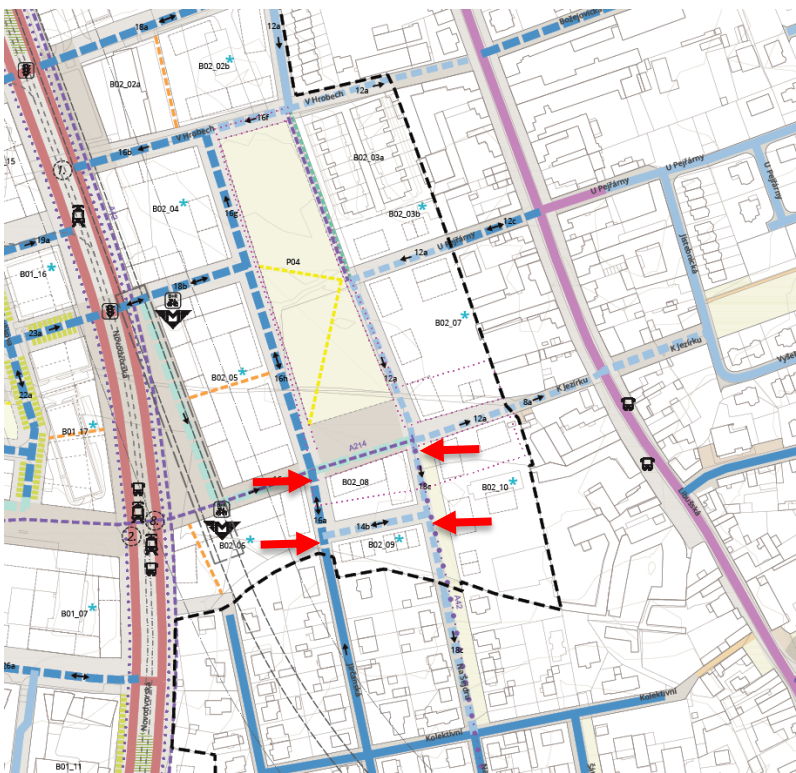


Příloha č. 2:

Připomínky občanů, které byly doručeny na Úřad MČ Praha-Libuš:

Jako obyvatelé dotčeného území nesouhlasíme s navrženou průjezdností dnes slepých ulic Na šejdru a Jirčanská pro automobily. Tento návrh zhorší kvalitu života obyvatel těchto ulic, protože způsobí zvýšení provozu, a tedy i úroveň hluku a znečištění. Obyvatelům Libuše ale nic nepřinese. V praktickém životě totiž nebude pro obyvatele Libuše potřeba projíždět autem mezi ulicemi Jirčanská/Na šejdru a například ulicí V Hrobech. Všechny budovy v nové výstavbě budou přístupné buď z ulice Libušská nebo z ulice Novodvorská a není tedy důvod, aby navíc byly přístupné i ze směru od ulice Meteorologická. Ulice Na šejdru a Jirčanská jsou přístupné z ulic Meteorologická a Libušská a není nutné, aby byly přístupné i z Novodvorské. Nerezidenti, kteří Libuši jen projíždějí, by ale v případě průjezdnosti zmíněných ulic mohli projíždět obytným územím například proto, aby se vyhnuli dopravní zácpě v ulici Libušská, čímž by v čase dopravní špičky neúnosně zatěžovali obytnou zónu. Zvýšení automobilového provozu, které by průjezdnost způsobila, navíc není žádoucí ani pro páteřní cyklostezku A42, která má být nově umístěna do ulice Na šejdru a pro jejíž bezpečnost bude lepší automobilový provoz minimalizovat.

Naopak prostupnost pro pěší a průjezdnost pro cyklisty jsou v tomto území vítány, protože zlepší možnosti nemotorové dopravy směrem k nové zástavbě. Navrhujeme tedy ponechat organizaci automobilové dopravy v ulicích Na šejdru a Jirčanská tak, jako doposud, tedy obousměrný provoz se zaslepením ulice pro automobily buď ve stávajícím místě nebo v úrovni nové ulice s profilem 14b nebo případně v úrovni ulice K Jezírku (viz červené šipky v obrázku).



