**Shrnutí Lokality 55 - Veleslavín ke dni 19.6.2022**

**Veronika Zapletalová**

Námitky:

Požadujeme snížit výškovou zástavbu na Evropské z 15+3-21 podlaží na 3 podlaží.

**Text připomínky k 31.5.2018**

**Lokalita:**

HRANICE LOKALITY
- Lokalita svou agresivitou nutně ovlivňuje veškeré okolní lokality. Hlukem, dopravou, jako fyzická a psychická bariéra v oblasti, znečištěním vzduchu, absencí infrastruktury, nebezpečností pro pěší a bezmotorová vozidla, narušením kvality života okolní obytné zástavby.
- Úsek 800/055/2016 uvedený jako veřejné rekreační vybavení spadá spíš do lokality Liboc je "schovánů za areálem FTVS, lokalita Veleslavín žádné rekreační vybavení nemá.

STRUKTURA LOKALITY
Lokalita je vymezena jako stabilizovaná, obytná, ale zároven zastavitelná, hybridní, kvůli potenciálu zastavenosti, dosažitelnosti kapacitní dopravy a dostupnosti kapacitní technické infrastruktury, což si navzájem odporuje.

Oprava mpp: Nejstarší zástavbou byla pravděpodobně středověká vesnice Veleslavín, s tím, že oblast je osídlena už od pravěku, což zpochybnuje masivní plánované zastavování. Nádraží Veleslavín leží na zbořeném středu vesnic Veleslavína a Vokovic. První novodobá výstavba v ulici Osamocené jsou funkcionalistické činžovní vily z 1938, Druhá strana ulice vznikla v 60.letech.

STABILITA LOKALITY
Stabiizovaná lokalita, jak ji MPP uvádí, je v rozporu s masivní vysokopodlažní zástavbou všude. Výška uvedených pater neodpovídá stávající reaitě viz.

DOPLNĚNÍ A ÚPRAVA POPISU CÍLOVÉHO STAVU
Obyvatelé lokality důrazně jednohlasně nesouhlasí s rozsudkem MPP s vymezením cíle svého domova stát se přestupním dopravním uzlem, tranzitní oblastí. NE ESTAKÁDĚ, NE NEZAKRYTÉ RYCHLODRÁZE, NE ODLIDŠTĚLÉ EVROPSKÉ, NE PŘÍLIVU DOPRAVY DO OBYTNÝCH ČTVRTÍ, , NE 18. PATROVÝM BUDOVÁM, NE HUSTOTĚ ZÝÁSTAVBY. Je potřeba rozvíjet kvalitu ne kvantitu bydlení spolu s rozvoje bezmotorových a pěších dopravních tras.

Není jasné, jaká je vize MPP dokomponováním metrpolitní třídy Evropské. Uvádí se pouze chybná stávající výšková zástavba až 18 pater, tedy dvojnásobek nejvyšší budovy v současnosti, architektonického omylu: hotelu Krystal. Další výškové budovy jsou už v jiné Lokalite, a to jsou paneláky na Vokovické, které mají 13 pater a jsou uvedeny jako 24 pater.

Chybí vize dokomponování Evropské i integrovaného přestupního uzle, jak plán uvádí. Uzel by měl být ze své hlavní části přesunut mimo obytnou zástavbu na Dlouhou Míli. Integrovat motorovou dopravu do stabilizovaných obytných zon lze podpovrchově, tomu ale neodpovídá ani v plánu uvedený návrh Buštěhradské dráhy, ani nad hlavami obytných oblastí a novou hustou plánovanou zástavbou stovek a stovek bytů vedené estakáda Petřiny - Veleslavín. Chybí vize integrovaných pěších a bezmotorových stezek viz výš. Má li být něco integrováno, je potřeba to opatřit infrastrukturou, která v MPP chybí zcela, až na naprosto neintegrované stavby prostředí likvidující , viz Spojka Petřiny Veleslavín.

**Plochy:**

SKRYTÝ ROZVOJ
Zásadní připomínka.

A - Nepřesná výšková regulace. Téměř v celé lokalitě jsou uvedena chybně stávající podlaží, jsou vesměs hrubě naddimenzovaná. V kontextu s možným až třípatrovým navýšením pater podél metropolitních tříd oproti uvedeným číslům v MPP, docházíme k možnosti výstavby neúnosně vysokých budov. Podrobně viz text výš. Zde uvádím některé chybně uvedené stávající výšky:
- 6 podlaží je chybně uvedeno na ploše autousového nádraží. Tam jsou nyní přízemní přístřešky.
- 21 pater v místě zeleně Litoveckého potoka při vjezdu vlaku do nádraží. - 8, 6, 12 pater v oblasti Cubu. Zástavba ve čtvercích spadá až do Džbánu.
- 6 pater má chybně FTVS a obytné domy mezi ní a metrem po jižní straně Evropské.
- 21 pater je chybně uvedeno na panelácích na hranici lokality Vokovice, současné paneláky jsou 13.podlažní. To je navýšení podlaží na dvojnásobek.
- 4 a 6 podlaží je uvedeno z obou stran Evropské na Litoveckém potoce.

