

**CHCEME SE AKTIVNĚ PODÍLET NA KONEČNÉ  
PODOBĚ METROPOLITNÍHO PLÁNU!**



PRVNÍ VLNA  
**dotazy**

**Analýza existujících rozvojových  
a plánovacích dokumentací ve vztahu  
k návrhu Metropolitního plánu Prahy**

# obsah

úvod	3
část I. otázky	4
část II. analýza	8
Strategický plán	11
Udržitelná mobilita	11
Veřejný zájem	11
Participace	12
Územně analytické podklady	13
Nástroje pro uplatňování veřejného zájmu a limity v území	13
Hodnoty a problémy	13
Vyhodnocení vyváženosti vztahu mezi pilíři udržitelnosti rozvoje	14
Dopravní infrastruktura	14
Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatické změny	16
Návrh Metropolitního plánu	17
Projednání Metropolitního plánu (participace)	17
Ochrana zeleně a životního prostředí	18
Ochrana ÚSES	19
Hluk a ochrana ovzduší	21
Veřejná vybavenost a veřejný zájem	21
Doprava	26
Závěr a shrnutí	31

Analýzou, kterou vám předkládáme, chceme zahájit odbornou debatu nad podobou nového územního plánu.

Několik měsíců jsme studovali existující dokumenty související s územním rozvojem a vztahující se k návrhu Metropolitního plánu Prahy a diskutovali o nich. Jedná se zejména o tyto dokumentace a předpisy: Zadání Metropolitního plánu, Pražské stavební předpisy, Stavební zákon, Strategický plán Prahy, Strategie adaptace Prahy na klimatickou změnu, Zásady územního plánování a Územně analytické podklady.

V těchto dokumentech se objevuje mnoho požadavků a vizí, které musejí anebo mají být v Návrhu Metropolitního plánu (MPP) zpracovány či řešeny. Studium dokumentů jsme si zmapovali jednotlivá témata, která jsou pro nás z hlediska naší odbornosti důležitá a sestavili jsme otázky, jejichž zodpovězení nám pomůže pochopit celý Návrh MPP. Poté budeme moci vznášet zodpovědné požadavky na změny či doplnění Návrhu MPP.

Očekáváme, že se našimi otázkami, podněty či požadavky bude zpracovatel územního plánu zabývat ještě před zahájením zákonného veřejného projednání, předejdeme tak zbytečným konfliktům a prodlužování samotného procesu projednávání MPP.

Pro zvýšení přehlednosti je tato práce rozdělena do dvou částí. První část obsahuje pouze výčet otázek k Návrhu MPP, druhá pak kompletní analýzu jednotlivých plánovacích dokumentů, na základě které byly jednotlivé otázky formulovány. Otázky jsou dále seskupeny do tématických okruhů.

# část I. otázky

# Zákonnost

1. Jakým způsobem bude ověřen **soulad** Metropolitního plánu (MPP) **se zákony** a judikaturou (zejména Nejvyššího správního soudu) ve věcech územního plánování?
2. Jak konkrétně se bude předcházet hrozbě zrušení MPP soudem? Do jaké míry budou reflektovány požadavky Komise pro dokončení Metropolitního plánu, pokud nějaké vyplynou z jednání této komise?
3. Jak bude řešena situace, kdy MPP **nebude schválen do data** požadovaného stavebním zákonem?
4. Jak budou řešeny probíhající změny stávajícího územního plánu, které nejsou nezbytné z hlediska ochrany veřejného zájmu, tj. takové, u kterých by mohlo být řešení daného území odloženo a řešeno koncepčně až v novém územním plánu a nikoli ad hoc změnou?
5. Zvažuje se v Praze postup dle § 188 odst. 1 stavebního zákona, který umožňuje **zachovat platnost stávajícího územního plánu** a pořídit nový plán za široké účasti veřejnosti a bez časové tísně? Pokud ne, jaké jsou přesně důvody, proč se tento postup nemůže zvolit?

# Doprava

6. Jak je definována **zásada vyváženosti** dopravního systému? Co konkrétně je v návrhu vyváženo a s čím? Jak je tato zásada kvantifikována?
7. Jak je v souladu s konceptem vyváženosti deklarovaném v MPP skutečnost, že tzv. **metropolitní priority** stanovené v MPP se týkají výhradně záměrů pro individuální automobilovou dopravu a nikoliv záměrů pro dopravu veřejnou?
8. Jaký je **cílový podíl** individuální automobilové dopravy (IAD) a veřejné hromadné dopravy (VHD) uvažovaný v MPP?
9. Jaký je **cílový čtyřicetihodinový dopravní výkon** IAD uvažovaný v dopravním modelu MPP na území Prahy?
10. Žádáme o zaslání nebo **zveřejnění dopravního modelu** MPP včetně srovnání s dopravním modelem platným pro současný územní plán (výhledové intenzity všech řešených druhů dopravy na komunikační síti).
11. Žádáme o informaci o dalším postupu zpracovatele MPP ohledně výzvy pořizovatele k odstranění **údajného rozporu návrhu** MPP se současnými Zásadami územního rozvoje (ZÚR), a to hlavně v oblasti návrhu komunikačního systému. Proč není údajný rozpor ZÚR s MPP řešen právě probíhající aktualizací ZÚR tak, aby byla v MPP umožněna širší škála řešení?
12. Jak pořizovatel rozpor návrhu komunikačního systému v MPP a ZÚR konkrétně odůvodňuje?
13. Proč nejsou **kapacity P+R** (v rozporu s Programem kvality ovzduší) uvedeny ve výroku MPP?
14. Jak bude řešena územní **ochrana koridorů cyklotras** v transformačních a rozvojových územích (v souladu se Strategickým plánem), když jejich koridory nejsou v Konceptu MPP (s výjimkou několika přemostění) územně nijak chráněny?

# Veřejný zájem (regulace)

15. Jak jsou v MPP koncepčně definovány **výhledové kapacity škol** a jiné občanské vybavenosti požadované v území?
16. Jak MPP zajistí dostatečnou **veřejnou vybavenost** v transformačních a rozvojových územích v situaci, kdy bude docházet k postupné zástavbě území?
17. Na základě jakých dat MPP vychází při zjišťování potřeby budování veřejné vybavenosti? Jaké konkrétní nástroje MPP využívá k zajištění dostatečné kapacity veřejné vybavenosti a jakými nástroji zajišťuje efektivní využití stávající vybavenosti?
18. Jak bude v MPP stávající a požadovaná **veřejná vybavenost** chráněna ve stabilizovaných územích?
19. Proč MPP (v rozporu se svým zadáním) nevymezuje **veřejně prospěšné stavby** a veřejně prospěšná opatření?
20. Ve Strategickém plánu je uveden jako jeden z cílů **Soudržná Praha**. U tohoto cíle je mj. uveden dlouhodobý problém nekoncepční a pasivní bytová politika města. Jakým způsobem naplňuje MPP sociální pilíř udržitelného rozvoje, tedy **sociální soudržnost území**, přístupnost bydlení pro různé skupiny obyvatel atd.?
21. Bude Metropolitní plán dávat vodítko pro **požadavky na uzavírání smluv s developery** ohledně podílu na budování veřejné infrastruktury a posilování dalších veřejných zájmů v území (např. vymezením lokalit, kde by taková smlouva měla a mohla předcházet povolení výstavby)?
22. Proč MPP (v rozporu se svým zadáním) nepracuje s **regulačními plány**? Bude návrh obsahovat zadání regulačních plánů?
23. Jak bude Metropolitní plán reagovat na případné **územní studie** zpracované před jeho schválením?
24. Jak bude Metropolitní plán reagovat na potřebu pořízení dalších studií? Bude návrh obsahovat podmínky pro pořízení **územních studií**?
25. Jak se bude v případě pořizování plánů pro vymezenou část území Prahy aplikovat § 8 stavebního zákona, kde se uvádí: "Pořizuje-li územní plán pro území hlavního města Prahy Magistrát hlavního města Prahy, vykonává působnost krajského úřadu ministerstvo. Pořizuje-li **územní plán pro vymezenou část území** hlavního města Prahy úřad městské části, vykonává působnost krajského úřadu Magistrát hlavního města Prahy."? Z tohoto ustanovení vyplývá, že územní plán pro (celé) území hl. m. Prahy pořizuje magistrát hl. m. Prahy a pro vymezenou část území Prahy pak úřad městské části (MČ). Je tento problém nějak konkrétně vyřešen tak, aby skutečně byla zajištěna návaznost nižších stupňů územně plánovací dokumentace?
26. Dle Strategického plánu má Praha uplatňovat směny a výkupy pozemků pro investice do veřejných prostranství a vybavenosti. Územní plán může pro tyto účely zřídit **předkupní právo**. Proč se MPP vzdává tohoto účinného nástroje? Jakým jiným způsobem bude tento bod Strategického plánu v MPP naplněn?
27. V roce 2016 se zastupitelé hl. m. Prahy usnesli, že je třeba zajistit určitou míru participace na pořizování MPP. Jakým způsobem tedy bude **participace** zajištěna? Jaké konkrétní kroky budou podniknuty na úrovni městských částí a celé Prahy?
28. Jak je v současnosti (před zveřejněním návrhu MPP) nakládáno s **podněty k MPP**, které dnes přicházejí od veřejnosti k pořizovateli nebo na IPR?
29. Jak konkrétně byly zapracovány dosavadní **požadavky městských částí**? Které požadavky naopak zapracovány nebyly?
30. Jak konkrétně byly zapracovány **požadavky recenzní skupiny**?
31. Jak se může veřejnost seznámit s **požadavky dotčených orgánů**, které tyto orgány uplatňují v průběhu pořizování MPP (tj. jde o průběžné vyjednávání s dotčenými orgány a pořizovatelem nebo zpracovatelem)?
32. Jakým způsobem budou využity **připomínky a námitky** zaslané ke Konceptu územního plánu z roku 2009?

33. Jaké byly dosavadní **náklady na pořízení** (samozřejmě i zpracování) Metropolitního plánu (může se jednat o odhad kupř. nákladů na činnost IPR v sekci Metropolitního plánu a roční náklady na odbor územního rozvoje pokrácené vzhledem k jeho dalším činnostem)?

## Ochrana životního prostředí

34. Jak konkrétně je v MPP zohledněn **klimatický význam zeleně**? Kde je toto zohlednění popsáno v odůvodnění MPP?

35. Byl při návrhu nových pěších propojení v MPP zohledněn **význam pěších cest pro klima**? Dle jakých zásad či koncepce se bude v území rozhodovat, bude-li vedení stávající bezmotorové cesty ve střetu s jinými zájmy v území?

36. Jak konkrétně je v MPP řešena **modrá infrastruktura**? Dle jakých zásad či koncepce se bude v území rozhodovat, bude-li zachování vodní infrastruktury ve střetu s jinými zájmy v území?

37. Jak se bude chránit jiná než **parková zeleň**, hlavně v zastavitelném území, tedy ochranná a izolační zeleň? Jak MPP zohledňuje podmínky orgánu ochrany přírody?

38. Jak bude MPP respektovat podmínky orgánů ochrany přírody k **ÚSES**?

39. Byly v MPP zohledněny požadavky Programu **zlepšování kvality ovzduší** aglomerace Praha - CZ 01 z července 2015? Jakým způsobem? Jmenovitě jde o následující požadavky:

a) prověření a doplnění vegetačních pásů u komunikací: D1 (0 - 5 km), D11 (0 - 5 km), R1 (3 - 28,5 km), R1 (59 - 62,5 km), I/7 (0 - 2 km), I/8 (Cínovecká), I/8 (Spořilovská), I/29 (Jižní spojka), II/601 (Kbelská - Průmyslová),

b) vytvoření územních podmínek pro snižování objemu individuální automobilové dopravy v silně imisně zatížených částech města,

c) vytvoření územních podmínek pro prostupnost území pěší a cyklistickou dopravou a v detailu území pak pro bezkolizní a bezpečný pohyb pěších a cyklistů,

d) zachování zastoupení vegetace v urbanizovaném prostoru města, postupné zvyšování zastoupení vegetačních ploch v lokalitách s deficitem vegetace, uplatňování zásady výsadeb vegetačních ploch při nové výstavbě.

Pokud nejsou tyto požadavky plně zohledněny, je v plánu učinit tak ve verzi, která vstoupí do veřejného projednání? Pokud ne, proč?

40. Jak se v MPP vypořádává se zvýšenou zátěží části obyvatel **hlukem**?

41. Jak se v MPP vypořádává se stávajícími **limity využití území**?

42. Jakým způsobem byla pro MPP vypočtena **únosná kapacita území** a jak je v návrhu MPP zajištěno její dodržení? Jak je řešena otázka přiměřeného zahuštění města?

43. Jakým způsobem řeší MPP cíl ze Strategického plánu, spočívající ve **snížení uhlíkové stopy** v roce 2030 o 40% oproti roku 1990?



