

## **Veřejné představení návrhu Územní studie Michle – otázky a odpovědi**

Tento dokument vznikl jako záznam otázek a podnětů na veřejném představení rozpracované územní studie Michle dne 28. 5. 2019. Následně proběhlo několik dalších jednání mezi zadavatelem (MČ P4), zpracovatelem (ARCHUM architekti), Institutem pro rozvoj a plánování Prahy a Dopravním podnikem. Odpovědi k jednotlivým bodům tedy reflektují jak samotné veřejné představení a stav ÚS v den konání, tak závěry z následných jednání (některé odpovědi jsou aktualizované a odpovídají současnému stavu územní studie). Odpovědi byly vypracovány MČ Praha 4, ARCHUM architektky a Dopravním podnikem hl. m. Prahy.

Otázky ze setkání s veřejností byly rozděleny do následujících kapitol:

<b>Místními obyvateli pozitivně hodnocené aspekty územní studie</b> .....	str.2
<b>Dopravní koncepce</b> .....	str.2
<b>Parkování</b> .....	str.9
<b>Nová tramvajová trasa</b> .....	str.9
<b>Pěší prostupnosti a cyklodoprava</b> .....	str.11
<b>Objem a charakter výstavby</b> .....	str.12
<b>Veřejný prostor</b> .....	str.14
<b>Občanská vybavenost</b> .....	str.17

### Používané zkratky:

„ÚP D hl. m. Prahy“ - Územně plánovací dokumentace hl. m. Prahy

„ÚP hl. m. Prahy“ - Územní plán hl. m. Prahy

„ZÚR hl. m. Prahy“ - Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy

„ÚS“ - Územní studie Michle

„TT“ - tramvajová trať

„IPR Praha“ - Institut pro rozvoj a plánování Prahy

## MÍSTNÍMI OBYVATELI POZITIVNĚ HODNOCENÉ ASPEKTY ÚS

1. Odmítnutí záměru výškového domu Ohradní/Pod Vršovickou vodárnou I.
2. Redukce záměru bytový soubor U Michelského mlýna - odmítnutí hmoty zakusující se do svahu.
3. Návrh bezmotorového severojižního spojení podél trati. Rozhodně do tohoto prostoru nepustit auta.
4. ÚS nepočítá s komunikací S4.

## DOPRAVNÍ KONCEPCE

Prosíme o podrobné vysvětlení dopravního řešení v rámci ÚS (včetně parkování).

→ *Dopravní řešení vychází ze stávající uliční sítě, která je lokálně upravena. Všechny problematické křižovatky byly v návrhu posouzeny a případně navrženy jejich úpravy. Systém parkování se nemění, v ul. Ohradní doplňujeme kolmá stání a navrhujeme doplnění stromů mezi parkovací stání. Nové stavební záměry musí řešit veškeré potřeby parkování (rezidentská i návštěvnická stání) na vlastním pozemku.*

Jak bude regulována tranzitní a zejména pak nákladní doprava v území? Řeší návrh ÚS tranzitní dopravu lokalitou Horní Michle?

→ *Nákladní tranzitní doprava není a nebude vedena ul. Michelská. ÚS zachovává současný dopravní režim v oblasti Dolní Michle, který není pro tranzitní dopravu určen. V rámci ÚS není přímo navrženo omezení nákladní dopravy, ÚS pracuje s prvky zklidnění ulic, upravuje uliční profily tak, aby byly bezpečné apod.*

Zkoumá ÚS stávající hlukové zatížení Michle? Jaký je cílová hladina hluku v nově navrženém řešení?

→ *Ano, vycházíme ze znalosti hlukové situace v území. Cílová hladina hluku není územní studií stanovena.*

Jaká opatření budou ke snížení hluku v Michli navržena?

→ *Řada prvků a opatření, která územní studie navrhuje (dopravní zklidňování ulic, doplňování zástavby, preference bezmotorových komunikací, regulace kapacit zástavby, a další) vedou ke snižování hluku. V řešeném území se nenachází žádný významný zdroj hluku (např. Jižní spojka, Severojižní magistrála, tranzitní doprava).*

Vznikne v území nějaká nová komunikace?

→ *Jedinou významnou novou komunikací je tramvajová trať. ÚS pracuje se stávající uliční kostrou, která je upravena a doplněna. Několik vedlejších ulic je navrženo jako dělení větších stavebních záměrů na jednotlivé stavební bloky tak, aby navázaly na uliční síť v území. ÚS dále navrhuje bezmotorová propojení a přejímá z nadřazené dokumentace (ZÚR hl. m. Prahy) tramvajovou trať.*

Konstatování k nové výstavbě S.1.17 a S.1.18 a odvedení individuální dopravy z ní: starousedlíci mají dopravu a noví rezidenti klid v zeleni.

→ *Nově stavebně rozvíjená část bloku S.1.17a bude dopravně napojena přímo do Michelské ulice. Blok S.1.18 bude dopravně napojen stejně jako dosud. Vzhledem k převažující obytné funkci uvažované zástavby v bloku S.1.18 bude dopravní zátěž směřována pouze do několika špičkových denních hodin a klidový charakter okolních ulic nebude narušen. Zeleň a veřejné prostory v areálu S 1.18. budou přístupné všem obyvatelům.*

### **Průjezdnost vilové čtvrti**

Lze zamezit průjezd nerezidentům lokalitou vilových domů vymezenou ulicemi Hadovitá, Pekárenská, Pobočná a Michelská? Ve špičce jsou obytné uličky využívány pro objížďku ucpané ulice V Zápolí a také pro parkování nerezidentů.

→ *Nelze bez významného zhoršení podmínek rezidentů. Neexistuje zákonné zmocnění, které by znemožnilo průjezd pouze nerezidentům. V úvahu připadá pouze doplnění zpomalovacích prahů, které ulice co nejvíce zklidní a znepříjemní průjezd, či doporučení na změnu organizace dopravy v území (změny orientace některých jednosměrných ulic). Území není součástí ÚS.*

### **Sjezd z magistrály**

Je navržen sjezd z ulice Vyskočilova podél Bítovské na Magistrálu? Snížilo by to dopravu na křižovatce Vyskočilova - Michelská - V Zápolí.

