



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

Odbor územního rozvoje

Identifikátor

5akgmqsj

Připomínkování Metropolitního plánu hl. m. Prahy

I. Identifikační údaje připomínkujícího

Druh subjektu		Právnícká osoba			
Jméno		Příjmení			
Titul před		Titul za		Datum narození	
Jméno/Název subjektu		Společně pro Šestku, z.s.			
Jméno jednatele		Ing. arch. Vladan Hodek			
IČ	6570810	ID datové schránky	5qhg46d		
Ulice	Pod Hvězdou 2	Č. popisné/ č. evidenční	162		
PSČ	16200	Obec	Praha 6		
Telefon	604144782	Email	hodek@axiohm.cz		

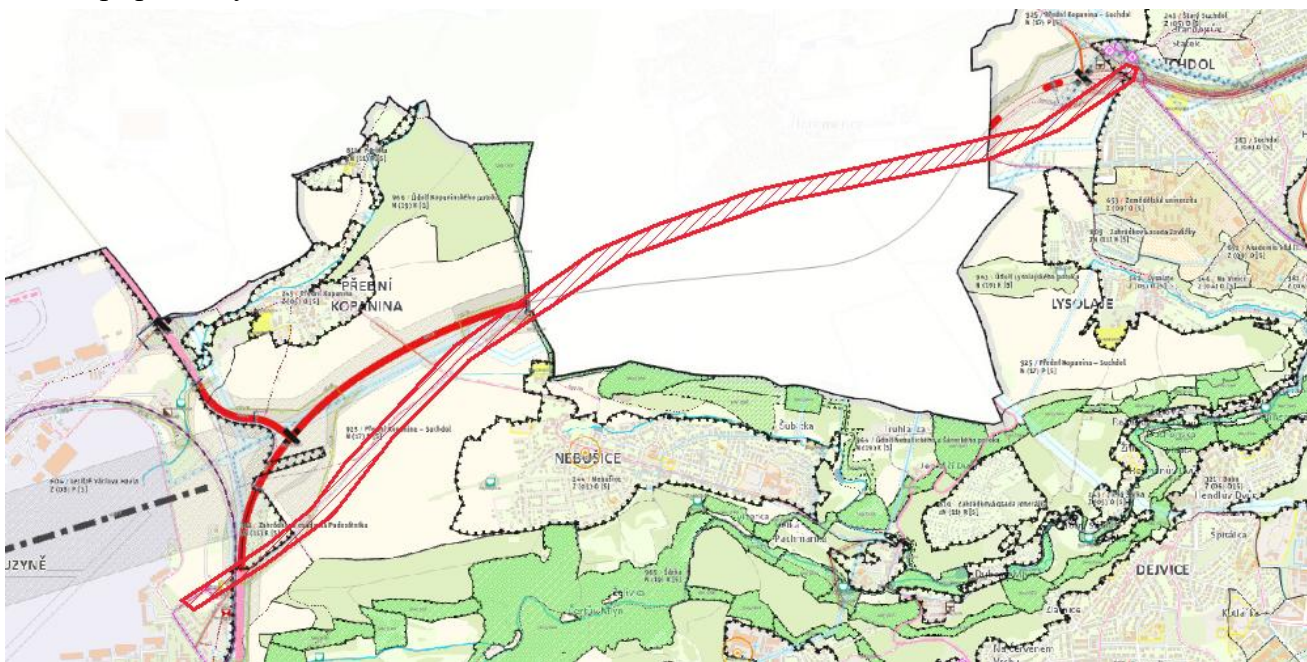
1- Vymezit územní rezervu pro městskou komunikaci s tramvajovou tratí ze Suchdola na Dlouhou míli.

Typ vyjádření: Námitka

Vyjádření k: grafické části (výkresům)

Připomínkové prvky: Vlastní kresba (1)

Zákres připomínky – lokalizace:



Text vyjádření: Žádáme vymezení územní rezervy pro společné vedení tramvajové trati a obslužné ulice čtvrtové úrovně od plánovaného terminálu Výhledy na Suchdole k napojení na ukončení plánované trati na Dlouhou míli a předepsání vyhledání řešení koordinovanou územní studií zakončenou směrným regulačním plánem. Kolem tohoto nového městského bulváru zejména v katastrálním území Horoměřic bude vymezena novým územním plánem Horoměřic občanská i komerční vybavenost k obsluze obyvatel celého spádového území. Přesné vymezení polohy bulváru s tramvajovou tratí a vybaveností by určila až územní studie spádového území, která bude zahrnovat jak pražské městské části, tak obce Středočeského kraje. Rozvoj se pak dále týká zejména katastrálního území MČ Suchdola, Lysolaj a Nebošic. - Námitka byla za účelem grafického vymezení zařazena do grafické části. Patří i do infrastruktury, krycích listů i textové části MPP.