B - Čtverce 100 x 100 m výškové regulace MPP nelze použít závazně pro zástavbu. Mohou být pouze vodítkem. Zrušit závaznost výškové regulace. Dochází k navyšování pater a zástavbě nezastavených ploch v nepřirozené geometrii.
- Stávající regulace prostředí přes funkční zony je výrazně smysluplnější i přes množství vyjímek. Vyjimka potvrzuje pravidlo. Tady pravidla nebezpečně chybí.
- Uvédst možné budoucí navýšení pater podél metropolitní třídy rovnu do plánu, ne jen "schovat" do legendy.

C - NE výškovým budovám. Člověk je uzpůsoben tak, že vnímá realitu horizontálně. Výškové prostory předurčují k umrtvění města a k výraznému omezení venkovních aktivit a pobytu lidí venku. Výrazně zhoršují, z extrémňují jakékoliv klima: zvyšují horka, sucha, přívalové deště, efekt větru nejen horizontálně, ale i ve vertikálním proudění. Zkracují délku doby, kdy během roku lidé pobývají na ulicích. Tím se místo stává potenciálně nebezpečnější.

KONFLIKTNÍ A PROBLÉMOVÁ MÍSTA
Zásadní připomínka

Celý dopravní uzel Veleslavín a Evropskou je extrémně problémové místo. V současnosti nedořešené nefunkční naddimenzované, příliš zatížené dopravou. Záchytné metro na zelené louce, už samo o sobě nešťastně zpackané svou polohou v obytné oblasti, hrozí součtem všech chyb MPP. (!!!)
- Pro mimořádně složitou oblast mohutného nárůstu dopravního i obytně stavebního v původní staré obytné zástavbě je potřeba vytvořit kvalitní územní studie, zadání k soutěžím, soutěže a kvalitní porotu pro vyhodnocení, vše v nadnárodní kvalitě profesionálních odborníků.
- Dovymyslet a dodělat bezpečný a pohodlný, tedy povrchový přechod chodcům a bezmotorové dopravě. V současné době je křižovatka pro chodce nebezpečná, nepřátelská, nelogická. Podchody nenavazují. Auta védst podzemím, chodce, jako nejdůležitější způsob dopravy bez bariér po povrchu. Křižovatku řešit jako náměstí pro pěší, po jejímž obvodu funguje maximálně podpovrchově a odhlučněně doprava. Viz Londýn.
- Ne Estakádě Petřiny - Veleslavín
- Buštěhradskou dráhu zahloubit až do stanice Veleslavín. Na jejím povrchu vymezit zelenou páteř Prahy 6, bezmotorovou stezku pro pěší.
- NE rozsáhlému parkovacímu domu. Záchytné parkoviště vytvořit na Dlouhé míli.
- Vjezd do autobusového nádraží posunout o cca 100m po Evropské na západ, pro uvolnění samotné křižovatky.
- Hlavní část autobusového nádraží posunout také na Dlouhou Míli.
- Zlidštění Evropské po celé její délce. Plánované výškové budovy nejsou řešením. Jsou vývojovým krokem zpět. Je potřeba okolí třídy ozelenit, osázet alejí stromů, přes nižší budovy se dostat k vyšším, tak jako fukguje okraj lesa. Přes křoviny k stromům. Ochranné hlukové valy.
- Vyřešit zelené náměstí osázené stromy, veřejný prostor pro pěší na hranici lokality Vokovice, na současé autobusové točně.. Vysázet vzrostlé stromy, zazelenit, vymezit od Evropské, polopropustné povrchy.

ÚBYTEK CHRÁNĚNÉ ZELENĚ
zásadní připomínka

- Obecně v MPP ubývá zeleně na úkor zástavby. Potřeba zeleně, prázdného místa, veřejného prostoru, zamezení vzniku tepelných ostrovů, voda sucho.
- Součástí úbytku zeleně je i úbytek pohledů na horizont a nebe, s ním související osvětlení a zhoršování mikroklimatu, výrazné extrémy jakéhokoliv počasí.

kONKRÉTNĚ zachovat zelen podle současného územního plánu, tedy neničit na úkor zástavby:
- kolem Cubu u Džbánu, vyskopodlsžní zástavba ve štvercích zasahuje až do vody a likviduje park u Evrospké.
- kolem staré školy na Veleslavíně
- při vstupu a výstupu Litoveckého potoka pod Evropskou, viz popis v připomínkování.
- Zástavba kolem Cristalu je příliš hustá.
- Ozelenit a osázet stromořadím okraje Evropské.

[Stáhnout přílohu](https://praha6.org/mpp/uploads/commentFiles/55-2-SUM-0.jpg)

**Infrastruktura:**

VYMEZENÍ PLOCH VEŘEJNÉHO VYBAVENÍ
- Veřejné vybavení není vymezeno, vymezit. Jediný vymezený kus 800/055/2016 je v podstatě v Liboci, pro veleslavínské vzdálený.

