodne.

Připomínám však, že dle mého osobního názoru by mělo Zastupitelstvo hl. m. Prahy dodržet zákon č. 183/2006 Sb., stavební zákon, v platném znění, konkrétně § 54 odst. 6: „*Obec je povinna bez zbytečného odkladu uvést do souladu územní plán s územně plánovací dokumentací vydanou krajem a schválenou politikou územního rozvoje. (...)*“ To dle mého výkladu znamená, že by Zastupitelstvo hl. m. mělo návrh na pořízení změny ÚP (podnět č. 25/2020) schválit a umožnit pořizování této změny.

S pozdravem,

doc. Ing. arch. Petr Hlaváček

INT. č. 19/2/P – Ing. Marta Pakostová

– interpelace směřovala na Zastupitelstvo HMP

– interpelace směřovala na I. náměstka primátora Hlaváčka

ve věci

- Rohanského mostu

písemná interpelace předána nám. Hlaváčkovi k písemné reakci

Interpelace zastupitele dne 10/9/2020

Vážené zastupitelky, vážení zastupitelé,



MHMPP096FOL0

Dne 8/9/2020 se konala v Domovině prezentace k Rohanskému mostu, které předcházela komentovaná prohlídka radní Burgrovou. Původně jsem myslela, že tentokrát pouze poděkuji, ale když jsem viděla, jak do sálu nakráčel profesor Koucký a sdělil plnému sálu občanů, že naprosto nechápe, proč se kvůli nim má něco vůbec projednávat, ráda bych se pánů radních zeptala, jak to, že varianta tohoto arogantního člověka, který je v naprostém střetu zájmu, ještě vůbec figuruje někde v nějakých úvahách. Je to zaměstnanec IPR, který zpracoval zpackaný Metropolitní plán a v našem případě určitě, protože zapomněl na naše domy, když si tam načmáral svůj most, což jsem našla i já, naprostý diletant. Protože byly námitky, tak teď jde o změnu Územního plánu místo vypořádání připomínek, protože tak se všechny krásně obejdou, včetně EIA a můžete nám tu vykládat, jak ve stavebním řízení to můžeme připomínkovat. Jenže to nebrání tomu, abyste nestavěli. Myslím, že ten jeho most ani není rovný, ale už sem se na to nechtěla znovu dívat. Ptám, co tam dělal člověk, co ani neví, že developer Kunovský dostal změnu kvalifikace pozemku.

Dále tam nepřišli památkáři, no nedivím se. Na ten nesmysl, co napsali do vyjádření se nedá nic říct. Odborníci, co mohou schválit ananas na Václaváku, zničit Palladium atd. se vyjadřují k tržnici, která není vlastně vůbec chráněná. A když mluvíme o genu loci mostů, tak při pohledu ze Sv. Kláry je most prof. Kouckého v krajině jak pěst na oko a totálně jí narušuje, takže občas se dá napsat, co kdo chce a potřebuje

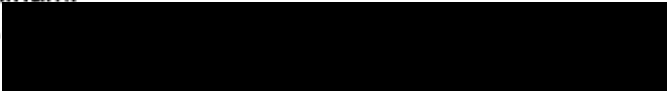
Jinak docent Kotas sklídl po svém výkladu silný potlesk, to se netýkalo žádné z obou dalších variant.

Padla tam jedna, sice zdlouhavá, ale když jí shrnu, zcela jasná věc. Koncepce je naprosto nulová. Někdo má vizi koncertní hala, někdo Holka, někdo Zátory, někdo most, finanční ministr Vyhnánek, který se mnou nechtěl mluvit o finančních mostu, ačkoliv nařikal, jak s ním nikdo neche mluvit, má kupodivu vizi o tržnici, ale nikdo nemá komplexní vizi celku a podle toho to vypadá. Chaos. A nepravdy a výmysly proč musí být to a proč tohle..

Ale k mostu. Pan radní Scheinherr hodlá být zřejmě akční a tím skončit veřejnou debatu, s čímž nesouhlasíme. Jinak znovu opakuji, že jsem zástupce veřejnosti podle par. 23. zatím platného staveb. zákona a mám právo být u všech projednávání, která se týkají mostu, tedy o případných jednání nějaké výběrové komise nebo i radních.

Pokud bude ustanovena komise, trváme znovu na tom, aby to nebyla komise kterou si vyberou zainteresovaní radní a už vůbec ne radní Scheinherr, který se o docentu Kotasovi do tisku vyjadřuje jako o vyděrači, ale aby to byli nezávislí odborníci s tím, že si je rovnoměrně vybere koalice, opozice i občané po technické stránce a zasedne tam i zástupce „politický“ vč. mě. Každý jiný postup bychom museli napadnout jako zaujatý. Jinak dosud nezasedla slíbená společná komise územní a dopravy, takže připomínám.