Text zdůvodnění: 19. 4. 2017 byl usnesením vlády ČR č. 292 schválen Strategický rámec Česká republika 2030. Tento dokument je platný včetně implementačních dokumentů a směrný pro všechny navazující regionální strategie i závazné dokumentace jako je Politika územního rozvoje, Zásady územního rozvoje i pro tvorbu územních plánů. Cílem je usilovat o sociálně soudržnou,

environmentálně odpovědnou a ekonomicky prosperující společnost, která bude schopna do roku 2050 dosáhnout uhlíkové neutrality. K naplnění společenských cílů je vyžadováno zavedení strategického řízení a koordinace rozvoje pro území větší než obec, ale menší než kraj, a to tak aby vznikl přiměřeně velký funkční region – spádové území, v rámci kterého budou moci jeho obyvatelé zajistit většinu svých životních potřeb. V rámci projektu SMACKER (Local Mobility Forum) se pravidelně setkávali představitelé obcí a městských částí severozápadního segmentu pražské aglomerace a diskutovali společné problémy a možnosti řešení. Všechny zapojené obce jsou pod silným vlivem hl. m. Prahy. V průběhu 30 let se malé vesnice přeměňují na sídelní satelity, ve kterých už nyní je zafixován další mnohatisícový rozvoj osídlení, aniž by obce měly na svém přilehlém území naplánován rozvoj odpovídající městské, komerční, ale i technické vybavenosti. Většina obyvatel obcí jsou Pražáci, kteří žijí za Prahou. Protože nemají jinou alternativu, dojíždí denně za prací, školou a službami do hl. m. Prahy. Tento způsob života způsobuje neúměrnou denní migraci a zátěž okrajových městských částí. Jen samotné spádové území představuje potenciál více jak 30 tisíc obyvatel, tedy okresní město, které ale nedisponuje potřebnou infrastrukturou ani městskými vazbami na své okolí. Představitelé samospráv spolu s odborníky vyhodnotili možnosti řešení a konstatovali potřebu pořízení společné územní studie spádového území, jejímž výsledkem by byly nároky na společnou koordinaci územních plánů pro rozdělení vybavenosti a návaznost infrastruktur. Propojení města tramvajovou tratí reálnou severní tangentou integruje území do metropole a vytváří ideální podmínky pro snížení dostředného zatížení města. Vytvořením přestupních vazeb na konkurenceschopnou (kolejovou) dopravu, která je obousměrně provázána do hl. m. Prahy vnímají všichni zúčastnění jako velice atraktivní. Rádi bychom navázali na prvorepublikovou tradici pořízení směrných regulačních plánů, které by doplnili územní plány a vytvořili závazný jednotně koordinovaný plán mezi obcemi a MČ.

2 -Utvářet městskou krajinu v lidském měřítku.