ABSENCE PODPORY PROSTUPNOSTI ÚZEMÍM PRO PĚŠÍ A BEZMOTOROVOU DOPRAVU
- Mimořádně špatná
- Křižovatka Veleslavín je pro chodce nebezpečná, nelogická, nedomyšlená.
- Vesměs viz připomínky v č.1 shrnutí k úpravě křižovatky Veleslavín: Mezinárodní soutěže na zadání, řešení, pěší doprava, bezmotorová a tramvaje v úrovni terénu, ostatní pod zemí, vytvořit náměstí, tramvaje na stranu, parkovací dům je bariéra v území - spolu s hlavním náporem mimopražských aut a autobusů na Dlouhou míli, zakrýt Buštěhradskou dráhu, nedělat estakádu Veleslvín Petřiny.
- Viz č.1 vytvořit bezbarierovou křižovatku bezmotorové zelené dopravy: ze zakryté Buštěhradské dráhy, z bezmotorových tras Evropské, z cesty podél Litoveckého potoka na Petřiny, ze spojnice na Hrad přes Střešovice, asi přes Hradní potok a pod Novým lesem, ze spojnice do Divoké Šárky přes Vokovice, který v podstatě existuje.
- Evrospká po celé své délce tvoří fyzickou a psychickou bariéru v oblasti. Je potřeba ji revitalizovat, osázet stromořadím, odizolovat prostor pro chodce a bezmotorovou dopravu, dořešit logiku a funkčnost přechodů, podchodů, nedostačující délku světel pro chodce, současné zelené pro auta i chodce.
- Chybí systém značek struktury půjčoven a parkovišt kol a elektrokol u MHD.
- Chybí přechody přes Buštěhradskou dráhu. Zejména přechod mezi starou tepárnou, zámkem a Kladenskou. Velmi frekventovaný, neexistující, extrémně nebezpečný, mezi školami, školkami, spojnice Starého Veleslavína na MHD. Na stejném místě by měl být i přejezd pro novou zástavbu, na MPP chybí..

ZAHRNUTÍ STRATEGIE BOJE PROTI ZMĚNÁM KLIMATU
- Chybí ochrana a rozvíjení vody a vodních zdrojů.
- MPP změny klimatu ignoruje. Je potřeba nelikvidovat, ale naopak, chránit a rozvíjet vodní zdroje a toky, zeleň neubírat na úkor zstavby, ale rozvíjet, nevytvářet tepenlé ostrovy, nezahušťovat zástavbu, nebot přemírou betonu a výškovou zástavbou se klima v současné době extrémní ještě zextrémnuje (horko, sucho, přívalové děště, větry), vytvářet pozvolné členité přechody mezi stavbami a veřejným prostředím, polostíny, zákoutí, počítat se vsákavostí vod a možností dýchání půdy. Chybí povinnost polopropustných povrchů, které umožnují částečný kontakt a dýchání půdy, její alespon částečnou propustnost.

JAK LIDÉ MÍSTO VNÍMAJÍ.
Lidé vnímají místo jako uzel. :(

JAKÁ JE BUDOUCÍ POZITIVNÍ VIZE CÍLOVÉHO STAVU EVROPSKÉ A KŘIŽOVATKY VELESLAVÍN :
- Jde o vstupní bránu Prahy, představení Prahy jako evropského města charakterizovaného kulturou, vzdělaností a tisíciletým mimořádně kontinuárním prorůstáním struktur architektury takzvaného zeleného města. Metropolitní plán zatím nabízí předimenzovanost a odlidštění, podporu motorizace a esteticky nekorigované rychlokvaškové beznázorové developerské zástavby, která ale v naprosté většině případů vzniká bez sociálníh, mravně etického a estetického přesahu.
- Výsledek této budoucí vstupní BRÁNY Prahy (tedy celé Lokality Veleslavín) vznikl na základě kvalitní mezinárodní mezioborové přípravy: podkladových terénních studií jak územních, tak sociálních a kulturních a živé srozumitelné komunikace s veřejností a místními, široké diskuze na ZADÁNÍ soutěže pro množství týmů, studií a stále průběžné komunikace s veřejností a místními. Vše důsedně na světové úrovni. Vstupní brána Prahy je místem, o které je zájem. A pro Prahu je důležité vyjádřit svou důstojnost ne v naddimenzovaném odlidštělém efektu, ale ve vizi moderního města vracejího se od omylů předimenzovanosti k lidskému měřítku.
- Je nutná živá mezioborová spolupráce minimálně mezi: dopraváky, architekty, urbanisty a v neposlední řadě umělci ve veřejném prostoru. Protože právě umělci mohou spojit to, co je často rozumem nespojitelné. Třeba lidi :)
- Práce odborníků vychází z práce v terénu, ne z toho, jak návrh vypadá na počítači. Tedy "vtiná hříčka" estakády přenesené na papíře jako Chodkovy sady lide nad hlavou a jejich střechami a zahradami vtipná opravdu nepřijde.
- Živé město je jako živé tělo. Má orgány, cirkulaci různých oběhů, kdy jeden nemůže fungovat na úkor druhého (motorova doprava x bezmotorová a chůze), nadbytečně velké stavby a prostory jako nadbytečný tuk s podobnými efekty a důsledky. Živé město má i mozek a srdce.!
- Prostředí přátelské k člověku přispívá k bezpečnosti jak dopravní tak všeobecné. Vylidněné prostory kvůli nebezpečné motorové dopravě mohou být časem nebezpečné, sociálně diskriminované.
- Nadčasová vize MPP a zastupitelů dostává motorovou dopravu za město, výrazně ji omezuje, ve městě je nosná doprava bezmotorová a veřejná. Naučili jsme se čstit zuby, třídit odpad, nepoužívat auta, která nás zároven dusí, je jen další vývojové civilizační stadium.

