

Ing. arch. Taťána Zacharieva  
Městská část Praha 5  
ÚMČ Praha 5, odbor stavební  
nám. 14. října 1381/4, 150 22 Praha 5

V Praze, dne 6. ledna 2013

Věc: Námitky a připomínky k územnímu řízení na umístění stavby „Obytný park Na Stárce“

Vážená paní architektko,

Na základě Vašeho oznámení zahájení územního řízení na umístění stavby „Obytný park Na Stárce“ ze dne 30. listopadu 2012, Vaše číslo jednací OST.Koš.p.614/2-64880/2012-Kad-ozn, podáváme připomínky a námitky k umístění stavby.

## Úvod

**Oblast cca 20 tisíc m<sup>2</sup> určená pro garáže, parkování a sportoviště** byla změněna na využití pro obytnou zástavbu, jednalo se o číslo změny Územního plánu (ÚP) Z 1203/06. Změnu ÚP doprovázely sliby vybudování parkoviště a komplexní občanské vybavenosti pro široké okolí a zachování rázu původní výstavby. Z navrhovaných dvou variant změn ÚP nakonec prošla druhá varianta s větším podílem obytné výstavby. A to přesto, že (cituji z [návrhu změny č. Z 1203/06](#)) : *“Sportovní areál je zrušením tréninkového hřiště bez jakékoli náhrady silně znehodnocen. **Změna přispěje ke zhoršení komplexní občanské vybavenosti obytné zóny.**”*

Naplňují se nejčernější obavy: v plánu sídliště Na Stárce jsou na sebe natěsnané obytné budovy, jádro tvoří 6 bytových věží až s 5 nadzemními podlažími !!! (regulační plán hovoří o max. jednopatrových stavbách). Nedostatečně dimenzované parkování povede brzo k tomu, že noví obyvatelé a jejich návštěvníci ukrojí stávajícím obyvatelům už tak vzácné parkovací možnosti. O občanské vybavenosti jako jsou školy nebo veřejná hřiště v plánu není zmínka. To vše je legitimní postoj investora a je jen na Vás, jak se podaří dané sliby dodržet.

**Apelujeme na stavební úřad, aby hájil zájmy jak současných občanů Prahy 5, tak budoucích obyvatel bydlení Na Stárce a zajistil dodržení slibů, za kterých byla změna ÚP povolena.**

## Připomínky, námitky a návrhy řešení:

### 1. Snížení výšky budov na max. 3 nadzemní podlaží.

V dokumentaci k pořízení změny ÚP (podnět na pořízení změny Z 20/06 "NA STÁRCE" parc. č. 614/1, 614/2, 615, 616, 617, 618, 619 část, k. ú. Košíře, dále jen „[podnět Z 20/06](#)“, [http://www.skaloud.net/obvod/zmeny-uzemniho-planu-navrhy-2004/z20\\_06-na-starce/](http://www.skaloud.net/obvod/zmeny-uzemniho-planu-navrhy-2004/z20_06-na-starce/)) je zdůvodněna změna ÚP odkazem na to, že „Původní parcelace pozemků

podél ulice Na Stárce odpovídá určení pro obytnou zástavbu vilového typu.“ Přesněji se je jednotný regulační plán popsán v článku arch. Jiřího Mergera „Quo vadis Cibulky“ (viz např. <http://www.cibulky.info/?p=858>): „Ve svažitém terénu byly všechny domy podsklepené, jednopatrové, s podkrovím částečně využitým také pro bydlení.“ Značnou část zástavby realizovalo *Obecně prospěšné stavební družstvo při sociální ochraně státních zaměstnanců v Praze* ve dvacátých letech XX. století. Stavební družstvo, známé spíše pod zkráceným názvem „Sociální ochrana“, proslulo kromě Cibulky také vybudováním kolonie Ořechovka ve Střešovicích. O těchto místech se opravdu dá říci, že jsou to *města pro lidi*, byť kolonie byly budovány neziskově a nízkonákladově. Obě kolonie, jak Ořechovka, tak Cibulka si zasluhují maximální péči za zachování jejich charakteru při jakýchkoliv stavebních úpravách, znovu cituji arch. J. Mergera ze statě o Cibulkách: „... jako celek má čtvrť pro svůj koncept určitě značnou urbanistickou hodnotu. Pro svou výrazovou jednotu, kterou si podržela dodnes, má jistě nárok na své uchování i pro dobu budoucí. Bytové jednotky mají velmi dobrý plošný standard a jsou dobře adaptovatelné na nároky současného bydlení.“