ZÁSADNÍ PŘIPOMÍNKY:

1. Nezmenšovat rozsah zelených ploch ve „starém“ kamýckém sídlišti a neparcelovat stávající velké, nepřerušované trávnický. (Značnou část nynějších trávnicků mají nahradit dlážděné či jinak zpevněné "promenády", pozměněná síť nových a/nebo rozšířených cest, přistavěné partery, mlatová prostranství kolem hřišť plus rozšířené a/nebo nové silnice.) **Dle propočtu MČ P-12 by realizace navržených opatření znamenala snížení rozlohy zelených ploch z 80 000m² na 59 000m², tedy o plných 25 % (!), což je v hydrologicky i klimaticky nepříznivých podmínkách kamýckého sídliště nepřijatelné. Jakýkoli úbytek zeleně je tedy akceptovatelný pouze ze závažných objektivních důvodů, v naprosto nezbytných případech.**
2. Zachovat stávající polopřírodní ráz veřejných prostranství ve stabilizovaném území sídliště (tj. rozsáhlých nepřerušovaných travnatých ploch s nepravidelnou zelení, hustými stromovými a keřovými skupinami, keřovými pásy). Neměnit jej v typicky městský, k biodiverzitě nepříznivý organizovaný park s vysokým podílem tvrdých i měkkých zpevněných ploch, kde se stromy vyskytují téměř výhradně v alejích a stromořadích a keře pouze minimálně.
3. Zachovat vzrostlé stromy, jejichž skácení není nezbytné kvůli jejich zdravotnímu stavu a/nebo bezpečnosti kolemjdoucích. Uchovat zapojenou zeleň a stávající stromové patro, tj. zachovat hustší skupiny stromů a keřů, keřové pásy nenahraditelné pro biodiverzitu (ptactvo a drobné živočichy).

Odůvodnění:

- Navrhované změny **jakožto celek** jsou v přímém rozporu s dokumentem Strategie adaptace na klimatickou změnu, který přijalo Hlavní město Praha, i s principy ochrany klimatu nově přijímanými vládou a ministerstvy. Odporují nutnosti přizpůsobovat sídliště klimatické změně: připravují ho o ochlazující a ozdravné účinky zeleně, zejména vzrostlých stromů.
- Ve svém souhrnu jsou v přímém rozporu s požadavky a přáními obyvatel, vyjádřenými v petiční iniciativě, sociologickém šetření i na participačních setkáních.
- Odporují celé řadě bodů v zadání studie, konkrétně např.:
 - a) *„Zajistit maximální možnou ochranu stávající sídlištní zeleně, zejména vzrostlých stromů a keřů, které slouží jako filtr zvýšené prašnosti a exhalací způsobených výstavbou a nárůstem dopravy; kácet jen v nezbytně nutných případech a případný úbytek kompenzovat náhradní výsadbou v minimálně stejné míře.“*
 - b) *„Uchovat přírodní hodnoty území - zeleně (zejména vzrostlé) v areálu sídliště, volných zelených prostranství (luk a sadů) navazujících na sídliště, lesoparku Kamýk a přírodní památky Modřanská rokle.“*
 - c) *„Studie navrhne rámcová opatření ochrany zeleně (jedná se o území se zvýšenou ochranou zeleně) a rámcový plán revitalizace ploch parků a případnou dosadbu vegetace. Stávající kvalitní vzrostlá zeleň bude, pokud možno, zakomponována do návrhu veřejných prostranství.“*
- Poškozují životní prostředí a mikroklima na sídlišti, a tím i zdraví obyvatel.

- Připravují sídliště o biodiverzitu – ničí úkryty pro drobnou zvířenu (zajíce, ježky), připravují o úkryt a možnosti k hnízdění drobné ptáky. (Připravují sídliště o velkou část vzrostlých stromů a prakticky všechny „lesíky“ a husté skupiny stromů a keřů.)

05.2 – Cyklodoprava

ZÁSADNÍ PŘIPOMÍNKA:

Vést cyklostezku A214 v dosavadní trase – nepřemísťovat ji na promenádu N02 před blokem B01_07 (Obzor). Pokud nebude cyklostezka vedena v dosavadní trase, definovat podmínky, které by měl splnit subjekt profitující z přemístění cyklostezky.

