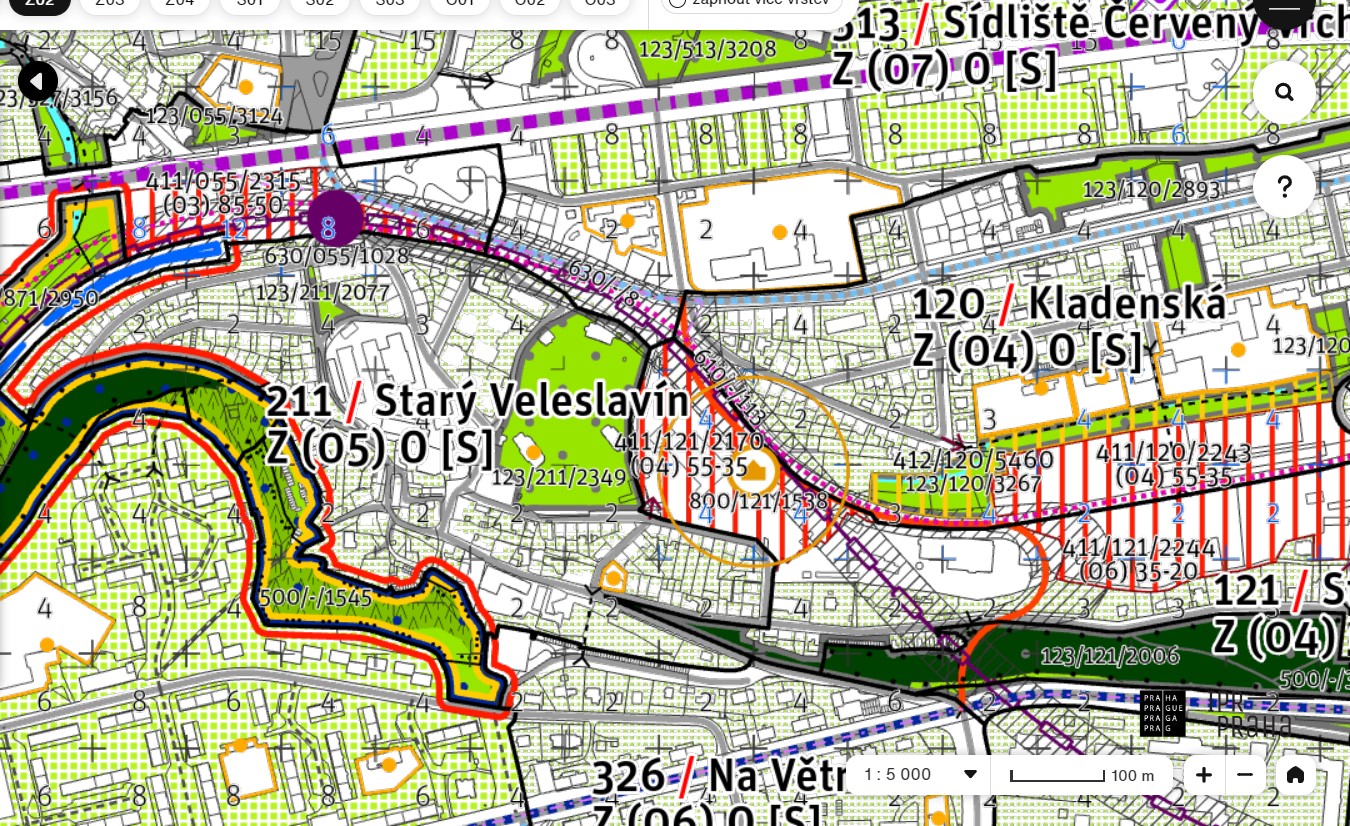
**Shrnutí lokality 211 – Starý Veleslavín ke dni 19.6.2022**

****

Námitky:

1. Námitka k vymezení hranice lokality 1

**Požadujeme změnu vymezení hranice lokality s lokalitou (dříve U potoka) v současnosti Strnadovy zahrady.** Požadujeme připojit areál staré veleslavínské teplárny k lokalitě Starý Veleslavín, tedy k zámku a historické zástavbě pod Střešovickými skalami.