Navrhovaný záměr sídliště Na Stárce, zvláště umístění 6 bytových věží až s pěti nadzemními podlaží a natěsnání mnoha staveb do stávajícího prostoru je proto neorganické a neodpovídá urbanistickému a architektonickému charakteru prostředí a požadavkům na zachování pohody bydlení a zdravého životního prostředí.

Věříme, že kromě výše uvedeného stavební úřad MČ Praha 5 najde dostatek dalších argumentů, aby se účinně zastal občanů a zarazil tak masivní a vysokou zástavbu Na Stárce, nezvratně poškozující charakter této městské čtvrtě a kvalitu bydlení v ní.

## 2. Dostatečný počet parkovacích míst (min. dvojnásobek základního počtu stání podle vyhlášky OTHP<sup>1</sup> přímo na stavebním pozemku, tak, aby sloužila i pro návštěvníky a zájemce z okolí.

V těsném okolí výstavby je [zoufalá situace s parkováním](http://www.cibulky.info/?p=275) (viz např. „Lepší parkování na Cibulkách“, <http://www.cibulky.info/?p=275>): **auta parkují i kde nesmí, na chodníku, na trávě, proti předpisům v příliš úzkých uličkách**. Košíře a Praha jako celek má obrovský přebytek bytů, zato nervy řidičů drásá zoufalý nedostatek parkování. Ne byty, ale parkovací domy nebo garáže v novostavbách, to potřebují Pražané. V podnětu Z 20/06 je ohledně budoucí zástavbě Na Stárce tento slib: „V případě, že se prokáže budoucí potřebnost umístit parkovací plochu, je možné řešit ji v rámci nově navrhovaného využití.“ Zástavba na Šmukýřce je více než 40 let stará a počet parkovacích míst a garáží zdaleka neodpovídá požadavkům na parkování podle stávajících norem. Přesný počet chybějících parkovacích míst je třeba podložit studií dopravy v klidu. Upozornujeme, že do stávajících parkovacích míst nelze započítávat stávající excesy: parkování na trávníku nebo na chodníku. Dočasně je takové nouzové řešení možná přijatelné, podle Územně analytických podkladů (ÚAP) hl. m. Prahy 2010, bod 2.12.8 DOPRAVA V KLIDU, str. 224, je ale nutné tyto excesy eliminovat, protože neúměrně omezují ostatní uživatele veřejného prostoru, citujeme:

„Vzhledem k dosaženému stupni automobilizace se nedostatek vhodných parkovacích stání projevuje zahlcením většiny uličních profilů parkujícími vozidly. Vozidla tak značně zatěžují komunikace nejen v době, kdy jsou v provozním režimu, ale rovněž v době

---

<sup>1</sup> vyhláška hl. m. Prahy č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy, o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze (tzv. "OTHP") a příslušná pozdější znění

odstavení, kdy v mnoha případech se pro parkování využívají nevhodná místa včetně chodníku. Dochází tak k degradaci veřejných prostorů, kvality prostředí a „měkkých forem dopravy“ (MHD, pěší a cyklistická doprava).

Uživatel automobilu má oproti občanům uplatňujícím „měkké formy dopravy“ výrazně větší nároky na veřejný prostor. Jestliže uživatel vozidla potřebuje ke svému pohybu po městě pruh šířky alespoň 3 m, chodci stačí k pohybu pruh šířky 0,75 m, jestliže uživatel vozidla potřebuje další plochu pro své parkující vozidlo (v místě bydliště a v místě pracoviště), chodec a uživatel MHD tento nárok nemá žádný, uživatel vozidla navíc oproti chodci zhoršuje kvalitu ovzduší, zvyšuje hladinu hluku, více ohrožuje ostatní účastníky provozu atd. Je proto důvodné uplatnit vůči občanům užívajícím osobní automobil k cestám zejména do centrální oblasti města tvrdá ekonomická opatření.