Připomínáme, že k přesunu cyklostezky obyvatelé opakovaně vznášeli výhrady na participačních setkáních i prostřednictvím petiční iniciativy.

Odůvodnění:

Stávající situace, kdy je frekventovaný prostor před OC Obzor ponechán chodcům a cyklostezka je vedena po zadní straně bloku B01_07 okolo nákupního centra, vyhovuje oběma stranám – chodcům i cyklistům. Nově navrženým vedením cyklotrasy přes pěší zónu a promenádu NO2 před Obzorem dojde ke zhoršení bezpečnosti všech. Připomínáme, že už nyní jde o hlavní pěší zónu, kam chodí obyvatelé na MHD, za každodenními nákupy, za veřejným stravováním a na farmářské trhy, do budoucna snad i k lékařům. Po dobudování metra a tramvajové trati frekvence chodců v daném prostoru ještě vzroste. Budou hrozit kolize cyklistů s pěšími; v ohrožení se ocitnou hlavně děti, senioři a lidé s omezenou pohyblivostí, případně i pejskaři. Toto nebezpečí dále vzroste, pokud postupně zhoustne provoz na cyklostezkách – viz problémy na pěších zónách ve vnitřní Praze. Je třeba zvážit, že po cyklostezkách nemusí jezdit jen rekreační cyklisté, ale i cyklisté, dopravující se na delší vzdálenost, kteří budou mít pro svoji cestu časový limit a tím i vyšší rychlost pohybu. Z toho pak mohou vznikat konflikty nejen verbální, ale i konflikty se zraněním.

Velice se obáváme, že hlavním důvodem zrušení již vybudované cyklostezky je umožnit developerovi větší výstavbu. Pokud by náklady na přemístění poměrně nové cyklostezky (z roku 2009) nesla samospráva, bylo by to k developerovi skutečně velkorysé. Pokud naše připomínka nebude zapracována, požadujeme tedy jasné vymezení podmínek, jejichž splnění se bude chtít po subjektu, kterému se tímto pomůže k vyšší výstavbě.

Zookoutek v Kamýckém lese s dětským hřištěm je místem s turistickým potenciálem, z tohoto důvodu může být zajímavé vést cyklostezku do jeho blízkosti.

Argumentace, proti které se vymezujeme:

Věříme sice ujištění z MHMP, že „promenádní cesta je navržena v dostatečné šířce a v souladu s pravidly bezpečného provozu pěších a cyklistů“, přesto však bude snížen pocit bezpečí a pohody v hlavní pěší zóně této strany Novodvorské, která má zároveň sloužit jako hlavní prostor pro setkávání.

Nesouhlasíme ani s tím, že (parafrázováno) „cyklisté tam budou jezdit stejně, třeba rodiny na nákup, a pokud je pro ně vymezen prostor s jasně danými pravidly, je to bezpečnější“. Zkušenosti např. z náplavky vypovídají o opaku: cyklisté vnímají cyklostezku jako svůj prostor, jenž chodci ji nevnímají jako de facto ulici, kde by se měli rozhlednout, než do ní vstoupí. Naproti tomu stávající situace očividně vyhovuje oběma stranám. Proč měnit, co funguje?

05.4 – Doprava v klidu

ZÁSADNÍ PŘIPOMÍNKY (pozn.: Tyto připomínky odpovídají podrobnějším připomínkám k podkapitole 5.5.-Automobilová doprava):

1. **Kategoricky požadujeme uchovat původní koncepci sídliště jako uzavřeného celku, tj. :**
 - a) Nenavrhovat uliční propojky Machuldova/Smolkova a Smotlachova/Smolkova umožňující do budoucna tranzitní průjezd sídlištěm.
 - b) Nenavrhovat obousměrný provoz v dosavadních jednosměrných ulicích. Obojí by zvýšilo počet vozů hledajících v sídlišti parkování a bylo by to v protikladu ke „zklidňujícím“ opatřením navrhovaným v nově chystané rezidenční zóně na libušské straně Novodvorské.

