



Mezinárodní urbanistická soutěž
Praha — Česká republika

ZPRÁVA Z KONZULTACE PUBLIKACE INFORMACE O ÚZEMÍ

VERZE 16. ČERVNA 2021

Konzultační skupina

Konzultační skupina vznikla za účelem zapojení odborné veřejnosti do soutěže Florenc 21 a možnosti připomínkovat podklady pro soutěžící. Byla sestavena na základě nominací členů pracovní a řídicí skupiny pro přípravu mezinárodní urbanistické soutěže FLORENC 21. Konzultační skupina sdružuje odbornou veřejnost a zástupce z řad místních aktérů, firem či kulturních a vzdělávacích institucí a spolků, které působí v zájmovém území soutěže, případně experty se zájmem o místní rozvoj.

Publikace Informace o území

Publikace Informace o území je hlavním podkladem pro účastníky Mezinárodní urbanistické soutěže FLORENC 21 – Praha, Česká republika. Informace zde obsažené dále rozšiřují obsah publikace Zadání soutěže z března 2021. Mapové podklady a další materiály pro účastníky jsou s touto publikací provázány.

Publikace vznikala za přispění členů pracovní skupiny pro přípravu soutěže, zejména expertů z Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, Národního památkového ústavu, Správy železnic, Muzea hlavního města Prahy, Dopravního podniku hlavního města Prahy, ČSAD Praha holding a Masaryk Station Development.

Průběh konzultace publikace Informace o území

Na 1. setkání, které proběhlo 10. 5. 2021 byli členové konzultační skupiny seznámeni s průběhem přípravy soutěže, jejím harmonogramem, soutěžním zadáním a dokumentem Informace o území. V následujícím týdnu měla konzultační

skupina možnost dokument Informace o území připomínkovat. Došlé komentáře byly diskutovány 17. 5. 2021 na 2. jednání konzultační skupiny a následně zodpovězeny v podobě této zprávy a zapracovány do dokumentu Informace o území.

Zpracování komentářů

Komentáře byly zpracovány týmem skládajícím se z organizátora soutěže, plánovací kanceláře ONplan (Petr Návrat, Dorotea Cimburová), předsedy a místopředsedy Výboru pro územní rozvoj, územní plán a památkovou péči ZHMP (Petr Zeman, Tomáš Murňák), zástupce kanceláře náměstka Petra Hlaváčka (Václav Vorlíček) a zástupce IPR Praha (Luboš Křižan).

Zpráva s vypořádanými komentáři byla zaslána i všem členům pracovní skupiny pro přípravu soutěže, kteří měli možnost zapracování komentářů okomentovat. Zpráva byla projednána na 11. jednání Pracovní skupiny pro přípravu soutěže, které se konalo 15. 6. 2021.

jméno: Ing. Robert Hejzák			datum: 14. 5. 2021
organizace: Česká společnost AIDS pomoc, z.s.			
kapitola	číslo strany	komentář	zpracování komentáře
6	80	<p>Praha je od roku 2019 zapojena do mezinárodní sítě <u>Fast Track Cities</u> a ve svém akčním plánu pro realizaci národního programu řešení problematiky HIV/AIDS v ČR na území Hlavního města Prahy se zavázala po vzoru některých dalších měst (např. Norimberk, Cáchy, Berlín atd.) instalovat na svém území památníky obětem AIDS či jiné destigmatizační LGBT monumenty.</p> <p>Veřejný prostor v zájmovém území Malého má kromě veřejné budovy Sokol Karlín i budovu veřejné infrastruktury Dům světla (budova 29 – viz seznam budov veřejné infrastruktury na str. 47). Dům světla je sociální zařízení celorepublikového významu, zajišťující preventivní a sociální služby v oblasti HIV/AIDS. V souvislosti s novým urbanistickým řešením oblasti se nabízí zahrnout do využití veřejného prostoru přiléhajícího k zájmovému území Malého, případně Pernerova či křížení ulic Pernerova a Prvního pluku i instalaci výše uvedeného památníku či monumentu.</p>	<p>Děkujeme Vám za tento zajímavý podnět. V obecné rovině je v části 4-5 zadání požadavek na identifikaci míst ve veřejných prostranstvích pro umístění uměleckých děl.</p> <p>Po projednání s vedením hl. m. Prahy, doplníme do zadání pro 2. kolo soutěže tento požadavek:</p> <p>„Definovat umístění památníků obětem AIDS v zájmovém území, respektive v ulicích Malého, případně Pernerova či křížení ulic Pernerova a Prvního pluku.“ – jako zpřesnění zadání pro 2. fázi soutěže.</p>

13	172	<p>PROBLÉM: Jednosměrná ulice Malého má úzký chodník, který není přívětivý pro pohyb chodců a omezuje dostupnost služeb v domech umístěných v této ulici.</p> <p>PROBLÉM: Prostor pod oblouky nově zrekonstruovaného Negrelliho viaduktu je od doby ukončení rekonstrukce přirozeně využíván chodci ke zkrácení průchodu mezi ulicemi Malého a Pernerova, byť ani z jedné strany viaduktu není chodník a chodci vstupují z obou stran přímo z/do vozovky.</p>	Oba problémy byly doplněny do kapitoly Veřejná prostranství přímo k popisu ul. Malého na str. 82.
----	-----	---	---

jméno: Ing. Iveta Kopřivová			datum: 17.5.2021
organizace: Ústav zahradní a krajinářské architektury			
kapitola	číslo strany	komentář	zpracování komentáře
		Mám pouze dotaz, zda je v plánu vypracovat grafický podklad pro shrnutí hodnot, problémů a limitů v území a případně mapu potenciálu. Pomohlo by to rychlému zorientování se účastníků v řešeném prostoru. Domnívám se, že mapa hodnot a problému definovaná veřejností není úplná.	Dobrý den, děkujeme Vám za Váš komentář. Výkres hodnot a výkres problémů je součástí publikace Zadání soutěže, která byla připravena již před vyhlášením soutěže. V publikaci Informace o území již tyto výkresy znovu uvedeny nebyly. Publikaci Zadání soutěže mají k dispozici všichni soutěžící a je možné ji stáhnout na webu soutěže.

jméno: Ing. arch. Anna Vinklárková			datum: 18. 5. 2021
organizace: Arnika – Centrum pro podporu občanů			
kapitola	číslo strany	komentář	zpracování komentáře
		V příloze zasíláme stanovisko organizace Arnika k soutěži Florenc 21. Budeme považovat za velmi přínosné, poslouží-li všechny či některé námi uváděné body jako abstrakt toho nejpodstatnějšího, co by v území měli soutěžící a město řešit. Přestože dokument informace o území je značně propracovaný, absence jednoduchého a stručného vystižení toho, co je klíčová problematika území, včera byla zmiňována vícekrát.	Děkujeme za Vaše komentáře. Stručné vystižení hlavní problematiky území je popsáno v kapitole 3 Východiska pro řešení publikace Zadání soutěže, která je dostupná na webu soutěže.
		1/ Jedná se o klíčové rozvojové území, které podstatně ovlivní budoucí kvalitu života ve městě. Koncepti jeho řešení je potřeba hledat kvalitní participací veřejnosti a diskusemi mezi odborníky různých profesí a názorových proudů, nikoli ji stanovit na základě investičních záměrů developerů, kteří jsou vypisovateli soutěže. Dodnes nebyly zveřejněny smlouvy a podrobnosti o zisku jedněch z nejcennějších pražských pozemků. Skandální procesní postupy a nevýhodné dohody samosprávy s investorem pak provázely povolování první etapy výstavby podél Masarykova nádraží.	Koncepce řešení území je hledána formou mezinárodní urbanistické soutěže, výstupy ze zapojení veřejnosti, jsou jedním z jejich vstupních informací. Koncepti území však není možné hledat pouze zapojením veřejností, je nutné zohlednit řadu limitů v území, platný územní plán, vlastnickou strukturu, strategické priority hlavního města Prahy v oblasti udržitelné mobility, klimatické politiky a bytové politiky. Hlavní město Praha v souladu s Manuálem participace hl. m. Prahy považuje zapojení veřejnosti za důležité pro zjištění potřeb obyvatel a obyvatelů a uživatelů a uživatelek a uživatelů území. Je si ale