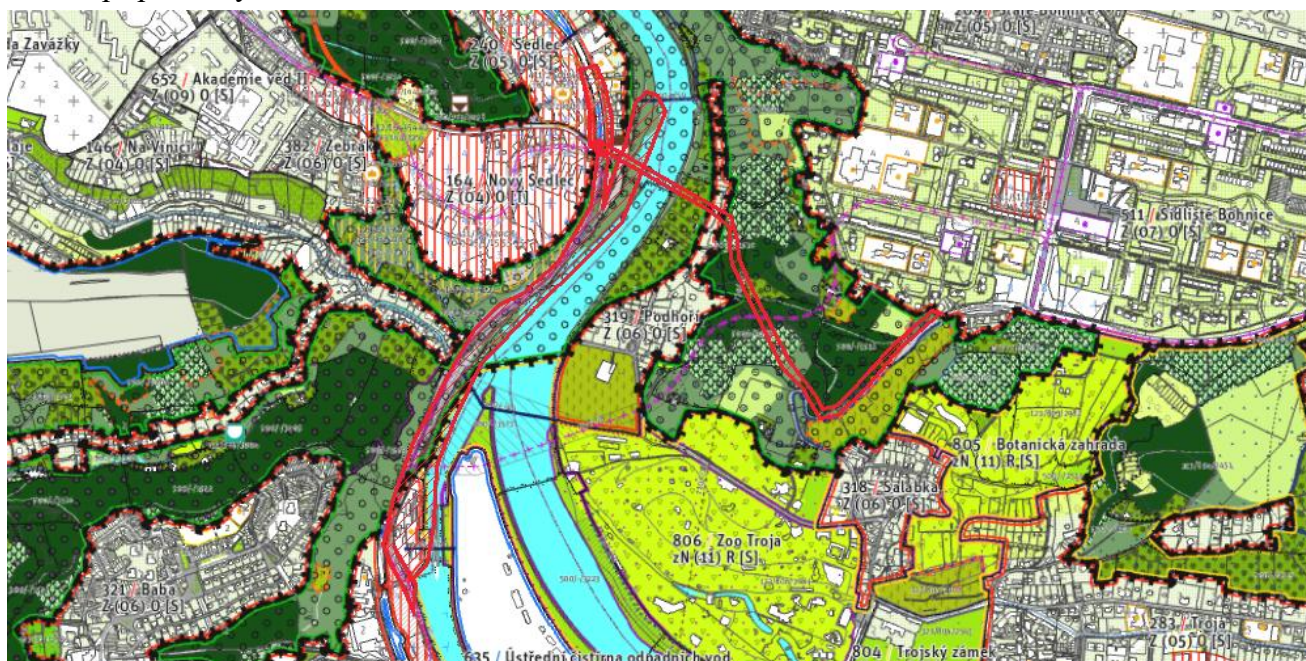
Typ vyjádření: Námitka

Vyjádření k: grafické části (výkresům)

Připomínkové prvky: Vlastní kresba (3)

V lokalitách: 319/Podhoří, 961/Vltava sever, 240/Sedlec, 733/Trat' Kralupy nad Vltavou II., 511/Sídlíště Bohnice, 163/Papírenská, 707/Trat' Kralupy nad Vltavou I., 846/Vltava IV., 164/Nový Sedlec

Zákres připomínky – lokalizace:



Text vyjádření:

Žádáme dotvářet městskou krajinu v lidském měřítku. Žádáme konečnou stabilizaci tramvajové trati v úseku vedení Podbabskou ulicí od viaduktu podél Vltavy ke Kamýčce v úrovni vozovky do odděleného pruhu s možností její sdílet s autobusy a IZS. Požadujeme tuto komunikaci vyznačit jako městskou komunikaci čtvrté úrovně, která propojí území Dejvic a Sedlce a vytvoří potenciál k rozvoji oddechových a rekreačních aktivit při Vltavském břehu. Za tímto účelem žádáme vymezit nábreží až do Sedlce pro rekreační vybavenost. Žádáme o vymezení nového městského mostu pro všechny typy dopravy a umožnit tak vytvoření plnohodnotného městského propojení obou břehů Vltavy v ose Suchbátka, Sedlec a Bohnice. Podporujeme umístění mostu v prodloužení Kamýčké do Podhoří, odkud se krátkým tunelem lze napojit na ul. K Bohnicím. Propojení u Hrachovky umožní vybudovat nový vstup do Zoologické zahrady u nové stanice tramvaje. Spolu s touto novou vazbou žádáme o navržení posunutí železniční stanice Sedlec k novému mostu tak, aby vznikla plnohodnotná obousměrná přestupní vazba mezi systémy integrované městské a příměstské dopravy. Námitka byla za účelem

grafického vymezení zařazena do grafické části. Patří i do infrastruktury, krycích listů i textové části MPP.

Text zdůvodnění:

Navržený soubor opatření přináší ekonomicky úsporné, funkční a z hlediska krajiny vhodné řešení, navazující na předválečný vývoj území, obnovuje kulturně historický význam místa. Oživuje zanikající vazby a souvislosti po staletí utvářeného urbánního prostředí. Odstraňuje deficity monofunkčně zaměřeného rozvoje posledních téměř již 70 let. Usiluje o pestré zdravé město. Řešení bylo ověřeno v rámci pořizování územní studie Šárecké údolí, Tichá-Horní-Dolní Šárka. Požadavky jsou v souladu se zadáním ZÚR vytvářet město krátkých vzdáleností. V souladu s koncepcí plánu je žádoucí posilovat městské, k chodcům přátelské řešení komunikace Podbabské ulice. Kvalitní městské prostředí je třeba vytvářet v malém měřítku. Prostor, který je možné vnímat z úrovně očí. Funkční městský prostor je takový, kde se dobře chodí, kde se cítíme příjemně a bezpečně. Návrat města lidem, občanům je znovuzobjeveným přístupem, který je předmětem snažení čím dál většího počtu měst zejména na západ od našich hranic. Srozumitelně jej ve svých publikacích vysvětluje například Jan Gehl (Města pro lidi) nebo Carlos Moreno (koncept „Smart Cities“ a patnáctiminutové město). Tento přístup umožní podél Vltavy obnovit souvislý parkový a promenádní prostor a vrátit území zpět obyvatelům města. Oblast Podbabý se po staletí vyvíjela ve vztahu k Vltavě. Sedlec byl tradičním místem pro rekreační vstup do Vltavského kaňonu. Ulice Podbabská byla živou komunikací s obchody a službami, které od 2. světové války upadaly, aby došlo nakonec ke kompletní demolici, uzavření přístupu k vodě, odstranění hřišť a rekreační infrastruktury a spolu s rozšířením železniční tratě vytvoření betonových opěrek a čtyřproudé „neměstské“ a pěším lidem nepřátelské komunikace. Nábřeží Podbabý je historickým územím, kde se od středověku rozvíjel život a obchod jako podle všech významných cest. Území bylo vždy zázemím Pražského hradu. Vybudování první státní železnice pak přineslo další výrazný impuls rozvoje, kdy se kolem stanic Podbabá (u vstupu do Šáreckého údolí) i Sedlec rozvíjely služby a vybavenost se zaměřením na oddech a rekreaci. Místo ochrany a rozvoje kulturního dědictví a historických vazeb jsme inženýrskými zásahy zaměřenými jen na dopravní infrastrukturu území destruovali a přeměnili z vyhledávaného místa na vnitřní městskou periferii. V souladu s koncepcí metropolitního plánu je třeba usilovat o obnovu města městskými prostředky. K tomu patří i vymezení nového městského spojení, které je významnou součástí fungování a kompozice města. Přímé propojení blízkých oblastí města s desítkami tisíc obyvatel městským mostem je zcela v souladu se zadáním rozvoje města krátkých vzdáleností a jak uvádí koncepce, provazuje významné městské třídy jednotlivých lokalit. Nové spojení pro všechny typy dopravy přispívá k rovnoměrnému rozptýlení dopravního zatížení a zajišťují kvalitní obsluhu území. Řešení bezkolizně napojuje tramvajovou trať na zoologickou zahradu. Poloha mostu v prodloužení Kamýcké umožňuje bezproblémové napojení a propojení severní tramvajové tangenty i odbočení do Dejvic. Severní tramvajová tangenta má potenciál provázat město od Čakovic po Ružyn a má všechny předpoklady pro to být plně konkurenceschopným spojením, které motivuje k využití městské dopravy. Řešení plní zadání strategického plánu hl. m. Prahy vytvářet