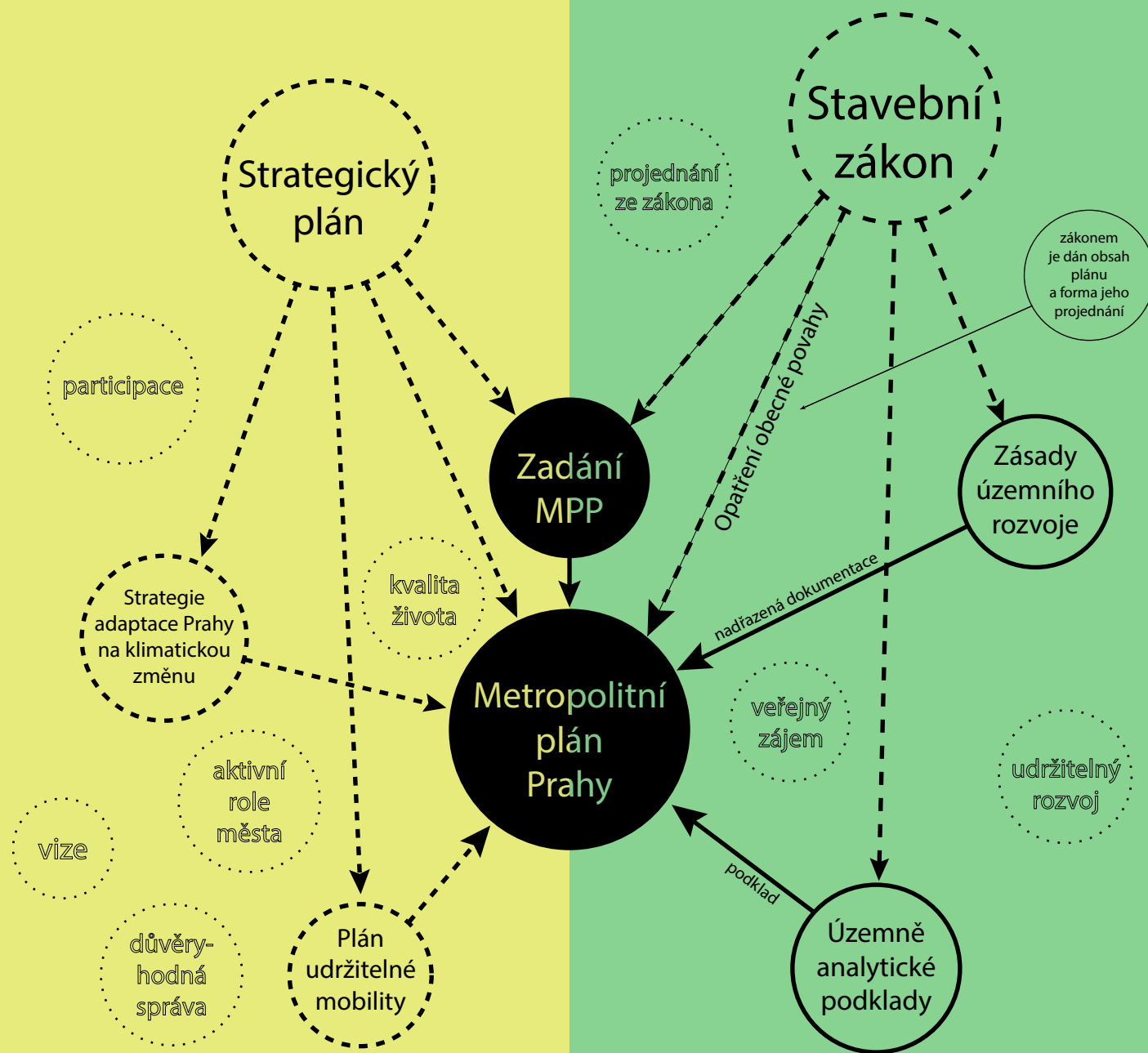


# SAMOSPRÁVA

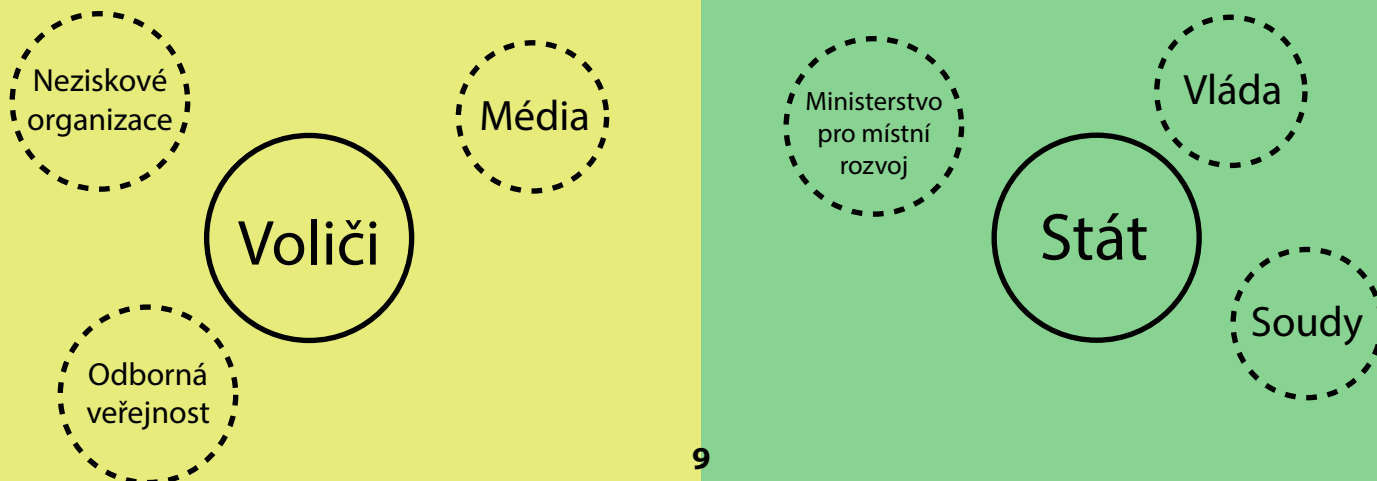
Pravidla a procesy, které si nastavuje samo město.

# STÁTNÍ SPRÁVA

Pravidla a procesy dané státem prostřednictvím zákona.



Kdo provádí kontrolu a iniciuje změny?



Rozvoj města je složitý a nikdy nekončící proces, široká otázka zahrnující systémy z mnoha oborů lidské činnosti. Jde o obtížně uchopitelnou a leckdy nepřehlednou strukturu.

Můžeme se ale jistě shodnout na tom, že hlavním dokumentem rozvoje města je jeho Strategický plán. Plán, který pojmenovává problémy, vize a cíle všech myslitelných oblastí činnosti, tedy ty stránky, které je třeba buď potlačit anebo ty, které je třeba aktivně pozvednout a podpořit jejich rozvoj.

Strategický plán města dále rozpracovávají, prohlubují a zpřesňují další více tématicky zaměřené dokumentace, strategie či koncepce (Metropolitní plán, Pražské stavební předpisy, Plán udržitelné mobility, Strategie na změnu klimatu, Koncepce veřejných prostranství a další). Považujeme za nezbytně nutné, aby všechny rozvojové dokumenty města vycházely ze Strategického plánu. V opačném případě je Strategický plán obyčejným cárem papíru a jeho vize nedojdou nikdy naplnění.

Hlavní město Praha si na konci roku 2016 schválilo nový Strategický plán, který považujeme za moderní a velmi kvalitní dokument. Jeho samotná existence ovšem ani zdaleka nezaručuje pozitivní rozvoj města. Schválením Strategického plánu nekončí, ale naopak začíná mnohem obtížnější cesta k lepšímu fungování našeho města. Naplňovat cíle a vize Strategického plánu je potřeba na všech úrovních plánování a rozhodování i ve všech souvisejících dokumentech.

Připravovaný Metropolitní plán (MPP) musí naplňovat vize Strategického plánu a současně musí být v souladu se zákonnými předpisy i dalšími městskými dokumenty (od vyhlášek, přes plány a koncepce, po strategie a podklady). Proto jsme vytvořili analýzu dostupných dokumentů a vygenerovali jsme seznam otázek, které jsou naším příspěvkem do odborné diskuse nad podobou nového územního plánu Prahy.

# Strategický plán hlavního města Prahy

## Udržitelná mobilita

Udržitelný rozvoj je dnes součástí každého strategického plánu. Bohužel většinou se o udržitelnosti pouze mluví nebo píše. Proaktivní naplňování a vyhodnocování principů udržitelnosti v praxi je pouhým snem. Je to zejména z toho důvodu, že dosavadní pohodlný způsob života, na který jsme si zvykli, je s udržitelností života ve městě v mnoha ohledech v rozporu. Nastoupit cestu k větší udržitelnosti městské mobility znamená pro některé lidi provést jisté změny ve vlastním dopravním chování - a na takovou cestu se ne každý vydá dobrovolně.

Pro to, **aby se mohl naplňovat strategický cíl č. 5** - udržitelná mobilita, je potřeba požadovat, aby vznikl kvalitní Plán udržitelné mobility a aby se principy udržitelnosti v maximální míře prosazovali do dalších rozvojových dokumentů (zejména MPP či PSP). Dále pak musí následovat akční plány a časové harmonogramy naplňování jednotlivých opatření a jejich následné vyhodnocování s vyvozením politické zodpovědnosti za jejich nenaplňování.

**Ve strategickém cíli č. 5 - udržitelná mobilita je mimojiné uvedeno:** „...Praha bude směřovat k udržitelné mobilitě. (...) Cílem je zvýšit podíl veřejné, pěší a cyklistické dopravy nad 70%. (...) V silniční dopravě se uplatní kombinace regulačních a investičních opatření směřující ke snižování negativních dopadů automobilové dopravy na hustě obydlená území města. (1:83)“

Preferování veřejné dopravy: „(...) přehodnocení rozsahu a parametrů komunikačního systému uvnitř Pražského okruhu s ohledem na udržitelný rozvoj a rozpočet mměsta při respektování priority dostavby PO a potřeby dostavby Městského okruhu. (1:88) (...) Dosáhnout nižší míry zatížení území automobilovou dopravou, která je v současnosti klíčovým poškozovatelem prostředí města (1:91)“

Rozvoj kolejové dopravy: „Rozvíjet tradičně oblíbený druh kolejové veřejné dopravy pro zvyšování zájmu o užívání veřejné dopravy. (...) spolupráce na přípravě a následné realizaci řešení kapacitně problémových úseků železničního uzlu Praha s dlouhodobým cílem oddělení dálkové a příměstské železniční dopravy (1:93)“

Nová propojení: „Vytvořit nové bezbariérové a bezpečné trasy a prostory pro chůzi a pro používání jízdních kol (...) příprava a realizace nových cyklistických tras (na cyklostezkách i mimo ně) s důrazem na jejich bezpečnost a atraktivitu, s vazbou na síť ve Středočeském kraji (...) optimalizace podoby a stavu dálkových cyklistických tras (...) vhodnějších tras pro pohyb po městě (...) příprava a realizace chybějících mostů a lávek přes přírodní i umělé bariéry (...) příprava a realizace chybějících komunikačních propojení a obchvatů, včetně chybějící části Městského okruhu. (1:95)“

## Veřejný zájem

Doposud pasivní roli, ve které se Praha po revoluci nachází, se snaží nový Strategický plán popsat a navrhnout, jakými opatřeními se město má chopit své aktivní role. Po změně režimu bylo plánování zavrženo jako socialistický nástroj, který v kapitalismu a demokracii nemá místo. Odborná veřejnost tento omyl záhy pochopila, bohužel u veřejnosti laické i politické tento názor přetrvává dodnes. Výsledkem je neochota rozvoj města aktivně řídit a plánovat. V této pasivitě, ve které Praha setrvává, nejsou schopna ani ochotna nastavit jednoduchá a transparentní pravidla, se daří klientelismu a korupci.

Slabá pozice města nechala za čtvrt století vzniknout velmi silnému systému provázání politiky s podnikatelským prostředím. Naplňování cílů nového Strategického plánu proto nebude jednoduchou záležitostí a bez aktivního přispění obyvatel města, neziskových organizací a odborné veřejnosti nebude ani Praha zastávat aktivní roli ochrany veřejného zájmu, kterou bezpochyby zastávat má.

**Ve strategickém cíli č. 1 - aktivní role města, je mimojiné uvedeno:** „Aktivně spravovat majetek města (...) uplatňování směn a výkupů pozemků pro investice do veřejných prostranství a vybavenosti v souladu se schválenou strategií města (...) soustředění strategicky významných ploch a majetků do vlastnictví města a jejich efektivní využívání. (3:20)“

**Koncentrace investic:** „(...) provázání oborových koncepcí s prioritami územně plánovacích dokumentací (strategický a územní plán hl. m. Prahy) a s rozpočtem (...) stanovení a realizace metodiky posuzování dlouhodobé ekonomické udržitelnosti investičních záměrů na změnu v území s ohledem na veřejné výdaje (...) plánování investic do dopravní infrastruktury v souladu s metropolitními územními prioritami – dokončení Městského okruhu pro ochranu kompaktního města, Radlická radiála (omezení V-Z tranzitu Prahou 5, 2 a 3), metro D (omezení IAD v JV sektoru Prahy), systémy Park and Ride (3:22) (...) požizování regulačních plánů, územních studií či dalších socioekonomických či správních nástrojů pro klíčová transformační a rozvojová území (...) transparentní stanovování parametrů budoucí zástavby před zahájením projektové přípravy soukromým sektorem – sledování hodnot nemovitostí v čase a vyhodnocování dat pro účely plánování územního rozvoje včetně použití výstupů při uzavírání plánovacích a dalších smluv (...) posílení aktivní role města v rozvoji území – město jako investor připravující transformační a rozvojová území pro koordinovanou výstavbu různých stavebníků (...) zřízení speciálního fondu pro příspěvky investorů na veřejné investice (kompenzace nákladů veřejného sektoru) (...) zapojení nástrojů typu „městský projekt“ či jiných pro iniciaci rozvoje (Městský projekt je nástrojem pro řešení komplexních urbanistických problémů a přípravy významných investičních akcí. Užívá se zejména jako operační nástroj územního plánu pro rozvoj těch území, která nejsou stabilizovaná a do nichž směřují globální investoři, jejichž zájmy je nezbytné propojit se zájmy města). (3:23) (...) Zlepšit fungování a podpořit rozmanitost funkcí a aktivit lokálních center, omezit vznik monofunkčních ploch a nákupních zón (...) vytipování vhodných ploch a objektů pro investice ve veřejném zájmu (zejména v transformačních územích – „pákování“ – použití malého objemu vlastního kapitálu doplněného podstatně větším objemem cizího kapitálu na financování investice). (3:24)“

**Kontinuita rozhodování:** „(...) zpracování návazných koncepčních materiálů v návaznosti na cíle definované ve Strategickém plánu hl. m. Prahy a pravidelné a systémové monitorování jejich plnění (...) zpracování územních plánů částí hl. m. Prahy a regulačních plánů vybraných celoměstsky významných transformačních a rozvojových území a památkově chráněných území. (3:25)“

## Participace

Cesta k nabytí dávno ztracené důvěry veřejnosti v efektivní a poctivou veřejnou správu je velmi dlouhá. Hledat vinu za tento stav pouze v politické reprezentaci je chyba. Každý odpovědný občan musí vyvinout úsilí a zájem o věci veřejné, a tím donutit své zástupce spravovat veřejné statky důvěryhodně.