			<p>plně vědomo limitů participace jako je otázka reprezentativnosti nebo její zneužití pro partikulární zájmy. Proto participaci kombinuje s tradičním modelem zastupitelské demokracie, kdy plánovací dokumentace, koncepce a strategie schvalují volené orgány města.</p> <p>Zadání soutěže bylo připravováno 50člennou pracovní skupinou zahrnující zástupce hl. m. Prahy, IPR Praha a městských částí a dalších a následně jednomyslně schváleno Radou hl. m. Prahy usnesením číslo 578 z 22. 3. 2021. Není tedy pravda, že by bylo stanoveno na základě záměru developerů.</p> <p>Vedení Hlavního města Prahy vlastní pozemky v zájmovém území a jejich prodej neplánuje. Pokud komentujete nabývání pozemků státních organizací soukromými subjekty v minulosti, tak se toto netýká hlavního města Prahy.</p> <p>Dohoda Hlavního města Prahy s investorem polyfunkčního domu v ulici Na Florenci jsou uveřejněny v Registru smluv.</p>
		<p>2/ Území je nutné řešit jako celek. Nikoli po částech – jednotlivých záměrech či změnách územního plánu, jejichž podněty na pořizování již byly zahájeny. (Jinak hrozí to, co se stalo v případě Rohanského ostrova: když nyní chce město postavit most mezi Holešovicemi a Karlínem, zjišťuje, že jeho nejvhodnější urbanistická a dopravní poloha je pravděpodobně nerealizovatelná – most se nevejde mezi již postavené bytové domy.)</p>	<p>Souhlasíme s Vámi, že území je nutné řešit jako celek. Z tohoto důvodu soutěž řeší celý brownfield mezi Masarykovým nádražím a Karlínem včetně návazných veřejných prostranství a to bez ohledu na majetkovou strukturu území.</p> <p>Současné vedení hlavního města Praha akcelerovalo pořizování územních studií na rozsáhlá</p>

			území (např. urbanistické studie Holešovice – Bubny – Zátory, Nákladové nádraží Žižkov, Kyje-Hutě, Nový Sedlec a další), oproti předcházející praxi, kdy se řešilo umísťování jednotlivých staveb do území, nyní podmiňuje jakýkoliv rozvoj tím, že jsou v území přesně definována veřejná prostranství, struktura zástavby, zelená infrastruktura tak, aby mohlo být koncepčně postupně zastavěno a jednotlivé dílčí soukromé i veřejné záměry předem koordinovány.
		3/ Zásadní je zde řešení centrálního uzlu veřejné dopravy a vzájemných přestupních vazeb (dálkové vlaky, příměstské vlaky, dráha na letiště, nové spojení II, metro A, B, C, D, tramvaje, autobusy; přičemž studie pražského železničního uzlu bude hotová až koncem roku 2022), zatraktivnění území pro pěší a cyklisty a výrazné snížení zátěže automobilovou dopravou.	Ano, přesně takto to je zadáno. Jednotlivé plánovací procesy jsou provázané, tedy prověřovací studie ŽUP bude informována výstupem – urbanistickou studií s regulačními prvky – z této soutěže, a zároveň požadavky na realizaci ŽUP jsou jedním ze zadání této urbanistické soutěže.
		4/ Transformace může posílit konkurenceschopnost Prahy v evropském měřítku. Nutné je pečlivě zvážit možnost umístění kulturní, vědecké, správní či jiné exkluzivní, celoměstsky významné veřejné stavby do posledního volného území v centru města.	V zájmovém území je celá řada veřejných staveb jako je Muzeum hl. m. Prahy, Desfourský palác ve kterém je záměr rozšíření muzea, historické budovy lokomotivního depa, ve kterých plánuje Národní technické muzeum zřídít muzeum železnice a elektrotechniky, Karlínská kasárna čekají na své nové využití), město intenzivně připravuje projekt Vltavské filharmonie na levém břehu Vltavy, v ulici Na Florenci sídlí Fakulta dopravní ČVUT nebo Ústav pro českou literaturu AV ČR. Zájmem hlavního města je zejména lépe využívat objekty, které již vlastní (např. Desfourský palác), umísťovat do nich aktivity relevantní pro

			<p>společenský a ekonomický rozvoj hl. m. Prahy a České republiky.</p> <p>V indikační zóně budou soutěžní týmy v ideové rovině řešit oblast Těšnova. Zadání je pro tuto zónu definováno následovně:</p> <ul style="list-style-type: none"> - “Navrhněte základní principy možné transformace a rozvoje v současnosti degradovaného místa s cílem vytvořit kvalitní městské prostředí navazující na okolí. - Navrhněte především objemové, prostorové a typologické řešení území s převažující kulturní funkcí a s důrazem na řešení veřejných prostranství vysoké kvality. - Pracujte s převažující kulturní funkcí. Uvažujte o rezervě pro rozšíření Muzea hlavního města Prahy, můžete však představit vlastní náměty na využití území a možnosti jeho rozvoje.”
		5/ Využití území musí být smíšené. Nejen funkčně, ale i sociálně. Podíl dostupného nájemního bydlení ve vlastnictví města vytváří zdravý sociální mix, a tím garantuje, že nevznikne čtvrť investičních bytů a kanceláří.	<p>Souhlasíme s Vaším názorem. V rámci smluv se společností Masaryk Station Development, a.s. si hl. m. Praha stanovilo požadavek minimálního podílu 40% HPP pro residenční využití.</p> <p>Zároveň je po soutěžících požadován návrh polyfunkční struktury s aktivními partery pro provozovny.</p>
		6/ Je nutné odstranit stávající deficity území. Jindy už k tomu nebude příležitost. Absence parků či občanské vybavenosti (školy, školky, zdravotní a sociální zařízení	<p>Souhlasíme, hl. m. Praha připravilo Metodiku spolupodílu investorů do území, která bude aplikována i v tomto případě. Získané zdroje budou</p>

		atd) přilehlých čtvrtí často může být řešena jedinečně jejich umístěním v rozvojovém území.	investovány přímo v území do veřejné infrastruktury. Metodika k spolupodílu investorů do území je připravena, zatím prošla schválením Výboru pro územní rozvoj, územní plán a památkovou péči, v nejbližší době bude projednána v RHMP.
		7/ Řešení aktuálních problémů představuje výzvu ke zlepšení kvality života ve městě a především dopadů na lidské zdraví. Je třeba řešit přetíženost magistrály a s ní související hlukovou a smogovou zátěž, problém tepelného ostrova, adaptaci na změnu klimatu a také zadržování vody ve městě.	Všechna tato témata jsou obsahem Zadání soutěže. V publikaci Informace o území jsou shrnuty hlavní cíle strategických a koncepčních dokumentů hl. m. Prahy, které musí soutěžící v návrzích zohlednit.
		8/ Je třeba pečovat o kulturní dědictví. Tisíciletý vývoj urbánního prostředí centra Prahy – měřítko zástavby, její harmonie s krajinným reliéfem, veřejnými prostranstvími, kompozičními osami, průhledy a dominantami – je globálně sdílenou hodnotou, která nemůže být zničena ve prospěch developerských projektů.	Souhlasíme s Vaším tvrzením. Památkové péči se věnuje rozsáhlá kapitola 2 publikace Informace o území, která byla připravena ve spolupráci s NPÚ a Muzeem hl. m. Prahy. Limity pro území vyplývající z památkové péče jsou popsány v kapitole 10 Limity v území. Vzhledem k tomu, že k těmto kapitolám jste neposlali žádné komentáře, tak máme za to, že s jejich zněním souhlasíte, což nás těší. Rovněž nás těší, že je v Praze řada developerských společností, které staví kvalitní architekturu v souladu s požadavky orgánů památkové péče.
		9/ Je nutná finanční spoluúčast veřejného a soukromého sektoru. Současnou extrémní nevyváženost mezi zisky developera a náklady vzniklými městu nelze akceptovat.	Souhlasíme, hl. m. Praha připravilo Metodiku spolupodílu investorů do území, která bude aplikována i v tomto případě. Získané zdroje budou