Odůvodnění:

Tato část studie, dle našeho názoru, neposkytuje ucelený obraz o řešeném problému. Podklady ve studii neumožňují podrobněji vyhodnotit např. Bilanční tabulku parkovacích stání na str. 76. Obáváme se, že hlavní zátěž předvídatelného nárůstu vozů „odjinud“, hledajících parkování u budoucí stanice metra, ponese původní zástavba – a konkrétně stávající sídliště. Z podkladů uváděných ve studii není z našeho pohledu možné situaci přesně vyhodnotit a následně pak formulovat konkrétní požadavky.

a) Nejasné jsou už samy podklady: zatímco Analytická část studie přiznává problémy s parkováním, Návrhová část je popírá. (Analytická část, str. 105: „Zásadní problém začalo parkování představovat

jak pro kvalitu veřejného prostranství, tak i z hlediska provozu pro chodce, cyklisty či pro samotné vlastníky osobních vozidel zřejmě až s nahrazením části velkoplošných parkovišť novou výstavbou. Plochy byly zčásti nahrazeny rozšířením ploch vozovky v bezprostřední blízkosti vstupů do budov a vyhrazením části kapacity podzemních parkovišť. I díky současnému přírůstku obyvatel a neochotě využívat vyhrazenou část nových parkovacích kapacit zatíženou poplatkem se ale přesto situace obecně zásadně zhoršila.“ A dále: „Noční reálný deficit byl stanoven na 177 míst, denní na 0. Dle výpočtu (PSP) vychází deficit pouze na 3 stání.“ Návrhová část naproti tomu uvádí v bilanční tabulce 31 míst jako přebytek a na str. 74 tvrdí: „Primárním způsobem řešení problému nespokojenosti obyvatel řešeného území s úrovní parkování není v tomto případě navyšování souhrnných kapacit, které se ukazují jako dostatečné, ale především zajištění využití stávajících nevyužívaných kapacit veřejných parkovišť.“ A dále na str. 76: „V současnosti se v lokalitě nachází v souhrnu větší množství legálně využitelných veřejných parkovacích stání, než jaká je reálná sledovaná poptávka.“)

Odporuje si i sama Návrhová část: Deklaruje zájem uchránit rezidenční část stávajícího sídliště před „živelným P+R“ (str.77) , ale zároveň uvádí, že u stanice metra s P+R a parkovacími domy nepočítá a krátkodobé i dlouhodobé zastavení má být řešeno „v okolních ulicích“ (str. 77).

b) Studie spoléhá na faktory, které se jeví jako krajně nejisté. Např v části 5.4.4. na str. 77 uvádí ohledně nyní využívaného parkování podél ulice Novodvorská: „Souhrnná bilance je negativní, nicméně je vyvážena radikálním zlepšením především obslužnosti veřejnou dopravou.“ Na tento předpoklad lze stěží spoléhat. Podobně v části 5.4.6 na str. 77: „Parkování automobilů v rámci pravidelného dojíždění ke stanici metra tak bude přeměrováno do jiných lokalit, kde je z více důvodů vhodnější.“ Zda bude kapacita jiných lokalit dostačovat, je zpochybněno faktem, že na Nových Dvorech DPP na veřejné prezentaci 12.11.2019 v Krči prezentoval kapacitu připravovaného P+R ve výši 150 míst, přičemž s většinou se údajně počítá pro místní (zdroj: FB skupina Sídlíště Krč). Rovněž kapacita parkování P+R v Písnici se zatím zdá nízká – dle starosty Libuše cca 450 míst.

- 1. Zásadně nesouhlasíme s propojením ulic Machuldova a Smolkova a ulic Smotlachova a Smolkova a žádáme o příslušnou změnu výkresu F i textové části hrubopisu.** Toto propojení, spolu s obousměrněním ulic Machuldova a jižní části ulice Pavlíkova, by potenciálně zavedlo do zklidněné rezidenční části sídliště vozidla nerezidentů, kteří průjezdem využijí „zkratky“ k tramvaji a metru, kteří hledají parkovací místo, nebo řeší problémy s průjezdností ulic Gen. Šišky, Novodvorské a Meteorologické, resp. jejich společné křižovatky. (Už nyní z oken ve vyšších patrech pozorujeme, že pokud je na křižovatce zácpa, pokoušejí se některé vozy vjet do ulice Zelenkova; zatím je však zastavuje slepé ukončení ve Smolkově.)
- 2. Požadujeme zachovat jednosměrný režim v ulicích Machuldova a Pavlíkova (úsek podél deskového domu B01_12) s využitím kombinace podélného a příčného parkování, a žádáme o příslušnou změnu výkresů B a F i textové části hrubopisu.**
- 3. Kromě zapracování připomínek 1. a 2. do výkresů B a F požadujeme odstranit z výkresu F poznámku 5,** zejména pak větu „Dopravní režim (obytná zóna/vyhrazený vjezd pro rezidenty) později možno přizpůsobit reálnému vývoji fungování IAD v území“, která je pro nás zcela nepřijatelná. Žádáme rovněž o příslušnou úpravu textové části.