KONRÉTNĚ:
- Hlavní motorový nápor křižovatky Veleslavín je odsunut ze starých kvalitních obytných čtvrtí za Prahu na Dlouhou míli.
- Zbylá motorová křižovatka Veleslavín na Evropské respektuje okolní obytné nízkozástavbové oblasti a je schována pod zem.
- Doprava je zklidněna a regulována.
- V úrovni terénu je vytvořeno náměstí, centrum pro pěší a křižovatka bezmotorové dopravy. Náměsí je zobytněno polostínem, eventuelní přízemní zástavbou, se stromy a tekoucí vodou.
- Výšková hladina budov zůstává ve stávajících maximálně třech patrech. Čtverce 100 x 100 byly zrušeny jako zavádějící a snadno zneužitelné, byly stanoveny jasné podmínky výstavby.
- Vysokokapacitní parkovací dům není potřeba, venkovská auta končí na Dlouhé míli, místo něj je postaven architektonicky kvalitní maximálně trojpodlažní stavba pro infrastrukturu. Ne kanceláře. Prázdné kancelářské budovy kolem Evropské byly určeny za dostačující.
- Křižovatka sama ve své povrchové terénní úrovni je spojnicí bezmotorových zelených tras mezi Divokou Šárkou, zakrytou Buštěhradskou dráhou, bezmotorovou částí Evropské na obě strany, bezmotorovým spojením na Hrad, bezmotorovou trasou podél Litoveckého potoka na Petřiny. General bezmotorové dopravy je samozřejmou součástí MPP. Toto člověku přátelské prostředí spolu s blízkostí Zámeckého parku a jeho kulturního prostředí, který je zase součástí struktury městských kulturních a parkových center spolu s Probošstským dvorem ve starých Dejvicích a Vilou Pallé v Bubenči, zatraktivní místo pro nejen obyvatele, současné i budoucí, ale pro dobré architekty, urbanisty, umělce, investory. Viz podobné situace v zahraničí: The Hight Line v New Yorku se stala ikonou NY stejně jako Socha svobody během pár let, dále Bristol Bath Path v GB, Baana Helsinky apod.
- Buštěhradská dráha je od centra vedena podpovrchově, na povrch vystupuje až za Nádražím Veleslavín. Tvoří zelenou páteř Prahy 6, cyklistickou a pěší stezku. Je využit její v podstatě vodorovný spád, ostatní cyklotrasy v okolí jsou díky dramaticky kopcovitému terénu obtížné. Lemována alejí, polostínem, doplňkovou infrastrukturou. Např pjčovny a parkovací místa pro kola a elektrokola. Na její odhlučnění a přechody, bezbarierovost, estetiku vzniká mezinárodní soutěž. Je ošetřeno nezničení podzemních vod pod Střešovickými skalmi.
- Tramvaje zůstávají povrchové, jedou po jedné straně Evropské, ne v jejím centru, pravděpodobně na straně autobusového nádraží. Proběhla civilizace zastávek, jsou kryté a se sedátky, profesionáně řešeným designem, přechody atd.
- Autobusové nádraží je minimalizováno, vjezd do něj je cca 100m dřív zápedně z Evropské.
- Okolní zástavba je maximálně trojpodlažní, je velmi kvalitní, vše vzniká na základě mezinárodních architekonických soutěží. V legislativě jsou pro developery uvedeny podmínky, bez kterých zástavba není možná: pevné požadavky potřebné infrastruktury pro veřejnost, prostupnost, omezení výšky a hustoty zástavby, vzhled staveb, důsledná ochrana a požadavek vody a zeleně a pod.
- Je ošetřen Litovecký potok protékající pod Evropskou, jeho okolní zelen a propojení zvukovo vizelní s Evropskou. Infrastruktura odpočinková. Tendence je neubírat zelen, ale přidávat. Vodu jako dar ošetřovat.
- v nové obytné a doprovodně infrastrukurované zástavbě na západě nádtaží Veleslavín vzniká dostatečně velký a členitý veřejný prostor, je v něm znovuobnoven Hradní potok, výstavba je maximálně třípatrová, dole dostatečně členitá, aby v ní člověk příjemně žil.
- V oblasti Vokovic před starou školou vzniká parkové náměstí s rozvinutou zelení a polozatravněným povrchem. Park a zelen zůstávají a jsou rozvinuty kolem celé staré školy.
- Evrpská je osázena jedno až dvouřadou alejí, stromů, paralelně běží bezmotorové trasy, Tramvaje po jedné straně, budovy nejsou výškové, ale třída se chová jako řeka, po jejích okrajích jsou nejprve nízké budvy jako keře, rostliny, postupně se mohou zvyšovat. Současná asi třináctipatrová zástavba je příliš, nicméně zůstává, každopádně se nestaví všší. Mpp ted uvádí dvojnásobek výšky, což je nelidské.
- Estakáda Veleslavín - Petřiny není (současné spojení je dostačující,) díky všeobecnému uvědomění si respektu společnosti ke krajině, zeleni, vodě, zvukům, a jejich přímému vlivu na zdraví, psychiku a pozitivní vývoj člověka a civilizace jako jedné části celku živého organismu planety.
Planeta teď vypadá, že jí začnem svědit a prostě se oklepe a setřese nás.:)
Další silnice nás nespojují, ale naopak znemožňují potkávání se, dialog, demokracii. :)...