		<p>Je třeba finanční spoluúčast ošetřit tak, aby vyvolané investiční a provozní náklady na veřejné infrastrukturu byly v daném časovém horizontu (5, 10 či 20 let) městu kompenzovány.</p>	<p>investovány přímo v území do veřejné infrastruktury.</p> <p>Metodika k spolupodílu investorů do území je připravena, zatím prošla schválením Výboru pro územní rozvoj, územní plán a památkovou péči, schválení RHMP bude v nejbližší době. Nicméně HMP neřeší zisky investora, ale požaduje co nejspravedlivější podíl na nákladech spojených s rozvojem území a zajištěním odpovídající kvality života pro jeho obyvatele.</p> <p>Dle této metodiky je za formu spoluúčasti soukromého sektoru považováno i zorganizování architektonické soutěže a investice do transformace ploch brownfieldů. Další formy spoluúčasti (např. investice do veřejných prostranství nebo provozní náklady na údržbu vegetace) budou předmětem dalších dohod zadavatelů s hl. m. Prahou. Na základě již existujících dohod je takto např. zajištěna desetiletá péče o budoucí zeleň v ulici Na Florenci, kterou se zavázala realizovat společnost Prague CBD, s.r.o.</p>
		<p>10/ Je nutné stanovit pravidla. Jasná, srozumitelná, a především závazná, to znamená vyjádřená regulačním plánem či změnou územního plánu s regulačními prvky a smlouvami. Jinak je i nejlepší koncepce k ničemu. Je tedy nutné mít vyjasněno a ošetřeno, jak se do nich výsledky soutěže propíší.</p>	<p>Souhlasíme. S ohledem na složité pořizování regulačních plánů upřednostňuje hlavní město Praha zpracování územní studie s regulačními prvky, která se stane součástí smluvního vztahu a podkladem změny územního plánu.</p>

jméno: Petr Klápště			datum: 15. 5. 2021
organizace: atelier Nature Systems, nominovaný MČ Praha 8			
kapitola	číslo strany	komentář	zpracování komentáře
zadání, 4-2 Struktura území	s. 57	Existuje upřesnění alternativního technického řešení magistrály? Lze zvažované podoby předat pro inspiraci soutěžícím?	Soutěžící dostanou prezentace z Konference Magistrála – vize a koncepce (22. září 2020) na které byly prezentovány alternativní možnosti řešení.
zadání, 4-4 Doprava a mobilita	s. 62	Není popsáno, jak se postavit k požadovanému počtu odstavných parkovacích stání. Jaká je žádoucí míra jejich redukce a zda smí být umístěna v otevřených prostranstvích - přičemž doporučuji redukovat na naprosto minimální počty a ty požadovat (je to na dopravním uzlu veřejné dopravy) a neumožnit stání pro odstavení vozidel v otevřených prostranstvích.	<p>Dle informací IPR Praha není k dispozici strategie řešení parkování ve smyslu charakteru parkování ve veřejném prostoru.</p> <p>Z hlediska kapacit parkovacích stání získali na 1. soutěžním workshopu účastníci tuto informaci:</p> <p><i>Návrh by měl řešit odstavná místa (parkování přes noc) mimo uliční prostor v parkovacích objektech, parkovací stání na otevřených prostranstvích by měli být v minimálním počtu a s důrazem na velkou obrátkovost.</i></p> <p><i>Počet navržených míst by se měl řídit požadavky Pražských stavebních předpisů (PSP). Dle PSP je zájmové území situováno v zónách 00 a 01, kde je s ohledem na velmi dobrou dostupnost veřejnou dopravou žádoucí maximální redukce počtu parkovacích stání. PSP v anglickém jazyce mají soutěžící k dispozici.</i></p>

			<i>Tento text bude doplněn jako doplňující informace v rámci dotazů soutěžících.</i>
zadání, 4-5 Veřejná prostranství	s. 63	Návrh veřejných prostranství a regulační prvky pro ně řešit tak, aby umožňovala pohodlný pobyt včetně posezení nezávislý na jakékoli platbě (aby nebyl výsledek jako u Quadria, kde nejsou lavičky s výjimkou zahrádek restaurací, kde je pobyt podmíněný konzumací).	Děkujeme za komentář. Tento požadavek bude zahrnut do zpřesnění zadání ve 2. fázi soutěže jako požadavek pro územní studii s regulačními prvky.
zadání obecně		Chybí požadavek adresování klimatického závazku Prahy a klimatického plánu a požadavek redukce uhlíkové stopy a snižování efektu tepelného ostrova města (podklady jsou v informacích o územní k dispozici). Chybí akcentování principů férového města a diverzity uživatelů a sociálních skupin.	<p>Cíle strategií, které jsou shrnuty v publikaci Informace o území (kapitola 11 Strategický rámec) jsou pro návrh směrodatné a musí být do něj promítnuty. Patří mezi ně: Klimatický závazek hl. m. Prahy, Klimatický plán hl. m. Prahy do roku 2030 a Strategie adaptace hl. m. Prahy na změnu klimatu.</p> <p>V Zadání soutěže je v části 4-6 uvedeno: „<i>Reagujte na Strategii adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu a zabývejte se obecně možnostmi zlepšení klimatu v centru města.</i>“</p> <p>V Zadání soutěže je v části 4-3 uvedeno: „<i>Návrh dotváří hodnotnou modrozelenou infrastrukturu a přispívá ke klimatickým cílům města.</i>“</p> <p>zároveň je tento požadavek ukotven v kritériích hodnocení ve 2. fázi (5-3-4):</p> <p>“<i>Návrh dotváří hodnotnou modrozelenou infrastrukturu a přispívá ke klimatickým cílům města.</i>”</p> <p>V Zadání soutěže je v části 4-3 uvedeno: „<i>Navrhňte ekonomicky proveditelný a sociálně kohezní funkční</i></p>

			<p><i>mix využití území s vhodným způsobem rozmístění a kombinací jednotlivých funkcí v území.“</i></p> <p>zároveň je tento požadavek ukotven v kritériích hodnocení ve 2. fázi (5-3-4):</p> <p><i>„Návrh podporuje smysluplný sociálně-kohezní funkční mix a diverzitu aktivit v území s ohledem na místní ekonomický rozvoj;“</i></p>
--	--	--	---

jméno: Mgr. Robert Gája, Ph.D.			datum: 17. 5. 2021
organizace: NPÚ PR			
kapitola	číslo strany	komentář	zpracování komentáře
Limity území	130	<i>U této změny je s koeficienty možné hýbat</i> - Toto tvrzení nenachází oporu ve schváleném podnětu P 261, který se týká území ČSAD ani v podkladové studii pro podnět P 261. KPP je stanoven na 2,6 a KZ na 0,05. Měly by se spíše hledat cesty, jak v centrální části řešeného území najít místo pro kompaktní plochu parkové zeleně, která v současném územním plánu je (plocha ZMK = 0,194 ha), a která bude řešené území dostatečně členit a bude volně propojovat současné plochy zeleně, jak je zobrazeno na výkresu č. 3 Hlavní problémy v území: chybějící vazba zeleno-modré infrastruktury	<p>Vítězný návrh v části území ČSAD Praha Holding, a.s. se stane podkladovou studií pro zpracování návrhu změny ÚP Z 3790/00. Podkladová studie předložená k podnětu P 261 bude tímto soutěžním návrhem překonána.</p> <p>Schválením podnětu ukládá Zastupitelstvo HMP zpracovateli návrhu změny ÚP (IPR Praha) navržené koeficienty (KPP=2,6 a KZ=0,05) prověřit, nejsou však nijak závazné. Z tohoto důvodu je soutěžním týmům umožněna možnost tyto koeficienty upravovat, avšak pouze ve výjimečných a odůvodněných případech. Jejich vhodnost posoudí porota s ohledem na všechny aspekty zadání soutěže.</p>
Limity území	131	Chybí plocha S4 = sběrné komunikace městského významu (v tomto případě severojižní magistrála)	Regulativy plochy S4 je na straně 132 (nově strana 142). Regulativy ploch S2 a S4 jsou shodné, rozdíl je pouze v jiné kategorii komunikací, které do těchto ploch spadají.
Doporučení obecné		Návrhy vzešlé z 2. fáze soutěže, které se mají podle harmonogramu představit v listopadu veřejnosti, by měly být konzultovány, ještě ve fázi než se přistoupí k	Děkujeme za komentář. Do konzultační skupiny bude zapojen zástupce Kanceláře památky světového