Hranice obou lokalit v MPP chybně vede podél východní zámecké zdi areálu a dále ulicí Nad Hradním potokem. Vzniká tak nesmyslná lokalita, v jejímž centru je neprostupný blok fungující teplárny. Krajinotvorně a městotvorně má být areál staré teplárny Veleslavín součástí starého Veleslavína, reagovat a rozvinout historicky se vrstvící zástavbu v zámeckém areálu a současně reagovat a doplnit i sto a víceletou obytnou vesnickou zástavbu na jih od areálu staré teplárny. Taková lokalita má pak svou hranici logicky na východě v neprostupné současné teplárně a na severu v železniční trati či zelené cyklostezce. Logicky pak umožní vznik menšího klidového lokálního centra, náměstíčka na křížení ulic Nad Hradním potokem a potoční, jež je v současnosti pěším komunikačním a sociální křižovatkou.

V kontextu s tím je i nelogický název Strnadovy zahrady pro oblast staré teplárny Veleslavín, radikálně od Strnadových zahrad oddělenou fungující teplárnou. Původní název lokality U potoka, souvisel s Dejvickým či Hradním potokem v místě.

Požadujeme dále snížení podlažnosti ze 4 podlaží na původní 2 podlaží.

Čtverce 4 podlaží zasahují chybně až do přízemní historické zástavby obce a zároveň chybně popírají dominantu historického zámku.

Tato transformační plocha, stejně jako veškeré transformační plochy ve městě, jsou označeny heterogenní strukturou. Nedefinují charakter na základě okolních staveb. Typ struktury heterogenní neodpovídá charakteru okolních staveb. Je potřeba zde vytvořit regulační plány.

V kontextu s tím chybí vyznačení přirozeného lokálního centra za jihovýchodním cípu areálu zámku, při křížení ulic Nad Hradním potokem a Potoční. Lokalita stejně jako okolí nemá centrum ani menší lokální centra, přirozeně vzájemně prostupná.

1. **Estakáda Petřiny Veleslavín (!!!)**

Požadujeme vymístění územní rezervy na Estakádu Petřiny – Veleslavín.

Estakáda by radikálně snížila kvalitu života a hodnotu majetku obyvatel několika okolních lokalit. Poškodila by les a biokoridor oblasti Střešovických skal. Umístění estakády vyvolalo největší masivní vlnu připomínek obyvatel Veleslavína i sousedních Vokovic prosti této stavbě. Negativní aspekty její výstavby včetně ceny stavby významně převyšují přínosy.

Estakáda je uvedena jako komunikace místního charakteru, ale je evidentní, že by vytvářela velkou sběrnou komunikaci mezi Patočkovou a Evropskou.

Ve své horní jižní části v lokalitě Větrník byl zrušen biokoridor podél Vojenské nemocnice, tedy může vézt tudy. Bizardně musí překonat velký výškový rozdíl přes Střešoviské skály. Z MPP není evidentní, kam by dosedla a pokračovala na Veleslavíně. Dosedá na současnou Buštěhradskou dráhu, kde je ale zároveň vyznačena cyklostezka. Kudy tedy půjde cyklostezka? V jedné vrstvě MPP odbočuje na Evropskou mezi školami a školkami ulicí Arabská, což je zcela nevhodné. V jiné vrstvě MPP pokračuje na křižovatku Veleslavín po Kladenské a Buštěhradské dráze. Plán tak zobrazuje stejnou stavbu pokaždé jinak.

1. **Požadujeme uvést jižní budovu (kamennou stodolu) s částí nádvoří, která je součástí areálu zámku do tohoto veřejného areálu.** Na MPP je postavena mimo veřejný prostor. (!!!)