Ing. Marta Pakostová,



INT. č. 19/3/P – Ing. arch. Anna Vinklárková

- interpelace směřovala **na Zastupitelstvo HMP**
- interpelace směřovala **na Radu HMP**

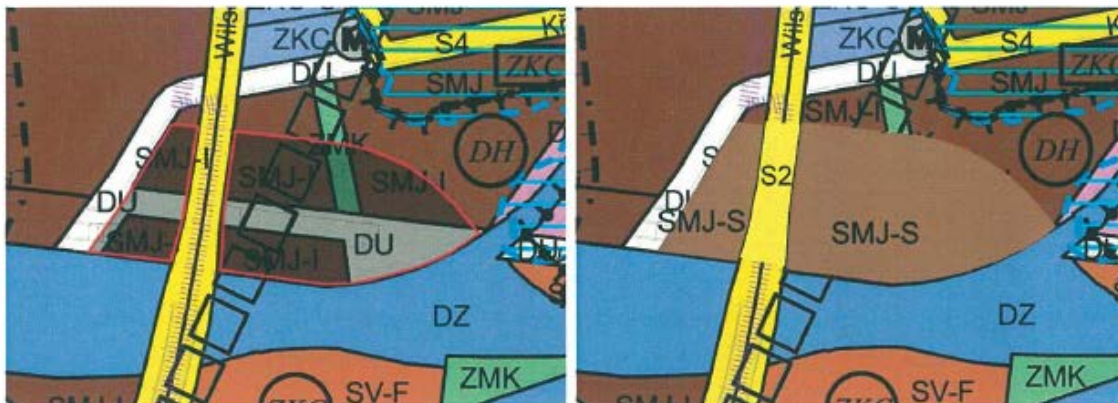
ve věci

- podnětů na změny ÚP, rozvojové území Masarykovo nádraží - Florenc

písemná interpelace předána nám. Hlaváčkovi k písemné reakci

NÁMĚSTEK PRO ÚZEMNÍ ROZVOJ, NÁMĚSTEK PRO DOPRAVU PŘEDSEDA A ČLENOVÉ KOMISE ÚZEMNÍHO ROZVOJE

VÁŽENÁ RADO MHP, VÁŽENÍ ZASTUPITELÉ HMP,
NESCHVALUJTE PODNĚTY NA ZMĚNY ÚP P261/2019 a P299/2019
(bod č. 22, tisk Z - 8543)
ROZVOJOVÉ ÚZEMÍ MASARYKOVO NÁDRAŽÍ – FLORENC



územní plán stav

podnět na změnu ÚP P299/2019

Předkládané podněty:

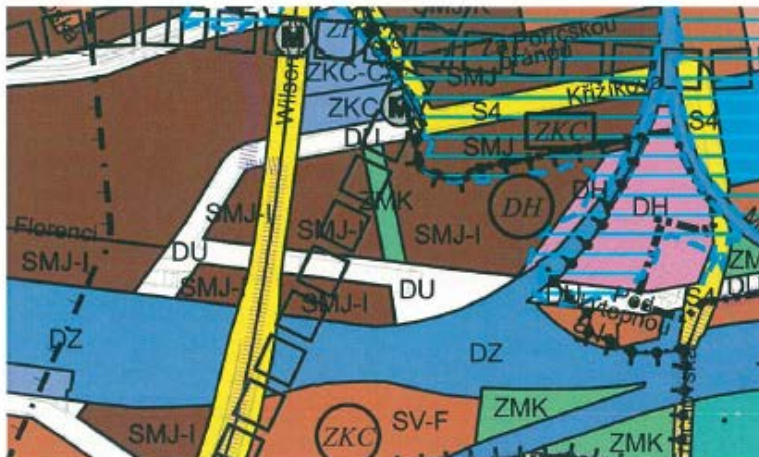
- ruší nezastavitelné území v podobě parků a budoucích ulic – tzv. veřejně prospěšné stavby - a tyto plochy zahrnují do zastavitelného území (nevratný proces, nelze změnit zastavitelné území zpět na nezastavitelné, protože by město muselo zaplatit náhrady vlastníkovu pozemku)
- neúměrně zvyšují maximální kapacitu zástavby (koeficient podlažních ploch se počítá z dané funkční plochy), v případě podnětu P299/2019 nezastavitelné území činí zhruba třetinu nově zcelené plochy, objem zástavby naroste úměrně tomu, s koeficientem 2,6 je to +22 800 m² HPP (dále je pod plochou S2 umožněno dalších +8 600 m² HPP), dohromady 31 400 m² HPP, což je budova velikosti Masaryk Centre 1 (design Zaha Hadid). Tuto změnu povolí město bezúplatně?
- přinesou odpovídající nárůst dopravní zátěže do již přetíženého historického centra a navazujících nadřazených komunikací (zejména S1 magistrály)
- snížíjí koeficient zeleně z 0,3 na 0,05, což je tak nízký koeficient, že k jeho splnění postačí zelené střechy, celé území tak může být bez jediné zelené plochy - v místě tepelného a smogového ostrova! (Masaryk Centre 1 má KZ=0,3)
- nepožadují žádnou veřejnou občanskou vybavenost (školy, školky, zdravotní a sociální zařízení, kultura, věda, výzkum,...)
- nezaručují řešení veřejných prostranství, prostupnost územím, dopravní obslužnost