		nevratným procesům při schvalování změny územního plánu nebo studie, s Výborem světového dědictví podle § 172 prováděcích směrnic k Úmluvě o světovém kulturním a přírodním dědictví UNESCO	dědictví MHMP, která je “spojkou” HMP s UNESCEM. Další postup s nimi bude konzultován.
--	--	---	--

jméno: Tomáš Cach			datum: 17. 5. 2021
organizace:			
kapitola	číslo strany	komentář	zpracování komentáře
	118	* str. 118: obrázek nejen stav, ale aktuální verze cyklogenerelo po úpravách... ...a určitě tu nemá být "poplatnost generelu" atd. – případně takovéto úpravy patří jednak do zadání, jednak jasněji a jinak specifikované jen pro vybrané trasy a vazby (např. A41 po SJM je pevná danost, naopak vytvoření propojení Na Florenci – Pernerova skrz řešené území je klíčové a potřebné, i když v celoměstském systému třeba není)	Děkujeme za Váš komentář. Text pod obrázkem 137 byl upraven na: „Cyklistická infrastruktura dle generelu rozvoje cyklistické dopravy.“
	119	* str. 119: Na řadě komunikací je nejvhodnějším řešením cyklointegrace a nic jiného, co by kontinuálně fungovalo, není dosažitelné... ...o to potřebnější je naopak doplnění chráněného propojení zejména východ-západ v řešeném území, kde toho dosáhnout lze (obdobně ve spodní úrovni + přes koleje i to chráněné sever-jih).	Děkujeme za Váš komentář. Text: „ <i>Hlavní překážkou ve větším využívání jízdního kola (různými cílovými skupinami) je nedostatečná či nevyhovující infrastruktura, kdy na zatížených komunikacích není cyklistický provoz dostatečně zohledněn a oddělen od motorové dopravy, která má negativní dopady na subjektivní i objektivní bezpečnost cyklistů.</i> “ byl upraven na: „ <i>Hlavní překážkou ve větším využívání jízdního kola (různými cílovými skupinami) je nedostatečná či nevyhovující infrastruktura, kdy na zatížených komunikacích není cyklistický provoz dostatečně zohledněn.</i> “

	114	* str. 114: Na stole je koncept DUR návaznosti veřejných prostranství na Negrelliho viadukt, i s různými stanovisky atd (investor HMP / TSK, resp. projektant D-Plus) ...toto by mělo být též zkoordinováno a spíše převzato...	Tento záměr je v seznamu záměrů v kapitole 12 a koordinační situace bude sdílená se soutěžními týmy.
--	-----	---	--

jméno: Tomáš Vích			datum:
organizace:			
kapitola	číslo strany	komentář	zpracování komentáře
		<p>Dobrý den,</p> <p>můj komentář k dokumentu Informace o území je, jak už bylo řečeno v ústní podobě na dvou online diskuzích dne 10. a 17.5., že není dobře a přehledně strukturovaný od celku k detailu. Rámcové komplexní informace chybí, nebo jsou vloženy do množství blíže nestrukturovaných a nesystematizovaných dat. V diskuzi Petrem Návratem zmíněný podklad změny územního plánu od Jakuba Ciglera s koeficientem zastavění "S" se v Informacích nenachází, byť je na něj odvoláváno v Zadání soutěže.</p> <p>Stručně shrnuto, v zadání soutěže a v informacích o území okolí Florence chybí zásadní vstupní podmínky řešení centrálního železničního uzlu, Nového spojení II, budoucnosti Masarykova nádraží a rozhodnutí o jeho zachování či rušení, chybí podmínky řešení a zklidnění magistrály a ochrany alarmující kvality ovzduší, které tvoří klíčové bariéry a vady v území a není možno je v měřítku řešeného území koncepčně řešit. Řešení zástavby vzešlé ze soutěže, zejména s</p>	<p>Děkujeme za Váš komentář. Dle zpětné vazby od mezinárodní poroty soutěže je Zadání soutěže srozumitelné právě proto, že je dobře strukturované.</p> <p>Podkladová studie od firmy Jakub Cigler Architekti není součástí podkladů pro soutěž z toho důvodu, že hlavní město vypsalo soutěž právě proto, že chtělo znát nový názor na toto území. Některé z výstupů z analytické části této studie však byly převzaty do zadání - zejména v kapitolách hodnoty a problémy. Podkladem pro změnu územního plánu tak bude vítězný návrh.</p> <p>Nicméně jak je uvedeno v Zadání soutěže pod zmínkou o podkladové studii: "Podněty, případně limity a podmínky pro řešení, které vyplývají z výše uvedených, případně jiných relevantních strategických a koncepčních dokumentů, byly popsány v dokumentu Informace o území, který bude předán vybraným soutěžním týmům."</p> <p>Koeficient S vychází z podnětu změny územního plánu, který schválilo Zastupitelstvo hl. m. Prahy. Navrhovaný koeficient KPP = 2,6 je shodný s KPP</p>

		<p>koeficientem zastavění "S" !!!, zablokuje koncepční řešení magistrály, železnice a klimatické krize v centru Prahy.</p> <p>Území na hranici památkové rezervace vyžaduje transformaci dálniční magistrály na jednu či více městských tříd spojujících bezbariérově příčně i podélně město, propojit parky do jednoho spojeného biokoridoru a tím nastavit podmínky směřující k trvale udržitelnému rozvoji centra města. Od začátku vnímám proces zadání jako nátlakový, nekoncepční a tím za nezodpovědný a neprofesionální, a rád bych se vši naléhavostí všechny zúčastněné ze strany investorů, města i účastníků soutěže varoval, před pokračováním v realizaci takto zadané soutěže.</p> <p>Na radnici Městské části Praha 1 jsme se analýze přípravy soutěže "Brány Prahy" od prof. Karla Maiera věnovali v roce 2019, kterou doporučuji jako podklad ke skutečně koncepčnímu a odpovědnému řešení území, které je třeba pojmout minimálně v rozsahu od Muzea po Vltavskou.</p> <p>Odkaz Brány Prahy viz zde: https://issuu.com/developmentnews_cz/docs/dn_3_2020_150dpi/s/10272739</p>	<p>stávajícího kódu I zastavitelných ploch dle platného ÚP. Mění se rozsah zastavitelných ploch z důvodu větší variability řešení (stávající vymezení ploch DU značně determinuje cílovou strukturu zástavby). Kód S je navrhován zejména z důvodu nemožnosti realizovat ve ztížených, značně limitujících podmínkách území podíl započitatelných ploch zeleně na rostlém terénu (dle ÚP minimálně 50%). Z tohoto důvodu je navrhován koeficient zeleně KZ=0,05.</p> <p>V Zadání soutěže je v části 4-1 Strategie rozvoje území uvedeno: "<i>Návrh postupné transformace území musí umožnit flexibilní přístup dle dostupnosti investic v území, ale i s ohledem na variantnost záměru Nové spojení II. a požadavek, aby řešení zohlednilo stávající vedení magistrály zájmovým územím a zároveň v budoucnu neznemožnilo i jiné technické řešení této dopravní stavby.</i>"</p> <p>S ohledem na dostupné finanční zdroje, prioritní projekty (Metro D, dokončení okruhů, výstavba tramvajových tratí) a dobrý technický stav severojižní magistrály <u>neplánuje hl. m. Praha ve střednědobém horizontu změnu jejího vedení</u>. Dílčími zásahy chce přispět k tzv. humanizaci magistrály s ohledem na zlepšení podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu. Proto bylo v Zadání soutěže formulováno následující.</p> <p>V Zadání soutěže je v části 4-2 Struktura území uvedeno: "<i>V návrzích struktury území navazujícího na magistrálu nabídněte možnosti řešení humanizace</i></p>
--	--	---	--