Požadujeme opravit čtverce s výškovou hladinou 4 patra v severozápadní

1. **Námitka k vymezení hranic lokality 2**

**Požadujeme změnit hraini lokality na sever od zdi zámeckého areálu až k ose současné Buštěhradské dráhy.** V místě je vyznačena rezerva pro dopravní koridor estakády a nové trati na letiště, ale tak, že zasahuje do bezprostřední blízkosti areálu i staveb a neumožňuje izolační zeleň a pěší steku podél zdi.

1. **Výrazně ubyla zelen v lokalitě oproti stávajícímu územnímu plánu. Požadujeme zeleň doplnit a naopak rozvinout.** Chybí, na rozdíl od současného Územního plánu izolační zelen, ze které se v MPP stala zastavitelná plocha. Je to krátkozraké, vývojový krok zpět. Uvést do původního stavu a naopak zeleň rozšiřovat.

Zeleň ubyla konkrétně v těchto místech:  
Podél jižního okraje Buštěhradské dráhy a areálu staré veleslavínské teplárny.  
Ze severní strany Buštěhradské dráhy.  
Vrátit pruh zeleně městské a parkové v lokalitě U sadu, s potenciálem náměstí, veřejného prostoru.  
Vrátit zelen + dětské hřiště nad fungující Veleslavínskou teplárnou. Přeměnily se na zastavitelné bloky až čtyřpatrovými domy, vrátit do původního stavu.  
Chránit vzrostlou zeleň v historickém zámeckém parku, park je zastavitelný.

Požadujeme vymezit plochy zeleně do struktury celoměstsky koncipovaných sítí pěších a bezmotorových cest, který bude využíván jako propojení zelených a rekreačně oddychových městských ploch, do kterých je možné umisťovat bezpečné pěší a cyklotrasy a rekreační infrastrukturu.  
Požadujeme koncept, který by obyvatelům zpříjemnil život v podobě parků, zeleně a prostor pro volný čas.

1. Oblast současné provozovny prodejny aut na západ od zámku je chybně uvedena jako obytná. Je li uvedena jako obytná, ať se vyčlení jako transformační obytná plocha s podmínkou vybudování územní studie. Je potenciálem veřejného prostoru lokality.
2. Požadujeme doplnit strukturu pěších a bezmotorových cest a prostupnost územím,
3. Požadujeme doplnit strukturu veřejných prostranství, lokálních center a infrastruktury ploch pro děti.

9)

Park Veleslavínského zámku otevřít pro veřejnost a vytvořit do areálu pěší vstupy na západě a na severu.

Vytvořit bezmotorové cesty křížící se v zámku, jednu z Hradu do Šárky a druhou z Petřin na Červený vrch.  
 Ochránit, ošetřit a pěší stezku kolem dokola zámecké zdi.

Zajistit pěší prostupnost přes plochu staré teplárny Veleslavín.

Rozšířit chodníky pro pěší, počítat s širokými chodníky při nové výstavbě a osázet je stromy a v maximální míře travou.

10)

Požadujeme vytvořit územní rezervu pro tři vodní nádrže v zámeckém parku. Jedna nádrž je pod pramenem Dejvického potoka.  
Požadujeme uvést renesanční kanál Hradní potok a v části podél východního okraje zámeckého areálu ho vyzdvihnout na povrch.

Požadujeme uvédst Dejvický potok a vytvořit pro něj územní rezervu.

11)

Požadujeme snížit plánovanou hustotu zástavby v areálu staré teplárny, snížit počet pater. Dominantou kulturní a tedy i prostorovou je zámek a jeho historické budovy. Oblast byla od pravěku dnem údolí, prameništěm potoků, zahradnictvím. Ve středu je tisíc let stará studna s pramenem. Areál by se měl organicky napojit na stávající zástavbu, ne se na ni otočit zády a vystrčit dáíry garáží, koukat kam? Sebestředně nebo k fungující teplárně?