tramvajové tangenciální spoje. Poloha mostu zároveň umožňuje vytvořit významnou přestupní vazbu kolejových systémů dopravy. Posunutí železniční zastávky Sedlec k mostu zpřístupní zastávku pro oba směry i přestup na tramvaj. Dále ji přiblíží k plánovanému rozvoji Sedlce. Tento rozvoj musí navázat na kulturně historický význam místa. Spolu s potenciálem rozvoje odpovídající vybavenosti a služeb musí dbát na zachování krajinných hodnot rekreačně oddechového území a provázání Sedlce i Šáreckého údolí do systému celoměstsky významných rekreačně oddechových ploch hlavního města Prahy.

3- Dálnici bez vyvolané dopravní indukce, poškození městského prostředí a občanů.

Typ vyjádření: Námitka

Vyjádření k: grafické části (výkresům)

Připomínkové prvky: Vlastní kresba (1)

V lokalitách: 163/Papírenská, 211/Starý Veleslavín, 326/Na Větrníku, 241/Starý Suchdol, 164/Nový Sedlec, 811/Preláta, 809/Zahrádková osada Zavážky, 961/Vltava sever, 242/Lysolaje, 212/Liboc, 652/Akademie věd II., 925/Přední Kopanina – Suchdol, 323/Staré Dejvice, 029/Dejvice a Bubeneč, 120/Kladenská, 121/Strnadovy zahrady, 963/Údolí Lysolajského potoka, 707/Trat' Kralupy nad Vltavou I., 243/Tichá Šárka, 327/Vokovice, 808/Zahrádková osada Suchdol, 240/Sedlec, 733/Trat' Kralupy nad Vltavou II., 965/Šárka, 896/Hvězda, 322/Hanspaulka, 321/Baba, 383/Suchdol, 516/Dolní Liboc, 812/Zahrádková osada Na Padesátníku, 055/Veleslavín, 054/Hadovka, 119/Podbaba, 382/Žebrák, 826/Stromovka, 693/Pražská technika, 653/Zemědělská univerzita, 846/Vltava IV., 730/Buštěhradská dráha II., 604/Letiště Václava Havla, 966/Údolí Kopaninského potoka, 146/Na Vinici, 708/Buštěhradská dráha I., 964/Údolí Nebušického a Šareckého potoka, 124/Horní Liboc, 210/Staré Střešovice, 244/Nebušice, 907/Zličín – Ruzyně, 245/Přední Kopanina, 810/Zahrádková osada Jenerálka, 962/Údolí Únětického potoka, 213/Stará Ruzyně, 827/Letenské sady, 028/Letná, 165/Nová Ruzyně, 605/Výzkumný ústav rostlinné výroby, 830/Džbán, 324/Ořechovka, 814/Břevnovský klášter, 125/Dědina, 053/Hradčanská, 517/Sídlíště na Dědině, 513/Sídlíště Červený Vrch, 515/Sídlíště Petřiny, 609/Kasárna Ruzyně, 871/Litovický potok, 659/Vojenská nemocnice, 859/Mariánské hradby, 325/Na Bateriích, 320/Vily Bubeneč