			<p><i>prostředí magistrály a dotvoření struktury navazujícího území při respektování stávajícího technického řešení magistrály. Navrhňte dostatečně flexibilní řešení nové městské struktury, které v budoucnu neznemožní i jiné technické řešení této dopravní stavby. <u>Ve svém návrhu můžete jako alternativu nabídnout i toto jiné technicky proveditelné řešení magistrály.</u></i></p> <p>Soutěžní týmy budou mít přístup k záznamu z Konference Magistrála – vize a koncepce, kterou pořádalo hlavní město Praha 22. září 2020. Příspěvek Brána Prahy od prof. Maiera je jeho součástí. Videozáznam byl pro tento účel doplněn hlavním městem Praha o anglické titulky.</p>
--	--	--	---

jméno: kolektiv Laboratoře udržitelného urbanismu			datum: 17. 5. 2021
organizace: Auto*Mat, z. s., Vodičkova 36, 110 00 Praha 1			
kapitola	číslo strany	komentář	zpracování komentáře
		<i>Pokud má konzultační skupina fungovat efektivně, potřebujeme dopředu znát plán aktivit této skupiny v rámci celkového harmonogramu. Zároveň je nepřijatelné, aby byl téměř dvoustránkový dokument zprostředkován konzultační skupině k připomínkování na pouhé čtyři pracovní dny.</i>	Děkujeme za velmi podrobné komentáře k dokumentu Informace o území. Celý harmonogram přípravy soutěže byl poznamenán protiepidemiologickými opatřeními spojenými s onemocněním Covid. Původní záměr organizátora byl uspořádat jednání konzultační skupiny fyzicky jako odpolední event přímo v zájmovém území. S tím, jak se nepříznivá situace prodlužovala, bylo posunuto jak zapojení veřejnosti tak i jednání konzultační skupiny. Je to ponaučení pro příště.
1	12	V této kapitole jsou vysvětleny jednotlivé zóny, v území je však dále ohraničena "indikační subzóna", která ale není blíže specifikována	Děkujeme za postřeh, bylo doplněno do textu na straně 12.
1		Základní požadavky na indikační zónu nechávají pro území otevřený otazník nad budoucností technického řešení SJ Magistrály. Přístup k indikační zóně by měl být dle specifikace ideový. Nepovažujeme tedy za důvodné zmást soutěžící v této zóně požadavkem na konzervaci stávajícího nevyhovujícího stavu, který nemá v dokumentu rozumné opodstatnění. Naopak je zde možnost využít potenciálu soutěžních týmů k otevřené diskusi nad možnostmi, které území	Dle rozhodnutí Řídící skupiny soutěže není hlavním cílem soutěže vyřešit budoucnost magistrály. V Zadání soutěže je v části 4-1 Strategie rozvoje území uvedeno: "Návrh postupné transformace území musí umožnit flexibilní přístup dle dostupnosti investic v území, ale i s ohledem na variantnost záměru Nové spojení II. a požadavek, aby řešení zohlednilo stávající vedení magistrály zájmovým

		<p>poskytuje. (Tento bod je také v souladu s doporučením č. 8 Reaktivní monitorovací mise, uvedené na straně 8.)</p>	<p><u>územím a zároveň v budoucnu neznemožnilo i jiné technické řešení této dopravní stavby.</u></p> <p>S ohledem na dostupné finanční zdroje, prioritní projekty (Metro D, dokončení okruhů, výstavba tramvajových tratí) a dobrý technický stav severojižní magistrály <u>neplánuje hl. m. Praha ve střednědobém horizontu změnu jejího vedení.</u> Dílčími zásahy chce přispět k tzv. humanizaci magistrály s ohledem na zlepšení podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu. Proto bylo v Zadání soutěže formulováno následující.</p> <p>V Zadání soutěže je v části 4-2 Struktura území uvedeno: <i>“V návrzích struktury území navazujícího na magistrálu nabídněte možnosti řešení humanizace prostředí magistrály a dotvoření struktury navazujícího území při respektování stávajícího technického řešení magistrály. Navrhněte dostatečně flexibilní řešení nové městské struktury, které v budoucnu neznemožní i jiné technické řešení této dopravní stavby. <u>Ve svém návrhu můžete jako alternativu nabídnout i toto jiné technicky proveditelné řešení magistrály.</u>”</i></p>
3		<p>Chybí pokročilé sociodemografické údaje – naprosto chybí dopad nové socio-prostorové segregace v Praze na okolí oblasti. Některé části transformační plochy představují vysoký potenciál pro rozvoj bydlení. Naprosto chybí deklarace, informace a odkazy na data o tom, že Praha bojuje především v Karlíně s</p>	<p>Děkujeme za Váš komentář. Proces gentrifikace v Karlíně je dobře popsán i ve světové odborné literatuře. Přesto jsme z dostupných zdrojů nezískali informaci o žádné politice či koncepci hl. m. Prahy, která by měla za cíl</p>

		gentrifikací a vymístěním, a že tento projekt má tento problém a jeho mitigaci aktivně tematizovat.	zmírnit nebo přispět ke zmírnění procesu gentrifikace v této části města.
3		V podkladu pro soutěžící absentuje jakýkoli popis situace místních lidí bez domova a případný výhled, jak bude s těmito lidmi participováno a co těmito lidem případné změny způsobí.	Otázka lidí bez domova se intenzivně řeší v rámci širšího území - 1) při revitalizaci střediska Naděje, které je v pokročilé fázi řešení a 2) při rekonstrukci Vrchlického sadů, kdy byl požadavek na řešení problematiky lidí bez domova zapracován přímo do zadávacích podmínek zadání. Území dotčené v soutěži je v uzavřených areálech, problematika zmíněné skupiny je tedy ve veřejných územích 3) rovněž od připravované rekonstrukce Negrelliho viaduktu se očekává, že např v některém z rekonstruovaných oblouků budou poskytovány služby pro sociálně znevýhodněné či vyloučené skupiny obyvatel s cílem jejich zapojení do společnosti.
5		Budovy veřejné infrastruktury – chybí přesnější specifikace těchto budov (podobně jako v případě Památkově chráněných objektů dále), která by přiblížila jejich význam nezasvěceným, totéž platí i o “Významných stavbách pro charakter území” – v čem tkví jejich význam, jakou hodnotu do území přináší?	Děkujeme za komentář. Do úvodu podkapitoly 5.2 byl doplněn vysvětlující text. Úvodní text byl rovněž doplněn do kapitoly 5.4 Významné stavby.
7		V kapitole je naprosto nutné výslovně doplnit deklarace potřeby toto území navrhnout tak, aby pomohlo mitigovat současné dopady externalit lidské činnosti v zájmu zlepšení kvality života v centru Prahy jako celku. Oblast představuje rozvolněné území které skýtá prostor pro to vytvářet synergii mezi racionální	Děkujeme za komentář. Cíle strategií, které jsou shrnuty v publikaci Informace o území (kapitola 11 Strategický rámec) jsou pro návrh směrodatné a musí být do něj promítnuty. Patří mezi ně: Klimatický závazek hl. m. Prahy, Klimatický plán hl. m. Prahy

		<p>zástavbou a zelenou infrastrukturou, jakékoli vytěžení území z pozice ekonomického zájmu je proto nežádoucí a informace o území to mají jasně tematizovat s odkazem na koncepční dokumenty (Strategie adaptace na klimatickou změnu, Emisní plán Prahy, ale i SDG's OSN). Zároveň chybí data o emisích tzv. vtěleného karbonu, který Praha generuje svojí výstavbou, s douškou, že nový projekt by měl ukázat jak nadměrným emisím během výstavby zabránit.</p>	<p>do roku 2030 a Strategie adaptace hl. m. Prahy na změnu klimatu.</p> <p>V Zadání soutěže je zároveň v části 4-6 uvedeno: <i>„Reagujte na Strategii adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu a zabývejte se obecně možnostmi zlepšení klimatu v centru města.“</i></p> <p>V Zadání soutěže je v části 4-3 uvedeno: <i>„Návrh dotváří hodnotnou modrozelenou infrastrukturu a přispívá ke klimatickým cílům města.“</i></p> <p>zároveň je tento požadavek ukotven v kritériích hodnocení ve 2. fázi (5-3-4):</p> <p><i>“Návrh dotváří hodnotnou modrozelenou infrastrukturu a přispívá ke klimatickým cílům města.”</i></p>
7		<p>Tepelný ostrov města – požadujeme vložit podrobnější mapku, prostor Masarykova nádraží má extrémní hodnoty.</p>	<p>Mapka je převzata z veřejně dostupných zdrojů a je z ní dostatečně zřejmý extrémní vliv tepelného ostrova na řešené území. IPR Praha podrobnějším kartogramem nedisponuje.</p>
7	86	<p>Deklarovanou severojižní parkovou osu Vítkov-Štvanice považujeme za dnes nefunkční. Dokument tak podsouvá zpracovatelům interpretovanou osu, která není v území objektivně zakotvena. Nejedná se tedy o objektivní informaci o území. Pokud vychází z relevantních strategických dokumentů, měl by zde být uveden zdroj. Daleko významnější osou v severojižním směru je linie původních hradeb. Osa z vrchu Vítkov by</p>	<p>Toto je asi nedorozumění, o parkové ose se v textu nepíše, jde zde zmíněna existující severojižní <u>urbanizační osa</u>.</p>