### **Ve strategickém cíli č. 2 - důvěryhodná správa, je mimojiné uvedeno**

**Dohoda o městě:** „Dosáhnout shody na záměrech města prostřednictvím informování, komunikace a zapojování aktérů a obyvatel města (...) Posilovat důvěru a odpovědnost mezi občany, městskými částmi a vedením města; efektivně a adekvátně zapojit spolky a aktivní komunity a skupiny obyvatel do procesu plánování využití území (...) budování pocitu zodpovědnosti lokálních aktivistů za postoj k celoměstským prioritám rozvoje (...) zefektivnění plánování celoměstského rozvoje zapojením obyvatel na lokální úrovni (...) rozvíjení efektivní participační politiky s cílem zapojovat do plánování a rozvoje klíčové hráče rozvoje (...) organizování kulatých stolů k významnějším záměrům v území za účasti komunálních politiků, úředníků a přizvaných nezávislých expertů. (3:34)“

# Územně analytické podklady hl. m. Prahy

Územně analytické podklady mají podle stavebního zákona obsahovat zjištění a vyhodnocení stavu a vývoje území, jeho hodnot, omezení změn v území z důvodu ochrany veřejných zájmů, záměrů na provedení změn v území, zjišťování a vyhodnocování udržitelného rozvoje území a určení problémů k řešení v územně plánovací dokumentaci. Územně analytické podklady hl. m. Prahy z roku 2014 (dále také jen ÚAP 2014, nová verze z roku 2016 zatím není schválena), se věnují otázce veřejného zájmu v několika částech. Kromě části s názvem „Sešit 1000 Nástroje pro uplatňování veřejného zájmu a limity v území“ pak najdeme částečně popsání veřejné zájmy především v části „Sešit 1100 Hodnoty a problémy“ a také v části „Sešit 1200 Vyhodnocení vyváženosti vztahu mezi pilíři udržitelnosti rozvoje“.

V kapitole 600 „Doprava“ se ÚAP 2014 také věnují problematice udržitelné mobility a definují v této oblasti doporučení pro připravovaný územní plán.

## Sešit 1000 Nástroje pro uplatňování veřejného zájmu a limity v území

V tomto sešitu jsou především definovány jednotlivé limity využití území, které musí územní plán respektovat. Jedná se o limity přírodní, kulturně historické, limity dopravní a technické infrastruktury a také limity existující územně plánovací dokumentace a také např. vydaných územních rozhodnutí. Nástrojem pro uplatňování veřejného zájmu v územním plánu je mj. vymezení ploch a koridorů pro veřejně prospěšné stavby, tj. stavby zřizované ve veřejném zájmu. Tyto stavby zajišťují fungování města a napomáhají ke zkvalitnění života jeho obyvatel. Patří sem mj. stavby pro školství, sociální služby, hřbitovy, stavby a plochy pro sport a rekreaci. Vymezení veřejně prospěšných staveb v územním plánu je významné i proto, že na nemovitosti, kterých se toto vymezení dotýká, je možné uplatnit předkupní právo (popř. právo vlastnické omezení) a zajistit tak, aby byly pozemky k dispozici k vybudování příslušných veřejně prospěšných staveb.

## Sešit 1100 Hodnoty a problémy

V územně analytických podkladech se opakovaně dočteme o několika hlavních problémech a nedostacích, které oslabují ochranu veřejných zájmů. Mezi ty nejdůležitější patří:

- Nedostatečná ochrana volné krajiny a zemědělského půdního fondu (tlak na výstavbu na volných plochách v okraji a okolí města s nároky na vybavenost, infrastrukturu a dopravu. V rámci stávajícího vývoje území a jeho využití lze sledovat tendence signalizující malý respekt k ochraně volné příměstské krajiny a dalších významných nezastavěných ploch a potvrzující malé povědomí o jejich významu pro zajištění kvalitních životních podmínek, ekologické stability krajiny, uchování přírodně hodnotných ploch, kvalitní zemědělské půdy a jejich významu pro budoucí vývoj města a formování jeho obrazu.
- Nedostatky v ochraně zeleně (zejména tlaky na zahušťování obytné zástavby na úkor stávající vegetace spolu se zábory rezerv pro monofunkční plochy zeleně či nedostatečná ochrana přírodních parků před developerskou zástavbou na jejich hranici). Vlivem výstavby zejména liniových staveb dopravní a technické infrastruktury dochází ke zvyšování fragmentace krajiny, narušování kontinuity USES a dalšímu narušování prostupnosti krajiny.
- Tlak na využití památkové rezervace.
- Nedostatečná ochrana bydlení v širším centru Prahy (úbytek stálých obyvatel v centru Prahy; neuvážené zásahy do měřítka a kapacit stávající zástavby).
- Nedostatky v kvalitě bydlení (chybějící občanská vybavenost a převažující monofunkčnost nových obytných celků; znečištěné ovzduší a hluk, absence nízkoemisioních zón v obytných lokalitách; chybějící nabídka lokalit pro významné veřejné stavby a obtížné zajišťování ploch pro chybějící veřejné vybavení; tlak na maximální využití území a ekonomickou výhodnost projektů bez ohledu na skutečné potře-

by obyvatel; limity a podmínky území; dopady na životní prostředí a nároky na dopravní i technickou infrastrukturu - zejména tlak na kapacitní bytovou výstavbu nebo velkokapacitních obchodních center na volných plochách krajiny na okraji města a v kontaktním území Prahy, bez vazeb na dopravní a technickou infrastrukturu a bez potřebného občanského vybavení, generující neúměrné zatížení veřejných rozpočtů na infrastrukturu; chybějící celková koncepce umísťování celoměstsky významných staveb občanského vybavení).

- Nekontrolované chování developerů a náklady veřejného rozpočtu. V současnosti neexistuje účinný systém, který by přinutil investory bytové výstavby (ať již developerské společnosti či fyzické osoby) k významné kompenzaci jimi vyvolaných nákladů. Tlak na využívání rozvojových ploch veřejného vybavení k jiným, komerčně výhodnějším účelům mimo oblast veřejného zájmu je značný a v mnoha případech i úspěšný.

## Sešit 1200 Vyhodnocení vyváženosti vztahu mezi pilíři udržitelnosti rozvoje

Východiskem pro stanovení principů udržitelného rozvoje hl. m. Prahy po roce 2014 je mj. estetická i environmentální kvalita města. Ta bezprostředně ovlivňuje jeho konkurenceschopnost, udržitelnost a životní styl jeho obyvatel. Současně je indikátorem schopnosti municipální reprezentace město spravovat. Tvář města – v široce pojatém estetickém slova smyslu – především pak jeho část, kterou nazýváme sdíleným veřejným prostorem, reflektuje hodnotový systém jeho obyvatel a samospráv. Dostatečná kvalita životního prostředí je pak primární podmínkou pro život obyvatel v něm.

## Sešit 600 Dopravní infrastruktura

Vybrané citace ze sešitu věnovaného dopravní infrastruktuře, které souvisejí zejména s udržitelnou dopravou:

*„Má-li územní plán vůbec přispět k tvorbě udržitelné dopravy, musí být jeho cíle následující:*

- snížení celkových nároků na počet a délku cest, zejména přiblížením zdrojů a cílů dopravy
- zvýšení podílu cyklistické a pěší dopravy na celkovém objemu cest na úkor dopravy automobilové (díky kratším vzdálenostem mezi zdroji a cíli cest nahradit cesty automobilem docházkou a jízdou na kole)
- snížení dopravních nároků vhodným rozmístěním funkcí v území (např. bydlení, nakupování a práce v jednom místě)
- vytvoření atraktivních tras pro chůzi a jízdu na kole
- rozšíření sítě veřejné dopravy“ (UAP 6.3.2., s. 38)

*„V tržním prostředí umožňují rozvinuté dopravní subsystémy větší mobilitu obyvatel za prací, což má příznivý vliv na míru nezaměstnanosti. Opačně však může doprava znamenat zároveň četná rizika z hlediska životního prostředí, a to zejména v případě značných nároků na individuální osobní i nákladní automobilovou dopravu, z hlediska nežádoucí nadměrné fragmentace krajiny, značných nároků na zábery půdního fondu apod. Prioritní důraz musí být proto kladen na rozvoj kolejových dopravních subsystémů i dalších forem ekologické dopravy a na snižování počtu jízd automobilem ve městech. (...) Města, která uspěla v redukování podílu cest realizovaných osobními automobily, především trvale podporují rozvoj systémů hromadné dopravy, efektivně zklidňují automobilovou dopravu a mají účinnou parkovací politiku.“ (UAP 6.1.1, s. 4)*

*„Omezování automobilového provozu v historickém centru města zejména v atraktivních lokalitách musí být jedním z prioritních výhledových cílů k dosažení jeho ještě větší přitažlivosti pro návštěvníky i v zájmu zachování přijatelné kvality životního prostředí.“ (UAP 6.1.1., s. 9)*

*„Výrazné rozšíření systému P+R v kombinaci s regulací automobilové dopravy by v budoucnu mohlo přispět ke snížení počtu jízd vozidel individuální automobilové dopravy do širšího centra města. Realizace záchytných parkovišť však naráží v praxi na problém jejich potřebného situování u stanic metra, kde jsou velmi lukrativní pozemky k jinému funkčnímu využití. Je proto nutné zkoordinovat celoměstské potřeby se zájmy privátních investorů, kteří chtějí v blízkosti stanic metra stavět.“ (UAP 6.1.2, s. 16)*

„Pěší dopravu nelze v přehledu dopravních systémů v žádném případě pominout, i když jde z hlediska územních nároků a kompetencí územního plánu zdánlivě o marginální téma. (...) V kompetenci územního plánování je vytvořit potřebné územně-prostorové podmínky pro doplnění chybějící infrastruktury pro pěší, zachování nebo vytvoření prostupů krajinou či urbanizovaným prostorem, překonání přirozených bariér a bariér lini-ových staveb většinou dopravní infrastruktury (rychlostní komunikace, železniční tratě apod.) a v neposlední řadě také vytvořit podklady pro regulační plány, územní řízení a rozhodování o stavbách s ohledem na potřeby pěších.“ (UAP 6.1.3, s. 34)

„Územní plánování může také nepřímo předurčovat dopravní chování lidí. Citlivé plánování obytných celků může minimalizovat nutnost uspokojovat potřebu mobility pomocí individuální automobilové dopravy. Základní snahou územního plánování je nediskriminovat žádný druh dopravy a všem druhům dopravy poskytnout shodné podmínky. V současnosti má největší prostorové nároky ve městě automobilová doprava (včetně podílu na zpevněných plochách). Územní plán, který se snaží rozvíjet udržitelnou mobilitu, by měl klást důraz na lepší dosažitelnost cílů cest všemi druhy dopravy, identifikovat příležitosti pro rozvoj přívětivého prostředí pro pohyb a pobyt a přinést návrhy a možnosti pro jeho praktickou realizaci v následném rozhodování o změnách v území.“ (UAP 6.1.3, s. 34)

„V dopravním a územním plánování nemá být kladen důraz na vytváření podmínek pro zvyšování objemu a zlepšování podmínek automobilové dopravy, ale zejména na lepší dosažitelnost cílů cest všemi druhy dopravy více či méně rovnoměrně. Městská mobilita založená na automobilech skutečnou dosažitelnost cílů totiž citelně snižuje.“ (UAP 6.3.2., s. 38)

„Zdaleka nejen koncepce a uspořádání samotného dopravního systému má vliv na mobilitu v území, na intenzitu jednotlivých druhů dopravy, na dělbu přepravní práce, na komfort pohybu po městě. Mnohem zásadněji ovlivňuje nároky na dopravu v území jeho celkové plošné a prostorové uspořádání, tedy rozmístění a vzájemné prostorové vztahy jednotlivých funkcí v území, zejména pak vztah bydlení – základní občanské vybavení – místa s koncentrací pracovních příležitostí – rekreace. Vzdálenosti mezi jednotlivými funkcemi, mezi nimiž vznikají těsné provozní vazby, totiž určují, jak daleko musí lidé každý den cestovat a jaký dopravní prostředek nakonec pro vykonání svých cest zvolí.“ (UAP 6.3.2., s. 38)

„Ucelený systém celoměstsky významných koridorů cyklistické infrastruktury (cyklotras) (...) Tento systém cyklotras by měl být součástí dopravní koncepce (tedy závazné části) nového Územního plánu hl. m. Prahy, a to vč. souvisejících regulativů, které charakterizují konkrétní požadavky na způsob provedení těchto tras v terénu.“ (UAP 6.3.2, s. 39)

Doporučení pro územně plánovací dokumentaci: (...)

- Podpora rozvoje systému záchytných parkovišť P+R.

- S výjimkou Pražského okruhu (SOKP) upřednostnit výstavbu kolejových systémů veřejné hromadné dopravy. (...)

- Vytvořit prostorové podmínky pro další rozvoj systému bezpečné a dobře vybavené cyklistické dopravy. (...)