Neúměrné zvýšení maximální kapacity funkční plochy a zároveň snížení podílu zeleně znemožní stanovení smysluplných vstupních podmínek pro architektonickou soutěž na toto klíčové území z hlediska rozvoje města. Hrozí, že výsledkem změny územního plánu bude předimenzovaná zástavba, která odpovídajícím způsobem území urbanisticky nerozvine, ale naopak toto území, které je součástí památky světového kulturního dědictví UNESCO, výrazně negativně ovlivní.

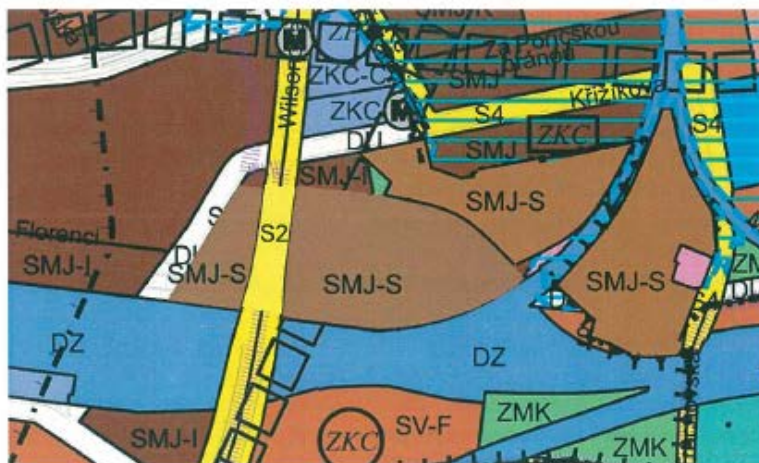
Anebo snad umíte zdůvodnit, proč by tyto změny měly být prospěšné pro město? Jiný důvod ke změně územního plánu byste totiž jako představitelé města neměli připustit.

Je nutné nejprve mít vyjasněny požadavky na nejcennější rozvojové území a teprve poté schválit podněty na změny ÚP. Před schválením změny ÚP je nutné požadovat:

- Kalkulaci investičních a provozních nákladů na veřejné infrastrukturu pro město a zisku pro Pentu a z toho odvodit finanční příspěvek developera městu
- Vyhodnocení sociálních a ekonomických dopadů na obyvatelstvo
- Vyhodnocení dopadů na dopravní zátěž zejména v historickém centru a na SJ magistrále
- Vyhodnocení vlivu na tepelný a smogový ostrov města
- Právní analýzu vlastnických vztahů v území (předkupních práv)
- Vypsání mezinárodní urbanistické soutěže, která vyústí v závaznou regulaci území



stávající územní plán



územní plán po změně na základě podnětů P299/2019 a P261/2019

Ing. arch. Anna Vinklárková



V Praze 10.9.2020



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
doc. Ing. arch. Petr Hlaváček
náměstek primátora pro oblast územního rozvoje a územního
plánu



Praha **11. listopadu 2020**
Č. j.: **MHMP 1711234/2020**
Počet listů/příloh: **1/1**

Vážená paní architektko,

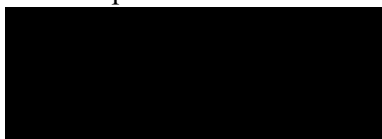
dovoluji si Vám odpovědět na Vaši Interpelaci Zastupitelstvu hl. m. Prahy ze dne 10. září 2020 číslo 19/3 ve věci podnětů na změny ÚP, rozvojové území Masarykovo nádraží – Florenc.

Velice mě těší Váš zájem o rozvoj Prahy a také to, jak Vám záleží na důležitých místech, jako je právě Masarykovo nádraží. K tomuto tématu jsem si dovolil sepsat komplexní odpověď, kterou Vám zasílám v příloze tohoto dopisu.

S pozdravem

doc. Ing. arch. Petr Hlaváček
náměstek primátora pro oblast územního rozvoje a územního plánu
podepsáno elektronicky

Vážená paní



Vážení,

dovoluji si reagovat a odpovědět ve věci Masarykova nádraží.

Úvodem mi dovoluji konstatovat, že změny územního plánu P 261/2019 a 299/2019, které se týkají Masarykova nádraží a jeho okolí, budou v souladu se stavebním zákonem v průběhu svého pořizování projednávány se všemi dotčenými orgány a organizacemi a na základě výsledků projednání Zastupitelstvo hl. m. Prahy rozhodne o tom, jak bude výše uvedené území změněno. Během projednávání budou posouzeny a prověřeny, tak jako je tomu i u ostatních změn, dopady na dopravu, životní prostředí, sociální a ekonomické dopady na obyvatele, stejně tak bude ověřeno dodržení hygienických předpisů a ostatních zákonem stanovených požadavků. V rámci projednávání pořizovatel územního plánu hl. m. Prahy zveřejňuje veškeré změny i podněty na změny územního plánu a termíny jejich projednávání na veřejné desce, a tak bude postupováno i v případě změn v okolí Masarykova nádraží. Každý občan má v zákonem určených termínech možnost podat svou připomínku.

