

Územní plán hl. m. Prahy (Metropolitní plán)

název org.	charakter	PID	ID vyjádření	shrnutí	obsah vyjádření
6) Zástupce veřejnosti					
3357 MHMPP09790HX	Námítka	MHMPP09790HX	3012336	Jiné	Zástupce veřejnosti zastupuje 435 fyzických osob - viz detail podání.
3357 MHMPP09790HX	Námítka	MHMPP09790HX	3012339	Nesouhlas	<p>Sdělujeme, že naše bytové družstvo přijalo plnou moc 502 občanů uvedených v přiložených podpisových arších k podání námitek proti návrhu tzv. Metropolitního plánu, a to v té jeho části, která se týká uvažovaného vedení tzv. Jarovské třídy po Malešické ulici až na Basilejské nám. v Praze 3. <i>(pozn. pořizovatele: podpisové archy obsahují seznam a podpisy 471 občanů, z nichž 36 nejsou občany hl. m. Prahy).</i></p> <p>Místo toho požadujeme, aby celá Jarovská třída vedla jako dvouproutá silnice koridorem železniční trati jižně od Malešické ul. za Penny market přes Třebešín do ulice U nákladového nádraží (kolem hřbitovů) s maximálně možným využitím železničního koridoru.</p> <p>Občany Jarova, Vackova, Basilejského náměstí a přilehlých oblastí nesouhlasí se záměrem vést trasu uvažované Jarovské třídy nikoliv převážně koridorem železniční přípojky na Nákladové nádraží Žižkov a dále pak rovněž neobydlenou ulicí U nákladového nádraží (jak je plánována trasa tzv. Jarovské spojky ve stávajícím územním plánu), ale nově v bezprostřední blízkosti obytných objektů na Malešické ulici a Basilejským náměstím s vyústěním do dopravně nejvytíženějšího úseku silnice Jana Želivského! V tom spatřujeme jednoznačně záměr</p>

ušetřit co nejvíce pozemků v okolí železniční tratě vedoucí na NNŽ k tomu, aby jej mohli zastavět developeři (Sekyra group v severní části NNŽ a FINEP v prostoru mezi křižovatkami ulice Malešická s ulicemi Na Jarově a K Červenému dvoru).

Je pozoruhodné, že stejná instituce (IPR) přesvědčovala zastupitele a veřejnost v roce 2009 (viz stávající územní plán) o správnosti záměru postavit čtyřproudou Jarovskou spojkou celou včetně tramvajové tratě v koridoru železniční tratě, zatímco nyní, při mnohem vyšší plánované kapacitě zástavby NNŽ (a tedy i logicky při vyšší očekávané s tím související vyvolané dopravě) IPR pléduje pro vedení Jarovské třídy po silnici Malešická až k Basilejskému náměstí. A v roce 2009 nebyl problém naplánovat v koridoru železniční tratě velkokapacitní čtyřproudou Jarovskou spojkou, zatímco dnes se do tohoto koridoru nemůže podle názoru IPRu vejít ani dvouproudá Jarovská třída (dále jen: JT) s tramvajovou tratí!!!!?

Je všeobecně známo, že už dnes je v dané lokalitě velmi hustá doprava, někde dokonce překračující stanovené hlukové limity (viz dále), takže nově budovaná silnice by měla logicky, pokud možno, vést mimo obydlené části Žižkova (viz trasa Jarovské spojky) a ne zahušťovat dnes již nadměrně zatěžované lokality (viz IPRem uvažovaná trasa JT). Přednost by přece měla mít kvalita životního prostředí a bydlení stávajících obyvatel Žižkova, a ne zájmy developerů! Je mimo jakoukoliv diskuzi, že JT bude (v jakékoliv podobě její trasy) nejen místní obslužnou silnicí, ale i přivaděčem a odvaděčem dopravy z východu a z městského okruhu do centra a zpět. Proč to mají „odskákat“ stávající obyvatelé Žižkova, když se nabízí alternativní řešení (viz náš návrh)?