- Zohlednit vymezený systém koridorů cyklistické infrastruktury (páteřních a hlavních cyklotras) a dále ho v podrobnějších návrzích rozpracovat a přiměřeně řešit.“ (UAP 6.0.0., s. 53)

# Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu

Význam různé zeleně ve městě je samozřejmě zdůrazněn v návrhu Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu. Zde se mimo jiné dočteme, co se považuje za zelenou infrastrukturu. Jedná se o „*prvky, které spojují přírodní a zastavěné prostředí a zpříjemňují život ve městech. Součástí zelené infrastruktury ve městě je široká škála prvků, které využívají přírodních procesů s cílem zlepšovat celkovou kvalitu života obyvatel. Jsou to například městské parky, stezky pro pěší, zelené střechy, zelené ulice a uliční zeleň a zeleň ve vnitroblocích. Dále zelená infrastruktura zahrnuje soustavu přírodních oblastí, příměstských parků, dálkových rekreačních stezek, obhospodařované (lesní a zemědělské) půdy a vodních prvků jako toků, nádrží, rybníků a dalších, které společně mají mnohostranný pozitivní vliv na zdraví a kvalitu života lidí a na dobrý stav ekosystémů (...)* Zelená infrastruktura jako systém a její jednotlivé složky mohou poskytovat mnoho tzv. ekosystémových služeb jako vytvářet stín, snižovat teplotu výparem, zpomalovat a zadržovat odtok dešťových vod a další ekosystémové služby.“

Dále se zde uvádí: „*Městská (sídelní) zeleň je tvořena zelenými plochami s vegetací, jako jsou trávníky, záhony, křoviny, stromy, dále zelené střechy a fasády, parky, příměstské parky a také oblasti s náletovým porostem. Stromy ve městě rozumíme dřeviny stromové formy, vysázené či náletové, které rostou v urbánním prostředí (města či předměstí). Řadí se mezi ně individuálně stojící stromy, řady stromů podél komunikací, uliční stro-mořadí, aleje, stromy podél městských toků, stromy v zahradách, sídlištní a firemní zeleň, parky a lesoparky.“*

Úkolem plánování má dle adaptační strategie být vytvořit funkční systém zelené infrastruktury a zvýšit podíl vegetačních prvků a zelených ploch v urbanizovaném území, a tím přispět ke zvýšení kvality života obyvatel zejména v centrálních částech města a hustě zastavěných oblastech. Tím se myslí:

- Vytvořit funkční systém zelené infrastruktury (městské zeleně).
- Zakládat a revitalizovat městskou (sídelní) zeleň.
- Vytvořit funkční systém zelené infrastruktury (městské zeleně) doplněný o prvky modré infrastruktury.
- Vytvoření funkčního systému zelené infrastruktury doplněného o prvky modré infrastruktury jako komplexního systému slučujícího přírodní, polopřírodní, užitkové či urbanistické krajinné struktury v provázaný celek, který přispívá k zachování biologické rozmanitosti, přičemž společnosti poskytuje cenově příznivé a udržitelné ekosystémové služby. Je to vhodný nástroj pro propojení zastavěných území s volnou krajinou a jeden z účinných prostředků pro zlepšování mikroklimatických podmínek a přizpůsobení se klimatickým změnám. Modrou infrastrukturou se označují všechny vodní prvky v území jako jsou toky, rybníky, nádrže, studánky, mokřady apod.
- Vypracovat zásady pro vytváření vnitroblokové zeleně.
- Vykupovat pozemky do vlastnictví města s cílem zajistit klíčové plochy pro systém zelené infrastruktury, propojovat stávající plochy zeleně a zakládat nové.

Významné jsou i pěší cesty, což potvrzují i několiké zmínky ve Strategickém plánu. V návrhu Metropolitního plánu jsou pěší trasy řešeny zejména v článku 59 (2): „*Metropolitní plán ukládá zlepšit prostupnost krajiny doplněním propojení novými cestami či stezkami všude tam, kde je v současnosti indikována jejich nedostatečnost.*“ Pěší cesty jsou dále ve výkresu MPP stabilizovány vybranými propojeními (vrstva „prostupnost krajinou“), dle náhledu celkem dobře tam, kde jsou zjevné deficity. Není ale zaučena ochrana a souvislost stávajících bezmotorových cest.

Z hlediska klimatických změn je zcela zásadní distribuce vody v krajině, tzv. modrá infrastruktura - vodní toky, mokřady, nádrže apod. Návrh Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu se vedle problematiky zeleně zabývá také otázkou nakládání s vodami. Distribuce vody v krajině je z hlediska adaptace na klimatické změny zásadní. Jakým způsobem bude MPP na požadavky týkající se modré infrastruktury reagovat a jaká konkrétní opatření na úrovni územního plánování budou v této otázce přijata, je otázkou.



# Návrh Metropolitního plánu hl. m. Prahy

## Projednáání Metropolitního plánu (participace)

V Praze se opakovaně hovořilo o nutnosti schválit územní plán do 31. 12. 2020. Pokud by se tak nestalo, bude mít Praha zastavěné území v rozsahu intravilánu vymezenému k 1. 9. 1966 se všemi omezeními, které to přinese. Proto lze vnímat silný tlak na dokončení územního plánu v téměř jakékoli podobě (a v současnosti se již otevřeně hovoří o tom, že participace občanů neproběhne a bude realizován pouze nezbytný postup daný stavebním zákonem).

S takovýmto postupem nelze souhlasit - **vynechání kvalitního projednání koncepce MPP s odbornou veřejností nemůže přispět k pozitivnímu přijetí** Metropolitního plánu veřejností. Navíc hrozí další komplikace při oficiálním projednávání (např. nezbytnost a případné soudní pře po schválení MPP s možností jeho zrušení, což bude mít za následek **destabilizaci celého územně plánovacího prostředí** s výrazným zásahem do rozvoje města.

Vzhledem ke stávající judikatuře Nejvyššího správního soudu, která se týká soudního přezkumu územních plánů, je totiž možné, že dojde ke zrušení schváleného Metropolitního plánu a Praha se ocitne bez územního plánu taktéž a dokonce v ještě svízelnější situaci, neboť bude třeba začít s opětovným pořizováním plánu od posledního úkonu, který nebude zpochybněn, a bude to samozřejmě také znamenat značné náklady na další práci na územním plánu.

Proto je **zapotřebí věnovat mimořádnou pozornost nejen práci v komisi Rady pro dokončení Metropolitního plánu**, ale také důsledně **kontrolovat činnost příspěvkové organizace hl. m. Prahy - Institutu plánování a rozvoje** a v pravidelných intervalech ověřovat, jak byly zapracovány požadavky hl. m. Prahy, zde zastoupeného Radní pro územní rozvoj a určenou zastupitelkou Petrou Kolínskou, na zákonnost územního plánu.

# Ochrana zeleně a životního prostředí

Návrh Metropolitního plánu rozlišuje mezi „vnitřní“ a „vnější“ Prahou a v důsledku toho rozlišuje i mezi zelení. Tento princip najdeme především v čl. 56, který se týká krajinného rozhraní. Zde se uvádí - „*Krajinné rozhraní je v Metropolitním plánu vymezeno v jeho metropolitním hierarchickém významu. Tento soubor nezastavitelných lokalit na obvodu souvisle zastavěného a zastavitelného území města Prahy vyjadřuje veřejný zájem na ochraně nezastavěného a nezastavitelného území, tedy otevřené krajiny. Je plošně vyjádřeným limitem pro rozvoj souvislé zástavby Prahy.*“ V návrhu Metropolitního plánu by měl být obdobným způsobem vyjádřen veřejný zájem na ochraně zeleně uvnitř Prahy. Tato zeleň má totiž svoji nezastupitelnou úlohu a význam.

Návrh Metropolitního plánu používá pro zeleň ve městě pojem „park“. Podle čl. 2 zveřejněné verze návrhu MPP se parkem rozumí zastřešující pojem pro zpravidla veřejně přístupný nestavební blok (výjimku představuje park ve volné zástavbě, který je zvláštní částí stavebního bloku). Park jako zastřešující pojem není samostatnou návrhovou kategorií, výjimkou je požadavek zřizování nových parků v transformačních a rozvojových plochách, kde jsou za účelem vymezení samostatně definovány podmínky pro tuto plochu. Podle čl. 2 návrhu MPP lze pojem park vyjádřit též synonymem krajina ve městě, část území nestavebního charakteru nebo sídelní zeleň.

Dále krajinu ve městě (parky) rozvíjí čl. 47 návrhu. Zde se mimo jiné uvádí: „*Strukturu krajiny ve městě tvoří zastavitelné lokality tvořené převážně nestavebními bloky, jak je podrobněji stanoveno v čl. 89 až 91 tohoto opatření. Strukturu obvykle tvoří nezpevněný terén pokrytý vegetací s různou mírou kulturních zásahů a úprav. Zástavba budovami je výjimečná, umísťovat nové budovy je přípustné pouze za podmínek stanovených Metropolitním plánem. Metropolitní plán stanovuje důslednou ochranu před zástavbou pro ty části krajiny, které z otevřené krajiny za městem pronikají směrem ke středu města jako pásy území s nesouvislou zástavbou či zcela bez zástavby, a to i v centrálním prostoru města.*“

Čl. 127 návrhu MPP pak hovoří o parcích v zastavitelném území jako o veřejných prostranstvích. Veřejné prostranství přitom není žádným zákonem, zde tedy zákonem č. 131/2000 Sb., o hl. m. Praze, omezeno pouze na zastavitelné území, týká se celého území obce. Co se považuje za veřejná prostranství, totiž definuje přímo Zákon o hl. m. Praze v § 14b - „*Veřejným prostranstvím jsou všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru.*“ Je zřejmé, že definice v návrhu Metropolitního plánu, a sice že jde o uliční prostranství (definice uličního prostranství, je obsažena v Pražských stavebních předpisech [1]) a parky [2], je oproti zákonné definici zúžená. Metropolitní plán nemůže zákonnou definici jakkoli měnit.

Považujeme za nepřijatelné, aby Metropolitní plán striktně rozlišoval mezi zelení „vně“ a „uvnitř“. Zeleň uvnitř Prahy nelze redukovat na různě odstupňované městské parky. Zeleň ve městě představuje mnohem širší škálu různých přírodních forem. Toto pojetí zeleně podle našeho názoru nekoresponduje s ÚAP 2014, ani ZÚR, ani s dalšími strategickými dokumenty. V ÚAP se uvádí: „*Všechny veřejně přístupné plochy přírody ve městě jsou součástí veřejného prostranství. Jejich podoba a kvalita je však různá. V centru města a na jeho předměstí jsou zastoupeny zejména parky a parkově upravené plochy, historické zahrady, vnitrobloky, sady, vinice, či lesoparky. Periferii charakterizují modernistické rozvolněné kompozice sídlišť, kde je mnoho ploch bez jasné náplně a využití, jejich kvalita je diskutabilní a údržba finančně náročná. Do budoucna je potřebné tyto plochy jasně hierarchizovat a na tomto základě definovat jejich budoucí optimální využití.*“ Je zřejmé, že ÚAP počítají i s jinými formami zeleně než jen parky ve smyslu Metropolitního plánu.

Různé funkce, které by měla zeleň ve městě plnit, jsou popsány také v **metodice Ministerstva pro místní rozvoj Principy a pravidla územního plánování** [3]. Mezi ně patří funkce hygienická, rekreační, prostorotvorná, ochranná, ekologická a ekonomická. Nemyslíme si, že jsou všechny tyto funkce splněny pouze vymezením městských parků. Podle metodiky má zeleň ve městě také řadu forem: „*Plochy zeleně představují velké městské parky nebo velké celky krajinné zeleně zasahující dovnitř městského organismu. Mohou to být také historické zahrady, botanické zahrady, arboreta, rekreační areály nebo příměstské a rekreační lesy. Při detailnějším pohledu se objeví ještě menší útvary zeleně, jako jsou parková náměstí, menší parkově upravené plochy, zeleň vnitrobloků, zeleň nových obytných souborů, zahrady u rodinných domů a další.*“

*Linie, to jsou především uliční stromořadí – jedno, dvou, čtyř i víceřadé aleje, doprovodná zeleň vodních toků a zeleň podél komunikací, případně i jiných liniových staveb (např. železnice) (...) Všechny tyto plochy zeleně, které v městské struktuře plní ekologickou, hygienickou, rekreační a prostorotvornou funkci a které by měly mít vzájemnou prostorovou vazbu, by měly být součástí systému zeleně (celoměstský systém).“*

Metodika Ministerstva pro místní rozvoj dále zdůrazňuje, že je třeba „respektovat a v maximální míře využívat a chránit veškerou dochovanou zeleň, jejíž přítomnost ve struktuře sídel i v krajině pomáhá vytvářet charakter místa. Největší význam mají velké plochy zeleně. Ve městě jsou to především velké městské parky. Jejich význam může být dán polohou (např. vůči středu města), jejich atraktivitou a vybaveností (rozumí se pobytové plochy, herní prvky, dětská hřiště, zahradní kavárna apod.) (...) V historických jádrech měst může vymezit a ovlivnit prostor třeba jen jediný strom. Významná může být skupinka stromů v průhledu, či v parčíku v proluce. Důležitou roli hrají průhledy z kompaktní zástavby do zeleně a krajinné (zelené) horizonty. Průhledy je potřeba tam, kde je to účelné, chránit i za cenu zachování proluky, nebo omezením výškové hladiny zástavby.“

V částech týkajících se ochrany přírody a krajiny je návrh Metropolitního plánu taktéž v rozporu se schváleným **Strategickým plánem**. Ve Strategickém plánu (část návrhová – Soudružná a zdravá metropole) se mimo jiné jako problém k řešení uvádí: „Vysoký stupeň zornění zemědělské půdy a stále malý podíl lesů, luk a dalších typů přírodních ploch v některých částech města a s tím související absence prvků územního systému ekologické stability v těchto lokalitách.“ Je tedy zřejmé, že se v ÚAP i Strategickém plánu počítá s jinými typy přírody ve městě než jen parky.

Dále považujeme z hlediska ochrany veřejných zájmů za nepřijatelné, aby návrh Metropolitního plánu vymezoval zastavitelné plochy na územích některých parků a dokonce i zvláště chráněných území.

## Ochrana Územního systému ekologické stability

Ze **stanoviska orgánů ochrany a přírody krajiny** vyplývá, že při přípravě ÚP byly částečně ignorovány požadavky na Územní systém ekologické stability (dále ÚSES), navíc toto nebylo ani konzultováno. **Nesoulad s ÚSES je důvodem k neschválení plánu!** Jedná se o jeden z problémů, který vytýkala konzultační skupina, a který se tím MPP zavázal řešit.

Podle **Zadání Metropolitního plánu** má MPP prověřit, upřesnit a vymezit plochy a koridory neregionálních a regionálních skladebných částí ÚSES a vytvořit územní podmínky pro kontinuitu ÚSES.

Územním systémům ekologické stability je věnováno několik článků **Návrhu Metropolitního plánu**. V těchto článcích se taktéž hovoří v souvislosti s veřejným zájmem, avšak nikoli v souvislosti s ochranou ÚSES. V čl. 201 (Regulativy ÚSES) se totiž dočteme, že v případě, kdy veřejný zájem na ochranu a vytváření ÚSES je v územním střetu s jiným veřejným zájmem, např. s veřejným zájmem na rozvoj dopravní či technické infrastruktury, je provedení změny v území považováno za přípustné i tehdy, pokud zhoršení podmínek pro funkčnost ÚSES je málo významné, tedy takové, které působí pouze omezeně v daném místě a neznamena prolomení limitujících parametrů ÚSES, včetně výjimečně přípustného přerušení biokoridoru v rámci stanovené maximální limitující délky tohoto přerušení. Je sporné, zda může přímo Metropolitní plán určovat, zda smí být do ÚSES zasaženo a které konkrétní zájmy mají přednost před ochranou ÚSES.