Dovoluji si nejprve reagovat na tvrzení, že projekt Masaryk Centre 1 „není v souladu s výtkami stanovenými společnou reaktivní monitorovací misí UNESCO a Rady ICOMOS“. Toto tvrzení považuji za dezinformaci, která je opakovaně a účelově podsouvána médiím. *Zpráva ze společné monitorovací mise 25. – 29. března 2019, ze dne 26. srpna 2019* totiž uvádí tyto závěry:

„Mise souhlasila s názorem Magistrátu, že rozsah a forma navrhovaného rozvoje jižní strany ulice Na Florenci jsou v zásadě vhodné, včetně silného akcentu na západním konci. Stopa je podobná té, s níž se počítalo v roce 2010. Na jejím západě by se měl dále rozvíjet charakter městského náměstí v prostoru, jehož se bude týkat. V této souvislosti je třeba pečlivě zvážit výšku a ukončení jejího západního akcentu vzhledem k rozsahu zbytku „čtverce“. Dokončení ulice Na Florenci rozvojem její jižní strany pomůže integrovat budovu Florentinum do městské struktury. Bude tak vidět primárně v šikmých pohledech jako jedna strana ulice, spíše než v plné výšce na široké ploše. Druhým prvkem je plánovaný trojúhelníkový hotelový blok na východním konci Hyberské ulice sousedící s magistrálou. V současnosti je zde otevřené železniční přecladiště s malými jednopodlažními budovami. To příliš obecně odpovídá stopě roku 2010. Mezi těmito dvěma budovami by široký krytý most pro pěší přes koleje znovu propojil části (původně jednotné) ulice rozdělené železnicí. Mezi ním a průčelím budov v ulici Na Florenci je nad kolejištěm navržena velká trojúhelníková plošina se zahradou. Hotel by také zahrnoval napojení na most pro pěší a budovy na ulici Na Florenci by byly aktivně orientovány do zahrady a dalších cest na uliční úrovni. Velikost a podoba budovy hotelu by zapadaly do svého urbanistického kontextu a doplnily by urbanistickou podobu východního konce Hyberské, i když podrobný návrh se může dále rozvíjet. Most přes železnici by překonal hlavní překážku pro pohyb chodců ze severu na jih (chodci nemohou využít magistrálu) a zejména by zlepšil pěší spojení s Hlavním nádražím na jih. Veřejné prostranství by se rozšířilo, ale i ve městě, pro něž jsou typické pasáže, bude muset být navrhování veřejných cest výjimečně atraktivní, aby se překonala nechuť obyvatel chodit nahoru a dolů po schodech a jezdit výtahy. Rovněž bude důležité zajistit, aby plošina se zahradou byla přerušovaná, a denní světlo tak mohlo dopadat na nástupiště, která jsou také součástí veřejného prostranství.

Jestliže se tyto první fáze nové strategie snadno začlení do městského konceptu, u zbytku koncepce ateliéru Hadid tomu tak nebude. Její zásadní problém spočívá v tom, že pracuje s magistrálou jako s předním městským prvkem a krouží směrem k ní a pod ní jako ošklivá a znečišťující městská struktura. To je v rozporu s cílem postupné transformace její úlohy a povahy a naší naděje, že z dlouhodobého hlediska lze úsek mezi železničními a říčními přechody

zredukovat na městskou ulici. Koncept dřívějšího hlavního plánu v souvislosti s hlavní osou východ-západ založený na východním prodloužení ulice Na Florenci, který přinášel jasné propojení s městem východně za železničními přecladišti, je stále hodný pozornosti. Výhodou ulic směřujících z východu na západ (stejně jako nyní Na Florenci) je rovněž výhled na vrch Vítkov.“

A z uvedených závěrů vyplývá z monitorovací mise UNESCO následující doporučení:

D 08: Měl by se přehodnotit hlavní plán pro východní část Masarykova nádraží, aby nedošlo k nepřiměřenému omezování možností budoucího zlepšování magistrály a zejména možnosti jejího začlenění mezi železniční a říční přechod na sever, v souladu s doporučením 3 mise z roku 2010. V obou případech je nezbytné maximalizovat propojení napříč sousedními částmi města a v rozložení nových městských bloků využívat potenciál výhledů na horu Vítkov na východě a budovy Muzea hlavního města Prahy (zejména na jeho severojižní ose) na severu.