Zákres připomínky – lokalizace:



Text vyjádření:

Požadujeme, aby územní plán implementoval požadavky strategického rámce ČR 2030 a spolu s dopracováním územního plánu dle došlo ke koordinaci nadřazené dokumentace Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy a Středočeského kraje. V rámci těchto úprav požadujeme upravit vedení mezinárodní dálnice D0 mezi dálnicemi D7 a D8 tak, aby byl umožněn polyfunkční a polycentrický rozvoj spádového území a byly vytvářeny reálné předpoklady pro koordinovaný rozvoj území s plnohodnotnou městskou vybaveností k uspokojení většiny potřeb obyvatel. Tento přístup prokazatelně snižuje potřebu mobility a umožní propojování území konkurenceschopnou městskou dopravou i využívat dopravu bezmotorovou. Požadujeme oddělení dálnice od městského provozu. Obslužná komunikace zajistí propojení území s preferencí městské dopravy. Napojení na dálnici je možné realizovat přes tuto obslužnou komunikaci v blízkosti křížení dálniční sítě. Je zřejmé, že realizaci městského bulváru, tramvaje a městského mostu je zabezpečena místní obsluha území a potřebné dopravní vazby. Dálniční napojení směrem do hl. m. jako je přívaděč Rybářka nebo sjezd na křižovatce ul. Horoměřické pak nemá již své opodstatnění. Námitka byla za účelem grafického vymezení zařazena do grafické části. Patří i do infrastruktury, krycích listů i textové části MPP.

Text zdůvodnění:

Vedení dálnice D0 v úseku Ruzyně – Březiněves je součástí transevropské dopravní sítě

TEN-T, pro kterou závazný článek Politiky územního rozvoje dává následující podmínky.

99) SD4

Vymezení:

Dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy) propojuje na rozhraní Hlavního města Prahy a Středočeského kraje jednotlivé mezinárodní a republikové trasy do Prahy.

Důvody vymezení: Převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města, účelná distribuce zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti. Součást TEN-T.

Úkoly pro územní plánování: Vymezit koridor v ZÚR.

Zodpovídá: Hlavní město Praha, Středočeský kraj

Politika územního rozvoje, která se celostátní dálniční síti věnuje, nevyžaduje budování sjezdů, nájezdů, přivaděčů a tak dálnici slučovat s městem, ale naopak žádá, aby byla vedena mimo intenzivně zastavěné části města a zajistila se účelná distribuce zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti.

Zjišťovací řízení EIA pro plánovaný úsek při posuzování plánovaných kapacit konstatuje, že návrh z pohledu účelné distribuce zdrojové a cílové dopravy není efektivní.

Hlavní příčinou je fakt, že stávající dopravní zátěž, se kterou se potýká celý region včetně městských částí na severozápadě Prahy není zatížen tranzitní dopravou, ale dopravou dostřednou. Příčinou nevyhovujícího stavu není chybějící dálnice, ale plnohodnotná městská infrastruktura a vybavenost. Pro celkové zlepšení situace je nutné snižovat poptávku po mobilitě budováním plnohodnotné městské vybavenosti. Doplnovat městskou dopravní infrastrukturu tak, aby umožnila budovat konkurenceschopnou veřejnou dopravu a dle potřeby regulovat individuální dopravu. Spolu s tím rozvíjet cesty a trasy pro dopravu bezmotorovou.

K těmto všem principům je navrhovaná dálnice zcela mimoběžná.

Mezinárodní dálnice s městem nemá souviset, kromě základních uzlů má být od městského provozu oddělena. Dálnice neumožňuje funkční regulaci individuální dopravy ani preferovat dopravu městskou. Provázání dálnice s městem navíc v blízkosti centra a vnitřního městského okruhu vytváří dopravní neřiditelný zkrat umožňující explozi individuální automobilové dopravy. Vyvolaná doprava dle zjišťovacího řízení je tak vysoká, že plně saturuje úlevu, kterou měla dálnice přinést. Zejména pro MČ Prahu 6 se jedná o frustrující závěr, který nedává za těchto podmínek občanům MČ žádnou naději na zlepšení již dnes přetíženému území.

Politika územního rozvoje se obecně k plochám a koridorům dopravní infrastruktury vyjadřuje takto.

5.1 Východiska

(76) Dopravní infrastruktura jako součást veřejné infrastruktury je zřizována a využívána ve veřejném zájmu. Účelem vymezení koridorů dopravy v Politice územního rozvoje ČR je vytvoření územních podmínek pro umístění např. pozemních komunikací, drah, vodních cest a letišť, které mají vliv na rozvoj území České republiky, svým významem přesahují území jednoho kraje a umožní propojení základní sítě dopravních cest na území České republiky a se sousedními státy.