Na tomto místě je třeba upozornit na to, že **Návrh Metropolitního plánu** nevymezuje žádná veřejně prospěšná opatření pro založení prvků ÚSES. To by přitom mělo být jedním z úkolů územního plánu, územní plánování má dokonce „klíčový význam pro naplnění kritéria společenských limitů a záměrů. Teprve po konfrontaci s dalšími zájmy na využití krajiny lze vymezení ÚSES definitivně považovat za jednoznačné. Až po zapracování do územně plánovací dokumentace se z odvětvových generelů mohou stát obecně závazné plány ÚSES, které jsou jednak základem pro účinnou ochranu funkčních prvků ÚSES a současně základem pro uchování územní rezervy pro chybějící části ÚSES.“ [4] **Ve stávající podobě je v návrhu ÚSES vymezen neplatně, tj. v rozporu s ÚSES.** Jednalo se o jeden z bodů, který Návrhu Metropolitního plánu vytýkala i odborná analýza. [5]

Obdobně se k této otázce vyjadřují **ÚAP 2014**: „Podstatná část prvků musela být z důvodu dodržení meto-

dických principů pro navrhování ÚSES navržena na pozemcích v privátním vlastnictví. Situaci v jejich zatím pozvolné realizaci by mohla zlepšit možnost daná stavebním zákonem prohlásit při vydání územního plánu (i jiných územně plánovacích dokumentací – ÚPD) opatření nestavebního charakteru za „veřejně prospěšná opatření“ a získat pro ně potřebné pozemky, v krajním případě i vyvlastněním, a to pro realizaci prvků ÚSES, dále pro ochranu zvláště chráněných území přírody a dalších chráněných prvků i ve smyslu zákona o ochraně přírody a krajiny nechráněných přírodních prvků a jevů, případně i jejich ochranných pásem, resp. pro opatření k zvýšení retence území a usnadnění odvodu vod při povodních. Samostatným problémem je zajištění spojitosti systému v pražském – tedy v městském a silně urbanizovaném prostředí. Je třeba se snažit o odstranění stávajících bariér v krajině a nové stavby, zvláště pak liniové dopravní, koncipovat tak, aby takové bariéry nevytvářely.“

Jako „příležitost“ se pak ve **SWOT analýze k tématu krajina v ÚAP 2014** uvádí: „možnost snadnějšího zajištění potřebných pozemků pro realizaci vybraných prvků ÚSES jako veřejně prospěšných opatření na základě nového stavebního zákona.“ **Podle našeho názoru se tedy Návrh Metropolitního plánu tím, že tato veřejně prospěšná opatření nevymezuje, dostává do rozporu minimálně s ÚAP 2014.**

Dále je třeba upozornit na skutečnost, že územní plán sice má obsahovat vymezení ÚSES (příloha č. 7 vyhlášky č. 500/2006 Sb.), ale ten nevymezuje sám zpracovatel dle svého uvážení. Postup stanoví § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., podle kterého vymezení systému ekologické stability stanoví a jeho hodnocení provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství. Podrobnosti vymezení systému ekologické stability obsahuje vyhláška č. 395/1992 Sb. Podle ní má být systém ekologické stability v územním plánu vymezen na základě plánu systému ekologické stability [6], který je jedním z podkladů pro pořizování územního plánu (viz § 2 odst. 3 vyhlášky č. 395/1992 Sb.) a takto vymezený ÚSES je limitem využití území. Tento plán pořizuje příslušný orgán ochrany přírody a krajiny (§ 2 vyhlášky 395/1992 Sb.). Zjednodušeně řečeno: „Zatímco orgány ochrany přírody odpovídají za odborné a věcně správné vymezení ÚSES v oborových dokumentech (plány, v dávnější minulosti generely ÚSES), orgány územního plánování řídí proces zapracování ÚSES do územně plánovací dokumentace (nejčastěji do zásad územního rozvoje kraje pro nadregionální a regionální úroveň ÚSES a do územních plánů obcí pro všechny úrovně, které se v řešeném území vyskytují). Oborový podklad je v rámci prací na územně plánovací dokumentaci dále zpřesněn (např. na pozemkové parcely a na hranice vhodných jednotek prostorového rozdělení lesa), sladěn s dalšími funkčními systémy a dopracován do definitivní podoby. V této podobě je ÚSES schvalován příslušným orgánem samosprávného celku v rámci územně plánovací dokumentace, která je vydána formou opatření obecné povahy.“ [7]

Z § 5 odst. 1 vyhlášky č. 395/1992 Sb. - **Plán systému ekologické stability** vyplývá také, že projekt systému ekologické stability schvalují příslušné orgány územního plánování v územně plánovací dokumentaci nebo v územním rozhodnutí. Z návrhu územního plánu není zřejmé, na základě čeho byl ÚSES vymezen (v Praze je v současnosti ÚSES vymezen zásadami územního rozvoje a upřesněn stávajícím územním plánem).

V **Odůvodnění MPP** se k vymezení ÚSES uvádí: „Zohlednění metodických požadavků vedlo ke zjištění, že vymezení regionálního a nadregionálního ÚSES v ZÚR Hlavního města Prahy je v některých případech biokoridorů i biocenter provedeno chybně. (...) Metropolitní plán proto v těchto případech navrhuje odlišné řešení, které z metodických požadavků kladených na ÚSES nevybočuje, respektuje reálné podmínky v území a možnosti, které pro budoucí naplnění funkčnosti vymezeného ÚSES jako komplexního systému i jeho jednotlivých dílčích segmentů území poskytuje.“ **Máme za to, že se jedná o chybný postup Zpracovatele územního plánu.**

Územní plán by také měl určit v textové části podmínky užívání skladebných částí ÚSES tak, jak je to nyní vymezeno v platném územním plánu. [8]

**Ačkoli jsme si plně vědomi všech problémů, které jsou spojeny s vymezováním ÚSES v zastavěné části města, domníváme se, že zpracovatel musí respektovat veškeré zákonné požadavky a nesmí si vytvářet svá vlastní pravidla. S touto situací je třeba se v územním plánu vypořádat.**

# Hluk a ochrana ovzduší

**Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha - CZ 01** z července 2015 (dále Program kvality ovzduší) uvádí řadu kroků, které je třeba zohlednit v rámci územního plánování. Obecně se uvádí: „*Při přípravě Zásad územního rozvoje, Územního plánu hl. m. Prahy (Metropolitního plánu) a další ÚPD zohlednit požadavky ochrany ovzduší stanovené za účelem nepřekročení hodnot imisních limitů (s.168).*“

**Hlukové zatížení a imise** dle zveřejněných závěrů SEA mírně vzrostou, což je dáno (z řady jiných důvodů žádoucí) koncentrací obytné zástavby do menších ploch. Z pohledu Auto\*Matu je tato koncentrace žádoucí, je ale třeba zajistit, aby nedošlo ke zvýšení zátěže území nad limity využití, což by mohlo vést ke zneplatnění plánu.

Návrh Metropolitního plánu neřeší dostatečně ani ochranu veřejného zdraví před hlukem a ochranu před znečištěným ovzduším (ochrana veřejného zdraví je přitom jedním z podstatných veřejných zájmů, který musí být v územním plánu řešen). Podle našeho názoru není nikde přesvědčivě řešen očekávaný nárůst automobilové dopravy (díky současné trvalé minimální regulaci automobilové dopravy - levná cena parkování na veřejných prostranstvích, neexistence mýta pro vjezd do centra či povinná výstavba dalších parkovacích stání) spojený s rozšiřováním zastavitelných ploch uvnitř města. Rozšiřování zastavitelných ploch bez dalších opatření povede k nárůstu automobilové dopravy a tím dalšímu nárůstu hluku a znečištění ovzduší. Tomuto jevu Návrh Metropolitního plánu také účinně nebrání, ačkoli na mnoha místech Prahy se faktický stav hlukové a imisní zátěže dostává do rozporu s právními předpisy. Právě územní plán je jedním ze základních nástrojů, který má a může této situaci předcházet a napravovat ji.

Případná předimenzovaná výstavba uvnitř Prahy může být v rozporu s ÚAP 2014. Vzhledem k tomu, že samozřejmě není žádoucí ani rozšiřování Prahy do krajiny, je zapotřebí dále hledat vhodný kompromis, o kterém je ale nezbytné diskutovat se všemi zúčastněnými aktéry, nikoli tvořit osamoceně na IPR.

V části týkající se ochrany veřejného zdraví je zapotřebí zvláště úzce spolupracovat s orgány ochrany veřejného zdraví – hygienickou stanicí. Ta má podle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví dbát na ochranu před hlukem už ve fázi územního plánování. Pokud by byly územním plánem naplánovány stavby (zdroje hluku a vibrací), u kterých by později při jejich realizaci nebylo možné zajistit ochranu jejich okolí před hlukem, mohl by vyvstat zásadní problém s vydáním stavebního povolení. [9] Je zřejmé, že přijatá řešení Metropolitního plánu musí být řádně promyšlena a zdůvodněna.

## Veřejná vybavenost a veřejný zájem

**Ve verzi 2.2 Návrhu Metropolitního plánu**, který byl zveřejněn na webu Institutu plánování a rozvoje (IPR) je veřejnému zájmu věnována **kapitola 9**, která řeší veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření. Co se týče veřejně prospěšných opatření, vymezuje Návrh Metropolitního plánu veřejně prospěšná opatření zahrnující prvky ochrany před povodněmi a jinými přírodními katastrofami. Naopak **nevymezuje** žádná veřejně prospěšná opatření zvyšující retenční schopnost území, pro založení prvků ÚSES, ochrany archeologického dědictví, pro asanaci a ani k zajišťování bezpečnosti státu. Návrh Metropolitního plánu **nevymezuje** ani plochy pro uplatnění předkupního práva pro stavby občanského vybavení, pro uplatnění předkupního práva pro veřejná prostranství.

Vzhledem k tomu **považujeme Návrh Metropolitního plánu za nedostatečný a dokonce rozporný se Zadáním MPP**, podle kterého měl Návrh Metropolitního plánu vymezit veřejně prospěšné stavby (VPS) v rozsahu nezbytném pro realizaci navrženého rozvoje hl. m. Prahy, jeho urbanistické koncepce a koncepce veřejné infrastruktury. Stejně tak měl Návrh Metropolitního plánu vymezit veřejně prospěšná opatření (VPO) v rozsahu nezbytném pro realizaci záměrů nestavební povahy.

Kromě části 8 a 9 Návrhu Metropolitního plánu, které jsou věnovány přímo veřejnému zájmu a veřejné vybavenosti, najdeme zmínku o veřejném zájmu i v jiných ustanoveních. Např. podle čl. 41 má být cílem urbanistické koncepce stabilizace prostorového uspořádání Prahy prostřednictvím urbánních vztahů

posilujících rozvoj významných dochovaných hodnot krajinných i přírodních a souvisejících hodnot urbanistických, architektonických a kulturně historických. Koncepce stanovuje přednost (plošné) kvality před kvantitou, tj. ukládá efektivní a účelné uspořádání města s minimálními požadavky na obsluhu území, ukládá rozvoj chybějících článků veřejné infrastruktury a vytváří předpoklady pro udržitelný rozvoj území. Tato koncepce ale není dále provedena konkrétními regulacemi.

O veřejném zájmu se hovoří taktéž v čl. 127 věnovaném **veřejným prostranstvím**: „*Cílem vymezení veřejných prostranství je stanovení kompozice, která směřuje k dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území a současně dosažení ochrany a rozvoje urbanistického a architektonického dědictví, obecně obrazu města. Cílem je rovněž zachování a posílení prostupnosti zastavitelného území města a vytvoření podmínek pro rozvoj veřejného života ve městě.*“ **K naplnění tohoto cíle opět návrh Metropolitního plánu neobsahuje žádné konkrétní regulace.** Jen těžko bude stavební úřad při povolování stavby odůvodňovat její nepovolení snahou dosáhnout „obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů.“ **Ačkoli se tedy jedná o cíl bohulibý, je nezbytné, aby byl naplněn přesnými a jasnými pravidly, která budou moci být aplikována bez možnosti několikerého výkladu.**

## Veřejná vybavenost

**Zadání Metropolitního plánu** požaduje, aby byly v územním plánu vymezeny územní rezervy pro občanskou vybavenost, veřejná prostranství a plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury, ve kterých bude nezbytné předchozí prověření podmínek jejich budoucího užívání. Návrh Metropolitního plánu naplňuje tento požadavek jen částečně. Přitom i z čl. 67 návrhu Metropolitního plánu můžeme vyčíst, že by vymezení veřejné vybavenosti mělo být jedním z důležitých cílů. V čl. 67 Koncepce veřejné vybavenosti [10] se uvádí: „*Koncepce veřejné vybavenosti stanovuje standard veřejné vybavenosti města a zajišťuje podmínky pro jeho naplnění. Cílem koncepce je dosažení takové úrovně veřejné vybavenosti, která zvýší obytnost města a kvalitu života jeho obyvatel i návštěvníků. (...) Koncepce veřejné vybavenosti klade důraz na dostupnost a udržitelnost sítě veřejné vybavenosti.*“ Návrh plánu ale neobsahuje regulace, které by zajistily dostatečnou veřejnou vybavenost v plochách stabilizovaných, ani rozvojových a transformačních.

Veřejné vybavenosti je věnována samostatná - osmá kapitola. V čl. 244 Návrh MPP hovoří „*o iniciaci veřejné vybavenosti jako směřování k nejvyšší míře zajištění veřejné vybavenosti, spočívající ve vysoké míře její přístupnosti kdekoliv na řešeném území a současně vyšší míře privilegovanosti v rámci stanovených podmínek.*“ Jedná se opět o velmi obecnou tezi, která bez konkrétních požadavků a podmínek nemůže směřovat k zajištění veřejné vybavenosti. Pro stavební úřad je v rámci povolování záměru nekonkrétní a bez aplikovatelných podmínek.

Dále má Návrh Metropolitního plánu v čl. 246 stanovit podmínky pro ochranu stávající veřejné vybavenosti, ale ve skutečnosti hovoří o možnosti změny staveb veřejné vybavenosti k jiným účelům. Uvádí se zde, že se má za to, že transformace nebo změna dokončené stavby stávající veřejné vybavenosti ve stabilizované lokalitě není podstatnou změnou území, pakliže je odůvodněna proměnou typologie, technickými nebo územními podmínkami a jsou dodrženy ostatní podmínky pro veřejnou vybavenost nebo její druhy stanovené pro lokalitu.