Nejen na základě výše uvedených závěrů a doporučení monitorovací mise, ale i na základě souhlasných závazných stanovisek Odboru Územního rozvoje a Odboru památkové péče Magistrátu hl. m. Prahy, a souhlasného vyjádření Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, se kterými se Rada hl. m. Prahy podrobně seznámila, se Rada hl. m. Prahy usnesla, že hl. m. Praha nebude v územním řízení k tomuto projektu uplatňovat námítky ani se proti územnímu rozhodnutí odvolávat.

Dále konstatuji, že hl. m. Praha postupuje plně v souladu s výše uvedeným doporučením monitorovací mise, a uzavřela s vlastníky pozemků navazujícího transformačního území Masarykova nádraží dohody s cílem „přehodnotit hlavní plán pro východní část Masarykova nádraží“. Nástrojem, kterým má být tohoto cíle dosaženo, je připravovaná mezinárodní urbanistická soutěž, která bude v různé míře urbanistického detailu zaměřena nejenom na území brownfieldu Masarykova nádraží a ÚAN Florenc, ale v širších souvislostech i na území navazující. Do přípravy zadání soutěže a soutěžních podmínek je hl. m. Praha aktivně zapojeno skrze mou osobu, dále skrze zástupce Výboru pro územní rozvoj, územní plán a památkovou péči Zastupitelstva hl. m. Prahy a skrze zástupce IPR Praha. Cílem soutěže je nalezení dohody o celkové koncepci rozvoje transformačního území Masarykova nádraží a stanovení všech dílčích koncepcí, jako jsou koncepce veřejných prostranství, koncepce dopravy a dopravní obslužnosti (včetně prověření na dopravních modelech), koncepce modrozelené infrastruktury (včetně řešení hospodaření s dešťovými vodami či posouzení navrhované struktury z hlediska vzniku tepelných ostrovů), koncepce veřejné a občanské infrastruktury, koncepce technické infrastruktury a dalších. Předpokladem, je, že vítězný návrh vyústí v studii s regulačními prvky. Za přínosné považuji zejména to, že soutěž je připravována jako řízení se soutěžním dialogem - tedy že soutěžní týmy budou v průběhu zpracování svých návrhů podrobeni nejméně dvěma workshopům za účasti širokého spektra odborníků z řad samospráv, dotčených orgánů, všech stakeholderů v území a dalších, kteří budou mít příležitost připomínkovat návrhy soutěžících přímo v procesu jejich vzniku. Zvolený způsob soutěže má tak potenciál, že bude vítězný návrh reflektovat maximální rozsah požadavků všech zainteresovaných stran a stane se celospolečenskou dohodou. Taková dohoda současně umožní brzké a bezkonfliktní nastartování postupné transformace brownfieldu Masarykova nádraží, což je zájmem nejenom investorů vlastních dotčené pozemky, ale především pak

zájmem hl. m. Prahy a souvisejících městských částí a v neposlední řadě zájmem všech Pražanů.

Ohledně výtek k procesním tématům se domnívám, že situace je následovná:

Z textu územního rozhodnutí (z výroku a odůvodnění) vyplývá, že žádost o územní rozhodnutí byla podána dne 10. 1. 2020. Jakékoliv spojování s politickou reprezentací na MČ Praha 1 je irelevantní, neboť vliv politické reprezentace na stavební úřad je vyloučen. Nikdo z politické reprezentace, ani ze stavebního úřadu, nemůže zabránit podání žádosti. Samospráva není oprávněna do práce státní správy jakkoliv zasahovat a nemůže ovlivňovat podání žádosti. I kdyby žádost byla podána za bývalé politické reprezentace, stavební úřad by postupoval úplně stejným způsobem v souladu s právními předpisy, zcela nezávisle na složení a „politické orientace“ samosprávy.

Stavební úřad oznámení o zahájení řízení nezveřejnil na úřední desce a v odůvodnění územního rozhodnutí jasně uvádí, proč tomu tak je – nejednalo se o řízení s velkým počtem účastníků řízení, nebylo více než 30 účastníků řízení. Oprávněné osoby, tedy účastníci řízení, byly s věcí řádně seznámeni a nikdo nebyl obejit. Účastníci posuzování vlivů na životní prostředí, ani další dotčené vlastníci nebyly zařazeny do okruhu účastníků předmětného územního řízení, což jasně vyplývá z textu vydaného rozhodnutí.

K informaci, že se o procesu nedozvěděla ani původní koalice na Praze 1, dodávám, že koalice nemá postavení účastníka řízení, její členové by se účastníkem řízení mohli stát pouze na základě majetkoprávních vztahů, jinak nikoliv. Pravidla o stanovování účastníků řízení vyplývají ze správního řádu a ze stavebního zákona. Tuto situaci nemůže ovlivnit žádná politická reprezentace a nelze stav označovat jako „bezprecedentní, netransparentní a zcela účelové jednání“, neboť se jedná o postup v souladu s právními předpisy.