Závazným vymezením koridoru dopravní infrastruktury v Politice územního rozvoje ČR se rozumí uvedení míst, která mají být záměrem spojena, v její textové části. Grafická schémata, případně údaje o technických parametrech záměru, jsou-li uvedeny, mají orientační význam. Plochy a koridory dopravní infrastruktury jsou v PÚR ČR zobrazeny schematicky. Dojde-li k překryvu plochy nebo koridoru pro záměr vymezený v Politice územního rozvoje ČR s jiným záměrem, který v Politice územního rozvoje ČR není vymezený nebo se záměrem, pro

který je vymezena územní rezerva v ÚPD, nesmí být v územně plánovací dokumentaci stanoveny podmínky, které by znemožnily nebo podstatně ztížily realizaci záměru vymezeného v Politice územního rozvoje ČR, pokud tyto podmínky nevyplývají ze stavu nebo limitů využití území. Východiště PÚR vytváří prostor pro hledání uspokojivého řešení. Hl. m. Praha i Středočeský kraj se musí zaměřit na funkční řešení reálných problémů v území. Pokud není možné vést dálnici jinudy, je vhodné ji vést pod zemí bez křižovatek a přivaděčů s tím, že na povrchu je pak možné rozvíjet plnohodnotné městské prostředí s vybaveností, službami a zelení. Napojením území na dálnici přes obslužnou komunikaci umožňuje tok individuální dopravy plně regulovat a preferovat městskou dopravu. Pokud pro tento úsek skutečně by skutečně nebyla jiná varianta propojení mezinárodní dálniční sítě, pak uspořené prostředky za sjezdy a přivaděče je možné účelně investovat do tunelového řešení, které nebude území fragmentovat, omezovat a bránit rozvoji městského prostředí. Požadované řešení je tedy plně v souladu s výše uvedeným článkem 76 PÚR. Následně je úkolem Středočeského kraje a hl. m. Prahy hledat řešení, které umožní respektovat naplňování cílů Strategického rámce ČR 2030, které představují platný rámec veřejného zájmu. Strategický rámec ČR 2030 je proto nadřazený veřejnému zájmu na zřízení dálniční infrastruktury.

4 - Propojování zelení a bezmotorovou dopravou

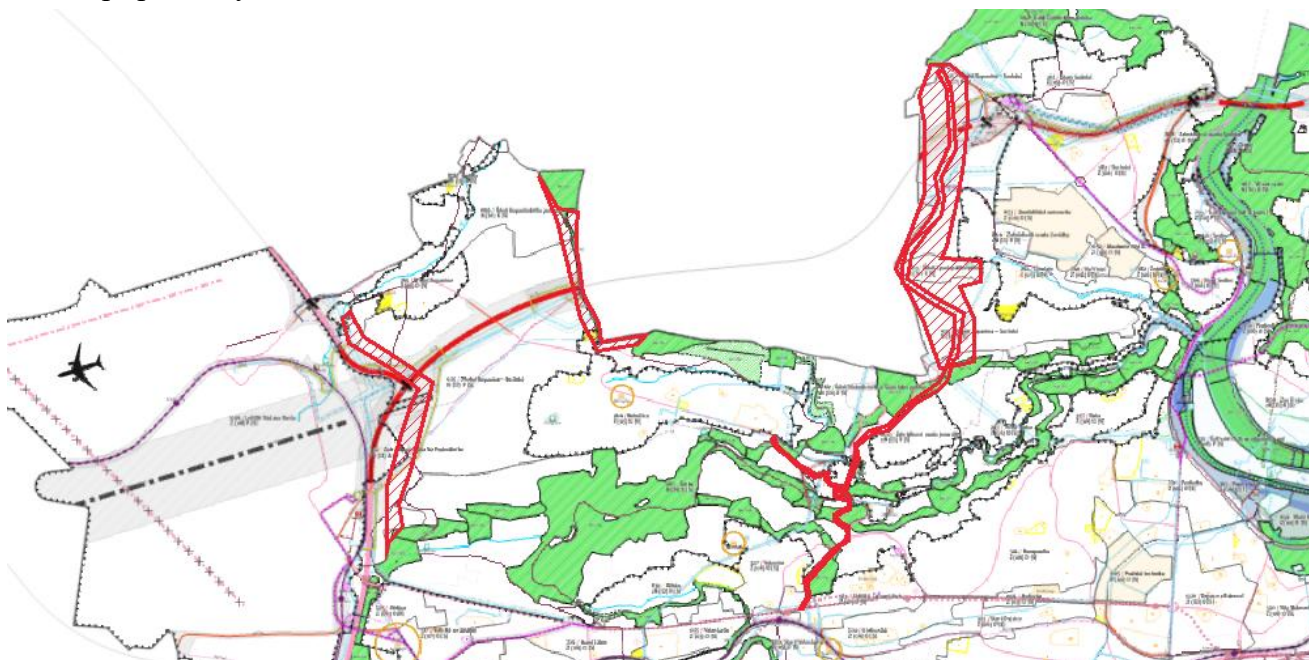
Typ vyjádření: Námitka

Vyjádření k: grafické části (výkresům)