		naopak měla tvořit dostředný zelený klín (jeden z nejsouvislejších v Praze), který má v tomto případě potenciál pokračovat dál do centra města.	
7	92	Není jasné, jaká je souvislost snížení bonity klimatu s umístěním v centru města. Je třeba dospecifikovat, co snížení bonity klimatu způsobuje.	V textové části je uvedeno, které složky mají na celkovou (zhoršenou) bonitu klimatu vliv: klimatické ukazatele území (oslunění, přirozená ventilace území, rychlost proudění větru, četnost bezvětří, imisní zátěž a zastavěnost území) a poloha v centru města (intenzivní doprava a s ní související hluková zátěž, emise, nízká kvalita veřejných prostranství a nízké zastoupení kvalitních prvků zelené infrastruktury).
8	100	U stupně automobilizace je nutno doplnit poznámkou, že v letech 2008–2012 byla odlišná metodika, proto ten skok.	Bylo doplněno, děkujeme za komentář.
8	102	<i>“Intenzity dopravy v centrálním kordonu od r. 2000 mírně klesají nebo stagnují, ani do budoucna se neočekává navýšení dopravní zátěže na komunikacích v centrální části města.”</i> Tato věta je nepravdivá. V podkladu by na tomto místě mělo být jednoznačně zmíněno, že městské strategie naopak předpokládají zavedení mýta a tedy snížení intenzity automobilové dopravy ve vnitřním městě o cca 20-30 % (vyplývá z podmínek EIA pro Městský okruh, z Klimatického plánu schváleného HMP, Plánu udržitelné mobility, atd.).	Děkujeme za komentář. Přátelsky bychom Vám chtěli navrhnout, abyste se v konzultaci vyvarovali takto ostrých tvrzení. Jsou zbytečně polarizující. Vámi nabízené informace nejsou v rozporu s citací. Pokud strategie něco předpokládá, tak to ještě neznamená, že k tomu dojde. Smyslem této věty bylo informovat, že se nepředpokládá navýšení požadavku na dopravní síť v důsledku předpokladu zvýšení dopravy. Bylo doplněno: „Dle současné politiky samosprávy by mělo nadále docházet k postupnému snižování

			intenzity automobilové dopravy ve vnitřním města a to i s ohledem na zvažované zavedení mýta.“
8	103	Domníváme se, že hlídané parkoviště v prostoru současného cargo-depa pod magistrálou již není v provozu.	Bylo zapracováno, děkujeme za upozornění. V obr. 127 bylo přeškrtnuto parkoviště v tram. smyčce (P/40).
8	112	Železniční doprava: Popisuje se pouze stav, chybí schéma plánovaných městských linek PID a výhledový objem osobní dopravy. Chybí schéma Nového spojení II. Zadání na s. 138 je v pořádku.	Děkujeme za komentář. Nové, cílové linkové vedení zatím není k dispozici, bude výstupem studie proveditelnosti. Schéma pro střednědobý horizont (bez metra S) bude doplněno do textu. Byl doplněn obrázek 130a „finální stav železnice v Praze.JPG“ s popisem: <i>Schéma železničního uzlu Praha ve střednědobém časovém horizontu (bez Metra S), zdroj: IPR</i>
8	116	Pěší doprava: Chybí informace o SJ bariéře v podobě trati, kterou kříží magistrála bez pěší trasy. Kvantifikovat potřebnost lze například délkou bariéry, která v současnosti činí min 700 metrů ve VZ směru a i po zprůchodnění nadchodu nad nádražím bude činit cca 500 m, což není v kompaktním městě vhodné.	Děkujeme, bylo doplněno do textu.
8	118	<i>K větě “Trasy stanovené Generalelem představují vytipované koridory, které jsou poplatné urbanistické struktuře města v době schvalování či aktualizace Generelu. Při přetváření urbanistické struktury je doporučeno přeložení tohoto koridoru do jiné vhodné stopy, která zajistí srovnatelné nebo lepší podmínky pro překonání území z hlediska směrového a</i>	Děkujeme, text byl upraven dle Vašeho návrhu.

	<p><i>výškového vedení, návaznosti tras a celkového komfortu a bezpečnosti cyklistů.”:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Upozorňujeme, že generel byl aktualizován v roce 2019 a předmětné trasy v něm jsou zakotvené zcela odůvodněně včetně zdvojeného vedení severojižní spojnice v koridoru Severojižní magistrály a průchodu mezi ulicemi Opletalovou a Na Florenci. Vzhledem k návaznostem cyklistické dopravy a kontextu cyklotras A41, A25 a dalších, který nemusí být z podoby generelu bez dalšího komentáře plně srozumitelný, žádáme, aby byl návrh řešení cyklistické dopravy v uzlu již v průběhu soutěžních workshopů konzultován s Komisí Rady pro cyklistickou dopravu a aby řešení, která nebudou vyhovovat, byla buď přepracována nebo zamítnuta. • Předmětnou větu navrhuje přepracovat následovně: <p><i>Trasy stanovené Generelem představují vytipované koridory, které jsou poplatné urbanistické struktuře města v době schvalování či aktualizace Generelu plní funkci celoměstských nebo mezičtvrťových spojení. Při přetváření urbanistické struktury je doporučeno možné přeložení tohoto koridoru do jiné vhodné stopy, která zajistí srovnatelné nebo lepší podmínky pro překonání území z hlediska směrového a výškového vedení, návaznosti tras a celkového komfortu a bezpečnosti cyklistů. Vzhledem ke kontextu cyklotras, který nemusí být z podoby generelu bez dalšího komentáře plně zřetelný, je</i></p>	
--	--	--

		<i>návrh řešení cyklistické dopravy třeba v průběhu přípravy konzultovat se zodpovědným pracovištěm IPR a odborem dopravy MHMP.</i>	
8		K dopravě dále nutné jako podklady doplnit: studie humanizace Severojižní magistrály, jmenovitě studii 2009, studii Satra 2012, studii Gehl Architects 2017.	Odkazy na podklady budou doplněny do publikace Informace o území na závěr 8. kapitoly.
9	133	Není jasné, z jakého důvodu lze ideově považovat indikační zónu za plně zastavitelné území v celém rozsahu.	Vychází z ideové povahy soutěže v tomto území a z požadavku hl. m. Prahy. Tedy pro soutěž zde nejsou vymezeny plochy, na kterých by nemohly být navrženy stavby, které budou definovat novou strukturu území. To ovšem neznamená, že zadání motivuje k zastavění celé zóny.
9	139	Je škoda, že v současném stavu nedokončeného dokumentu chybí požadavky zadavatelů soutěže, což je poměrně zásadní informace. Bylo by třeba doplnit jak limitní potenciál tyto informace mít budou.	Požadavky byly v době konzultace dokumentu ve stádiu rozpracovanosti, bylo nutné je prověřit s textem Zadání soutěže, aby nedocházelo k duplicitám, což by mohlo soutěžící zmást.