→ *Není součástí řešeného území studie.*

### **Odbočování z Vyskočilovy na Michelskou**

Jak budete řešit problematické levé odbočení z Vyskočilovy ulice na Michelskou, špatně přehledné a komplikované hustou dopravou?

→ *Celá křižovatka není součástí řešeného území - řešeno je pouze rameno ulice V Zápolí. Přesto navrhujeme úpravu signalizace řízení křižovatky tak, aby tento pruh byl více propustný, ale jedná se jen o dílčí řešení.*

### **Odbočování z V Zápolí na Michelskou**

Jak budete řešit problematické levé odbočení z ulice V Zápolí na Michelskou? Situaci komplikuje hustá doprava - nepřehledná situace, kterou komplikují auta odbočující doleva z Vyskočilovy na Michelskou a není vidět přes auta, která na poslední chvíli projíždějí zelenou z Vyskočilovy rovně.

→ *Celá křižovatka není součástí řešeného území. Křižovatka má své prostorové limity a námi navrhovaná opatření vedoucí ke zlepšení její propustnosti z ulice V Zápolí jsou jen dílčí.*

Není za spojení ulic Michelská - Vyskočilova náhrada?

→ *Za levé odbočení z Michelské do Vyskočilovy náhrada není.*

## **Obousměrnost propojení Pekárenská - U Plynárny**

Obousměrné propojení ulic Pekárenská a U Plynárny je fatální chybou, byť se jedná o komunikaci s omezením. Ze zkušenosti víme, že nikdo nebude tuto informaci respektovat a také víme, že policie není schopná si sama sjednat pořádek.

→ *Propojení Pekárenské a U Plynárny není navrhováno. Do studie je dle Zásad územního rozvoje (ZÚR hl. m. Prahy) zanesena pouze trasa tramvajové trati (TT). Jedná se o čistě bezmotorové propojení.*

Jaké přesně je dopravní řešení ulic Pekárenská a V Zápolí?

→ *Jedná se o místní obslužné komunikace III. třídy, do které jsou zaústěny jednotlivé obytné ulice. Ulicemi vede souběžně s komunikací tramvajová trať.*

Jak přesně bude řešena křižovatka ulic U Michelského mlýna a Michelská?

→ *US navrhuje doplnění krátkého levého odbočovacího pruhu z Michelské tak, aby odbočující vozidla neblokovala přímý směr.*

## **Napojení z Pekárenské na Michelskou**

Značný objem zástavby v areálu pekáren - obava z dopravního přetížení. Jak bude bráněno vytváření kolony aut, která se chtějí dostat z Pekárenské na Michelskou? Jak bude řešeno návštěvnické stání (povinná kapacita není dostatečná)?

→ *US vychází z Dopravní studie (12/18, European Transportation Consultancy). V průběhu návrhu byly posouzeny jednotlivé stavební záměry a kapacity křižovatek. US navrhuje úpravu světelného řízení a doplnění odbočovacích pruhů v ul. V Zápolí před křižovatkou s ul. Michelská. Návštěvnická stání budou muset být jednotlivými stavebníky zřízena na vlastních pozemcích.*

## **Ohradní ulice**

Lze prověřit změnu směrovosti ulice Ohradní/Pekárenské tak, aby se ještě více nezatěžovaly ulice Pekárenská/V Zápolí v horní Michli?

→ *US prověřila šíři ulice Ohradní zejména s ohledem na školská zařízení, která k ní těsně přiléhají. Studie respektuje stávající směr, který je vzhledem k obsluze škol vhodnější a méně zatěžující.*

Jak unese Ohradní ulice dopravní zátěž s veškerou novou zástavbou (výjezd je možný jen jedním směrem - nahoru do Pekárenské a dál na Michelskou)? Je to reálné? Jsou spočítány kapacity pro ulici Ohradní? Souvisí s tím obava z výrazného zvýšení provozu ve vilové čtvrti. Navíc bude nadále vzrůstat provoz v ulici Ohradní a rezidenti mají odůvodněné obavy ze zhoršení ovzduší.

Dále obava ze zhoršení situace na křižovatce Pekárenská - V Zápolí, kde ulice V Zápolí musí zůstat hlavní komunikací (viz dále).

Rezidenti navrhuji, aby bloky S.1.17 a S.1.18 mohli opustit území jinudy nežli Ohradní ulicí.

→ *US prověřila kapacity ulice Ohradní a návrh plně vyhovuje i pro návrh US. ÚS navrhuje, aby obslužnou funkci nesla komunikace Pekárenská přes ul. V Zápolí do nadřazené dopravní sítě Michelská-Vyskočilova. Navýšení dopravy ze stavebních záměrů nebude*

dramatické (cca 1170 nových průjezdů Pekárenskou denně, tedy navýšení cca o 20%).  
Toro řešení eliminuje navýšení dopravy v provozu v přilehlé vilové čtvrti.

Je možné rozšířit ulici Ohradní mezi S.1.18b a S.1.19b?

→ Profil ulice činí 12,75m. Návrh ÚS v tomto místě nenavrhuje rozšíření uličního profilu.

**Je možné vytvořit v části Ohradní bezautomobilové bydlení** (součástí domů nebude parkovací stání a vlastník/nájemce se zaváže, že nebude v lokalitě parkovat vůz)? Je možné dolní Michli pojmut jako lokalitu s preferencí MHD a omezit parkovací kapacity?

→ Ne, ÚS musí respektovat stávající platnou legislativu a její požadavky.

### **Křižovatka Michelská X Vyskočilova**

**Podnět na prověření kruhového objezdu.** Vzhledem k dopravním poměrům této křižovatky by to mohlo být praktické, docílení plynulosti, odstranění semaforů. Už dnes je hraniční kapacita křižovatky Michelská - Vyskočilova - V Zápolí? Jak bude zajištěna její průjezdnost po nárůstu počtu obyvatel (a aut)?

→ Řešení křižovatky jako kruhový objezd je nereálné s ohledem na vysoké intenzity dopravy na křižovatce. Kruhový objezd nemá dostatečnou kapacitu.