Oblast v severozápadním cípu nebo kolem studny ve stredu areálu by měla tvořit prázdný veřejný prostor. Umožnit půdě aby dýchala, vsakavala a vypařovala vodu.

Požadujeme kompenzaci v koncepci MPP za znečištění ovzduší a životního prostředí fungující Veleslavínskou teplárnou, exhalacemi podél Evropské, autobuového nádraží Veleslavín.

Požadujeme snížit výškovou zástavbu maximálně na tři podlaží tak, aby odpovídala Vesnické struktuře Veleslavína defiinované metropolitním plánem.

**Výchozí stav:**

**Shrnutí připomínek k 31.5.2018**

**435 komentářů, ? připomínkujících**

HRANICE LOKALITY :  
- **Upravit hranice lokality tak, aby oblast po staré veleslavínské teplárně (nyní uvedena v lokalitě U Potoka) byla součástí lokality vesnického charakteru Starého Veleslavína. Navazuje na stoletou přízemní zástavbu, zámek a zároveň je vymezena krajinnými bariérami trati a funkční teplárny. Zástavba ve staré teplárně by měla odpovídat vesnickému charakteru, nízkou a řídkou zástavbou např. typu původně plánovaného zahradního města. Prostor mezi zámkem a teplárnou by měl zůstat veřejný pěší.**- Lokalita Starý Veleslavín je bezprostředně ovlivněna a již v současnosti neúnosně dopravně zatížena lokalitou Veleslavín a lokalitou budoucí Buštěhradská dráha, které přetínají původní spojený organismus obytných lokalit Starý Veleslavín a Vokovice. Stejně tak s lokalitou souvisí obrovský plánovaný nárůst bytů v okolních lokalitách U Potoka a Vokovice souvisejících s metrem v obytné zástavbě.

Jednotlivé lokality v oblasti není možné řešit odděleně. Lokality jsou příliš rozdrobené.   
  
STRUKTURA LOKALITY:  
Uvedená vesnická struktura odpovídá. Struktuře lokality neodpovídají rozrůstající se areály produkční vybavenosti na úkor bourání staré zástavby, viz autoprodejna. Tvoří také blok v území. **Vesnické struktuře neodpovídá výšková zástavba 4 až 6 pater.**  
  
STABILITA LOKALITY:  
**Zásadní připomínka. Stabilizované území, jakým Starý Veleslavín je, je plocha, kde je možné pouze doplnění, úpravy a změny související zástavby tak, aby nedošlo k většímu navyšování kapacity vymezené plochy** a k větším změnám funkčního využití. Změny ve stabilizovaných plochách nesmí narušit stávající charakter a přinést nepřiměřenou zátěž. Ve stabilizovaném území se předpokládají pouze malé a nepříliš významné změny. Jedná se tedy o území se stávajícími funkčními prostorovými vazbami, které se nebudou zásadně měnit. Další rozsáhlá stavební činnost je nepřípustná.  
  