10		Zdůraznit roli ZÚR a pravidel pro transformační oblast T/6. Zároveň výslovně zmínit, že sousední projekt Masaryk Centre I, tato pravidla zjevně porušil s tichým souhlasem místních samospráv i magistrátu, což je do budoucna nepřijatelné. Nesouhlasně se k tomuto postupu vyjádřil i Veřejný ochránce práv ČR.	<p>Souvislosti ze ZÚR jsou v dokumentu Informace o území podrobně popsány, včetně všech uvedených podmínek, které jsou relevantní pro zájmové území - a to nejenom podmínky vyplývající z umístění v transformační oblasti T/6, ale i další podmínky vyplývající např. z umístění ve specifické oblasti SC (oblast stávajícího celoměstského centra) i vybrané podmínky koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot).</p> <p>Požadavek na doplnění komentáře k projektu Masaryk Centre I není možné akceptovat. Toto hodnocení je subjektivní. K záměru bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko orgánu územního plánování i dalších dotčených orgánů státní správy.</p>
11		Některá východiska stran klimatických opatření by měla být zařazena spíše v kapitole 10. Limity území, tedy, mělo by být zdůrazněno, co je z hlediska tvorby území cílem a jaké jsou koncepční hranice území v ohledu zlepšení životního prostředí	V kapitole limity území jsou shrnuty všechny známé zákonné limity. Tedy i zákonné limity týkající se ochrany životního prostředí.
11	142	Odstavce s klimatickým závazkem a adaptační strategií nejsou zvýrazněny a detailně interpretovány z pozice jasných požadavků města , i když daleko jasněji definují současné problémy a jejich řešení, než například Strategický plán hl. m. Prahy. Znamená to, že tyto dokumenty město nepovažuje za tolik důležité?	V textu bylo zvýrazněno.
12	156	K předloženému dokumentu je třeba přílohou k záměrům v území doplnit dostupné podklady.	Podklady jsou průběžně doplňovány a poskytovány soutěžícím tak, jak je organizátorovi soutěže poskytnou investoři v území.

13	159	Navrhujeme přejmenovat kapitolu “Zapojení veřejnosti” na “Podněty veřejnosti k současnému stavu území” či ji vytvořit jako podkapitolu a doplnit další plány zapojení veřejnost, jako nedílné součásti soutěžních workshopů.	Název kapitoly byl upraven na “Výstupy ze zapojení veřejnosti”.
13		Shrnutí “zapojení veřejnosti” je naprosto nedostatečně kontextualizované. Jedná se o do clusterů rozdělený deskriptivní soupis výroků, bez interpretace. V textu chybí, jak bylo metodicky vytváření dat zajištěno, zároveň vůbec nevíme, kdo co požaduje (sociodemograficky). Bez hloubkového dotazníkového šetření a fyzického průzkumu v lokalitě není možné soutěžícím, kteří budou vytvářet návrhy, podat dostatečné údaje a znalosti o sociálním životě lokality. Vymezené území tak představuje pouze schematizovaný prostor bez skutečného života.	Dle dohody hl. m. Prahy a zadavatelů soutěže byla zapojením veřejnosti pověřena plánovací kancelář ONplan, která provedla zapojení veřejnosti dle s hl. m. Praha domluveného postupu. Předání všech komentářů (331 problémů, 190 hodnot) přímo soutěžícím považujeme za lepší, než interpretaci výstupů, která by soutěžící nekonfrontovala s rozmanitostí komentářů současného stavu. S ohledem na finanční odměnu pro účastníky soutěže tak je vyhodnocení těchto komentářů ponecháno na jednotlivé soutěžící týmy. Není jasné, co se myslí “hloubkovým dotazníkovým šetřením”, hloubkové strukturované rozhovory s respondenty v území nebo další nástroje nebyly hl. m. Praha ani IPR Praha požadovány.
		Považujeme za nezbytné, aby došlo k analýze komentářů obyvatel a ty byly kvalitativně okódovány a kategorizovány, což je během participace běžnou praxí. V současném stavu mají kusé informace potenciál tvůrce studie spíše zkrát a může docházet k jejich nesprávné a zavádějící interpretaci.	Odpověď viz předcházejí komentář.
		V kapitole chybí části, které by popisovaly, co v lokalitě lidé dělají – aktivity ve vztahu k funkcím, které různé části území pro různé uživatele mají. Tzn. jaké cílové	Děkujeme za komentář. Hlavní město Praha se domnívá, že podrobnější analýza bude důležitá v návazné fázi revitalizace území, kdy se bude

		<p>socioprofesionální skupiny se zde pohybují, jaké jsou zde meeting pointy, uzly, kde existují skutečné (ne jen v názorech veřejnosti deklarované) komunikační i sociální uzly. Podklad musí směřovat více do hloubky – tzn. prozkoumat i rizika pro neformální život v území, který může být proměnami zásadně ohrožen.</p>	<p>rozhodovat o konkrétních funkcích v území s ohledem na jeho zastavování, tedy při přípravě konkrétních projektů, taková je dosavadní praxe Prahy.</p> <p>Hl. m. Praha má zároveň velký zájem na budování kapacit města v propojování sociálních témat a městského plánování, uvítá proto pokračující dialog o tom jak co nejlépe časově a procesně provázat práci sociologů a antropologů s prací městských plánovačů a urbanistů. Budeme rádi za Vaše podněty jak tuto spolupráci nastavit.</p>
		<p>Je proto třeba dodefinovat následné participační kroky, zapojení veřejnosti takto nemůže skončit – projektanti by měli dostat daleko více dat a analýz k současnému sociálnímu životu území: monitoring praktik a potřeb v území, analýzu neformálního využívání oblasti apod.</p>	<p>Viz odpověď výše.</p>

jméno: Ivan Lejčar		datum: 15. a 17. 5. 2021	
organizace: ALEJ – architektonický ateliér			
kapitola	číslo strany	komentář	zpracování komentáře
Záměry v území	155–157	<p>V grafice chybí územní rezerva ze ZÚR a MPP pro Nové spojení II. V textu cokoliv o NS II chybí.</p> <p>Nové spojení II (Metro S), je zásadní koncepční materiál o udržitelné příměstské železniční dopravě. Byl na zpracován ve dvou podrobných dopravně-urbanistických studiích.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) V r. 2007 na zadání MD ČR: „Praha, Nové spojení II etapa – městský železniční tunel“, zpracovali MORAVIA CONSULT Olomouc, SUDOP Praha, METROPROJEKT, ALEJ – architektonický ateliér Praha. 2) V r. 2009 na zadání SŽDC: „Napojení letiště Praha na systém segregované městské a příměstské dopravy v ŽUP“, zpracovali: SUDOP Praha, METROPROJEKT Praha, Útvar rozvoje města MHMP, ALEJ – architektonický ateliér Praha. <p>Obě dopravně-urbanistické studie jsou zpracovány i v podrobnosti technické (dráha, tunely), provozně - technologické a studie z r. 2009 byla URM podrobena variantně přepravním zátěžím (dopravní model).</p> <p>Základními principy řešení městské a příměstské železnice, konkurenceschopné kvalitou poskytovaných služeb</p>	<p>Děkujeme Vám za shrnutí problematiky ŽUP a Nového spojení 2.</p> <p>Informace o NS2 jsou popsány v části 12.4 dokumentu Informace o území. Omylem tento nebyl ve verzi, která byla rozeslána ke konzultaci.</p> <p>Požadavek „do zadání soutěže doporučuji zadat i možnost neřešit Masarykovo nádraží jako dopravní hub.“ není předmětem této soutěže. V Zadání soutěže je jasně deklarováno, že Masarykovo nádraží bude ve střednědobém horizontu fungovat. Soutěžící mají informace o modernizaci nádraží a rozšíření jeho kapacity pro realizaci napojení na Letiště Václava Havla Praha.</p>

		<p>individuální automobilové dopravě, jsou v rámci návrhu Nového spojení II. zejména:</p> <p>PRŮJEZDNÉ LINIE MĚSTSKÝM CENTREM</p> <ul style="list-style-type: none"> ● propojení protilehlých částí regionu mezi sebou skrz celoměstské centrum; ● propojení regionu s protilehlým koncem celoměstského centra; <p>PŘIMĚŘENÉ MNOŽSTVÍ ZASTÁVEK</p> <ul style="list-style-type: none"> ● v městském centru hustě osazené; ● mimo městské centrum a v regionu dle potřeb uživatelů; <p>DOBŘE PŘESTUPNÍ VAZBY</p> <ul style="list-style-type: none"> ● přestup na linky dálkové železniční dopravy, nejlépe na hlavním nádraží; ● vzájemný přestup mezi základními linkami příměstské železnice, nejlépe v centru nebo na hlavním nádraží; <p>PROSTOROVÁ KOORDINACE S OSTATNÍ DOPRAVOU</p> <ul style="list-style-type: none"> ● se systémem metra – oba systémy spolupracují a nekonkurují si; ● s kolejovou i nekolejovou veřejnou dopravou – přestupní stanice (terminály); ● s individuální automobilovou dopravou (IAD) – záchytná parkoviště P+R (Park and Ride) a cyklodopravou – parkoviště B+R (Bike and Ride); 	
--	--	---	--