Připomínkové prvky: Vlastní kresba (5)

V lokalitách: 925/Přední Kopanina – Suchdol, 965/Šárka, 812/Zahrádková osada Na Padesátníku, 604/Letiště Václava Havla, 966/Údolí Kopaninského potoka, 245/Přední Kopanina, 242/Lysolaje, 963/Údolí Lysolajského potoka, 964/Údolí Nebušického a Šáreckého potoka, 962/Údolí Únětického potoka, 244/Nebošice, 243/Tichá Šárka, 810/Zahrádková osada Jenerálka, 513/Sídlíště Červený Vrch, 327/Vokovice

Zákres připomínky – lokalizace:



Text vyjádření: Požadujeme aktivní plánování a rozvoj městské zeleně v otevřené krajině města. Požadujeme vymezení zeleného koridoru chráněného jako systém ekologické stability od Šáreckého údolí nad zahrádkovou osadou Jenerálka, přes přírodní památku Housle kolem zastavěného území Suchdola do Tichého údolí. Požadujeme posílení a rozšíření biokoridoru od konce Nebušického lesa do údolí Kopaninského potoka. Požadujeme navrhnout ve vymezených pásích transformaci z polí na vzrostlou zeleň s možností umístění rekreačních a oddechových aktivit, které náleží do ploch zeleně metropolitního parku. Požadujeme pro obě území vymezit páteřní cyklotrasu pro denní a rekreační využití tak, aby trasy funkčně propojily klíčové rekreační území a zároveň nabídly výhodnou dopravní alternativu k významným cílům na Praze 6, Vokovice, Bořislavka, Podbaba, Dejvice. Tyto páteřní trasy pak vymezit jako veřejně prospěšné stavby. Námitka byla za účelem grafického vymezení zařazena do

grafické části. Patří i do infrastruktury, krycích listů i textové části MPP.

Text zdůvodnění:

Oblast severozápadního okraje Prahy disponuje zcela mimořádnou morfologií a s ní spojenými kulturními, historickými a přírodními hodnotami. Po staletí byl rozvoj koncentrován v údolích podél potoků, místních luk, sadů a vinic. Náhorní plošina představovala remízky a úvozy dělenou zemědělskou půdou. Od 30. let 20. století založením Velké Prahy dochází k významné urbanizaci. Znárodnění v 50. letech razantně změnilo původní tvář harmonické zemědělské krajiny. Došlo ke scelení lánů polí do velkých územních celků. Po 1989 roce došlo k postupné restituci, ale pozemky jsou dále pronajímány a nadále se hospodaří na velkých lánech. I přes vysokou půdní bonitu není do půdy vracena organická složka. Pole jsou závislá na chemii, špatně zadržují vodu. Urbanizace a nevhodná péče o pole spolu s velkými půdními celky způsobují přehřívání krajiny. Z teplotní mapy vyplývá, že právě zemědělská půda na sever od hlavního města vytváří téměř stejný tepelný ostrov jako urbanizované plochy. Pro ČR přehřívání a s tím spojený zvýšený odpar představuje kritický problém rychlého zvyšování půdního sucha. Zelené pásy vzrostlé zeleně navíc v sousedství zástavby představují jeden z účinných způsobů jak přispívat k omezování tepelných ostrovů. Vymezené zelené pásy by měly být osou následných remízek, které by dále měly dělit jednotlivé pole, nebo propojovat vystavěné území. Propojení je vytyčeno v migrační trase zvěře, která byla z polí vytlačena do údolí. Další významnou hodnotou je rekreačně oddechový potenciál nově vymezeného zeleného pásu. Rozsáhlost provázání údolí, které nabízí unikátní přírodní zajímavosti a historii představují málo využitý potenciál celoměstského významu. Zelený pás ve vazbě na město je vhodný k umístění bezpečné pěší a cyklistické cesty pro denní dojíždění. Právě neexistence spojitých bezpečných cyklistických tras je jednou z příčin nízkého využívání cyklistické dopravy jako alternativy individuální automobilové dopravy. Pro zajištění prostupnosti územím a možnosti vyjednání změn k jejímu dosažení je potřebné stejně jako u páteřních komunikací pro automobilovou dopravu i pro páteřní pěší a cyklistické cesty vyznačit jejich vedení jako veřejně prospěšnou stavbu s tím, že buď je již trasa známá, nebo je pouze vyznačena ke stabilizaci, ale v režimu veřejně prospěšné stavby.