**JAKÁ JE BUDOUCÍ POZITIVNÍ VIZE CÍLOVÉHO STAVU EVROPSKÉ A KŘIŽOVATKY VELESLAVÍN :***- To co z křižovatky Veleslavín zbude z dopravní infrastruktury vybudovat pod zemí, povrch zachovat bezbariérově chodcům a bezmotorové dopravě. Vytvořené náměstí rozčlenit zelení, vodou...
- Výsledek této budoucí vstupní BRÁNY Prahy (tedy celé Lokality Veleslavín) vznikl na základě kvalitní mezinárodní mezioborové přípravy: podkladových terénních studií jak územních, tak sociálních a kulturních a živé srozumitelné komunikace s veřejností a místními, široké diskuze na ZADÁNÍ soutěže pro množství týmů, studií a stále průběžné komunikace s veřejností a místními. Vstupní brána Prahy je místem, o které je zájem. A pro Prahu je důležité vyjádřit svou důstojnost ne v naddimenzovaném odlidštělém efektu, ale ve vizi moderního města vracejícího se od omylů předimenzovanosti k lidskému měřítku.
- Je nutná živá mezioborová spolupráce minimálně mezi: dopraváky, architekty, urbanisty a v neposlední řadě umělci, jako plnohodnotnou součástí vznikajícího rganismu města a veřejného prostoru. Protože právě umělci mohou spojit to, co je často rozumem nespojitelné. Třeba lidi :)
- Práce odborníků vychází z práce v terénu, ne z toho, jak návrh vypadá na počítači.
- Živé město je jako živé tělo. Má orgány, cirkulaci různých oběhů, kdy jeden nemůže fungovat na úkor druhého (motorova doprava x bezmotorová a chůze), nadbytečně velké stavby a prostory jako nadbytečný tuk s podobnými efekty a důsledky. Živé město má i mozek, srdce a duši.
- Nadčasová vize MPP a zastupitelů dostává motorovou dopravu za město, výrazně ji omezuje, ve městě je nosná doprava bezmotorová a veřejná. Naučili jsme se čistit zuby, třídit odpad, nepoužívat auta, která nás zároven dusí, je jen další vývojové civilizační stadium.****KONKRÉTNĚ:****- Hlavní motorový nápor křižovatky Veleslavín je odsunut ze starých kvalitních obytných čtvrtí za Prahu na Dlouhou míli.*

*- Křižovatka Veleslavín na Evropské respektuje okolní obytné nízkozástavbové oblasti a je schována pod zem.
- Doprava je zklidněna a regulována.
- V úrovni terénu je vytvořeno náměstí, centrum pro pěší a křižovatka bezmotorové dopravy. Náměstí je zobytněno polostínem, eventuelní přízemní zástavbou, se stromy a tekoucí vodou, přechody mezi interiérem a exteriérem.
- Tramvaje zůstávají povrchové, jedou po jedné straně Evropské, ne v jejím centru, pravděpodobně na straně autobusového nádraží. Proběhla civilizace zastávek, jsou kryté a se sedátky, profesionáně řešeným designem, přechody atd.*

*- Autobusové nádraží je minimalizováno, vjezd do něj je cca 100m dřív zápedně z Evropské.*