Buď je návrh v tomto bodě nejasný, nebo se nejedná o ochranu veřejné vybavenosti, ale o snížení ochrany. Taktéž není zřejmé, proč má územní plán řešit změny dokončených staveb.

Dále je významný čl. 249, podle kterého se v plochách rezervovaných pro veřejnou vybavenost přednostně umísťují stavby a zařízení veřejné vybavenosti daného druhu včetně souvisejících veřejných prostranství a související technické a dopravní infrastruktury, další přípustné stavby a zařízení lze umístit za podmínky, že neomezují využití plochy pro veřejnou vybavenost.

Je také otázkou, zda bez konkrétní regulace bude skutečně daná plocha dostatečně využita pro veřejnou vybavenost a zda budou moci stavební úřady v případě rozhodování o umístění záměrů dostatečně zdůvodnit, proč konkrétní veřejnou vybavenost nahradit jinými stavbami.

Za problematické považujeme příliš vágní vymezení umístování veřejné vybavenosti prostřednictvím

tzv.  **bodu** (čl. 250) nebo  **procentem**. Umístování veřejné vybavenosti pomocí bodu se užívá v případě, kdy přesné umístění a plošné vymezení pro veřejné vybavení nelze důvodně konkrétně předvídat, ale lze jej lokalizovat v omezené části území (ploše). Bod je vždy nositelem informace o minimální požadované rozloze a o rozsahu oblasti v jeho okolí, ve které musí být umístěn. Prakticky to znamená, že v určité vzdálenosti od bodu vznikne konkrétní veřejná vybavenost. Parametrické vymezení veřejné vybavenosti procentem je další možností. Ta se má používat v transformačních a rozvojových plochách. Tento způsob neurčuje, kde přesně má stavba vybavenosti být umístěna (na kterých plochách), ale říká, jaká minimální plocha v rámci kupř. transformační plochy má být pro vybavenost vyčleněna. Pro stavební úřady bude, podle našeho názoru, toto pravidlo v praxi obtížně uplatnitelné, protože územní plán v této části nesplňuje požadavky na srozumitelnost a jednoznačnost. Hlavním účelem plánu přitom je vytvořit kvalitní podklad pro rozhodování.

Tento způsob vymezení veřejné vybavenosti kritizovala i  **expertní skupina pro posouzení Návrhu Metropolitního plánu**. Konkrétně se v hodnocení uvádí: „*Pracovní skupina se velmi dlouze a s mnoha protichůdnými názory zabývala také otázkou, zda mají být v Metropolitním plánu vymezeny plochy veřejné vybavenosti ve smyslu § 8 PSP, resp. zejména občanského vybavení (areály škol, nemocnic a zařízení sociální péče). Tato diskuse navázala na obdobně obtížnou diskusi vedenou před nedávnem k samotnému znění § 8 PSP při jeho tvorbě. Střetávají se zde nutně dva pohledy, přičemž každý z nich má své opodstatnění. Snaha o vymezení občanského vybavení reaguje na postoj některých městských částí i na obecně žádoucí stav přiměřené penetrace tohoto vybavení v území. Proti tomu však zaznívají rovněž legitimní obavy o příliš svazující plánovitou regulaci. Ve stávající podobě obsahuje Metropolitní plán pro rozvojová a transformační území vymezení některých návrhových překryvných ploch rezervovaných pro občanskou vybavenost, bodových značek pro občanskou vybavenost bez jednoznačné lokalizace na pozemky a parametrickou regulaci občanské vybavenosti. Naopak pro stabilizovaná území Metropolitní plán občanské vybavení nevymezuje, neboť vychází z toho, že jejich existence je dána stávajícím faktickým stavem. Tento přístup se však některým členům pracovní skupiny nejeví jako vhodný, neboť Metropolitní plán bude kritériem pro rozhodování o projektech v jakémkoli území, a proto by měla být občanská vybavenost vymezena i v něm obdobně, jako kdekoli jinde, bez ohledu na to, že jde o stávající stav. Navíc z tohoto stávajícího stavu, který by měl být v Metropolitním plánu zachycen, vychází i návrh řešení do dalších území.*“ [11] Závěrem pracovní skupina „*doporučuje prověřit vymezení návrhového občanského vybavení bodovými značkami nebo parametrickými regulacemi a zvážit, tam, kde je to možné a vhodné, jejich nahrazení vymezením konkrétními, plochami rezervovanými pro občanskou vybavenost.*“ [12]

Nejen pracovní skupina upozorňovala také na  **problém spojený s tlakem investorů** na vytěžení území v důsledku zavedení principu „kdo dřív přijde, ten dřív mele“. Pokud totiž není určeno, na kterých pozemcích má být umístěna veřejná vybavenost a není stanoveno, jak přesně se o ni mají jednotliví vlastníci dělit, hrozí, že ti, kdo využijí území dříve, neponesou na svých bedrech povinnost budovat veřejnou vybavenost (v situaci, kdy se řádně nevyužívají plánovací smlouvy a smlouvy s investory). Pokud pak na toho, kdo využije své pozemky jako poslední zbude nepřiměřený díl veřejné vybavenosti, je to jistě nežádoucí situace, které může vést k nepřiměřenému omezení vlastnického práva jednotlivých subjektů.

Ze zprávy odborné skupiny lze citovat: „*Objemová regulace, regulace navrhovaného občanského vybavení a v některých situacích i veřejných prostranství (vyjádřené koeficientem nebo procentuálním podílem) je vztažena k širší územní jednotce (blok nebo lokalita) - to znamená, že není zřejmé, kolik z možného objemu, požadovaného množství občanského vybavení, veřejných prostranství, parků apod. připadá na konkrétní pozemek a stavební záměr. Jak a zda vůbec budou regulace vztahované k větší ploše rozpočítány pro jednotlivé stavební záměry, je ponecháno na rozhodnutí stavebního úřadu, který je vázán čl. 149 textové části Metropolitního plánu. Obecně použití parametrické regulace v územně plánovací dokumentaci není v rozporu s právními předpisy. Pokud však má být parametrická regulace vymahatelná, musí být stanovena dostatečně určitě a srozumitelně. S ohledem na to je nutné, aby ustanovení článku 120 a násl. stanovila jednoznačný způsob (tj. zejména posloupnost a míru) povinné distribuce parametrické regulace mezi jednotlivé stavebníky (záměry) tak, aby rovněž tento způsob regulace byl aplikovatelný v podobě podmínky rozhodování v území, a to zejména ve vztahu k umístování staveb. Současně musí pravidla stanovená pro parametrickou regulaci zajišťovat její proporcionální distribuci v území, tj. zejména podle míry a významu stavební aktivity jednotlivých stavebníků.*“ Pracovní skupina tedy doporučuje, aby byly v rozvojových a transformačních plochách vymezeny kon-

krétní plochy veřejné vybavenosti.

Dalším problémem je **nevymezování ploch veřejné vybavenosti ve stabilizovaném území**. Zcela nedůvodné je očekávání, že bude veřejná vybavenost bez přesných regulí fungovat a že ji budou investoři a developeři respektovat nebo dokonce rozšiřovat, proto je nutné, aby návrh Metropolitního plánu i ve stabilizovaných územích vymezil plochy pro veřejnou vybavenost.

Ostatně i **Strategický plán** požaduje, aby byly vytipovány vhodné plochy a objekty pro investice ve veřejném zájmu zejména v transformačních územích za použití malého objemu vlastního kapitálu města doplněného podstatně větším objemem cizího kapitálu na financování investice.

Jedním z dalších problémů souvisejících s veřejnou infrastrukturou, který doposud Návrh Metropolitního plánu neřeší, je **etapizace výstavby**. Etapizaci, jako jeden z úkolů územního plánování, uvádí přímo stavební zákon v § 19 odst. 1 písm. f. Metropolitní plán nesmí rezignovat na stanovení pořadí provádění změn v území. Význam etapizace vyzdvihuje i Nejvyšší správní soud, podle kterého je etapizace výstavby důležitou součástí územního plánování, která umožňuje stanovit racionální časový a funkční rámec budoucí plánované výstavby. To platí tím spíše v situaci, kdy jsou k zastavění navrženy plochy, které jsou fakticky pole, bez možnosti přístupu po stávajících veřejných komunikacích a bez kanalizace a dalších nezbytných sítí. Rovněž časové omezení výstavby domů určených k bydlení na některých plochách na pozdější dobu je obvykle velmi rozumné a slouží k rozložení výstavby do delšího období a k jejímu soustředění na určité plochy (zabránění chaotické výstavbě ihned a všude).

Etapizace tak směřuje k eliminaci či alespoň zmírnění negativních vlivů nutně spojených s rozsáhlou výstavbou objektů pro bydlení jak pro stávající obyvatele, tak i pro obyvatele nově postavených domů. Ti jsou, při neexistenci racionálně vybudované infrastruktury pro celou lokalitu, nuceni snášet její neustálé dobudování a přebudování pro potřeby později stavěných budov. (...) Příčinu toho, že nenastal očekávaný investiční boom, lze spíše hledat v současné problémové ekonomické situaci či jinde, než v uvědoměném chování potenciálních investorů. Jak vyplynulo z původního návrhu, etapizace není jen rozložením investičního vzmachu v čase, ale jednotlivé etapy byly vzájemně podmíněny. Jinak řečeno, k zahájení další etapy výstavby mohlo dojít nejen po uplynutí doby, nýbrž též po splnění záměru předvídaného etapou předešlou (např. vybudováním sítí technické infrastruktury). [13]

**Metropolitní plán musí, zejm. v transformačních plochách a velkých plochách určených k zástavbě, zajistit etapizaci výstavby a podmínit výstavbu vybudování infrastruktury. To ostatně potvrzuje i stanovisko odborné skupiny.**

V Zadání Metropolitního plánu se uvádí: „V rámci zpracování návrhu Metropolitního plánu bude prověřena účelnost vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude rozhodování o změnách v území podmíněno vydáním regulačního plánu, zpracováním územní studie nebo uzavřením dohody o parcelaci.

Pokud se během zpracování návrhu územního plánu prokáže nezbytnost podrobnější závazné regulace některých částí řešeného území, bude pro tyto plochy nebo koridory stanovena podmínka vydání regulačního plánu. (...) Podmínka pořízení regulačního plánu má být stanovena pouze ve zvláště odůvodněných případech po prověření, že pro určité plochy nebo koridory není pro jejich specifickou polohu, význam nebo rozsah, možné stanovit dostatečně určité podmínky uspořádání nebo využití území (např. v lokalitách transformačních, kde bude nezbytné stanovení závazných podmínek pro změnu uspořádání a využití území, popř. pro částečné zachování a doplnění stávající struktury zástavby nebo i v lokalitách území stabilizovaného, kde bude vzhledem k významným hodnotám území nezbytné stanovení přísných, jednoznačných a podrobných závazných regulačních podmínek).“

Ve schváleném Zadání MPP se taktéž uvádí: „Pokud se během zpracování návrhu územního plánu prokáže nezbytnost podrobnějšího návrhu, prověření nebo posouzení možných řešení vybraných problémů, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území v některých plochách řešeného území, bude jako podmínka pro rozhodování o změnách využití těchto ploch nebo koridorů stanovena podmínka zpracování územní studie jako územně plánovacího podkladu. (...) Podmínka pořízení územní studie bude stanovena pouze ve zvláště odůvodněných případech po prověření, že pro určité plochy nebo koridory není pro jejich specifickou polohu, význam nebo rozsah, možné stanovit dostatečně určité podmínky uspo-



řádání nebo využití území (zejména např. v rozvojových lokalitách velkého rozsahu, kde bude nutné řešit rozdílné zájmy nebo střety zájmů, zkoordinovat řešení dopravní a technické infrastruktury apod. nebo pro významné plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury). Pro tyto plochy nebo koridory pak budou stanoveny podmínky pro jejich pořízení a přiměřená lhůta pro vložení dat o územních studiích do evidence územně plánovací činnosti.“

Tyto požadavky zadání Metropolitního plánu nejsou v dosud zveřejněném návrhu dostatečně naplněny. Zejména jsou zcela podceněny **regulační plány a územní studie**. Taktéž nejsou dostatečně řešeny **střety zájmů v území**. V doposud zveřejněném návrhu Metropolitního plánu také není dostatečně řešena veřejná vybavenost – nedošlo k vymezení dostatečných ploch pro územní rezervy pro veřejnou vybavenost. V návrhu Metropolitního plánu, resp. v jeho odůvodnění musí být detailně popsáno, jak byly výše zmíněné veřejné zájmy zohledněny, resp. proč zohledněny nebyly a z jakých důvodů nebyly vypracovány požadované regulační plány, popř. územní studie.

