

# Vyjádření spolku Za lepší Barrandov k projektu Barrandov Kaskády etapa VI., VII. a IX.

Vážení členové výboru pro územní rozvoj,

níže si vám dovoluujeme souhrnně představit čtyři hlavní body týkající se nového projektu Barrandov Kaskády etapa VI, VII a IX (investor Finep), které občané Barrandova vnímají jako zásadní nedostatky této plánované výstavby. Tyto body jsme v listopadu 2015 vznesli jako připomínky na stavební úřad Praha 5 v rámci územního řízení, stavební úřad je ale nicméně bez uspokojivého zdůvodnění zamítl jako nedůvodné.

V případě potřeby jsme připraveni poskytnout bližší informace k těmto bodům.

## Bod č.1: Nesoulad s platným územním plánem

Budova C (9-ti patrová) je projektována jako čistě obytná a přitom je umístěna v ploše, která je podle platného územního plánu definována jako SV-H (smíšená výstavba). V takové ploše může být dle definice umístěna pouze výstavba, kde je maximálně 60 procent plochy obytné, zbytek má sloužit občanské vybavenosti a komerčním prostorům.

Územní plán zde logicky stanovuje smíšenou zónu a navazuje na již zastavěné plochy SV, kde byly realizovány dnes plně využívané komerční prostory v objektech Kaskády, Kaskády II a Kaskády III.

Požadavek výjimečné přípustnosti je současně v rozporu s platnými Zásadami Územního rozvoje **hl. m. Prahy**, které pro rozvojovou oblast Barrandova ukládá:

*„... Předpokládá se zde výstavba **plnohodnotné** obytné čtvrti včetně občanské vybavenosti a areálů pracovních příležitostí navazujících na Pražský okruh a ulici K Barrandovu.“*

Argumentaci, že nebytové funkce ve funkční ploše SV-H budou umístěny někdy v budoucnu nelze akceptovat, pokud tyto funkce nejsou součástí stávající etapy.

Absence občanské vybavenosti dává tomuto rozvojovému území do vínku punc noclehárny, která není určena k plnohodnotnému životu jeho obyvatel s potřebou nejen se mít kde vyspat, ale i obstarat drobné nákupy a služby s možností zaměstnání, kulturního vyžití, vzdělání a sportu.

Budova je situována poblíž budoucí tramvajové zastávky, kde se využití komerčních prostor přímo nabízí. Bylo by zde možné vyřešit mimo jiné i naléhavou potřebu pošty. Územní plán vyčlenil v okolí dostatek plochy pro obytnou zástavbu, ale město má-li žít, tak potřebuje i komerční prostory.

## Bod č.2: Nedostatečný počet parkovacích stání

Projekt navrhuje 150 rezidentských a 25 návštěvnických stání pro obytnou výstavbu s 233 byty.

Projektovaný počet obyvatel všech tří objektů je 609. Dle statistické ročenky TSK připadalo v r. 2014 v Praze jeden osobní automobil na 1,8 obyvatele. Bylo by proto potřeba pro dopravu v klidu 338 parkovacích míst zatímco projekt uvažuje s méně než polovinou tohoto počtu.

Lze oprávněně očekávat, že počet automobilů bude i nadále růst a s ním i potřeba parkovacích míst. Projekt sice splňuje dnes již neplatnou vyhlášku 26/1999 ale pouze proto, že podle projektové dokumentace je 76% bytů deklarováno jako 1+kk a tudíž podle této vyhlášky je požadováno pro takovýto byt pouze 0,5 parkovacího stání. Tyto byty mají přitom velikost 60-80 metrů čtverečních a jejich dispozice je jedna velká místnost rozdělená napůl

neukončenou příčkou. Ve fázi realizace je však technicky velmi jednoduché příčku dokončit a byt prodat jako 2+kk. Důsledky poddimenzovaného počtu projektovaných parkovacích stání pak nese obec a zejména místní obyvatelé.

Finep tento podvod použil již při výstavbě objektů Kaskády IV a V. Přímým důsledkem bylo trvalé zaplnění všech okolních návštěvnických parkovacích míst a parkování na místech, které k tomu nejsou určeny (chodníky, dvouřadé parkování apod.). Dále to způsobuje těžkosti i technické obsluze (svoz odpadů apod.) a může vyvolat kritické situace při zásahu hasičů nebo záchranky.

### **Bod č.3: Neřešená dopravní obslužnost**

Projekt neřeší vliv stavby na intenzitu dopravy a propustnost přilehlých komunikací a to jak po dokončení, tak v průběhu výstavby. Jeho nedostatkem je chybějící propojení do Werichovy ulice, které je požadováno i ve vyjádření Policie ČR. Jakákoliv havárie či uzavírka v oblasti křižovatky Wassermanovy a Voskovcovy ulice zablokuje přístup k bytovým domům s více než 1 000 bytů, to znamená pro cca 3 000 obyvatel.

Druhým problémem je širší obslužnost celého Barrandovského sídliště. Ta je realizována výhradně ulicí K Barrandovu (Barrandovskou radiálou), která je současně hlavní spojnici mezi Jižní spojkou a Pražským okresem. Otevřením tunelu Blanka vzrostla intenzita dopravy na Barrandovském mostě do té míry, že dochází v ulici K Barrandovu k pravidelným a rozsáhlým dopravním zácpám. Průjezdná doprava se pak rozlévá i do Wassermanovy ulice a následně dochází k zablokování v křižovatce s Voskovcovou ulicí již při dnešním stavu provozu.

Urbanistické řešení dopravy v této oblasti vyžaduje propojení této oblasti s křižovatkou ulic K Barrandovu a U Náhonu. Je proto nutné podmínit územní rozhodnutí dokončením této komunikace.

### **Bod č.4: Výškový nesoulad se stávající okolní zástavbou**

Stávající územní plán předpokládá postupné snižování výškové hladiny objektů v této oblasti směrem na západ (k Holyni) a směrem na sever k Prokopskému údolí. Navržené domy však tuto zásadu nerespektují. To je patrné zejména u budovy C, jejíž atika je **o +10 metrů výš** než atika sousední budovy Kaskád II, přičemž obě budovy spolu přímo sousedí.

To vše za situace, kdy probíhá příprava nové urbanistické studie zadaná MČ Praha 5. Tato studie má za cíl připravit vyvážený plán pro další rozvoj v této oblasti a jakákoliv nová dominantní a necitlivá stavba tento plán nevratně naruší.

V Praze 26.5.2016

Ondřej Blaha

Předseda spolku Za lepší Barrandov

Email: [LepsiBarrandov@gmail.com](mailto:LepsiBarrandov@gmail.com)

WWW: [www.lepsibarrandov.cz](http://www.lepsibarrandov.cz)