*- Evropská funguje jako třída, která je spolu s křižovatkou Veleslavín vstupní bránou Prahy, která příchozím představuje Prahu jako evropské město kultury, vzdělaností a tisíciletým mimořádně kontinuárním prorůstáním struktur architektury v zeleni. Metropolitní plán zatím nabízí předimenzovanost a odlidštění, podporu motorizace a umožňuje vznik nekorigované developerské zástavby, která ale v naprosté většině případů vzniká bez sociálního, ergonomického, etického a estetického přesahu. Vznikl krásný bulvár s alejemi halícími nutnou motorovou či zejména elektro a MHD dopravu a paralelní rovnocennou pěší a bezmotorovou dopravu do polostínu a vizuelní polopropustnosti. Postupně klesla hlučnost provozu, okolí bulváru je doplněno veškerou infrastrukturou.
- Je ošetřen Litovecký potok protékající pod Evropskou, jeho okolní zelen a propojení zvukovo vizelní s Evropskou. Infrastruktura odpočinková. Tendence je neubírat zelen, ale přidávat. Vodní zdroje a toky ošetřovat.
- V oblasti Vokovic před starou školou vzniká parkové náměstí s rozvinutou zelení a polozatravněným povrchem. Park a zelen zůstávají a jsou rozvinuty kolem celé staré školy.
- Evrpská je osázena jedno až dvouřadou alejí, stromů, paralelně běží bezmotorové trasy, Tramvaje po jedné straně, budovy nejsou výškové, ale třída se chová jako řeka, po jejích okrajích jsou nejprve nízké budovy jako keře, rostliny, postupně se mohou zvyšovat. Současná asi třináctipatrová zástavba je příliš, nicméně zůstává, každopádně se nestaví vyšší.*