Automobilisté často spoléhají na toleranci a slabší pozici dalších účastníků provozu a nedostatečný postih za přestupky. To se projevuje například parkováním na nevhodných místech v jízdních pruzích, v prostoru křižovatek s malou intenzitou provozu, na chodnicích. **Jedním z výrazných nedostatků dopravy v klidu v Praze je zaostávání výstavby hromadných garáží pro trvalé obyvatelé.** ... Nová řešení dopravy v klidu s cílem zvýšit počet stání v uličním profilu na stávajících komunikacích jsou rovněž problematická. Případy, kdy postranní dělicí zatravněné pásy mezi vozovkou a chodníkem nebo dokonce střední dělicí pásy jsou využívány k návrhu nových stání, sice uspokojí omezenou skupinu uživatelů těchto stání, ve výsledném efektu je to však v řadě případů cesta k degradaci kvality parteru na úkor zeleně, tudíž i cesta ke zhoršení mikroklimatických podmínek v exponovaném uličním prostoru.

**Navrhovaný dvojnásobek základního počtu stání je třeba brát jako naprosté minimum, vstřícný krok stavebního úřadu vůči investorům.** Studie EIA o posuzování vlivů na životní prostředí staveb Na Stárce se týká jen samotného sídliště, resp. obytného parku. Nezohledňuje ani zoufalou současnou situaci s parkováním v dané lokalitě, ani skandální zastaralost OTHP ohledně parkování v novostavbách: v novostavbách by podle platných českých norem mělo být cca o 40% více parkovacích míst, než požaduje OTHP. Připomeňme, že české normy o novostavbách platí všude v České republice, kromě Prahy, kde by měly být požadavky na stavby přísnější. U parkování je tomu však zcela opačně, parkovacích stání a garáží je v OTHP požadováno málo a město se tak svévolně zadlužuje do budoucna. Podrobnou analýzu zastaralosti OTHP a návrh řešení přikládáme jako přílohu. Zde uvádíme závěr analýzy:

V OTHP je třeba navýšit základní počet stání v rezidenčních budovách a dát volnost stavebním úřadům výrazně tento požadavek navýšit v oblastech s nedostatkem parkovacích možností. Bohužel u komerčních staveb počet parkovacích stání shora nijak regulován není. Na nákup či do práce je pak pohodlnější jet autem, byť v dopravní zácpě, než MHD. Regulovat počet garáží v komerčních novostavbách shora lze pomocí OTHP těžko. Lze však regulovat slevami na dani pro rezidenty, jak navrhuje např. architekt Roman Koucký (viz [rozhlasový rozhovor na ČRo 1 ze dne 15. června 2012](#)).

- 3. Vybudování dětských hřišť a dalších sportovišť se závazkem veřejné přístupnosti.** To je opět v souladu se sliby při projednávání změny územního plánu, citujeme z podnětu Z 20/06: „Pozemky umožňují svým tvarem a velikostí umístit budoucí obytnou zástavbu s příslušným vybavením (i pro potřeby širšího okolí).“

**4. Vybudování školního zařízení pro předání MČ Praha 5, např. mateřské školy a oprava základní školy.** Místní MŠ jsou přeplněné, viz statistika ze školního roku 2011/2012 uvedená např. ve zprávě „V mateřských školách na Cibulkách je přes všechny snahy míst nedostatek“, <http://www.cibulky.info/?p=201>. V okolí se ruší ZŠ (Plzeňskou zrušili a Grafickou chtějí rušit), ZŠ v Beniškové čeká brzo dlouhá rekonstrukce a Nepomucká je již teď dost vytížená a to ještě nenastoupily ty nejsilnější ročníky. Změna územního plánu Na Stárce se týkala 19093,8 m<sup>2</sup>. Praha 5 a Magistrát tak majitelům pozemků přinesl skokové zhodnocení pozemků odhadem více než 100 miliónů Kč. Odhad vytvořen podle cenové mapy pozemků v Praze a příkladů cen na realitním trhu u pozemků s různým využitím podle ÚP. Adaptace jednoho z plánovaných viladomů na MŠ (a jeho předání MČ Praha 5) a financování kompletní rekonstrukce ZŠ v ulici Beniškové by mělo představovat méně než polovinu tohoto zhodnocení pozemků. Domníváme se, že je to vyvážený návrh, jak splnit slib daný při projednávání změny územního plánu týkající se občanské vybavenosti. Opět citujeme z podnětu Z 20/06: „Pozemky umožňují svým tvarem a velikostí umístit budoucí obytnou zástavbu s příslušným vybavením (i pro potřeby širšího okolí).“