Odůvodnění Konkrétních připomínek:

- a) Obousměrné zprůjezdění sídliště znamená umožnit dramatický nárůst nežádoucího tranzitu odjinud. Navrhovaná opatření (Zóna 30, pěší zóna – ta opět jen ve výkresu F, nikoli v textové části) nezabrání tomu, že si po vzniklé úhlopříčce přímo středem dosud klidné obytné zóny nezkracovali cestu automobilisté z okolních čtvrtí a Středočeského kraje ve snaze vyhnout se cestou k metru světelným křižovatkám a/nebo najít v sídlišti parkování. Tato opatření mohou tranzit nanejvýš lehce přitlumit. Ani na dodržování předpisů nelze spoléhat, nebude-li v místě trvale přítomen městský policista. Navíc jde o opatření kdykoli snadno změnitelná – dopravní značení či sloupky se odstraní snadno. Naše obavy posiluje poznámka 5 ve výkresu F: „*Dopravní režim (obytná zóna/vyhrazený vjezd pro rezidenty) později možno přizpůsobit reálnému vývoji fungování IAD v území*“. Režim pěší zóny navíc zpochybňuje sama studie, když na str. 76 navrhuje řešit problém s parkováním v koncovém úseku Machuldovy „*propojením ulice Machuldova a ulice Smolkova, v níž je vyšší potenciál v bezprostřední blízkosti zajistit dostatek parkovacích stání bez tak zásadní degradace veřejných prostranství*“. Pěší zóny ve stávající zástavbě nejsou uvedeny ani v textové části studie, viz str. 83: „*e) Pěší zóny: Na dvou místech v řešeném území je navrženo využití režimu pěší zóny. Jde o část náměstí navrženého nad stanicí metra a o plochu na sever od stávajícího centra Obzor dotvořenou do podoby náměstí. V obou případech je do větší zpevněné plochy určené pro bezmotorovou dopravu umožněn také zásadně omezený vjezd automobilů sloužících k zásobování funkcí navržených v parteru okolních objektů.*“
- b) Zavedení obousměrného, potenciálně tranzitního provozu v dosavadních jednosměrných či slepých ulicích, který navíc zkomplikuje některé křižovatky, povede k nárůstu nehodovosti. Dosud na sídlišti míváme jen uražená postranní zrcátka, změna však povede ke kolizím aut mezi sebou i střetům s chodci, případně i cyklisty, jimž má být vnitřek sídliště podle studie lépe zpřístupněn. Definitivně vezme zasně klidová zóna ve stabilizované části sídliště – dosavadní bezpečný, hladký bezbariérový přístup do centrálního parku, ke školským zařízením, sportovištím a lesoparku, dnes a denně využívaný dětmi, matkami s kočárky, seniory, pejskaři i lidmi na procházce. A tím i bezpečný pohyb na sídlišti, tolik oceňovaný občany v sociologickém průzkumu.
- c) Obyvatelům 650 (!) bytových jednotek se výrazně zhorší kvalita bydlení a spánku, jelikož nově obousměrný provoz bude probíhat přímo pod okny ložnic. Poklesne hodnota jejich bytů, které v soukromém či družstevním vlastnictví.
- d) Při zavedení obousměrného provozu se budou muset rozšířit vozovky na úkor stávajících zelených ploch, navíc dojde k vykácení značného množství 30-40 let starých stromů a keřů zejména v Machuldově ulici. Zhorší se tedy mikroklima ve vnitroblocích mezi domy a v těsné blízkosti dětských hřišť a pískovišť, které vzrostlá zeleň fungující jako izolace dosud chrání.
- e) Umožněním tranzitu naroste hladina provozu, hluku i exhalací. Zhoršení životního prostředí zasáhne značnou část sídliště, včetně severojižní zelené osy a okraje centrálního parku.