Za zavádějící a nepravdivá považujeme rovněž další tvrzení IPRu k dané problematice. Tak např. tvrzení o plánované trase JT bez mimoúrovňové křižovatky! Jaká křižovatka tedy bude spojoovat Malešickou ulici s JT, když ne mimoúrovňová? Stejně tak tvrzení o větší dopravě v lokalitě při souběžné existenci JT a Malešické ulice je evidentně vymyšlené, protože „hrdla“ pro JT by zůstala kapacitně stejná. Z východu JT ulice Českobrodská a ze západu (při námi navrženém řešení) ulice U nákladového nádraží. Anebo snad může, obrazně řečeno, protékat rozšířenou trubkou více vody, když na vstupu je hrdlo stejné? Stejně tak tvrzení IPRu o vyšší finanční náročnosti vedení JT koridorem železniční trati není podloženo žádným výpočtem. A i kdyby tato trasa byla dražší, copak za to životní prostředí a kvalita života místních obyvatel nestojí?

Data od IPRu odhadující **dopravní zatíženost dané lokality** jsou podle našeho názoru silně podhodnocená a neopírají se o žádná aktuální konkrétní naměřená data. Ale i tak se IPRem zveřejněné odhady dopravní zatíženosti Malešické ulice u Penny marketu po vybudování JT pohybují kolem 19.000 aut denně, což evokuje v mimopražských poměrech budování obchvatů měst! **Odborná hluková studie** není k uvažovanému vedení trasy JT zpracována, materiál hodnotící odhad hluku jako podklad projednání o změně ÚP má z odborného hlediska nulovou hodnotu a lokalitou Malešické ulice po vybudování JT se vůbec přímo nezabývá. Jde i podle názoru odborníků jen o slohovou úlohou na přesně stanovené zadání! Na základě takto „přesných“ odhadů se má rozhodnout o vedení trasy JT?

Jsme přesvědčeni, že zastupitelé by měli hájit zájmy občanů (nikoliv developerů) a neměli by schvalovat změny územního plánu (v tomto případě vedení trasy JT), které jsou od samého počátku v rozporu s platnou právní úpravou (hlukové limity). Naše bytové družstvo si totiž nechalo na vlastní náklady změřit hluk u akreditované firmy, protokol o měření přikládáme. Měřicí bod č. 1 z protokolu se týká objektu Malešická 2669/59, který je vzdálen cca 20 m od místa, kde by mělo při vybudování Jarovské třídy na Malešickou ulici denně projet podle zpracované dopravní studie IPRu dalších cca 13.000 aut. A přitom **již dnes jsou v daném místě podle přiloženého protokolu překročeny povolené limity hluku o více než 6 dB v noci a o více než 8 dB ve dne. Při uvedeném nárůstu dopravy po vybudování JT by to bylo o dalších 4 až 5 dB!** A k tomu ještě podotýkáme, že měření hluku probíhalo v době, kdy v dané lokalitě projíždělo mnohem méně aut než obvykle z důvodu omezení provozu na Basilejském náměstí!

Vybudování JT v navrhované trase by podle našeho názoru výrazně zhoršilo kvalitu života a životního prostředí dotčených obyvatel Žižkova a v neposlední řadě by taktéž snížila hodnotu jimi obývaných nemovitostí, když s takovou podobou vedení trasy Jarovské třídy stávající ÚP (platný od roku 2009) nepočítal. K tomu jsme připraveni využít prostředky správního i občanskoprávního charakteru i ve vazbě na případné projednávání územního i stavebního povolení JT. Byli bychom však samozřejmě rádi, pokud by mohla být celá záležitost vyřešena i bez těchto procesů v zájmu obyvatel této lokality, protože by to všem ušetřilo mimo jiné drahocenný čas jistě by to našlo i příznivou odezvu v souvislosti s blížícími se volbami do obecních zastupitelstev.