Obava z prostorového rozšiřování křižovatky zejména profilu komunikace V Zápolí

→ US navrhuje řešení, které umožní zvětšit plochu parku při dodržení veškerých dopravních norem.

### **Křižovatka V Zápolí X Michelská**

O kolik vzroste dopravní zátěž křižovatky V Zápolí X Michelská? O kolik aut přesně?

→ Dle dopravní studie (12/18, European Transportation Consultancy) bude nárůst dopravy ze záměrů v roce 2025 v této křižovatce 1170 vozidel/den.

Proč všichni noví obyvatelé z novostaveb v okolí Pekárenské a východní části Ohradní vyjždějí jen přes křižovatku V Zápolí? O to víc vzroste už tak velká zátěž této křižovatky. Nová dopravní zátěž by měla být rovnoměrněji rozmístěna. Proč nemůže být Ohradní obousměrná? Ulevilo by se tak sice Zápolí, ale na druhou stranu by to asi vedlo k nežádoucí dopravní zátěži před gymnáziem.

→ Dopravní studie vyhodnotila současný stav i navrhovaný stav reflektující potenciál pro okolní zástavbu, námi navrhovaná územní studie toto reflektuje. ÚS prověřila šíři ulice Ohradní zejména s ohledem na školská zařízení, která k ní těsně přiléhají. Studie respektuje stávající směr, protože je vzhledem k obsluze škol vhodnější a méně zatěžující.

Dojde ke zlepšení a zpřehlednění křižovatky V Zápolí a Michelské pro chodce? Současný stav je opravdu špatný, neprostupný až nebezpečný.

→ Ano, US navrhuje zlepšení stavu křižovatky i pro pěší – budou rozšířeny přechody pro chodce v maximálním možném rozsahu dle technických předpisů a upraveny chodníky.

## **Křižovatka V Zápolí - Pekárenská - Na Dílech**

Proč je křižovatka V Zápolí X Pekárenská řešená tímto složitým způsobem?

→ *Křižovatka byla přeřešena. ÚS navrhuje nové řešení, které vyhoví kapacitním a bezpečnostním požadavkům, a bude dopravně přehledné. Středové vedení tramvajového tělesa zlepšuje prostorové a dopravní uspořádání křižovatky. Řešení zároveň umožňuje rozšíření jižní části parku.*

Proč nemůže být v ulici V Zápolí (v úseku mezi křižovatkou s Michelskou a Pekárenskou) ve směru na východ jen jeden pruh?

→ *Z kapacitních důvodů.*

Z důvodu trasování tramvajové trati zmizela parkovací stání u stávajících objektů v ulici Pekárenská a dále též v ulicích V Zápolí a Na Dílech. Kde přesně budou tyto parkovací kapacity nahrazeny? Jak se bude dále parkovat v ulicích Pekárenská, V Zápolí a Na Dílech?

→ *ÚS počítá s přesunem stávající kapacity před blokem S.5.6 v ulici Pekárenská dovnitř bloku v návaznosti na výstavbu tramvajové trati.*

Připomínkující upozorňují, že již nyní je problém zde zaparkovat, protože zde parkují středočeši, modré zóny situaci příliš neřeší a obecně každé zachované místo bude dle jejich názoru jedině ku prospěchu věci.

Křižovatka V Zápolí - Pekárenská - Na Dílech doznala značnou změnu. Ubírá parkovací stání, ubírá naplánovaný park a to nejen ve spodní, ale též v hlavní horní části, chybí zde bezpečné přecházení dětí do školy, nebere v potaz pomalého seniora, v plánu nevidno chodníky. Jedná se o úsek vedený v parku, takže lze očekávat zvýšený výskyt lidí. Tuto křižovatku budou muset chodci obcházet. Jakým přesně způsobem je řešena, včetně pohybu chodců?

→ *Křižovatka byla přeřešena. ÚS navrhuje nové řešení, které vyhoví kapacitním a bezpečnostním požadavkům, a bude dopravně přehledné. Středové vedení tramvajového tělesa zlepšuje prostorové a dopravní uspořádání křižovatky. Řešení umožňuje rozšíření jižní části parku (!) a pohodlnou pěší přístupnost.*

V současném stavu kapacitně nevyhovující křižovatka v Zápolí, dochází zde k zácpám – auta stojí až ke křížení ulic V Zápolí a Na Lánech, cesta na Budějovickou trvá až 30 minut. Studii navržené řešení křižovatky spolu s protažením tramvajové trati výjezd z lokality Horní Michle ještě více komplikuje. Napojení ulice V Zápolí a Na Dílech je kolmé a rozšiřuje se do komunikačního profilu plocha zeleně (N.5.2). Z jakého důvodu? Rezidenti požadují prověření nového návrhu a nevidí důvod ke zvětšení N.5.2., které jim připadá na úkor stávající zástavby podél ulice Na Rolích.

→ *Křižovatka byla přeřešena. ÚS navrhuje nové řešení, které vyhoví kapacitním a bezpečnostním požadavkům, a bude dopravně přehledné. Středové vedení tramvajového tělesa zlepšuje prostorové a dopravní uspořádání křižovatky. Řešení umožňuje rozšíření jižní části parku (!) a pohodlnou pěší přístupnost.*

Nelze napojení ulic V Zápolí a Na Dílech alespoň dostat dále od stávajících domů (č. 31-33)? Obava ze zhoršení situace rezidentů, již nyní doprava v celé délce ulice V Zápolí stojí.

→ *Křižovatka byla přeřešena. Není jasné, o kterých objektech tazatel mluví, ale řešení umožňuje rozšíření jižní části parku před objekty při ulici na Rolích.*

Kdo tedy a kde přesně bude mít přednost? Ulice Pekárenská být hlavní nemůže, musí to být ulice V Zápolí.

Už nyní je hlavní a doprava v ní vážne, navíc ji zahušťují 3-4 minutové intervaly autobusů ze Spořilova. Ulice V Zápolí tedy nemůže dávat přednost a musí zůstat hlavní ulicí. Požadavek na vysvětlení, jak tento úsek bude fungovat v dopravní špičce.