Upozornujeme rovněž, že studie dostatečně nerespektuje některé body zadání:

- Zadání studie uvádí: „*Studie zachová charakteristické prvky sídliště – jeho prostorové uspořádání a kontrastní výškové úrovně.*“ Vnitřní plocha sídliště bez automobilové dopravy je jedním z charakteristických prvků, a ten je návrhem - konkrétně propojením ulic Machuldova/Smolkova a Smotlachova/Smolkova a zobousměrněním Machuldovy a Pavlíkovy - nyní narušován.
- Zadání studie uvádí: „*Zajistit, že nová výstavba a s ní spojený nárůst dopravy uvnitř sídliště nebude znamenat neúnosné zatížení úzkých sídlištních komunikací při běžném provozu.*“ Studie naopak umožňuje navýšení provozu v sídlišti umožněním tranzitu z komunikací vně sídliště.
- V zadání územní studie je doporučeno prověřit řešení křižovatek a) Novodvorská × Zbudovská × Smotlachova, b) Novodvorská × V Hrobech, c) Novodvorská × Generála Šišky × Meteorologická. Dále se v něm uvádí: „*Zvážit, kudy vést/napojit vjezdy do podzemních garáží u případných nových bytových domů, aby nezatěžovaly již nyní přetížené komunikace uvnitř sídliště*“. Z hrubopisu není zřejmé, jak byla řešení těchto

křižovatek prověřena, a není zřejmé, kam ústí doprava z novostaveb na sídlišti. Z tohoto důvodu není možné objektivně posoudit řešení těchto křižovatek, případně formulovat relevantní připomínky.

- Zadání studie uvádí: „*Etapizace bude navržena zejména ve vztahu k dopravním stavbám v řešeném území.*“ U návrhu propojení ulic Smolkova a Smotlachova však není zvažována etapizace vzhledem k vývojem procesů v území, především k vybudování tramvaje a k vybudování metra, které vyvolají nárůst dopravy včetně záměrů zaparkovat poblíž metra.

07 – VEŘEJNÁ VYBAVENOST

- a též k výkresům B,C a I:

1. Pokládáme za potřebné, aby studie přesněji specifikovala, jaký typ vybavenosti má vzniknout v nových blocích. Požadujeme proto do výkresu B i do ostatních hlavních výkresů zanechat jak veřejnou občanskou vybavenost, tak i komerční vybavenost, a obojí blíže specifikovat i v textové části. Rovněž požadujeme rozdělit nyníšší sloupec „vybavenost“ v Bilanční tabulce v kapitole 10-Bilance tak, aby uváděl zvlášť podkategorii „veřejná občanská vybavenost“ a zvlášť podkategorii „komerční vybavenost“ (tj. obchody a služby), aby bylo zřejmé, v jakém jsou poměru. Požadujeme specifikovat oba podtypy vybavenosti v blocích B01_15, B01_16, B1_17, B02_04, B02_05, B02_06, a to i v hlavních výkresech a textové části hrubopisu. Vznik vybavenosti v uvedených blocích požadujeme podmínit v kapitole 09-Procesy.

ZÁSADNÍ PŘIPOMÍNKY:

1. Zajistit v bloku B01_07 (nynější OC Obzor) **zachování plnosortimentního supermarketu**, a to o prodejní ploše a příslušných skladovacích prostorách dostačujících pro zásobování budoucích 10 000 obyvatel. Podmínit novou výstavbu tak, aby developer nemohl supermarket obejít nebo ho nahradit malou samoobsluhou typu Žabka – tj. stanovit minimálně přijatelnou velikost. **Naprostým minimem je zachovat plochu, kterou má nyníšší supermarket Obzor, tj. prodejní plochu alespoň 1100m² a zázemí alespoň 400m², celkem tedy minimálně 1500m². Plocha by však měla být navýšena – úměrně předpokládanému 100% nárůstu obyvatel v území.** Proto požadujeme následující:
 - a) Doplnit ikonu supermarketu do bloku B01_07 v Hlavním výkresu B, kde dosud chybí.
 - b) V textových částech čistopisu, které se týkají funkčního využití bloku B01_07, požadujeme výslovně vyhradit prostor pro plnosortimentní supermarket a konkrétně specifikovat minimální akceptovatelnou velikost jeho plochy.
 - c) Formulaci v textové části na str. 97, že supermarket „by měl být zachován“, nepokládáme za dostatečnou: požadujeme tuto pasáž přeformulovat a opět doplnit o minimální

nezbytnou plochu, přičemž absolutním minimem je 1500m² jakožto plocha nynějšího – už v současnosti stěží postačujícího – supermarketu Obzor.