- [1] Jde o část veřejného prostranství tvořená všemi ulicemi, náměstími a těmi cestami a plochami, které vytvářejí základní síť obsluhy a prostupnosti území; uliční prostranství je obvykle vymezeno uliční čarou a může být tvořeno jak zpevněnými, tak nezpevněnými plochami; uliční prostranství a veřejně přístupné části bloků společně tvoří veřejná prostranství.
- [2] Parkem se dle návrhu Metropolitního plánu rozumí zastřešující pojem pro zpravidla veřejně přístupný nestavební blok. Podle Pražských stavebních předpisů je nestavebním blokem blok určený převážně k nestavebním účelům. Tato definice je nejasná a podle našeho názoru z ní není zřejmé, že se parkem rozumí veřejná zeleň jako taková.
- [3] Dostupná zde: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=2571>
- [4] METODIKA ZAPRACOVÁNÍ ÚSES DO ÚZEMNÍCH PLÁNŮ OBCÍ, Ústav územního rozvoje, <http://www.uur.cz/default.asp?ID=3803>. V současnosti se připravuje nová metodika vymezení ÚSES, viz <http://www.uses.cz/1.53-metodika-vymezovani-uses>.
- [5] <http://www.iprpraha.cz/vysledkyrecenzniskupiny>
- [6] Pokud tento plán existuje. V případě, že neexistuje, vymezuje systém ekologické stability orgán územního plánování. Viz § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.: „Vymezení systému ekologické stability, zajišťujícího uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny a vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny stanoví a jeho hodnocení provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství. Ochrana systému ekologické stability je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ; jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát. Podrobnosti vymezení a hodnocení systému ekologické stability a podrobnosti plánů, projektů a opatření v procesu jeho vytváření stanoví ministerstvo životního prostředí České republiky (dále jen „ministerstvo životního prostředí“) obecně závazným právním předpisem.“
- [7] HÁTLE, Miroslav. ÚSES v územním plánování. Ochrana přírody [online]. 2013, 2012(Zvláštní číslo) [cit. 2017-01-12]. Dostupné z: <http://www.casopis.ochranaprirody.cz/zvlastni-cislo/uses-v-uzemnim-planovani/>
- [8] Tamtéž.
- [9] § 77/2 zákona č. 258/2000 Sb.: „V případě, že je v platné územně plánovací dokumentaci uveden záměr, u kterého lze důvodně předpokládat, že bude po uvedení do provozu zdrojem hluku nebo vibrací, zejména z provozu na pozemních komunikacích nebo železničních drahách, nelze ke stavbě, která by mohla být tímto hlukem či vibracemi dotčena, vydat kladné stanovisko orgánu ochrany veřejného zdraví, aniž by u ní byla přijata opatření k ochraně před hlukem nebo vibracemi.“
- [10] Seznam ploch rezervovaných pro veřejnou vybavenost je uveden v příloze č. 3/800 návrhu Metropolitního plánu.
- [11] Stanovisko Pracovní skupiny RHMP k návrhu Metropolitního plánu hl. m. Prahy.
- [12] Tamtéž.
- [13] Rozsudek NSS ze dne 23. 9. 2009, sp. zn. 1 Ao 1/2009.

# Doprava

Návrh Metropolitního plánu vychází z nekonkrétní zásady vyváženosti, nikoliv ze zásady udržitelnosti. Dále v odůvodnění postuluje, že zpomalování rozvoje a pohybu vede k postupnému útlumu. V odůvodnění se pak vyhýbá jakékoliv zmínce o IAD a problémech, které městu přináší. Ani ve výroku, ani v odůvodnění není reflektován problém hypermobility, pro jehož řešení je územní plán důležitým nástrojem. Dopravní systém pro IAD je v konceptu i odůvodnění řešen na prvním místě, je mu tedy (v rozporu se strategickým plánem i jinými dokumenty) implicitně kladena vyšší priorita, než dopravě veřejné.

V závazné části Návrhu MPP je explicitně uvedeno: „článek 65 Koncepce dopravní infrastruktury, odst. (6) Pro dosažení vytčených cílů se stanovují tyto zásady koncepce: a) zásada vyváženosti rozvoje jednotlivých druhů dopravy, b) zásada preference realizace dopravních staveb v závislosti na plnění klíčových kritérií, kterými jsou investiční a provozní náklady a přínosy staveb z hlediska vlivu na životní prostředí, kvalitu života obyvatel, estetiku veřejného prostoru a zajištění podmínek pro bezpečný a pohodlný pohyb městem bez bariér a neúčelných omezení.“

Z uvedeného není patrné co přesně znamená **zásada vyváženosti** rozvoje jednotlivých druhů dopravy. V Návrhu MPP není nikde uveden cílový poměr jednotlivých druhů dopravy (IAD vs. VHD vs. bezmotorová doprava), nelze proto ani přibližně odvodit, jaká konkrétní opatření mají být realizována, aby došlo k deklarovanému pozitivnímu rozvoji města.

Celé vyznění trochu zachraňuje část Cíle dopravní koncepce z Textové části odůvodnění (s.334), kde je mimo jiné uvedeno:

## **„a) Snížení dopravních výkonů realizovaných na pozemních komunikacích**

*Snížení dopravních výkonů v segmentu individuální dopravy*

– cesty do zaměstnání (nabídka vyšší kvality veřejné, zejména příměstské dopravy)

– individuální cesty pro zajištění osobních potřeb (zlepšování struktury sítě občanské vybavenosti, včetně služeb a činností s nabídkou pracovních příležitostí, tedy město kratších vzdáleností)

– využití prostředků veřejné dopravy osob (kvalita dopravy, provázanost jednotlivých systémů, centrální řízení)

– cesty služebních a komerčních vozidel (vnitropodniková organizace dopravy)

*Dopravní koncepce zohledňuje předpokládané změny systému v čase s tím, že řešení dopravy v Praze nelze vnímat izolovaně jako problém individuální dopravy, nýbrž jako multimodální proces zahrnující všechny oblasti dopravní strategie města v kontextu s vývojem ekonomických podmínek.*

## **b) Posílení významu a konkurenceschopnosti veřejné dopravy**

*Kvalita veřejné dopravy může významně ovlivnit nadužívání individuální automobilové dopravy, zejména v centrální, méně prostupné oblasti města. Investice budou směřovat do modernizace kolejové sítě (železnic) a dostavby chybějících tramvajových spojení uvnitř města.*

## **c) Zlepšení dopravní prostupnosti území se zřetelem na dostavbu chybějících městských spojení a dopravních vazeb (dopravní spojky, mosty, lávky)**

*Dokončením chybějících úseků nadřazených komunikací budou vytvořeny alternativy pro převedení zbytné průjezdné dopravy a ke snížení dopravního zatížení stávající sítě. Cílem je rovnoměrné rozložení dopravy ve vnitřním městě. Dopravní význam rovnoměrně zatížených komunikací s odpovídajícím uspořádáním může lépe splňovat požadavky na estetický výraz uličního profilu a obecnou kvalitu veřejného prostoru. Nepřiměřené omezování dopravní dostupnosti a rozsáhlá dopravně zklidněná území ve městě způsobují koncentraci dopravy na vymezené uliční síti, která k tomu není určena a ani není vybavena a adaptace komunikací na zvýšené dopravní zatížení je nežádoucí. Má to za následek negativní dopad na uliční prostor, na kvalitu prostranství a životního prostředí v nejbližší dopravně dostupné síti. Dopravní řešení musí zachovávat přiměřenou dostupnost a individuální dopravní obsluhu území (lokality).*

*S odhlédnutím od problematiky nedokončené nadřazené komunikační sítě lze z hlediska širších dopravních vztahů v hlavním městě, zejména pak z hlediska chybějících místních propojení obou vltavských břehů, konstatovat reálnou potřebu budování nových přemostění a výhodnost těchto propojení pro řešení místních dopravních relací, pro vedení povrchové veřejné dopravy a pro rozvoj sítě bezmotorové dopravy.*

## **d) Soulad technického řešení nových komunikací s urbanistickými hledisky, s požadavky na zapojení**

## **do veřejného prostoru a s nároky na zachování estetických hodnot**

Trendy ve vývoji celoročních objemů automobilové přepravy ve městech vykazují dlouhodobě stagnaci, a to nejen v Praze, ale i v zahraničí. Potvrdí-li se tento směr vývoje, naskytnou se podmínky k přehodnocení vysokých technických a finančních nároků na investice v oblasti silničních staveb ve prospěch ostatních druhů dopravy s kontextem kvalitativních proměn městského veřejného prostoru. Po desetiletích realizací dopravních staveb vytvářejících bariéry se souvisejícími změnami užívání veřejných prostorů se naskytá příležitost k novému pohledu na využití veřejného prostranství a k obnově omezených nebo zaniklých funkcí ulice, jako je volný pohyb, pobyt, nabídka různých služeb a informací. Koncepce postupných pozitivních kroků v jednotlivých segmentech dopravy může přispět ke změnám jejího užívání a v důsledku toho spoluvytvářet podmínky pro fyzickou a estetickou proměnu uličních prostorů a veřejných prostranství. V uličních profilech budou v optimální míře kultivovaně začleněny plochy pro pobyt a pohyb pěších, pro pohyb motorových a bezmotorových vozidel a plochy pro parkování. Vyváženost požadavků na fungující dopravní systém ve struktuře koncentrované městské zástavby a potřeby zajištění kvalitního bydlení v udržitelném životním prostředí jsou předpokladem pro obnovu pobytové funkce ulic a veřejných prostranství jako celkově vlídného městského prostoru.

Při navrhování nových dopravních staveb budou parametry přizpůsobeny funkci a postavení komunikace ve městě s tím, že je nutné, aby odpovídaly především podmínkám v zastavěném území. Sběrné komunikace budou řešeny v kontextu se zástavbou, křižovatky budou zohledňovat kvalitu a bezpečnost pěšího provozu bez zbytečných bariér a omezení. Technicky a finančně náročné stavby s podpovrchovým řešením (tunely, podjezdy, podchody) budou využívány jen v odůvodněných případech. Ve městě budou prověřována úsporná řešení v povrchových variantách.

Pro každou významnou ulici a třídu bude v podrobnějších stupních dokumentace podle urbanistického a historického významu hledán model rovnováhy dopravního zatížení a zajištění optimální kvality veřejného prostoru a životního prostředí obyvatel. Úpravy ulic budou odpovídat postavení komunikací v městské síti v souladu s koncepcí regenerace profilů urbanistických os, městských tříd a významných ulic.“

K bodu d) můžeme uvést, že přepravní objemy automobilové dopravy ve velkých městech dlouhodobě stagnují z důvodu naplnění kapacit jejich uliční sítě. Po desetiletích roztáčení investiční spirály do dálničních staveb ve městech, si i reprezentanti bohatých měst uvědomili, že každá další nová silnice se dříve nebo později zaplní a financovat takovou formu rozvoje je pro města neudržitelné. Vedle finančních nároků si představitelé měst i jejich obyvatelé uvědomují ničivé dopady IAD na životní prostředí a obyvatelnost měst.

### Nadřazená komunikační síť (automobilová)

V článku 205 textové části Odůvodnění MPP (s. 337) jsou uvedeny hlavní cíle, které budou dosaženy ucelenou výstavbou nadřazeného systému:

- „a) realizace převážné části dopravního výkonu automobilové dopravy po technicky vybavených komunikacích mimo silně urbanizovanou vnitřní oblast města, v odůvodněných případech s využitím tunelových úseků zohledňujících ochranu veřejného prostoru, životního prostředí a urbanistické hodnoty území
- b) distribuce automobilové dopravy trasou Pražského okruhu na hlavní vymezené radiály propojující Pražský a Městský okruh
- c) vedení tranzitní vnitrostátní a mezinárodní automobilové dopravy ve stopě navrženého Pražského okruhu mimo vnitřní oblast hlavního města a omezení nežádoucího zbytečného zatížení Městského okruhu
- d) realizace vnitroměstských vztahů s akcentem na využití trasy Městského okruhu při podstatném omezení nežádoucího průjezdu městem v diametrálních vztazích
- e) vytvoření podmínek pro postupnou regeneraci městských komunikací a veřejných prostorů formou stavebních úprav s využitím prvků zklidňujících dopravu a umožňujících vyšší komfort pro pěší a bezmotorovou dopravu“

Klasická forma agumentace funguje ve smyslu - postavíme všechny okruhy a radiály a poté budeme moci zklidňovat dopravu v centru, což je v případě Prahy činnost minimálně na 50 let za stovky miliard korun. Nikdo ze zodpovědných stále nepřišel s obrácením směru, který by měl výrazný pozitivní dopad na život v Praze téměř okamžitě, tj. nejdříve dopravu v centru zklidňovat a poté dostavět nadřazený komunikační skelet. Možná by se poté přišlo na to, že po zklidnění dopravy není třeba skelet budovat v takovém rozsahu.

Problém, který se skrývá v tradičním přístupu - nejdříve vybudovat nákladnou síť a poté zklidňovat dopravu - je ten, že nakonec k žádnému zklidnění nedojde a bude vytyčen nový „nezbytný“ cíl budování dalších nadřazených kapacitních komunikací. **Jde o princip dopravní indukce, kdy funguje přímá úměra čím víc je silnic, tím víc se zvyšuje jejich dopravní zatížení a reálně nelze uspokojit zvyšující se potřebu - město se stane neobyvatelným a nebo samo zbankrotuje díky neúměrným výdajům na dopravu.**

#### Tramvajová doprava

V článku 212 textové části Odůvodnění MPP (s. 378) jsou uvedeny hlavní principy pro další výstavbu tramvajových tratí:

*„s) Prodloužení tramvajových tratí v okrajových oblastech, většinou radiálního charakteru, které doplňují a rozšiřují stávající rozsah v relacích, kde nahrazují významné přepravní proudy realizované autobusovou dopravou*

*t) Provázání stávajících tratí tramvajovými tangentami, které jsou označovány podle polohy ve městě vůči centru a doplňují vazby sousedních městských částí*

*u) Doplnění vnitřní sítě místními propojeními realizující chybějící vzájemné vztahy*

*v) Významnou součástí vymezené tramvajové sítě jsou tři nové tramvajové tangenty mimo centrum města.“*

Uvedené principy a navrhované záměry jsou v slouladu s vizí Prahy kolejové a nelze s nimi než souhlasit. Navržený rozsah sítě tramvajových tratí je nicméně s ohledem na poslední vývoj v dopravě nedostatečný, chybí zde zejména TT přes hranice Prahy (Kobylisy -> Zdíby, Libuš - Písnice -> Jesenice, Opatov - Šeberov -> Čestlice nebo spojka NNŽ - Depo Hostivař.