→ *Návrh ÚS v této fázi neurčuje, která ulice bude hlavní a která vedlejší. Prozatím jsou možné obě varianty.*

### **Ulice Pekárenská, V Zápolí**

Již nyní úzký profil, kterým lze sotva projet s ohledem na zaparkovaná auta a nyní přivedete ještě tramvaj a nové kapacity nových rezidentů z ulice Ohradní. Jak je zajištěn bezpečný průjezd ulicemi?

A kde ta auta parkují? Nešel by raději zrušit v ulici V Zápolí jeden jízdní pruh?

→ *Je navržena ulice s dostatečným profilem a středovým vedením tramvajové trati, který vyhovuje navrhované kapacitě území. Dva jízdní pruhy jsou navrženy z kapacitních důvodů kvůli vjezdu do křižovatky s Michelskou (řadící pruh). Pruh bohužel ubrat nelze.*

### **Ulice Pobočná, V Zápolí**

Obava ze zhoršení situace rezidentů výstavbou vysoké opěrné zdi podél ulice V Zápolí z důvodu jejího rozšíření. Požadavek, aby se severní hrana ulice V Zápolí neposunula blíže k zástavbě v ulici Pobočná, než nyní ve skutečnosti je – zejména pak v místě jejího křížení s ulicí Michelskou.

→ *Návrh ÚS opěrnou zeď mírně posouvá směrem k RD z důvodu nutného zkapacitnění ul. V Zápolí. Návrh zároveň rozšiřuje jižní část parku a zlepšuje funkčnost/průchodnost křižovatky.*

### **Ulice Na Rolích**

Nové tvarování křižovatky a vedení ulice v Zápolí (její posunutí víc na jih) vede k velké obavě ze zhoršení kvality bydlení v domech podél ulice Na Rolích, při jižní hraně parku V Zápolí (N.5.3.). Rezidenti by neradi, aby se propojila ulice Na Rolích a Na Dílech, je potřeba, aby tento úsek byl neprůjezdný. Nicméně je potřeba zajistit vjezd do stávajících domů v ulici Na Rolích a to není. Ulice Na Rolích dále v úseku od Michelské až po křižovatku s ulicí Na Úhonu musí zůstat obousměrná.

→ *Navrhujeme příjezd pro stávající domy v ulici Na Rolích dle aktualizované studie parku (část ulice Na Rolích je zde jednosměrná) a v souladu s novým řešením křižovatky dle ÚS Michle.*

Ale jak zajistíte, aby tam nejezdili a neparkovali nerezidenti? A že příjezd nebude širší, nežli je nyní podél domů stávající komunikace pro pěší?

→ *Toto není možné řešit na úrovni ÚS.*

Pakliže bude Na Rolích pouze jeden pruh, nelze zobousměrnit. Návrh na 2 pruhy (nyní jsou 3, lze tedy redukovat) a udělat z ulice Na Rolích obousměrnou komunikaci. Důvodem je velká uzavřenost staré Michle.

Pravá strana ulice Na Rolích by neměla být průjezdná. Důrazný požadavek na zpracování aktuální studie parku, jejíž řešení je v souladu se zájmy obyvatel přilehlých domů.

→ Navrhne podobu ulice Na Rolích dle aktualizované studie parku (část ulice Na Rolích je zde jednosměrná) a v souladu s novým řešením křižovatky dle ÚS Michle.

### **Ulice Průčelní**

Ulice Průčelní dnes funguje jako zkratka, pokud se zvýší dopravní zátěž Pekárenské v jižním směru, situace bude ještě horší. Cedule informující o zákazu průjezdu nemají žádný efekt.

→ Území je mimo řešené území ÚS Michle.

### **Křižovatka U Plynárny**

S odbočením tramvají a bezmotorovou komunikací s výjimkou obsluhy je na vizualizaci zavádějí. Pakliže by takto vypadala, zajisté tam někdo časem pustí auta.

→ Bude prověřeno a upraveno v diskuzi s TSK, DPP, MČ.

### **Průjezd vozidel IZS**

Řada ulic v území je velmi úzkých. Jak bude při velmi husté dopravě zajištěn bezpečný a rychlý průjezd vozidel IZS?

- Navržené ulice odpovídají svými parametry platným právním předpisům, které umožňují průjezd vozidel IZS.

### **Napojení U Michelského mlýna - Pod Vršovickou vodárnou**

Bylo by možné udělat přístup do objektu novostavby U Michelského mlýna z ulice Pod Vršovickou vodárnou?

→ Motorové propojení US nenavrhuje i s ohledem na příkrý svah a majetkoprávní vztahy. Studie v tomto místě umožňuje pouze bezmotorové propojení.

Lze řešit ulici U Michelského mlýna jako v celku neprůjezdnou, např. jako obytnou zónu?

→ V tomto režimu funguje částečně už dnes a ÚS na stavu nic nemění.



## PARKOVÁNÍ

Jaký zhruba vychází koeficient parkování na jednu bytovou jednotku?

→ *Návrh vychází z platných předpisů s ohledem na výrazný nedostatek parkovacích míst v území<sup>1</sup>.*

Je možné v ÚS požadovat vyšší kapacity parkování než požadují PSP?

- *Ano, ale pouze v souvislosti s deficitem parkovacích stání v území a širším okolí.*

Proč už není možné parkovat na střeše retenční nádrže?

→ *Parkování na střeše retenční nádrže bude s největší pravděpodobností zachováno*

## TRAMVAJOVÁ TRASA

Je možné v ÚS část výstavby podmínit realizací tramvajové trati (aby rezidenti měli atraktivní alternativu k IAD a autobusům)?

→ *Podmínit ÚS výstavbou tramvajové trati nelze, trať zatím není v platném ÚP hl. města Prahy (je tam pouze ve formě zadání změny ÚP). Tato podmínka by navíc zablokovala výstavbu a přinesla silný tlak na MČ Praha 4 ze strany investorů.*

Je možné vynechat vedení tramvajové trasy v ÚS? Kde případně lze podávat podněty a připomínky k vedení tramvajové trasy?