**Obecné problémy:**

Zásadní připomínky
- Nesoulad návrhu územního plánu s vizí uživatelů plánu. Plán nenaplňuje očekávání občanů, kteří chtějí vytvoření podmínek pro zkvalitnění života ve městě a to po všech stránkách. Návrh neřeší město jako soubor unikátních provázaných míst k životu, které se navzájem podporují a inspirují.
- Nečitelnost MPP. Dominantním zdrojem informací o území není mapa, ale textová část. Mapa je šifrou, která odkazuje do dalších textů. Vrstevnaté skládání obecných informací o území si často ve výsledku protiřečí a pak vůbec není zřejmé, co platí a jak je to myšleno. Pokud se jedná o opatření obecné povahy, tedy o formu zákona, není takové řešení možné, protože rozhodování podle plánu musí být i soudně přezkoumatelné. Pokud by se měly brát doslova významy slov vysvětlujících textů, tak vysvětlení nemá smysl. Lze se tedy pouze domýšlet, jak je vše myšleno.
Zapojení lokality do koncepce širšího území doplnění popisu koncepce území
- Lokalita se vztahuje jen sama na sebe. Nedokáže tak reálně popsat koncepci území. Koncepce naplňuje především podmínky, vztahy, vazby a potřeby v území pro které je utvářeno. Bez těchto souvislostí není možné o území správně rozhodovat. Bez doplnění, vyznačení a popsání spádovosti a vlivu okolí na lokalitu samou není zvolený přístup popisování koncepce území pomocí lokalit funkční.
- Definování městské priority. Jakýkoli rozvoj musí být podmíněn vždy kapacitními možnostmi stávající infrastruktury a její adekvátní přípravou, která bude probíhat harmonicky s plánovaným rozvojem. Rozvoj nesmí být realizován na úkor stávajících rezidentů. Plán proto musí daleko podrobněji definovat priority a podmíněnost rozvoje jednotlivých ploch.
- Západ Prahy 6 je určen pro masivní developerskou a související silniční zástavbu, ale pravidla jsou zcela volná, nahrávající developerské a silniční dopravě na úkor stávající zástavby a obyvatel. To rozbije místní vztahy, místo toho, aby se posilovaly.
- Mezi priority města patří "zahušťování" tzv vnitřních periferií města. Zahušťování masivní zástavbou v několika lokalitách těsně vedle sebe, jako je tomu na Veleslavíně, vytváří tak masivní nárůst zástavby, že bude docházet k určité klaustrofobii. Lidé namačkaní vedle sebe jak slepice bez infrastruktury, veřejného prostoru, osvětlení a volných zelených ploch, které tyto vnitřní periferie dávaly, ztrácejí možnost duševní hygieny.
- Zachování prázdných nevyužitých ploch ve městě je bezpodmínečně nutné pro zdraví prostoru. Jsou stejně důležité, jako v časové linii chvíle nicnedělání a nemyšlení, které zásadně rehabilitují celý lidský organismus. Stejně tak tyto obtížně logicky obhájitelné prázdné prostory dávají smysl prostorům důsledně logicky organizovaným, jako komplikovaná zátěžová křižovatky a velké obytné soubory.
- V kontextu s předcházejícím bodem je zásadní propojit k rozvoji města a tedy i MPP nejen architekty a dopravní inženýry, ale i umělce. Ti jsou schopni tvorby místa na jiné, než na stávající materiálně racionální úrovni.
- Koncept maximálně hustého zastavení bez regulace funkce zástavby vylučuje skutečnou urbanistickou rehabilitaci hrubě narušeného území starého Veleslavína a zdejšího údolí.
- V okolních oblastech určených MPP k tzv zahušťovací zástavbě akutně hrozí souhrn všech chyb MPP.
- Absence podpory prostupnosti území pro pěší a bezmotorovou dopravu. Nejhůře vnímaná je dopravní situace – nutné řešit omezení individuální dopravy (zejména tranzitní), záchytná parkoviště a další infrasktrukturu před tím, než budou zastavěna transformační území.
- Zahrnout výsledky generelu bezmotorové dopravy do prioritních požadavků na bezmotorové propojení města.
- Řešit dopravní zatížení restrikcí – zákaz vjezdu nákladní dopravy, mýtné.
- Plán preferuje automobilovou dopravu nad pěší/cyklistickou. Je příliš benevolentní, co se týče komerčního developmentu. Pokud se veškerý development naplní, Veleslavín se dopravně zhroutí.
- Nutnost regulačního plánu budoucí dostavby Veleslavína.
- Nutnost zajistit, aby před další zástavbou bylo nejdříve zajištěno navýšení kapacit škol a školek, zdravotnických zařízení a dopravní obslužnost.
- MPP musí zřetelněji vysvětlit pojem “dostřednost” a “historická vrstevnatost”. Je potřeba je ujasnit a dovysvětlit. “Dostřednost” plánu musí být chápána jako snaha o pojmenování a řešení vnitřních periférií města. Jedná se o pojmenování vnitřních rezerv, celkové zkvalitnění a harmonizaci městského prostředí. Ochranou “historické vrstevnatosti” musí být myšleno uchování jedinečné pestrosti Prahy, která se prakticky nikdy nerozšiřovala asanacemi a novou výstavbou, ale postupným prorůstnáním a transformací. Právě harmonické propojení různých charakterů, typů a podob městské krajiny doplněné morfologií terénu s kaňonem Vltavy, vytváří jedinečné genius-loci našeho města. Aby bylo možné jedinečnost chránit, musí být poznána a pojmenována. MPP však toto nezohledňuje.
- Lokality jsou příliš rozdrobené, malé, samy o sobě vytržené z kontextu. Data uvnitř jich si odporují. Je nutné vypořádat území, které se zastavuje vůči širšímu území. Zapojení lokality do koncepce širšího území doplnění popisu koncepce území. Lokalita se vztahuje jen sama na sebe. Nedokáže tak reálně popsat koncepci území. Koncepce naplňuje především podmínky, vztahy, vazby a potřeby v území pro které je utvářeno. Bez těchto souvislostí není možné o území správně rozhodovat. Bez doplnění, vyznačení a popsání spádovosti a vlivu okolí na lokalitu samou není zvolený přístup popisování koncepce území pomocí lokalit funkční.
- Za nebezpečné považujeme nevymezení funkčních struktur a infrastruktury. V určeném (hrubě naddimenzvaném) počtu pater tak může být kdekoiv supermarket nebo autosalon, ale není podmínka výstavby škol, školek, kultury, drobných obchodů. Prostředí se tak hrubě odlidšťuje.