- d) V podkapitole 09.1.–Podmíněnosti a etapizace, str. 117, v odstavci „Vztah vybavenosti a nové zástavby“, požadujeme opět výslovně specifikovat plnosortimentní supermarket, včetně jeho plochy. Stávající podmínka nám nepřipadá dostatečná. Vzhledem k závažnosti této věci jsou podle našeho názoru nezbytné silnější „páky“, např. smluvní, spojené s vysokými sankcemi, a/nebo vázané na odprodej pozemků a/nebo navázané na obytné funkce v podobném duchu jako o MŠ na libušské straně. (str. 117: „*Před dokončením mateřské školy je ve výše specifikovaných blocích možné realizovat pouze jiné než obytné funkce.*“)
 - e) V podkapitole 09.2.–Majetkoprávní souvislosti, str. 119, opět žádáme doplnit minimální akceptovatelnou plochu supermarketu. Dále pak doporučujeme nahradit spojkou „a“ stávající spojkou „či“, která teoreticky umožňuje volit ze specifikovaných druhů vybavenosti, tj. při účelovém čtení vynechat např. právě supermarket. („*Studie doporučuje umožnit odkup městských pozemků v rámci stavebního bloku soukromému investorovi za podmínky vybudování navržené veřejné a komerční vybavenosti (pošta, lékařská vybavenost, lékárna, supermarket, plochy pro drobné obchody či restaurační zařízení) v rámci stavebního záměru.*“)
2. Zajistit, že v v bloku B01_07 (nynější OC Obzor) kromě supermarketu vznikne i ostatní vybavenost přislíbená ve studii (lékařský dům, lékárna, pošta atd.) a zachová se potřebná vybavenost přítomná nyní (bankomat, restaurace): Požadujeme vyčlenit v bloku B01_07 pro funkci vybavenosti větší prostor než dosavadních – dle nás naprosto nedostačujících – 15 % a 2148m² ČPP, jež jsou uvedeny v Bilanční tabulce v kapitole 10-Bilance. Doporučujeme řešit situaci snížením podílu obytné funkce v bloku B01-07 a/nebo navýšením funkce vybavenost v jiných blocích, kde je vlastníkem klíčových pozemků město, např. v blocích B01_15 a B02_06.
 3. Pomocí etapizace zkoordinovat výstavbu v bloku B01_07 (nynější OC Obzor) s výstavbou druhého, studií předjímaného supermarketu, tak aby nebylo přerušeno zásobování. Navrhujeme např. koordinovat zásadní přestavbu Obzoru s vybudováním druhého supermarketu např. v některém z bloků, kde magistrát též vlastní pozemky (např. blok B02_04 či B01_15). Každopádně je nutno zajistit nepřerušenosť a plynulosť zásobování v území.

Odůvodnění:

K zajištění supermarketu a s ním související etapizaci:

Jakkoli se na papíře jeví návrh na doplnění veřejné vybavenosti vcelku přijatelně, v reálu stojí naplnění záměrů na vodě. Nebude-li alespoň to nejpodstatnější výslovně zajištěno a striktně podmíněno, hrozí, že se bude opakovat zkušenost s projektem Central Group Nad Modřanskou roklí, kde z přislíbené vybavenosti nebylo ve 3 etapách realizováno vůbec nic. V tom případě vybavenost území, kde má podle studie v budoucnu žít téměř 10 000 lidí, bude naprosto nedostatečná – nebude odpovídat moderním požadavkům na městskou zástavbu ani civilizační úrovni 21. století, natožpak konceptu „města krátkých vzdáleností“. Doplnění vybavenosti navíc musí být zajištěno předem, anebo souběžně s novou výstavbou a očekávaným nárůstem obyvatel, tak aby nedošlo k výpadku v zásobování základními životními potřebami. Zcela prioritním požadavkem občanů je tedy existence a nepřetržitý provoz alespoň jednoho plnosortimentního supermarketu.