Stavební úřad všechny připomínky a námítky vyhodnotil ve vydaném rozhodnutí, jeho úvahy byly podloženy závaznými stanovisky, vyjádřeními, studii, tedy podklady vyžadovanými právními předpisy, včetně sdělení k posouzení vlivů na životní prostředí, posouzení výškových hladin, posouzení souladu s územně plánovací dokumentací, apod. Ohledně tvrzení, že proces byl utajený, což je zcela v rozporu s tím, že byly podány nejen námítky účastníků řízení, ale i připomínky široké veřejnosti. Navíc stavebník projekt prezentoval a detailně diskutoval i na veřejných vystoupeních v rámci procesu participace veřejnosti na přelomu roku 2018/2019.

Stavební úřad na základě jasných a přesných podkladů, které okomentoval ve vydaném rozhodnutí, rozhodl o umístění stavby a odborné orgány předmětný záměr vyhodnotili kladně. Stavební úřad není oprávněn vést řízení jinak, než mu předepisuje stavební zákon a správní řád, neboť by postupoval v rozporu s právními předpisy.

Dále, vzhledem k vyjadřovaným obavám veřejnosti ohledně procesu podnětů změn ÚP, bych Vám rád dal do pozornosti podmínky, které 19. jednání Výboru pro územní rozvoj, územní plán a památkovou péči ZHMP ze dne 14. 7. 2020 uložilo ke schválení podnětu:

1. je požadováno, aby v souvislosti s projednáváním změny ÚP průběžně docházelo k intenzivním jednáním mezi Investorem, Městskou částí a HMP za účelem identifikace a konkretizace požadavků zejména hl. m. Prahy a Městské části, kterými žadatel v souvislosti s přípravou a realizací záměru přispěje tím, že budou zohledněny aspekty rozvoje lokality a návazností na předloženou podkladovou studii.
2. Pro projednání Změny ÚP, před jejím schválením a vydáním ZHMP, dojde mezi žadatelem a samosprávou k uzavření podrobnějšího memoranda či smlouvy o spolupráci, kde bude konkrétně definovaná kontribuce investora v závislosti na výsledné podobě změny ÚP po jejím projednání, zejména ve vztahu k HPP navýšeným změnou ÚP.

3. Dále je požadován naplnění bodů Dohody o spolupráci při rozvoji území Masarykova nádraží a Havlíčkova náměstí uzavřené mezi HMP a Prague CBD, s.r.o. + Masaryk Station Development, a.s.. Zejména jde o:
 - a, minimální 40% podíl rezidenčních (bytových) ploch z celkových hrubých podlažních ploch na řešeném území
 - b, uspořádání otevřené soutěže s paritním zastoupení investora, MHMP a MČ P1 a P8.
 - c, MHMP a MČ P1 a P8 se bude podílet na definování vstupních podmínek soutěže
4. Úzká koordinace s podnětem na změnu ÚP P 261/2019.
5. Požadavek na průběžnou informovanost o všech dalších krocích týkajících se území dotčených územní změnou vzešlou z podnětu na změnu ÚP P 299/2019

V závěru bych rád okomentoval ještě podrobněji následující témata:

1. Rušení nezastavitelné území v podobě parků a budoucích ulic:

Z pohledu územního plánování jsou formálně rušeny nezastavitelné plochy, ale jak je zřejmé z Podkladové studie pro změnu územního plánu, návrh jasně definuje nová, kvalitní a z pohledu širších vztahů koncepčně založená uliční prostranství a zeleň, nicméně se vzhledem ke komplexnosti území záměrně vyhýbá jejich definování pomocí samostatných, nezastavitelných funkčních ploch DU a ZMK.
2. Neúměrné zvýšení maximální kapacity zástavby a její bezúplatné povolení:

Zásadním momentem rozvoje území je budoucí urbanistická soutěž, která v konkrétní formě ověří budoucí podobu a kapacitu záměru v území, co se týká bezúplatného povolení, kontribuce investora v závislosti na výsledné podobě změny ÚP po jejím projednání, zejména ve vztahu k HPP navýšeným změnou ÚP, je definovanou podmínkou pro projednání Změny ÚP.
3. Nárůst dopravní zátěže do historického centra:

Součástí podkladové studie bylo i řešení dopravy vč. bilance dopravy v klidu a rozpadů zátěže do okolního dopravního systému. Předkládaný záměr zohledňuje fakt, že území je dobře obsluženo z pohledu veřejné dopravy a bilance dopravy v klidu pro navržené funkce (kombinace bydlení, kanceláří a komerčních ploch) je navržena na spodní hranici rozptylu pro výpočet počtu parkovacích míst dle platných PSP. Vzhledem k tomu, že platný územní plán převážnou část ploch v území považuje za zastavitelné, a vzhledem k výše uvedenému (dolní hranice PSP pro parking) předkládaný nárůst lze považovat za minimální.
4. Snížení koeficientu zeleně z 0,3 na 0,05:

Podkladová studie prokázala, že danosti území popsané výše zásadně znemožňují dostoupení koeficientu zeleně dle regulativů platného územního plánu a z toho důvodu bylo přistoupeno k použití tzv. koeficientu S. Toto bylo v podnětu a Podkladové studii odůvodněno.