DOPLNĚNÍ A ÚPRAVA POPISU CÍLOVÉHO CHARAKTERU  
- Vytvořit podroubnou územní studii.  
- **Starému Veleslavínu chybí centrum, je zastaveno autoprodejnou. MPP zatím řešení nenabízí. Vymezit nezastavitelné veřejné prostory, centrum obce, systém hlavních náměstí, tedy dynamičtějších a vedlejších náměstíček nebo návsí, která budou klidnější komornější, a s nimi související dětská a dorostenecké hřiště.**- MPP nyní umožňuje zastavět veškerá bílá místa, tedy neúnosně mnoho.  
- Zámek Veleslavín otevřít veřejnosti a v budovách zajistit chybějící občanskou kulturní a sociální vybavenost.  
- Vytvořit podmínky pro vznik v lokalitě neexistující veřejné vybavenosti. Toto v MPP zcela chybí. Zejména v kontextu s opravdu masivní plánovanou zástavbou ve více okolních lokalitách. Je nutné legislativní podmínka nekomerční občanské vybavenosti, škol, školek, kulturní vybavenosti, sportovní vybavenosti, zachování drobných obchodů a ne obchodních center, které by měl developer zabezpečit, chce li stavět.  
- Vytvořit bezpečný přechod a přejezd místo používaného neexistujícího přes vlakové koleje mezi zámkem a bývalou teplárnou a Kladenskou ulicí.  
- Zachovat a vytvořit pěší a bezmotorovou prostupnost územím, bezmotorové a pěší dopravní trasy, která v lokalitě zásadně chybí.  
- Zachovat a rozvíjet zelené plochy a zelené pásy, mpp je na rozdíl od stávajícího územního plánu naopak likviduje.  
- Vytvořit dostatečně široké chodníky s alejemi, členit prostor, vytvořit stín a místo pro pohyb chodců.. Podrobně viz v připomínkách.  
- Nejdůležitějšími prvky lokality je Veleslavínský zámek, vesnická struktura obce, blízkost nepříjemného dopravního uzle a Evropské, zeleň.  
- Charakteristická je zástavba typicky 1 - 2 podlažních v podstatě venkovských domů ve svahu.  
- Součástí lokality je řada historicky cenných objektů.  
- Lokalita je silně funkčně propojena s lokalitami 055/ Veleslavín (dopravní uzel a Evropská), 327/ Vokovice, 121/ U Potoka (oblast bývalé veleslavínské teplárny), a lokalita Buštěhradská dráha.  
- Zásadním problémem je předimenzovaná doprava a v kontextu s ní předimenzované nové bytové komplexy. Je také postupně odstraňována původní historická zástavba, která je přitom pro Veleslavín charakteristická. S tím pak souvisí úbytek zelených ploch, které tvořily typickou součást budov.  
- Dostavování by mělo probíhat v měřítku stávajících objektů. Zachování prorůstání zbytků vesnické struktury do města odpovídá postupnému dějinnému architektonickému vrstvení Prahy a pestrost je pro uchování genia-loci Veleslavína důležitá.  
- Starý Veleslavín je obytná zástavba vesnického charakteru, středověký půdorys a klidné tiché zahradní bydlení v zeleni se zámkem od K. I. Dienzenthofera, které si vytáhlo "Černého Petra" blízkosti velkého dopravního uzle, původně správně plánovaného za město. Ten přináší související dravou developerskou atraktivitu, hustou zástavbu okolní zeleně, dříve plánované jako Stromovka Prahy 6. Dopravní uzel s masivním nárůstem motorové dopravy zástavby bez jakékoliv infrastruktury a veřejného prostranství, je proti vůli a potřebám naprosté většiny místních, připomínkujících, kterých je enormě mnoho.  
- Rozvíjení vesnické struktury. Vytvořit a posilovat veřejnou vybavenost, školy, sport, služby. Zachovat polyfunkčnost území. Rozvíjet především bydlení spolu se zlepšováním bezmotorových dopravních spojů a tras.

***JAKÁ JE BUDOUCÍ POZITIVNÍ VIZE LOKALITY STARÝ VELESLAVÍN :*** *- Je zachována a podpořena stará vesnická struktura místa.*