Doufáme, že Stavební úřad ÚMČ Praha 5 bude aktivně a iniciativně prosazovat zájmy stávajících i budoucích obyvatel Prahy 5 v oblasti Cibulky a Šmukýřky a bude dbát na plnění slibů daných při změně ÚP.

za o. s. Cibulka

[www.Cibulky.info](http://www.Cibulky.info)

**Přílohy:**

1. Proč zastaralá vyhláška OTPP o parkování v novostavbách zhoršuje parkování v Praze
2. Kopie žádosti o. s. Cibulka ze dne 21.6.2012 o informování o stavebních zásazích v Košířích.

## **Příloha č. 1:**

### **Proč zastaralá vyhláška OTPP<sup>2</sup> o parkování v novostavbách zhoršuje parkování v Praze**

Jednou z hlavních příčin stále se zhoršující situace s parkováním je zcela nedostačující vybavenost novostaveb v Praze parkovacími místy. Přitom garáže v domě jsou hlavní šancí jak řešit zoufalý problém parkování v Praze. Všechna nová sídliště (nebo jak se teď říká "developerské projekty") která znám, tak během několika let měla problém, že není dostatek garáží v domě, mnohde chybí i parkovací místa okolo domů. I když samozřejmě ze začátku měla většina zájemců o byt hluboko do kapsy a garáž(e) kupovat nechtěli, po pár letech si zoufali, proč to neudělali.

Přitom Praha má svoji vlastní vyhlášku, aby mohla uplatňovat na stavebníky přísnější pravidla než jinde v České republice. U garáží v novostavbách je to ale paradoxně naopak.

**Příklad:** Když se má v Praze budovat nový bytový dům, kde česká norma stanovuje **100 stání** na stavebním pozemku (v Praze jde téměř výhradně o garáže v domě) tak stavebnímu úřadu stačí podle pražské vyhlášky pouhých **73 stání**. A přitom Praha má právo stanovit vyhláškou jiný počet, podle zón. Klidně může požadovat ne 73 (resp. 100 podle platné normy) ale **127 míst**. A bude to právně v pořádku. Příslušné výňatky z vyhlášek a ČSN uvádím na druhé stránce.

Jak radikálně, relativně brzo a bez zátěže na městský rozpočet by to změnilo zoufalou situaci s parkováním v Praze! Může to být náhoda, ale stávající stav je nápadně výhodný pro developery a je proti obyvatelům Prahy.

**Zastupitelstvo MHMP by se mělo zasadit o aktualizaci vyhlášky OTPP tak, aby alespoň vyhovovala platným českým normám. Mohlo by se také využít unikátnosti OTPP pro Prahu a v zónách postižených nedostatkem parkovacích míst vyžadovat větší počet parkovacích míst jak pro obyvatele domu, tak pro návštěvníky, než požaduje již tak benevolentní ČSN.**