Součástí podkladové studie je návrh zeleně v území výkresy č. 802 - koncepce zeleně ve veřejných prostranstvích a č. 805 - výpočet a situace koeficient zeleně, a skládá se jak ze zeleně ve veřejném prostoru, tak ze zeleně na střechách. Samotné zelené střechy k naplnění koeficientu zeleně nikdy nemohou postačit, vzhledem k charakteru výpočtu KZ.
5. Není požadováno žádné plochy a funkce veřejného vybavení

V rámci podkladové studie je navrženo maximálně pestré funkční využití (kombinace bytů, ubytovacích služeb, kanceláří, komerčních ploch a služeb). Konstrukční výšky hmot objektů

prověřovaných v Podkladové studii umožňují v objektech realizovat různorodé funkce. Funkční rozložení v rámci území bude prověřeno v rámci územní studie.

6. Nedostatečné řešení veřejných prostranství, prostupnost územím, dopravní obslužnost

Podkladová studie obsahuje jak návrh veřejných prostranství, tak zajištění prostupnosti územím i z hlediska kontextu širších vztahů, tak i dopravní obslužnost.

Ještě jednou děkuji za Váš zájem o rozvoj Prahy a o lokalitu v okolí Masarykova nádraží.

S pozdravem,

doc. Ing. arch. Petr Hlaváček

INT. č. 19/4/P – Robert Veverka

– interpelace směřovala na I. náměstka primátora Hlaváčka

ve věci

- změn územního plánu – Starý a Nový Sedlec

písemná interpelace předána nám. Hlaváčkovi k písemné reakci

Vážený pane Hlaváčku,

V souvislosti s plánovanými změny územního plánu v rozvojovém území Starého a Nového Sedlce se na Vás obracím s žádostí o zpracování komplexní dopravní studie pro spádovou oblast na severozápadě Prahy.

Navrhované změny v oblasti Starého a Nového Sedlece, zejména Z 3328/19 na funkci čistě obytnou /OB/ a všeobecně obytnou s kódem míry využití území E /OV-E/ mohou vést k neúměrné a nevhodné zástavbě, která nebude respektovat urbanistické hledisko, přinese nadměrnou zátěž na dopravní a technickou infrastrukturu a povede k takovému nárůstu počtu obyvatel, pro který není v dané lokalitě dostatečná občanská vybavenost. Lokalita se nachází v blízkosti přírodní památky Sedlecké skály a evropsky významné lokality soustavy Natura 2000 Kaňon Vltavy u Sedlce. Územní plán by přitom měl všechny tyto skutečnosti reflektovat a v daném území umožnit pouze takovou výstavbu, která by zajistila udržitelný rozvoj této oblasti.

Jednotlivé změny nelze řešit odděleně, ale jako celek. Pokud by byla v jedné části území Starého či Nového Sedlece povolena masivní výstavba, bude to mít za následek snahu o změny obdobného charakteru i v ostatních částech rozvojové plochy, tzv. salámovou metodou. V konečném důsledku se potom může stát, že celé území nabude do neudržitelných rozměrů, a to bez koncepčních vazeb dopravních a sociálních.

Vytiženost páteřních komunikací na území MČ Praha-Suchdol a MČ Praha 6 je, podle odhadu místních obyvatel, již na hranici kapacity (především se jedná o komunikace Roztocká, Kamýcká, Podbabská, Jugoslávských partyzánů, Vítězné náměstí). Obávám se, že plánovaná zástavba v oblasti Starého a Nového Sedlce pro cca 5500 obyvatel povede k výraznému zhoršení dopravní situace. K tomu je zapotřebí připočítat plánovaný rozvoj v severozápadní části pražské aglomerace, kde má dojít k dalšímu nárůstu o více než 20 000 obyvatel.

Žádám Vás proto o pozastavení projednávaných změn do doby zpracování komplexní dopravní studie, která:

- prověří možnosti stávající dopravní infrastruktury,
- zohlední plánovanou výstavbu v jednotlivých městech a obcích na základě platných územních plánů (Sedlec, Suchdol, Horoměřice, Roztoky, Statenice, Velké Přílepy, Únětice, Lichoceves)
- zohlední dva základní scénáře výhledového stavu:
 - se zprovozněním SOKP 518 a 519 včetně plánovaných sjezdů
 - bez zprovoznění SOKP 518 a 519
- bude zahrnovat dopravní model s výhledem na dalších 20 let s ohledem na plánovaný rozvoj v severozápadní části pražské aglomerace,
- navrhne odpovídající dopravní opatření k zajištění udržitelného rozvoje celé oblasti.

Plně chápu potřebu hl. města Prahy na výstavbu nových bytů, nicméně nové byty nelze stavět na úkor stávajících obyvatel, ať již jsou to obyvatelé Prahy či blízké sousedících okolních měst a obcí. Zároveň navrhuji, aby se podobným způsobem postupovalo i v případě dalších větších rozvojových projektů na území hl.m. Prahy a v blízkém okolí.