	<p>NAPOJENÍ LETIŠTĚ</p> <ul style="list-style-type: none"> • na městské centrum v rámci integrovaného systému veřejné dopravy; • na hlavní nádraží pro přestup na dálkové vlaky. <p>Základními podmínkami řešení městské a příměstské železnice jsou zejména:</p> <p>PŘIMĚŘENÁ SEGREGACE TRATÍ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ve městě je prakticky nezbytné oddělení příměstské od dálkové a nákladní železniční dopravy; • mimo město minimálně od koridorů dálkové dopravy; <p>POUŽÍVÁNÍ MODERNÍ TECHNOLOGIE</p> <ul style="list-style-type: none"> • tichá, komfortní a estetická vozidla, přizpůsobená pro cestující se zhoršenou schopností pohybu; • kvalitní kolejiště, ošetřené proti hluku a vibracím; • zabezpečovací zařízení umožňující provoz vlaků ve velmi krátkých intervalech (srovnatelné s metrem); <p>DOSTATEK FINANČNÍCH ZDROJŮ</p> <ul style="list-style-type: none"> • investice do infrastrukturních staveb kapacitní veřejné hromadné dopravy; • vícezdrojové financování (více subjektů) veřejné kolejové hromadné dopravy. <p>KONCEPCE NOVÉHO SPOJENÍ II je (byla) reakcí na zastaralý a neúčinný systém příměstské železnice Územního plánu Prahy z r. 1999. V textové části v kapitole</p>	
--	--	--

	<p>4.2.3.1. Železniční příměstská doprava je na str. 53-54 uvedeno:</p> <p>V železniční příměstské dopravě se předpokládá systém taktové, dostředné dopravy s konečnými a výchozími nádražími Praha-Masarykovo nádraží a Praha-Hlavní nádraží v centru města . Žst. Praha-Masarykovo nádraží bude používáno pro příměstskou železniční dopravu zaústěnou do železničního uzlu Praha (ŽUP) ze severu, severovýchodu a východu, tj. provozovanou na tratích Praha - Kladno, Praha - Kralupy n/Vltavou, Praha - Všetaty, Praha - Lysá n/Labem, Praha - Kolín, a dále bude sloužit i pro provoz rychlodráhy Praha - letiště Ruzyně. Žst. Praha-Hlavní nádraží bude používáno pro příměstskou železniční dopravu zaústěnou do ŽUP od jihu a jihozápadu, tj. provozovanou na tratích Praha - Benešov u Prahy, Praha - Beroun a případně i pro trať Praha - Vrané n/Vltavou. Bude také možné využít průjezdného charakteru Prahy - Hlavní nádraží a část příměstské dopravy (např. dlouhá ramena) provozovat průjezdným způsobem propojením protilehlých dostředných ramen s podobným objemem osobní dopravy.</p> <p>Jedná se prakticky o dva nepropojené, resp. minoritně propojené systémy s terminálními nádražími vzdálenými od sebe 800m, i když hlavní nádraží je od r. 1873 plně průjezdné.</p> <p>Na základě dopravně-urbanistických studií bylo NS II zpracováno do pražských ZUR a jako územní rezerva do rozpracovaného a nedokončeného konceptu ÚPn Prahy z r. 2009 a následně do rozpracovaného MPP. V poslední době je NS II propagováno IPR a ROPIDem jako Metro S.</p> <p>Pojetí Masarykova nádraží, jako dopravního hubu pro příměstskou železnici (PENTA) je v duchu zastaralé koncepce územního plánu Prahy (viz výše). Z titulu moderních soudobých trendů řešení příměstských železničních systémů evropských měst se to jeví jako</p>	
--	---	--

	<p>PROMARNĚNÁ PŘÍLEŽITOST. Hlavová nádraží s dojezdovou příměstskou dopravou jsou ve srovnání s průjezdným systémem nabídnutým NS II neproduktivní. Viz dopravní modely od URM ve studii z r. 2009. Nehledě na to, že SŽ(DC) koncepci Železničního uzlu Praha (ŽUP) teprve zpracovává ve studii proveditelnosti (do r. 2022?). Velkým problémem pro soutěž FLORENC 2021 je zaústění Negrelliho viaduktu do NS II po pozemcích ČSAD. Přesto NS II nabízí atraktivní křižovatkovou stanici Praha – Florenc jak na kralupsko-kladenské větvi z Negrelliho viaduktu, tak na kolínsko-lysecko-všetatské větvi z Karlína.</p> <p>Podle mého názoru je napojení Masarykova nádraží v rámci NS II možné pouze od Negrelliho viaduktu. Masarykovo nádraží bude samozřejmě sloužit v etapě výstavby (????) NS II. Po jeho realizaci může sloužit jako „živé“ železniční (dopravní) muzeum. S tím souvisí i sednutí SJ magistrály na zem (nebo na městský most) a její transformaci na městskou třídu.</p> <p>Závěr: do zadání soutěže doporučuji zadat i možnost neřešit Masarykovo nádraží jako dopravní hub. Definitivní řešení objasní až výsledky SP ŽUP. Bylo by nešťastné, aby akce FLORENC 21 „vrtěla“ koncepcí příměstské železnice.</p> <p>Ing. arch. Ivan Lejčar ALEJ – architektonický ateliér Bubenečská 43, 160 00 PRAHA 6 (+420) 604 579 081 ivanlejcar@seznam.cz www.arch.cz/alej</p>	
--	---	--

jméno: René Teissing		datum: 26. 5. 2021	
organizace: spoluvlastník domu Křížíkova 332/1			
kapitola	číslo strany	komentář	zpracování komentáře
		<p>Oslovili jste mne dopisem jako spoluvlastníka domu Křížíkova 332/1 na hranici Vámi uvažované interakční zóny na Florenci. Mohu-li za sebe a na základě aktivních zkušeností v lokalitě (ulice Křížíkova x Ke Štvanici + okolí Muzea HLMP) navrhnout, kdyby se podařilo ve Vámi organizované urbanistické soutěži řešit m.j.:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. rozložit míru dopravy v ulici Křížíkova a Ke Štvanici i na jiné komunikace, b. vyřešit hygienickou obslužnost v oblasti, neboť k nám na záchod na trávník, do loubí, chodí snad ½ cestujících z autobusového nádraží Florenc, zejména v noci, kdy je nádraží zavřené, c. vyřešit obslužnost lidí, kteří v okolí nádraží zřejmě čekají na svůj autobus/vlak i několik let. Některé tváře skutečně potkávám dlouhodobě. Udržitelnost této situace zajišťuje celodenní hlídkování Policie. Tvářit se však, že tito lidé neexistují bych považoval za chybu. 	<p>a) Komunikace Ke Štvanici a Křížíkova jsou páteřními komunikacemi území, pokles intenzity dopravy tak může nastat s celkovým poklesem objemu dopravy v této části Prahy, o který se hl. m. Praha svou politikou udržitelné mobility snaží. Převedení dopravní zátěže na jiné komunikace se však nepředpokládá.</p> <p>b) Děkujeme za tento komentář Hygienická obslužnost je momentálně zajištěna třemi provozovny veřejných toalet v areálu autobusového nádraží ve vlastnictví ČSAD, a dále další provozovnou ve vestibulu metra C Florenc. Otevírací doba toalet v areálu autobusového nádraží je plně v souladu s provozní dobou nádraží, toalety jsou tak k dispozici cestující veřejnosti v době otevření nádraží pro všechny příjíždějící a odjíždějící cestující. V případě zpoždění spojů je automaticky otevírací doba toalet prodloužena. Existence čtyř provozoven veřejných WC na takto malém území se ČSAD jeví jako dostačující, bohužel ČSAD nemůže zodpovídat za hygienické</p>

			<p>návyky veřejnosti. Předpokládáme, že dohled nad dodržováním vyhl. 8/2008 hl. m. Prahy o udržování čistoty na ulicích a jiných veřejných prostranstvích je v kompetenci Městské policie hl. m. Prahy.</p> <p>c) k problému bezdomovectví více viz komentář výše.</p>
--	--	--	--