→ *Nelze, tramvajová trať je pro ÚS závazná. Je přebírána z nadřazené ÚPD (ZÚR hl. m. Prahy). Konkrétní projekt TT zatím není zpracován.*

Protažení tramvajové trati nepředstavuje pro část místních atraktivní spojení MHD do centra, nyní využívají běžně vlak, či metro C z Kačerova. Cituji: „Navíc až bude realizována linka metra D, pozbyde tramvaj na významu, je tedy skutečně účelné ji realizovat?“. Na základě toho u některých stolů zazněl dotaz: Existuje studie využitelnosti tramvaje, která by též představila nějaké výhody vedení tramvajové trasy?

→ *Tramvajová trať je pro ÚS závazná. Je přebírána z nadřazené ÚPD (ZÚR hl. m. Prahy). Tramvajová trať tzv. Jižní tramvajová tangenta, jejíž součástí je i úsek v Michli, zajišťuje jako celek kapacitní spojení v tangenciálním směru, tedy nikoliv do centra a není tak duplicitní s železnicí ani s trasou metra C nebo D. Má tedy smysl budovat tramvajovou trať, i když se současně připravuje metro D, které s tramvajovou tratí není v souběhu.*

Požadavek na doplnění zastávek i mimo řešené území z důvodu přehlednosti a kontextu.

→ *Doplníme schématické rozmístění zastávek TT v navazujícím území.*

---

<sup>1</sup> Doprava v klidu je řešena v souladu se zadáním ÚS dle platné legislativy – Nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy (tzv. PSP). Dle PSP je třeba v této lokalitě zajistit přibližně 1 parkovací stání na 100 m<sup>2</sup> hrubé podlažní plochy objektu pro bydlení. Empiricky odpovídá 100 m<sup>2</sup> hrubé podlažní plochy přibližně 68 m<sup>2</sup> čisté podlažní plochy bytu.

Jak bude vypadat řešení ulice Vyskočilova s ohledem na umístění tramvajového tělesa?

A kde lze do ní nahlédnout? Za poslední dva roky ulice Vyskočilova zaznamenala nárůst dopravy. Obava, že se 2 jízdní pruhy v každém směru a tramvajové těleso nevejdou do profilu komunikace a budou redukovány chodníky.

Požadavek na zobrazení návaznosti i mimo řešené území, přestože to ÚS neřeší.

→ *Řešení ulice Vyskočilova není předmětem ÚS. Samotná trasa TT Budějovická – U Plynárny bude zveřejněna po jejím zpřesnění (v ÚP hl. m. Prahy je vymezen koridor budoucí TT a je evidováno pouze zadání změny ÚP hl. m. Praha)*

### **V Zápolí**

Komunikovali jste s Dopravním podnikem ohledně trasování tramvaje? Bude v takto navrženém oblouku zatáčky tramvaj odbočovat nehlukně?

→ *Vedení tramvaje jsme převzali z nadřazené dokumentace (ZÚR hl. m. Prahy). Navržené upřesněné vedení tramvaje bude ještě předmětem konzultací a bude výsledkem studie TT Budějovická – U Plynárny.*

Tramvajová trať X rodinné domy v ulici Pobočná – tramvaj se dostává příliš blízko k vilové zastávbě, což bude mimo jiné generovat také zvýšení hluku pro obyvatele domů. „Tramvaj tu nechceme!“. Jak bude zhoršení pohody bydlení kompenzováno?

→ *Tramvajová trať je pro ÚS závazná. Je přebírána z nadřazené ÚPD. Případné kompenzace nejsou v kompetenci ÚS, bude možnost zasáhnout během územního řízení samotné TT.*

### **V Zápolí a Pekárenská**

Lze posunout tramvajové zastávky? Nyní se nachází pod okny stávajících objektů a vystupující a nastupující davy budou činit hluk pod okny rezidentů.

→ *Umístění zastávek vychází z normových požadavků, prostorových možností lokality a potenciálu jejich využitelnosti. Je možné, že se bude jejich poloha ještě korigovat dle studie TT Budějovická-U plynárny.*

Stávající horkovod vede pod tramvajovým tělesem? A navíc jsou nad ním vysázeny stromy? Kvůli horkovodu nám vykáceli stromořadí v ulici V Zápolí a nedovolili vysadit téměř ani keře. Tramvaj může vést nad horkovodem?

→ *Trasa tramvaje daná nadřazenou územně-plánovací dokumentací byla upravena a horkovod se tak nenachází pod tramvajovou tratí.*

Nahradí tramvaj stávající autobus č. 118?

→ *Reorganizace veřejné dopravy či případná omezení autobusové dopravy v souvislosti s novou linkou tramvaje nejsou předmětem ÚS.*

Pochybnost o skladbě profilu Pekárenské ulice – tramvaj x stromořadí x parkování. Požadavek na prověření uličního profilu a zdůvodnění proč musí být tramvaj v ulici Pekárenská vedena na boku?

→ ÚS prověřuje uliční profil Pekárenské tak, aby vyhověl dopravně, prostorově i provozně. TT bude vedena středem ulice Pekárenská. Stromořadí se do ulice bohužel nevejde, stromy ale budou vysazeny před areálem Michelských pekáren (směrem do Pekárenské). Parkování v uličním profilu nebude možné. ÚS ale stanovuje regulativ vytvoření parkoviště v bloku S.5.6.

Jako náhrada tramvaje návrh na zřízení železničních zastávek. Jedné vedle N.3.2 (jak zde byla údajně navrhována), druhé u křížení trati s ulicí U plynárny.

→ Tramvajová trať je pro ÚS závazná. Je přebírána z nadřazené ÚPD (ZÚR hl. m. Prahy). Není možné ji nahradit. O zřízení železniční zastávky v blízkosti ulice U Plynárny se uvažuje, ale nebude mít stejné přepravní parametry jako TT.

Budou rodinné domy přiléhající k Pekárenské součástí ochranného pásma tramvaje? Kdo a jakým způsobem bude vlastníkům kompenzovat snížení kvality bydlení a hodnoty nemovitostí v důsledku hlukové zátěže tramvajemi?