S vřelým pozdravem



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
doc. Ing. arch. Petr Hlaváček
náměstek primátora pro oblast územního rozvoje a územního
plánu



MHMPXPEYFY2B

Praha **29. října 2020**

Č. j.: **MHMP 1666982/2020**

Počet listů/příloh: **2/0**

Vážený pane Veverko,

velice děkujeme za Váš zájem o lokalitu Starého a Nového Sedlce a o vyvážený přístup k územnímu plánování v ní. Plně se s Vámi ztotožňujeme v myšlence hledat vyvážený rozvoj a především přiměřenou míru využití území v tomto území.

Právě z toho důvodu se nám konečně jako Radě hl. m. Prahy podařilo, po několika letech neúspěchů předchozích reprezentací, nalézt shodu o dalším postupu v rámci vedení města, i společně se všemi třemi dotčenými městskými částmi.

Zadali jsme totiž Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy (dále jen IPR Praha) zpracování Urbanistické studie Nového Sedlce, která má řešit celé území jako celek, ve vazbách, v souvislostech, včetně zelených ploch i systémů jednotlivých infrastruktur. Stejně požadavky má zmíněná studie i pro území severně nad Kamýckou ulicí, tj. oblast „Starého“ nebo též „Dolního Sedlce“.

IPR Praha má v tuto chvíli naši plnou důvěru, mandát a kvalifikaci pro navržení vhodného využití území a především pak pro zkoordinování změn Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (dále jen ÚP) v oblasti Dolního Sedlce.

Ve Vaší Interpelaci se také ztotožňujeme s Vaším názorem, že „salámová metoda“ změn ÚP je velmi nevhodná, a to pro jakékoli území. Pořizování jedné změny na celé území Dolního Sedlce by zcela jistě bylo vhodnější. Právě z toho důvodu se snažíme alespoň zlepšit stávající situaci, díky zmíněné studii, rozšířením řešeného území širších vztahů i na tuto lokalitu tak, aby byly jejich koordinace, soutisk a vztahy řešeny společně, synergicky.

Na vysvětlenou je třeba však konstatovat následující:

Rozdělení změn ÚP na jednotlivé dílčí změny je plně v kompetenci Pořizovatele ÚP, v tomto případě Odboru územního rozvoje Magistrátu hl. m. Prahy (dále jen ÚZR MHMP). Tento odbor odpovídá za veškeré procesní záležitosti a za dodržení veškerých závazných právních předpisů a zákonů v celém procesu. Připustí-li pořizování dílčích změn, je to plně v jeho kompetenci při jeho výkonu přenesené působnosti státní správy. Do tohoto výkonu a kompetence nejsme jakkoli oprávněni zasahovat (ani jako Rada nebo Zastupitelstvo hl. m. Prahy, ani jako městské části apod.).

Ohledně dopravní situace bych Vám rád sdělil následující:

V lokalitě Dolního Sedlce nebo v jeho okolí se v delším časovém horizontu pravděpodobně stanou tři zásadní změny z hlediska dopravního:

1. Výstavba tramvajové tratě Podbaba – Suchdol,
2. dostavba Pražského okruhu (SOKP),
3. využití železniční trati podél Vltavy ve vyšší míře pro osobní příměstskou dopravu při přesunutí části dálkových spojů na tzv. Rychlá spojení.

Tyto všechny důvody, především pak zastávky tramvaje na nové trati, by ve střednědobém až dlouhodobém časovém hledisku, tj. v obdobném období, jako by byla přípustná etapizovaná revitalizace ploch a výstavba v lokalitě, by měly natolik změnit dopravní situaci lokality a pomoci jí, že transformace brownfieldů na tak nízký kód míry využití území, jako je např. kód B s koeficientem podlažních ploch a míry využití území odpovídající rozvolněné zástavbě individuálních rodinných domů, by byla z pohledu urbanistického velmi neekologická, neekonomická a neudržitelná.

Váš požadavek nepořizovat změnu v oblasti Nového Sedlce zkráceným postupem je bohužel prakticky nerealizovatelný. Ve veřejném zájmu je třeba co nejdříve vystavět především tramvajovou trať a na to nelze čekat skoro 5 let při standardním režimu pořizování změn ÚP.

Velice děkujeme za tento Váš proaktivní přístup a věříme, že ve výsledku najdeme shodu nad rozvojem daného území a jeho přiměřenou měrou. Čeká nás ještě mnoho diskusí na dané téma. Jsme otevřeni sdílení našich názorů dohromady a rozhodně jako u všech

změn ÚP i u tohoto klíčového území budeme postupovat a postupujeme maximálně transparentně.

S pozdravem

doc. Ing. arch. Petr Hlaváček
náměstek primátora pro oblast územního rozvoje a územního plánu
podepsáno elektronicky

Vážený pan