5- Rozvoj zástavby Sedlce vymahatelně podmínit odpovídající vybaveností a infrastrukturou.

Typ vyjádření: Námitka

Vyjádření k: grafické části (výkresům)

Připomínkové prvky: Vlastní kresba (1)

V lokalitách: 319/Podhoří, 164/Nový Sedlec, 961/Vltava sever, 652/Akademie věd II., 240/Sedlec, 733/Trat' Kralupy nad Vltavou II., 383/Suchdol, 382/Žebrák

Zákres připomínky – lokalizace:



Text vyjádření:

Dále požadujeme, aby v souladu s metodikou MMR Metropolitní plán obsahoval i pravidla pro využití všech dostupných nástrojů aktivního městského managementu: např. stanovení jasných podmínek, za kterých je nutné pořídit územní studii, regulační plán. Pro problémová místa vymezit podmínku úprav parcelace. Nastavit podmínky priorit rozvoje a jejich souvislosti včetně zamčení rozvoje do územní rezervy do doby naplnění jiné výstavby, vzniku občanské vybavenosti, nebo veřejné dopravní infrastruktury. Ve vztahu ke spádovému území konkrétně požadujeme podmínit rozvoj zástavby Sedlce vybudováním odpovídající občanské, technické a dopravní infrastruktury, zejména pak tramvajové tratě. Námitka byla za účelem grafického vymezení zařazena do grafické části. Patří i do infrastruktury, krycích listů i textové části MPP.

Text zdůvodnění:

Důležitým důvodem pro jednotné zobrazení je možnost funkční koordinace a propojování územních plánů do jednotné regionální struktury. Právě práce s územím, které je větší než obec, je důležitým předpokladem pro funkční koordinaci a spolupráci v rámci utváření soudržných, odolných, prosperujících polyfunkčních a polycentrických

celků, míst pro život – spádových území.

Cílem Metropolitního plánu je odemknutí území k rozvoji. Dává obecné regulativy, ale usiluje o zachování flexibility plánu. Hovoří o vrstevnatosti, ale ve skutečnosti se jedná jen o složitý popis jednotlivých ploch, který je po složení všech článků často málo jednoznačný a potenciálně proměnitelný. Plán tak vytváří ve skutečnosti prostředí, které je málo předvídatelné. Více jak 20 let praxe se stávajícím územním plánem prokázala, že podrobný popis v měřítku územního plánu tedy 1:10 000 není pro uspokojivé hledání konkrétního řešení v území, kde je nutné podrobnější posouzení. Hrubé měřítko územního plánu je základním nástrojem pro orientaci v území, ale není dostatečným nástrojem pro rozhodování v měřítku jednotlivých parcel. Zkušenost ukázala, že pro ochranu již vystavěného a stabilizovaného území je pro jeho dotváření a změny v uspořádání nutné pracovat v daleko menším měřítku. Měřítko územní studie a následně regulačního plánu je schopné popsat individuální kvality, kulturní hodnoty a místní vztahy a funkce. Pro stabilizované vystavěné město je potřebné na podkladě územní studie zpracovat regulační plán, který přesně vymezuje hodnoty, které chrání a dává limity a pravidla pro případné změny v území. Takto popsané území dává státní správě jasný návod, jak rozhodovat. Majitelům nemovitostí garantuje, že kvalita vystavěného prostoru bude zachována. Není žádný důvod, aby se pro všechna stabilizovaná území regulační plán pomalu neodpracovával s tím, že by mělo platit pravidlo, že v lokalitě lze dělat jen malé změny a dotváření a pokud by se měla měnit kapacita a proměňoval charakter místa, pak bude vždy stanoven požadavek na regulační plán. Pro všechny rozvojové plochy je potřebné předepsání podrobného zastavovacího plánu, který bude pořízen buď na úrovni územní studie, nebo regulačního plánu. Uvedením této podmínky nepředstavuje žádnou blokaci, ale naopak umožňuje samosprávě transparentně vyjednávat podmínky pro zástavbu v území v potřebné podrobnosti a investor po projednání má jistotu, že bude moci realizovat záměr v dohodnuté podobě a kapacitě. Je to standardní transparentní postup. Jasný a přehledný plán dále umožní předat kompetenci k pořízení územních studií a regulačních plánů do rukou městských částí a tím zpracovávání podrobné územně plánovací dokumentace zásadně urychlit. Hl. m. Praha se pak může věnovat koordinaci se Středočeským krajem a koncepčnímu rozvoji velkých území. Městské části se pak budou moci stát plnohodnotnými partnery obcí při společném plánování spádového území. Tento postup je v souladu s principy subsidiárního přístupu k veřejné správě, který umožňuje účinně poznávat, vyjednávat a chránit veřejné zájmy. Z tohoto důvodu je nezbytné v Metropolitním plánu tyto nástroje využít.