#### P+R

V článku 214 textové části Odůvodnění MPP (s. 381) jsou uvedeny informace o koncepci záchytných parkovišť:

*„Koncepte systému záchytných parkovišť (garáží) P+R a jejich zprovoznění má zásadní význam pro řešení cílové automobilové dopravy na území Prahy. Problematika dopravy v klidu rozlišuje deficitní bilance vnitroměstské způsobené zatížením území z hlediska různých zastoupených funkcí a deficity záchytných parkovišť pro motoristy mimopražské. Záchytná parkoviště jsou určena pro řešení vnější individuální dopravy. Z hlediska možností dosažení cílů na území Prahy v kontextu celostátních a regionálních vztahů zaujímá volba prostředku individuální automobilové dopravy majoritní postavení. Nicméně současný stav ve využívání okrajových městských částí Prahy pro zaparkování vozidel dojíždějících motoristů prokazuje reálný zájem o možnosti denního parkování automobilů na parkovištích ve vazbě na prostředky městské veřejné dopravy. Při nedostatku hromadných parkovišť jsou nevhodně využívány prostory komunikací a veřejných prostranství v dosahu veřejné dopravy převážně na úkor rezidentů. Metropolitní plán se zaměřuje na řešení problematiky záchytných parkovišť s vazbami na zastávky veřejné dopravy situovaných přednostně v okrajových oblastech Prahy. Vhodným orientačním vnitřním limitem pro situování parkovišť P+R je trasa Městského okruhu. Síť parkovišť typu P+R je stanovena v rozsahu stávajících parkovišť, parkovišť navržených k přestavbě s cílem dosáhnout vyšší kapacity nebo zcela nově vymezovaných parkovišť uvedených v následující tabulce. Jednotlivým parkovištím je přiřazena kapacita požadovaného počtu stání, která je stanovena jako minimální přípustná. V případě etapizace výstavby musí řešení umožňovat budoucí rozšíření kapacity na navržený cílový stav. Plochy parkovišť nejsou Metropolitním plánem přesně vymezeny. Poloha označení P+R určuje povinnost v dané oblasti realizovat parkoviště typu P+R, přičemž podrobnost Metropolitního plánu neumožňuje vázat plochu tohoto dopravního zařízení na konkrétní vymezené pozemky...“*

Dále je zde uveden výčet míst pro umístění P+R s požadovanými minimálními počty stání. Co postrádáme, je uvedení maximální možné vzdálenosti od stanice veřejné dopravy, jelikož vzdálenost mezi zaparkovaným automobilem a stanicí VHD, kterou musí cestující ujít, je rozhodující pro udržení konkurenceschopnosti nabídky pro přestup z IAD na VHD.

Dále je v Programu zlepšování kvality ovzduší pro aglomeraci Praha Ministerstva životního prostředí požadováno, aby konkrétní specifikace výstavby parkovišť P+R byla začleněna do závazné části plánu a nikoliv do odůvodnění, kde je nevymahatelná.

#### Železniční doprava

V článku 216 textové části Odůvodnění MPP (s. 383) je uvedena koncepce železniční dopravy:

„Koncepce železniční dopravy na území hlavního města Prahy zahrnuje čtyři hlavní oblasti:

- Napojení Prahy na evropskou železniční síť vysokorychlostními železničními tratěmi (tzv. rychlá spojení)
- Zvýšení potenciálu městské a příměstské železniční dopravy
- Vyřešení napojení Letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha)
- Nové kolejové propojení v podobě průjezdného modelu

Koncepce železnice na území hlavního města je založena na předpokladu funkčního systému dálkové železniční dopravy, výrazného začlenění do integrovaného dopravního systému a na vytvoření podmínek pro fungující systém udržitelné city-logistiky.

Navrhuje se jak výstavba nových tratí, tak přestavba stávajících tratí, výrazné zvýšení počtu železničních zastávek, posílení přestupních vazeb mezi železnicí a ostatními systémy veřejné dopravy, zlepšení plošné obsluhy území, dodržování standardu kvality a realizace uceleného linkového systému. Koncepce železniční dopravy je dále založena na segregaci dálkové a regionální železniční dopravy, zvýšení kapacity a kvality dopravy a zlepšení vybavení ŽUP. Součástí koncepce je i systém vysokorychlostních tratí zajišťující konkurenceschopnost železnice i v dálkové dopravě. Tento systém zahrnuje stávající železniční tratě, tratě navržené k přestavbě a nové tratě.“

Koncepce železniční dopravy je zcela v souladu s významem, který železniční dopravě ve městě přisuzujeme i my, tedy významem výrazným. Očekáváme tedy od města vytvoření velkého tlaku na značnou modernizaci a výstavbu nových tratí na území Prahy i v jejím okolí. Je ale paradoxní, že **zvýšování kapacity železničních tratí není (narozdíl od rozšiřování komunikační sítě pro IAD) součástí metropolitních priorit.**

#### Bezmotorová doprava

V článku 221 textové části Odůvodnění MPP (s. 391) je popsána koncepce **cyklistické dopravy**:

„V posledních letech zaznamenává cyklistická doprava značný rozvoj. Cyklistická doprava je důležitým způsobem přepravy, časově výhodná, umožňuje rychlé dosažení cíle na kratší vzdálenosti cca 2 - 10km. Není závislá na dopravní situaci ve městě a flexibilně využívá městskou uliční síť. Je levnou alternativou k pěší, ale i k veřejné dopravě, protože cesty mezi zdrojem a cílem lze absolvovat přímo, v kratších vzdálenostech bez kombinace dopravních prostředků. Charakteristickým rysem je její přizpůsobivost podmínkám a prostředí. Jistým omezujícím faktorem v prostoru hlavního města je členitý terénní reliéf, zejména na levém břehu Vltavy, prostorově omezená uliční síť centra města a určitá závislost na klimatických podmínkách. Podpora rozvoje cyklistické infrastruktury je podmínkou pro rozšíření tohoto ekologického druhu dopravy bez negativních vlivů na životní prostředí.“

Metropolitní plán se v oblasti bezmotorové dopravy orientuje na bezmotorovou dopravu tím, že vymezuje základní kostru veřejných prostranství jako jádro plánování města. Dobře vymezená veřejná prostranství jsou základem pro celoměstskou koncepci a další strategii cyklistické dopravy. Hlavním smyslem nového pojetí tvorby veřejných prostranství je zvýšení kvality veřejného prostoru ulic pro pobytovou funkci a pohodlný pohyb pěších a cyklistů. Koncepce cyklistické dopravy vychází ze struktury veřejných prostranství a struktury komunikační sítě. Musí v kontextu svých prostorových poměrů a s přihlédnutím k dopravní situaci umožnit prostupnost území pro bezpečnou bezmotorovou dopravu.

Metropolitní plán vymezuje ve vhodných částech veřejných prostranství linie tras cyklistické infrastruktury. V nezastavěném území města a volné krajině jsou určeny pásy pro předpokládanou realizaci nezbytných/potřebných opatření stavebního i dopravně-organizačního charakteru, umožňující provoz cyklistů. Nová cyklistická propojení jsou navržena v úsecích s výraznými nedostatky v síti bezmotorové dopravy nebo v místech zásadních překážek limitujících realizaci kontinuálních tras pro cyklistickou a pěší dopravu. Vzhledem k tomu, že cyklistické a pěší dopravě jsou přístupné veřejné prostory včetně komunikační sítě, metropolitní plán striktně nevymezuje všechny trasy cyklistické dopravy. V rámci veřejného prostoru ulic jsou umístovány jako součást profilu vozovek. Na komunikacích s nízkou intenzitou dopravy je cyklistická doprava součástí smíšeného provozu s motorovými vozidly na vozovkách.

Jsou definovány formou cyklistických pruhů a pásů na komunikacích v hlavním a přidruženém dopravním prostoru, samostatných stezek pro cyklisty nebo smíšených stezek pro pěší a cyklisty vybavených přejezdy komunikací apod. Síť cyklistické infrastruktury vychází z principu plánování vhodné infrastruktury pro zajištění dostatečné prostupnosti území a dostupnosti cílů pro uživatele bezmotorové dopravy.

Stavby dopravní infrastruktury pro cyklistickou dopravu jsou v hlavním výkresu vymezeny linií určující propojení dvou míst. V těchto úsecích ukládá Metropolitní plán zajistit v rámci realizace dopravní stavby bezkolizní, bezpečné a bezbariérové křížení komunikací pro bezmotorovou dopravu s trasami motorové dopravy.

### **Podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy:**

1. Metropolitní plán stanovuje základní pravidla pro zajištění prostupnosti zastavěného území i volné krajiny pro pohodlný pohyb všech uživatelů bez omezujících bariér.
2. Metropolitní plán ukládá zajistit v rámci realizace dopravní stavby bezkolizní, bezpečné a bezbariérové křížení komunikací pro bezmotorovou dopravu s trasami motorové dopravy.
3. Metropolitní plán vymezuje stavby doplňující chybějící městská propojení v oblasti dopravní infrastruktury, které jsou potřebné k odstranění význačných bariér – křížení pozemních komunikací nebo jejich koridorů, tratí kolejové dopravy včetně železničních zastávek a stanic, vodotečí nebo terénních rozdílů. Přípustné je řešení i v jiné poloze mimo vymezený koridor za podmínky, že plnohodnotně nahradí požadované propojení.

Základem systému je kategorizace cyklotras, přičemž v dopravním schématu jsou vybrané zejména cyklotrasy celoměstského významu tvořené skupinami: - páteřní cyklotrasy I. třídy a - hlavní cyklotrasy II. třídy. Páteřní cyklotrasy tvoří základní kostru pro cyklistickou dopravu v Praze. Slouží pro dálkové vztahy uvnitř města a pro spojení se středočeským regionem. Zajišťují dopravní i rekreační funkci. Osou systému jsou cyklotrasy vhodně vedené po obou březích Vltavy. Na trasy podél Vltavy navazují radiály vedené především údolími podél potoků, případně po hřebenech. Systém páteřních tras propojuje severojižní tangenty. Hlavní cyklotrasy rozšiřují síť páteřních tras. Slouží především dopravní funkci. Zahrnují hlavní osy obsluhy území a vzájemná propojení městských částí. Sledují urbanistické osy, významné linky veřejné dopravy a další směry s potenciální poptávkou po cyklistických spojeních.

Síť realizovaných a navrhovaných cyklistických koridorů je obsahem výkresu dopravní infrastruktury, kde vyjadřuje spojitě vedení páteřních tras (I. třídy) a hlavních tras (II. třídy).“

Tento deklarativní popis, doplněný informativním zákresem cyklistického generelu, **naprosto nezaručuje územní zajištění tras** v rozsahu celoměstského systému, a to zejména v rozvojových a transformačních územích. Některé části generelu jsou také značně problémové (například řešení rozvojové oblasti Holešovice - Bubny). Bez územního zajištění koridorů v extravilánu a tam, kde cyklotrasy leží mimo koridory městských tříd, je **navrhovaná podoba generelu naprosto nevymahatelná** a tudíž reálně nedosažitelná. V plánu navržená bezmotorová přemostění (navíc často navržená v polohách mimo generel cyklo) jsou řešením naprosto nedostatečným. Žádná cyklotrasa není v Návrhu MPP vedena jako veřejně prospěšná stavba, což je další nedostatek, který výhledově zhorší realizovatelnost sítě cyklotras.

V článku 222 textové části Odůvodnění MPP (s. 393) je uvedena koncepce **pěší dopravy**:

„Koncepce pěší dopravy vychází ze struktury veřejných prostranství. Všechna veřejná prostranství musí být prostupná pro pěší.

Stavby umísťované do území musí umožnit zachování nebo zlepšení celkové prostupnosti území. Stavby pro dopravní infrastrukturu nesmí v území tvořit bariéry. Musí zahrnovat realizaci tras pro pěší dopravu v poloze, která v zásadě odpovídá propojení koncových bodů vyjádřeného v územním plánu.

Metropolitní plán vymezuje místa, kde důležité trasy bezmotorové dopravy křížují pozemní komunikace nebo jejich koridory, tratě kolejové dopravy včetně železničních zastávek a stanic, vodoteče nebo terénní rozdíly. V těchto místech ukládá Metropolitní plán zajistit v rámci realizace dopravní stavby bezkolizní, bezpečné a bezbariérové křížení pěších komunikací s trasami motorové dopravy. V zásadě platí, že nově navrhované stavby pro cyklistickou dopravu budou realizované v parametrech umožňujících současně provoz pěších. Tyto stavby jsou v hlavním výkresu vymezeny liniovým koridorem, který vyjadřuje propojení dvou míst. Podobně jako v cyklistické dopravě je podmíněně přípustné řešení i v jiné, než vymezené poloze za podmínky, že bude splňovat požadavek prostupnosti území v požadovaných směrech.“

Pěší propojení jsou v návrhu MPP definovány ve větší míře než cyklistická, včetně řady nových bezmotorových propojení přes stávající komunikační síť. Vzhledem k neexistenci generelu pěší dopravy, který by správně měl být součástí konceptu, ale není definována souvislá síť pěších tras a to i ve vnitřním městě. Žádný záměr pro bezmotorovou dopravu také není definován jako veřejně prospěšná stavba, **územní zajištění případných propojení je tak ryze deklarativní.**

# Závěr a shrnutí

Po prostudování Návrhu MPP, stávajících platných územně plánovacích dokumentací a dokumentů s plánováním souvisejících jsme společně sestavili otázky, které obsahuje první část této analýzy.

Zveřejnění této analýzy považujeme za zahájení odborné diskuse nad Návrhem Metropolitního plánu a očekáváme, že zpracovatel MPP na naše otázky v nezbytně nutném čase odpoví a že poté budeme vést diskusi o jednotlivých tématech, kterým se věnujeme v tomto dokumentu.

Věříme, že si navzájem můžeme představit své postoje a vysvětlit si je. Máme zájem se podílet na výsledné podobě Metropolitního plánu a pomoci vytvořit dokument, který bude funkční a umožní našemu městu kvalitní rozvoj a prosperitu.

Považujeme za nezbytně nutné, aby veřejná **odborná diskuse nad Návrhem MPP byla realizována ještě před zahájením oficiální zákonného projednání**. V opačném případě se obáváme výrazného odporu odborné veřejnosti k MPP, kde v krajních případech hrozí neúměrné průtahy při schvalování plánu či dokonce jeho soudní rušení.

## **Tématické okruhy, kerými bychom se měli v debatě dále zabírat jsou:**

1. veřejný zájem, jeho ochrana a rozvoj veřejné vybavenosti
2. rozvoj dopravní infrastruktury v souladu s principy udržitelné mobility
3. ochrana životního prostředí ve smyslu kvality života ve městě - zejména se zaměřením na omezování negativních externalit

Obecně je **třeba se zabývat konkrétními nástroji a opatřeními, která umožní opravdu bezpečně a kvalitně realizovat teoretické fráze**, kterými se všechny územně plánovací dokumentace jenom hemží. Je důležité nastavit fungující systém založený na **osobní politické a odborné zodpovědnosti** za uvádění rozvojových vizí k životu.

vypracovali během prosince 2016 - května 2017  
za spolek Arnika  
Vendula Záhumenská a Michal Křivohlávek  
za iniciativu Auto\*Mat  
Vratislav Filler a Ladislav Kerleha