→ OP Tramvaje činí dle 266/1994 Sb. (Zákon o dráhách) 30 m od osy krajní koleje, takže v některých místech se stávající zastávka v tomto OP ocitne. Kompenzační opatření nejsou v kompetenci této ÚS, bude ale možno podat námítky do územního řízení záměru TT.

## **PĚŠÍ DOPRAVA A CYKLODOPRAVA**

Bude zřízen světelný přechod v úseku **Plynárenská/Nad Vinným potokem**? Lidé tudý chodí na Tyršův vrch a Kapitol.

→ Ano, bude v rámci úpravy křižovatky na světelně řízenou.

**Pěší propojení od ulice Ohradní** by mělo být protaženo až do Krčského lesa. Tedy trasa by měla propojovat Krčský les, metro Kačerov, Sliáčskou, pekárny, Botič a Tyršův vrch. Její využití bude frekventované - požadavek na řešení bezpečnosti chodců před pohybem aut a stavbou silnic.

→ Pěší propojení pokračuje dál podél železniční trati. ÚS integruje plánovanou páteřní cyklotrasu.

Jak bude vypadat přecházení přes ulici V Zápolí? (přes 2 jízdní pruhy, tramvajové těleso a 2 jízdní pruhy v opačném směru). Dotaz zazněl zejména v souvislosti s přecházením dětí, docházejících do ZŠ Na Líše v ranní špičce. Požadavek na doplnění přechodů pro chodce.

→ US nabízí hrubou koncepci bezmotorového pohybu v tomto místě. Detailněji se přechody pro chodce bude zabývat projekt na revitalizaci parku V Zápolí.

### **pěší propojení v úseku Ohradní - Pekárenská**

Jaké bude propojení Psárské s Ohradní? Z mapy vyplývá komplikovaná cesta, ale pro pěší by měla být přímá. Návrh takto upřednostňuje dopravu před chodci.

→ Podél komunikace jsou navrženy chodníky. Stávající trasa přes Psárskou se pro pěší nemění.

Pochybnost nad reálností záměru **protážení cyklostezky podél trati** v jihovýchodní části území - od Michelské pekárny, přes psí loučku, směrem dále ke Kačerovu. Nad tratí je velký svah a mezi jeho patou a kolejemi, kudy je cyklostezka trasována, není dostatek prostoru potřebného pro profil cyklostezky, navíc tuto trasu neshledávají příliš vhodnou, kvůli vysoké frekvenci projíždějících vlaků. Je tato návaznost opravdu dostatečně prověřena vzhledem ke složitosti terénu v místě?

→ *Cyklostezka je proveditelná za předpokladu, že bude trasována v úžlabí svahu.*

## **OBJEM A CHARAKTER VÝSTAVBY**

Je možné v ÚS požadovat snížení objemu zástavby podél Ohradní (z důvodu omezené dopravní kapacity ulice)? Předpokládaný počet bytů je 500, to je méně než je plánováno na území pekáren, které je rozlehlejší - z čeho se vycházelo? Hrozí předimenzovaná výstavba, kterou ÚS víceméně umožňuje. Omezení výstavby v ulici U Michelského mlýna je správné, proč tedy není navrženo omezení v ulici Ohradní, která ve svém hrdle je srovnatelně úzká?

→ *ÚS v této fázi předkládá výškovou regulaci území, která vychází jak z výšek stávajících, tak navazujících. Vycházíme z platného ÚP hl. m. Prahy, kde investor na zmíněném území podal návrh na změnu ÚP hl. m. Prahy (z funkční plochy VN – výrobní na plochu SV-všeobecně smíšené s kódem míry rozvoje území H). ÚS navrhuje snížení kódu míry rozvoje území na F.*

Na základě jakých kritérií navrhujete v ÚS objem výstavby a výšky? Do jaké míry “musí” zpracovatel respektovat návrh investora?

→ *ÚS v této fázi předkládá výškovou regulaci území, která vychází jak z výšek stávajících, tak navazujících.*

Kolik bytů zde přesně vznikne?

→ *Počet bytů nelze předem určit, ÚS bude stanovovat pouze maximum hrubé podlažní plochy, míru zastavěnosti území a maximální výškové hladiny. ÚS nebude definovat velikost jednotlivých bytů.*

Požadavek na zachování původní výškové hladiny v S.4.6.a

- Východní část bloku S.1.19.b – sjednotit výškovou hladinu dostavby bloku s objektem č.p. 30 v ulici Ohradní.
- Blok S.1.18 – snížit podlažnost navrhované zástavby na max. 4NP, rozšířit odstup zástavby od ulice Ohradní.

→ *Zpracovatel bude výškovou hladinu zástavby dále prověřovat. V profilu ulice Ohradní již je navrženo stromořadí s trvalejším pásem.*

Lze zvýšit plánovanou výstavbu podél ul. U Michelského mlýna ze 4 NP na 5 NP?

→ *Zpracovatel považuje navrženou výškovou hladinu za adekvátní (maximální přípustnou).*

### **Stavební blok S.1.18a, S.1.18.b a S.1.19b**

Proč je stavební blok S.1.18 tak velmi zahuštěn a proč je tak velký?

- *Oproti rozloze stávajícího areálu je navrhovaný stavební blok menší, více prostoru je věnováno i zeleni. Severní hrana je nově definována vymezeným stávajícím ÚSESem. Obava z přílišného zastavění a přemíry betonu a nedostatku zeleně.*
- *Tento stavební blok není jednolitý celek, v jeho rámci je definováno hned několik veřejných průchodů pro zajištění vhodné prostupnosti. Dále jsou zde umístěny plovoucí značka s požadavkem na vymezení veřejného prostoru (jiho-západní roh bloku) a mateřské školky (východní část bloku). Celý blok je lemován stromořadím.*

Přání o zachování průhledů na sever ze stávající zástavby podél ulic Vnější, Vnitřní, Prostřední.