- Plán je velmi vágní. Tak jak je, nejde používat. Stavební úřad musí vědět co může a co nemůže. Ale v případě tohoto plánu to nejak stavební úřad musí vymýšlet. To je nezákonné. Tato dokumentace se musí radikálně zlepšit. Zde to vypadá, že je možné cokoliv. Je potřeba zpracovat podrobnější výkresy, územní studie, regulační plán.
- Chybí celoplošná síť zelené nemotorové dopravy.
- Veřejně prospěšné stavby jsou veřejně neprospěšné. Kdo určuje veřejnou prospěšnost?
- Developer musí mít jako podmínku výstavbu přiměřené infrastruktury.
- Absence velké klidové zony, parku, nezastavitelných bloků, zeleně.
- Stanovit nezastavitelnost a nezastavitelné lokality.
- Pro každou lokalitu je potřeba konzultace se zástupci dané lokality, městské čtvrti, fungující dialog. Jen tak lze získat přehled, co je pro oblast důležité. V tomto stavu je nepoužitelný, příliš vágní, zneužitelný.
- Podle toho co se v našem okolí děje a i podle toho, co je viditelné na novém MPP je to, že ho zpracovávají lidé neznající konkrétní lokalitu nebo jim na ní nezáleží. Mít pro danou lokalitu zástupce, žijícího v místě, je jedinou cestou, která nepovede k další devastaci konkrétních oblastí.
- Chybí aktivní srozumitelné předsavení a projednáí MPP s veřejností. Občané Prahy mají sice možnost do konce března 2018 připomínkovat nově vznikající MPP. Ale jedině Praha 6 má tento připomínkovací portál, do kterého veřejnost může vsoupit. Ostatní části Prahy tuto možnost nemají. Pro většinu lidí je extrémně náročné se i tak v novém plánu orientovat, a to nejen časově. Je nutné, aby byl nový plán dostatečně časově i srozumitelně veřejnosti představen, tak, aby se k němu mohla adekvátně vyjádřit.
- Na projekt tohoto rozsahu a významu by měla být mezinárodní soutěž pro týmy, jejichž výtěz by MPP realizoval.
- Jelikož jde velmi důležitý dokument, je potřeba ho dostatečně šířit. Vědí o něm např. rodiče ve školách, v jejichž blízkosti se masivní výstavba chystá? Řešil ho někdo formou jednoduššího srozumitelného dotazníku s dětma a studenty? Jich se příštích zhruba 25 let týká. Oni by se minimálně mohli vzdělávat, jak se smysluplně zodpovědně sebevědomě zapojit do tvorby svého prostředí. Stále nám někde v nás chybí vazba ke krajině a péči o ní zpřetrhaná během 40.let socialismu. Je potřeba ji navázat.
- Uvádím příklad vzniku MPP z Paříže:
"Celý proces byl zahájen povoláním deseti mezinárodních urbanistických týmů, které mezi červnem 2008 a dubnem 2009 vypracovaly návrhy vizí rozvoje Velké Paříže. Během méně než jednoho roku tak metropole s dvanácti milióny obyvatel získala deset různých alternativ rozvoje, které následně konzultovala s veřejností. Konzultace probíhaly formou půlroční výstavy či série prezentací, vedla se diskuze mezi politickou reprezentací, autorskými týmy, odborníky se zkušenostmi z podobných zahraničních měst a v neposlední řadě občany."
Jitka Molnárová, Demokratické plánování Velké Paříže 10.3.2017
- Plánu chybí struktura sítí. Nejvýrazněji to zaznamenávám u sítí zelených cest se zastávkami parků a parčíků, sítí tekoucí vody a vodních nádrží, ploch, fontán, kašen, podél kterých by bylo možné se pěšky nebo nemotorově pohybovat.
- Veřejně prospěšné stavby zde uvedená jsou veřejně neprospěšné. Nejsou ve prospěch obyvatel. Jou zbytečnou investicí a škodí.
- Mimo procentuální zastavenost území metropolitní plán neudává developerovi povinnost doplnit byty adekvátní infrastrukturou, něčím obecně prospěšným, ne prospěšným jen developerovi, (zelen, kultura, školky, školy, hřiště, juniorské a seniorské prostory, pěší koridory, parky, v měřítku sociální vybaveností (další supermarkety jsou zbytečné), není chráněna při výstavbě minimálně vzrostlá zeleň.
- MPP neřeší situaci z dětského úhlu pohledu. Kolik procent z nás jsou děti a jak je zde započítáváme? Mají zcela jiné měřítko, vidí realitu ze zcela jiné perspektivy, mají jiné zájmy. Nestači snaha požádat developera o školku a nebo hřiště za klecí a doufat. Je potřeba vymezit a určit legislativně. Na místě lokality nevidím vymezeno ani to. Doporučuji obrátit se při koncepci na odborníky úspěšných projektů tohoto typu (ze zahraničí). Zapojit do plánování fakt, že velké procento z nás měří do jednoho metru a má zcela jiné potřeby než sedět v autě.
- Chybí paralelní projekt IPRu na práci s dětmi a studenty ve školách, na jejich vzdělávání ohledně místa pro na spolupodílení se na místě, které se koneckonců týká spíš jich, když vezmeme v úvahu, že plán bude cca 5 let vznikat a dvacet let existovat.
- Chybí důstojná pěší a bezmotorová struktura cest a navazujících na sebe zelených koridorů. Cesty by měly být strukturované v podobné hierarchii jako silnice. Město by mělo uvažovat o pěších metropolitních třídách a sběrných pěších komunikacích městského a místního významu a podobně a ctít a propagovat důsledně chodce. Naučit obyvatele, aby se nadřazenost pěší dopravy stala pro ně stejnou samozřejmostí jako čištění zubů a teď už i třídění odpadu. Do budoucna bych auto chápala jako něco použitelného jen v krajním případě, třeba proto, že to bude drahé, nebo pomalejší, než chůze, nebo nedůstojné... Moderní metropole usilují auta z centra vytlačit,
- Není zohledněno, že pro tuto dnes už rušnu oblast představuje Evropská a Buštěhradská dráha a estakáda skutečnou i psychickou bariéru.
- Chybí zde jasně vymezená velká klidová zona, zelené plíce lokality významné především pro děti v souvislosti s existencí teplárny, spalovny odpadu Vojenské nemocnice a dalšími zdroji znečištění ovzduší. (Evropská)
- Potřeba velkého parku plyne také z potřeby částečně kompenzovat zhoršení životního prostředí, kterou je zátěž exhalacemi podél Evropské, autobuového nádraží Veleslavín, i zátěž provozu teplárny a spalovny Vojenské nemocnice.
- Mimo procentuální zastavenost území metropolitní plán neudává developerovi povinnost doplnit byty adekvátní infrastrukturou, obecně prospěšným vybavením, ne prospěšným jen developerovi, (zeleň, kultura, školky, školy, hřiště, juniorské a seniorské prostory, pěší koridory, parky, v měřítku sociální vybaveností (další supermarkety jsou zbytečné), není chráněna při výstavbě minimálně vzrostlá zeleň.