Strategický význam objektu B01_07 pro vybavenost deklaruje sama studie v Analytické části, str. 66: „*V případě nepravidelného dojíždění do lokality, které se týká také obyvatel i o něco vzdálenějších částí Prahy 12, Prahy 4 a Prahy-Libuš, bude zřejmě zásadní především přítomnost supermarketu. Ten je zřejmě pro mnoho obyvatel příležitostí pro nákup jak po cestě domů, tak i pro výpravu vysloveně za samotným nákupem. Přestože v širším okolí se nachází ještě další supermarkety řetězců Billa, Penny, Lidl i další prodejny Albert, obchod na Pavlíkově je pro mnoho lidí zjevně umístěný strategicky jak díky*

širším dopravním vazbám, tak díky bezprostřední blízkosti u zastávky významných linek procházejících okolím, ale zřejmě i díky příjemné pěší dosažitelnosti bez nutnosti překonávat zásadní bariéry.“

V tomto objektu B01-07, o němž též Návrhová část studie na str. 15 tvrdí, že „strategickým místem pro koncentraci občanské a komerční vybavenosti je díky dobré dopravní dostupnosti i možné kapacitě zástavby pozemek v místě dnešního OC Obzor“, je však pro funkci vybavenosti rezervováno pouhých 15 % (!), tj. 2148m² čisté podlažní plochy (viz bilanční tabulka v kap. 10-Bilance). Studie do bloku B01_07 sice papírově umísťuje velké množství vybavenosti („lékařskou vybavenost, novou poštu a supermarket, a prostory pro menší obchody a služby jako například restaurační zařízení a lékárnou“), v realitě však pro uskutečnění tohoto návrhu nebude v objektu dost prostoru – zejména bude-li tam zachován supermarket s přinejmenším stávající prodejní plochou, který je pro zásobování nynějších téměř 5000 a budoucích téměř 10 000 obyvatel naprosto nezbytný.

Připomínáme, že jde o zásobování pro predikovaných 10 000 lidí (tj. město zvíci Litomyšle či Dobříše). V 21. století lze stěží připustit situaci, kdy takovéto množství obyvatel v území, kde notabene už nyní připadá 8000 obyvatel na 1 plnosortimentní supermarket (viz *Analytická část studie, str. 43, obr. 6*), bude muset dlouhodobě dojíždět pro veškeré základní potřeby autem či MHD. Tato situace je zcela nepřijatelná už kvůli matkám s dětmi, seniorům či lidem pohybově znevýhodněným. Obtížnost koordinace nepokládáme za postačující zdůvodnění.

Dále připomínáme a zdůrazňujeme, že developer zakoupil objekt B01_07 za účelem rekonstrukce supermarketu a nákupního centra. Jedná se o jediný objekt dosud cele vyhrazený veřejné vybavenosti, který se v řešeném území nachází. Developer by tedy měl být povinen supermarket minimálně o stávající prodejní ploše zachovat, stejně jako další veřejnou vybavenost v objektu. MHMP i MČ P-12 by měly být povinny naplnění tohoto smlouvou deklarovaného účelu vymáhat - a to i v rámci studie.

Ohledně etapizace: Zpracovateli nám bylo doporučeno hledat řešení během konkrétních jednání o záměru a procesu realizace jednotlivých developerských projektů. S tímto přístupem však máme velmi negativní zkušenosti – viz nahrazení alespoň minimální komerční vybavenosti v nejnovější etapě E projektu Central Group, kde navzdory schválené žádosti o územní řízení opět vznikly pouze byty a ateliéry. Preferujeme proto, aby řešení hledali architekti a aby bylo zahrnuto do studie. (Supermarket ostatně lze vyžadovat/podmiňovat i v dalších blocích na kamýcké či libušské straně, kde magistrát vlastní klíčové pozemky.) Obtížnost koordinace sice chápeme, ale vzhledem k naléhavosti problému stěží můžeme akceptovat jako postačující zdůvodnění.