*- Dopravní uzel Veleslavín bezprostředně ovlivňující lokalitu Starý Veleslavín, je odsunout za Prahu na Dlouhou míli.  
- Estakáda Petřiny - Veleslavín není potřeba díky celkovému omezení zejména soukromé motorové dopravy.  
- Lidé, jak místní, tak mimopražští, tak nadčasově zodpovědně smýšlející vláda, zastupitelé, architekti si váží životního prostředí, zeleně, půdy, vody, chápou, že další beton/ucpávání, hluk a absence volného veřejného místa je sebedestruktivní, nejprve pro širokou veřejnost, v konečném důsledku i pro zbytek.  
- Areál veleslavínského zámku s parkem je veřejným prostore, kultivovaným kulturním a sociálním centrem oblasti, součástí sítě lokálních kulturních center, stejně jako Probošstský dvůr ve Starých Dejvicích a Vila Pallé v Bubenči. Každé má jiný charakter. Proboštský dvůr dynamičtější, veleslavínský zámek komornější. Zámek se stávajícími zrekonstruovanými budovami a parkem funguje jako multikulturní vzdělávací, odpčinkové, kulturní a sportovní centrum. Vstup do areálu za původní zrekonstruovanou zazeleněnou zdí je ze tří stran.  
- Autosalon pochopil, že většina aut se odsunula za Prahu, a tedy i autosalon se odsune za Prahu, v uvolněném místě vzniká před vstupem do zámeckého parku náměstí, zbytek je zastaven a zrekonstruován v duchu historické oblasti, obytně a infrastrukturu, majitel je nadšený a spokojený novým záměrem a evidentně vyšším zájmem.  
- Prostředí přátelské k člověku přispívá k bezpečnosti jak dopravní tak všeobecně sociální. Ne vylidněné prostory kvůli nebezpečné motorové dopravě.  
- Výšková hladina budov zůstává ve stávajících maximálně třech patrech až přízemní domkařské zástavbě. Čtverce 100 x 100 byly zrušeny jako zavádějící a snadno zneužitelné, byly stanoveny jasné podmínky výstavby.  
- Křižovatka Veleslavín ve své povrchové terénní úrovni je spojnicí bezmotorových zelených tras mezi Divokou Šárkou, zakrytou Buštěhradskou dráhou, bezmotorovou částí Evropské na obě strany, bezmotorovým spojením na Hrad, bezmotorovou trasou podél Litoveckého potoka na Petřiny. General bezmotorové dopravy je samozřejmou součástí MPP. Toto člověku přátelské prostředí spolu s blízkostí Zámeckého parku a jeho kulturního prostředí, zatraktivní místo pro nejen obyvatele, současné i budoucí, ale pro dobré architekty, urbanisty, umělce, investory. Viz podobné situace v zahraničí: The Hight Line v New Yorku se stala ikonou NY stejně jako Socha svobody během pár let, dále Bristol Bath Path v GB, Baana Helsinky apod.  
- Sasná Buštěhradská dráha tvoří zelenou páteř Prahy 6, cyklistickou a pěší stezku. Je využit její v podstatě vodorovný spád, ostatní cyklotrasy v okolí jsou díky dramaticky kopcovitému terénu obtížné. Lemována alejí, polostínem, doplňkovou infrastrukturou, např. půjčovny a parkovací místa pro kola a elektrokola. Na její odhlučnění a přechody, bezbarierovost, estetiku vzniká mezinárodní soutěž. Je ošetřeno nezničení podzemních vod pod Střešovickými skalmi.  
- V legislativě jsou pro developery uvedeny nové podmínky, bez kterých zástavba není možná: pevné požadavky potřebné infrastruktury pro veřejnost, prostupnost, omezení výšky a hustoty zástavby, vzhled staveb, důsledná ochrana a požadavek ochrany a pečování o vodu, zamezení likvidavce zeleně při výstavbě a pod.  
- V nové obytné a doprovodně infrastrukurované zástavbě na západě nádtaží Veleslavín vzniká dostatečně velký a členitý veřejný prostor, je v něm znovuobnoven původně renesanční kanál Hradní potok, ve spodním parteru dostatečně členitá, aby v ní člověk příjemně žil.  
- Estakáda Veleslavín - Petřiny neexistuje, současné spojení je dostačující, díky všeobecnému uvědomění si respektu společnosti ke krajině, zeleni, vodě, zvukům, a jejich přímému vlivu na zdraví, psychiku a pozitivní vývoj člověka a civilizace jako jedné části celku živého organismu planety.  
Další silnice nás nespojují, ale naopak znemožňují potkávání se, dialog, demokracii. :)*  
**Plochy:**