- *Území podél zmíněných ulic zůstane v původním stavu.*

Konflikt nad navrženou dostavbou bloku S.4.6.c při ulici Ohradní

- Zachovat stávající plochy zeleně v maximální možné míře, tj. rozšířit nestavební blok N.4.4 až ke squashové hale.
  - Protínávrh: Dle platného ÚP hl. m. Prahy jsou tyto pozemky vymezeny jako stavební (stabilizované území s využitím OB) – nesouhlas s rozšířením nestavebního bloku N.4.4.
- *Navržený rozsah stavebních a nestavebních bloků považujeme za adekvátní vzhledem k charakteru území a platnému Územnímu plánu.*

### **Probíhající stavební záměry**

Jaké jsou aktuální časové horizonty probíhajících stavebních záměrů v území?

- *V území je celá řada známých záměrů s odlišnými časovými horizonty. Některé záměry jsou již v realizaci, některé mají vydané územní rozhodnutí (tedy se jich případná regulace ÚS nebude týkat). U těchto je realizace otázkou jednotek let. Další záměry jsou ve fázích studie a buď jsou plánovány ve stabilizovaných plochách a po dokončení / schválení ÚS budou moci v regulovaném rozsahu pokračovat, jiné potřebují změnu územního plánu. Zde lze očekávat časový horizont o něco delší – cca 2 – 5 let.*

Je možné nastavení výškového limitu 2NP (RD) v cípu ulic Ohradní x Psárská (východně od stavby Ohradní 903/30)?

- *V cípu ulic Ohradní a Psárská ÚS umísťuje nezastavitelnou plochu N. 1. 11. Západně od této plochy a východně od objektu Ohradní 903/30 je výškový limit nastaven s ohledem na okolní až šestipodlažní zástavbu a cílový charakter obytné městské čtvrti.*

Je možné nastavení regulativů v blocích S.1.18.a - 5 np, a S.1.18.b - 6 np (plus na jižním okraji snížit na 2-3 NP a postupně směrem na sever zvyšovat, ne držet v rovnoměrné výšce)?

→ *Výškový limit byl ÚS nastaven s ohledem na stávající až šestipodlažní zástavbu a cílový charakter obytné městské čtvrti. Zároveň k severu – směrem k rekreační ploše kolem Botiče, by se měla zástavba snižovat (jak ÚS navrhuje s ohledem na navazující charakter území), nikoliv zvyšovat.*

Lze přesunout dominantu (12 NP) z okraje bloku S.1.18.a dovnitř bloku? Odůvodnění - vzdálení dominanty od biokoridoru.

→ *Místo pro dominantu bylo zvoleno s ohledem na navazující veřejné prostranství – náměstí a významnou pozici v kompozici budoucí obytné čtvrti (východní brána do území od trati, ulice Pekárenské, cyklotrasy). Biokoridor nebude dominantou nijak ohrožen.*

V bloku S.1.19.b je navržen limit 3 NP u křižovatky Hadovitá x Psárská. Pozemek je v strmém kopci. Lze snížit zde limit na 2 NP?

→ *Regulativ byl nastaven s ohledem na již stavebním úřadem schválenou výstavbu (pro ÚS tedy jako stávající objekt) v ulici Hadovité se 4mi nadzemními podlažími. K ulici Psárské se výšková regulace snižuje na 2NP.*

## **VEŘEJNÝ PROSTOR**

Nešlo by řešit jinak křižovatku Michelská/V Zápolí (šetrněji k stávající zeleni)? Jak se ÚS staví k návrhu parku V Zápolí, který si nechala zpracovat MČ?

→ *Křižovatka byla přeřešena. ÚS navrhuje nové řešení, které vyhoví kapacitním a bezpečnostním požadavkům, a bude dopravně přehledné. Středové vedení tramvajového tělesa zlepšuje prostorové a dopravní uspořádání křižovatky. ÚS zároveň navrhuje rozšíření jižní části parku. MČ zároveň nechává zpracovat studii parku, která bude v souladu s ÚS.*

Obava o plánovaný park V Zápolí v souvislosti s protažením tramvajové trati – aby se zachovala alespoň část z rozsahu parku, který urbanistická studie zpracovaná ateliérem IN-SITE vymezuje. Rezidenti si nepřejí, aby byl park V Zápolí přespříliš redukován.

→ *viz předchozí odpověď*

Připomínkující však požadovali přepracování tohoto křížení / úpravu trasování tramvajové trati tak, aby mohla být zachována co největší i severní část parku v Zápolí. Při nejmenším je potřeba upravit tak, aby pokud je z nutnosti redukována spodní část parku u ulice Pobočná, aby byla zachována hlavní část parku mezi ulicemi Na Rolích a V Zápolí.

→ *viz předchozí odpověď*

Může být ulice Pobočná pouze obslužnou komunikací pro rezidenty?

→ *Ano, je obslužnou ulicí a zůstane to tak*

Rozvoj v dolní Michli je na úkor obyvatel horní části Michle (kterým ubude část stávající zeleně a zhouste doprava). Jak to bude kompenzováno?

→ *Součástí návrhu řešení Dolní Michle jsou rozsáhlé plochy veřejné zeleně (městských parků) a součástí regulativů nové zástavby jsou požadavky na zřízení veřejné vybavenosti (mateřské školky, komunitní centra, sport) či živého parteru – to vše bude sloužit všem. MČ pracuje na revitalizaci parku V Zápolí, který bude přínosem zejména pro obyvatele „horní Michle“.*

Je možné zachovat biokoridor v co nejpřírodnější podobě (co nejvíc stávající "divoké" zeleně) a vytvořit městský park v rámci výstavby podél Ohradní?

→ *Požadavek je v rozporu s nadřazenou dokumentací (ZÚR hl. m. Prahy), která určuje, že biokoridorem bude procházet TT. Návrh ÚS a TT bude ale biokoridor maximálně respektovat.*

Biokoridor nesmí být v celé své délce nikde přerušen a pokračovat dále podél Botiče. Požadavek přírodě blízké zeleně, proti parkové úpravě (pouze s případnou "divokou" pěšinou). Koridor musí být širší než navržený v části podél trati je příliš úzký. V sektoru N.1.9 je stávající zeleň, je důležité, aby zde zůstala a rozléhala se až po přiléhající budovu.