Množstvím různých dílčích opatření se jistě podaří velmi výrazně snížit intenzitu IAD v širším centru města. Příklady z Německa nebo Anglie jsou velkou nadějí. Podstatné snížení počtu aut v Praze je však nerealistické a neprozíravé. S rozvojem elektromobility bude aut spíše přibývat. Elektromobil bude na krátké cesty po městě s [radniční regulací](#) a "normální" vůz na delší cesty mimo město. Vůz, či spíše několik vozů na byt, však lidé budou mít stále: pro cesty na dovolenou, na víkendy, nebo pro svou bezpečnost, např. náhlé cesty např. do nemocnice. Jak tedy uvolnit ulice pro lidi? Řešením je postupně přemístit parkování někam pod střechu. A tam OTPP selhává. [Počet parkovacích stání v novostavbách je zoufale nedostatečný](#). To platí pro rezidenty. Naopak počet parkovacích stání u komerčních staveb shora nijak regulován není, přitom daňově toto lze snadno regulovat. Na nákup či do práce je pak pohodlnější jet autem, byť v dopravní zácpě, než MHD.

Vezměme příklad. Nejhorší situace s parkováním je většinou na sídlištích z dob socialismu. Přesto dochází k jejich zahušťování a kvůli zastaralé OTPP k dalšímu zhoršení situace s parkováním. Novostavba v tak těžce postižené oblasti by měla mít třeba 2x větší počet

---

<sup>2</sup> vyhláška hl. m. Prahy č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy, o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze (tzv. "OTPP") a příslušná pozdější znění

parkovacích stání než podle OTHP. Zkušenosti ze zahraničí ukazují, že developeři to akceptují. Nebo by se měly u paneláků stavět výtahy, které vytáhnou auta z ulic na střechnu?

**Zastupitelstvo MHMP by se mělo zasadit o to, aby v novém územním plánu byl zakotven promyšlený systém, který vybalancuje parkování v novostavbách. Systém, který bude výhodný pro rezidenty a přitom nezvýší intenzitu dopravy auty do práce a za nákupy.**

S odkazem na platné normy, které jsou navíc snadno dostupné zdarma všem, může být systém stále automaticky aktualizován a může být krátký a jasný.

### **Výňatky z vyhlášek a norem, týkající se odstavných a parkovacích stání:**

Podle ČSN má být v novém bytovém domě tento počet garáží roven součinu základního počtu stání a součinitele vlivu stupně automobilizace. Součinitel vlivu stupně automobilizace je v Praze cca 1,37. Viz ČSN 73 6110 "Projektování místních komunikací", odstavec 14.1.11. (norma vyšla v roce 2006 a změny v únoru 2010).

Všude v ČR, kromě Prahy tato norma platí, viz vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby (tzv. "TPS"), citují:

"§5, odst. 2. Odstavná a parkovací stání se řeší jako součást stavby, nebo jako provozně neoddělitelná část stavby, anebo na pozemku stavby, v souladu s normovými hodnotami, pokud tomu nebrání omezení vyplývající ze stanovených ochranných opatření."

Pozn. 1: Ochranná opatření se týkají vodních zdrojů

Pozn. 2: vzhledem ke stupni postižení Prahy nedostatkem parkování a přemírou aut v ulicích je třeba vyžadovat odstavná místa zejména jako součást stavby.

V Praze má být v novém bytovém domě počet garáží roven tzv. základnímu počtu stání.

#### **Tedy chybí tam součinitel vlivu stupně automobilizace.**

Viz vyhláška hl. m. Prahy č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy, o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze (tzv. "OTHP"), ve znění nařízení hl. m. Prahy č. 7/2001 Sb. HMP, č. 26/2001 Sb. HMP, č. 7/2003 Sb. HMP, č. 23/2004 Sb. HMP a č. 2/2007 Sb. HMP (platnost na území hl. m. Prahy)

Podle Územně analytických podkladů (ÚAP) hl. m. Prahy 2010, bod 2.12.8 DOPRAVA V KLIDU, str. 224, vede parkování vozů na ulici "k degradaci veřejných prostorů, kvality prostředí a »měkkých forem dopravy« (MHD, pěších a cyklistická doprava)" a jejich diskriminaci bez vyvážení přiměřenou protihodnotou. Z dlouhodobého hlediska je řešením parkování v hromadných garážích, příp. v parkovacích stáních v bytových domech.

**Příloha č. 2:**

**Kopie žádosti o. s. Cibulka ze dne 21.6.2012 o informování o stavebních zásazích v Košících.**