→ *viz předchozí odpověď*

Odmítnutí veřejného prostranství v N.1.9: návrh jeho připojení k N.3.1 v charakteru přírodní zeleně, nikoli veřejného prostranství.

→ *Bude splněno*

Plocha zeleně podél Ohradní N.3.1 bude parkově upravena. Zůstane podél trati pás "divoké zeleně"?

→ *Ano, podél TT pás zeleně zůstane*

Návrh: parkovou úpravu N.3.1 nahradit biokoridorem, a zelená veřejná prostranství přemístí dovnitř bloků S.1.18.a a S.1.18.b na stavební parcelu.

→ *Požadavek na umístění veřejného prostranství je součástí regulace bloku S.1.18.*

Požadavek na zachování zeleně v N.1.11

→ *Zeleň je v návrhu ÚS zachována.*

### **Ulice Ohradní od N.1.7 po N.1.9**

Obava z chybějící zeleně plus ze vzniku betonové pouště.

→ *US navrhuje nárůst zeleně. V tomto úseku je ve Východní části ulice Ohradní navrženo stromořadí a další navrhované městské parky jsou velmi blízko.*

Podnět k rozšíření N.1.8. směrem do S.1.18.b, současná navrhovaná velikost je zanedbatelná a skoro se neliší od té dnešní.

→ *Rozsah veřejného prostranství je ÚS důkladně prověřen. V Jiho-západním rohu bloku S.1.18 b studie navrhuje další veřejné prostranství.*

Je plánován průchod z N.3.1 přes železniční trať. Ale tam je v současné době veden kolektor a navíc trať je vůči úrovni plánovaného parku od ulice Ohradní zapuštěna. Jak toto propojení bude vypadat?

→ *Výškové uspořádání bude dále prověřováno s ohledem na celkové dopravní řešení. Vrchem přechod vést nelze.*

Podél celé hranice parku N.5.3 navrhnout stromořadí kvůli hluku a psychologické bariéře vůči okolním komunikacím. Podnět zachovat co nejvíc zeleně v N.5.3. a N.3.2.

→ *Plocha N.5.3. (park V Zápolí) bude upravena dle plánované studie revitalizace parku. Stromořadí jsou součástí studie.*

Je někde navrhováno hřiště pro seniory?

→ *ÚS vytipovává vhodná místa pro hřiště v rámci jednotlivých ploch zeleně.*

Kde bude komunitní centrum?

→ *ÚS stanovuje podmínku umístění 2 komunitních center (tedy umístění víceúčelového prostoru umožňujícího společenské, kulturní, zájmové a jiné aktivity obyvatelům území) v rámci stavebních bloků S.5.4 a S.1.6a.*

Je Tyršův vrch chráněn?

→ *Tyršův vrch je mimo řešené území ÚS, nicméně je chráněn stávajícím územním plánem – vymezen jako plocha lesního porostu a vrch jako částečně urbanizovaná rekreační plocha.*

Jaké je řešení okolí Botiče (N.1.6.), zohledňuje udržení biodiverzity?

→ *Cílovým navrhovaným charakterem je tzv. "renaturalizace" koryta Botiče, tedy přírodní úprava koryta i břehů, zrušení stávajících betonových břehů; s trasami pro pěší přístup k vodě.*

Ulice Michelská v úseku mezi ulicemi Ohradní a Baarovou – v tomto úseku prověřit další prodloužení koridoru stromořadí.

→ *Uliční profil komunikace neumožňuje umístění stromořadí z důvodu vedení technické infrastruktury.*

Lze hřišti S.5.5 a S.5.6 na psí loučce blíže k zástavbě doplnit fotbalové hřiště?

→ *Teoreticky ano, ale občané si na veřejném projednání záměru BD Michelské pekárny nepřáli využít prostor tímto způsobem.*



## OBČANSKÁ VYBAVENOST

Znamená značka MŠ, že bude školka umístěna přesně na tomto místě? Proč je v území tolik školek?

→ *Značka MŠ je plovoucí značka, značí, že tento typ občanské vybavenosti musí být umístěn kdekoliv v daném bloku. Počet školek je dán předpokládaným počtem nových obyvatel.*

Dle studie by zde mělo potenciálně vzniknout až „tisíc“ nových bytů, což generuje minimálně 500 dětí – tolik dětí by naplnilo kapacitu jedné běžně veliké ZŠ nebo dvou menších ZŠ. Z prezentovaných dat ale vyplývá, že jsou doplňovány jen kapacity MŠ. Je prověřena potřeba nové základní školy?

→ *Dle demografické studie SO Praha 4 (2017), která počítá s budoucí výstavbou, jsou kapacity ZŠ v Michli dostačující. Stanovené regulativy návrhu ÚS Michle umožňují stavební rozvoj (případná rozšíření, dostavby, apod.) na stávajících plochách školských zařízení. Nelze vycházet z předpokladu, že 1000 bytů generuje 500 dětí.*

Blok S.1.18, náměstí N.1.9 - podél železniční trati je v platném územním plánu vymezena plocha ZMK (zeleň městská a krajinná), zároveň jsou tyto plochy součástí ÚSES – jsou tedy legislativně chráněné. Tyto plochy jsou cenné už v současném stavu, využívají je pro procházky, venčení pejsků, pohledová divočina, zároveň jsou tyto plochy zeleně i biologicky hodnotné - mnoho druhů ptactva (prý zde potkávají i srnky). Požadavek, aby byly plochy, které jsou vymezené jako prvky ÚSES či plocha ZMK ponechány bez zásahu a to minimálně v rozsahu, v jakém jsou ÚPD vymezeny, tj. aby do biocentra nezasahovala zástavba a aby vzhledem k zeleni nebyla příliš předimenzovaná. A snížit navrhovanou zástavbu v bloku S.1.19 na maximálně 2NP.

→ *Podnět je v otázce zeleně a ÚSES v ÚS respektován. Výškový limit byl ÚS nastaven s ohledem na okolní až šestipodlažní zástavbu a cílový charakter obytné městské čtvrti.*