**SKRYTÝ ROZVOJ:**- Starý Veleslavín je vymezen jako stabilizovaná lokalita s původní vesnickou strukturou. To odpovídá. To co neodpovídá je následná zastavitelnost území lokality výškovými budovami až 6 podlaží.   
- Není dostatečně ošetřen nezastavitelný veřejný prostor. Vše je zastavitelné. To je nepřijatelné. Vymezit nezastavitelné plochy.  
- Park zámku Veleslavín by měl být nezastavitelný.  
- Ne čtvercům 100 x 100 m, jsou výškově naddimenzované a nelze se jimi řídit jako zákonem. Zrušit závaznost výškové regulace.  
- Zámecký park a budovy je vyznačen ve stávajícím plánu jako veřejné vybavení. Chybně není součástí parku nově jižní budova areálu, tzv stodola. Zámek se všemi čtyřmi budovami zachovat pro veřejnost i v MPP. Severozápadní novobarokní letohrádek může mít díky čtvercům 100 x 100 až čtyři patra. To je chyba rastru.   
- Chybí související povinnost infrastruktury a veřejných prostranství.  
KONFLIKTNÍ A PROBLÉMOVÁ MÍSTA  
- Blízkost předimenzovaného dopravního uzle Veleslavín, pro celou oblast zpracovat územní studii.  
- Přetnutí celku Veleslavína a Vokovic Evropsku radiálou  
- V územním plánu je spodní dojezd eventuelní estakády z Petřin do nádraží Veleslavín po Kladenské silnici, což je logičtější, než budovat další novou silnici na jih od tratě. Domyslet přejezd a přechod přes Buštěhradskou dráhu.   
  
**ÚBYTEK ZELENĚ  
KONKRÉTNĚ:**Chybí, na rozdíl od současného Územního plánu izolační zelen, ze které se v MPP stala zastavitelná plocha. Je to krátkozraké, vývojový krok zpět. Uvést do původního stavu a naopak zeleň rozšiřovat. Zeleň ubyla konkrétně v těchto místech:  
- podél jižního okraje Buštěhradské dráhy a areálu staré velesavínské teplárny.  
- z druhé strany (severní) Buštěhradské dráhy.  
- zmizel pruh zeleně městské a parkové v lokalitě U sadu, s potenciálem náměstí, veřejného prostoru.  
- zmizela zelen + dětské hřiště nad fungující Veleslavínskou teplárnou. Přeměnily se na zastavitelné bloky až čtyřpatrovými domy, vrátit do původního stavu.  
- Ochránit vzrostlou zeleň v zámeckém parku.  
- Vymezit plochy zeleně do struktury celoměstsky koncipovaných sítí pěších a bezmotorových cest, který bude využíván jako propojení zelených a rekreačně oddychových městských ploch, do kterých je možné umisťovat bezpečné pěší a cyklotrasy a rekreační infrastrukturu.  
- Chybí koncept, který by obyvatelům zpříjemnil život v podobě parků, zeleně a prostor pro volný čas.

**Infrastruktura:**

**VYMEZENÍ PLOCH VEŘEJNÉHO VYBAVENÍ:  
zásadní připomínka:  
- Jako veřejně prospěšné stavby jsou vymezeny pouze stavby dopravní infrastruktury, což je nepřijatelné. Ne tranzitní dopravě. Veleslavín je vesnice, ne tranzitní oblast. Ne tranzitní dopravě na úkor naprostého znehodnocení života místních.  
- Stavby bezmotorové dopravy vymezeny nejsou.**

**- vymezit strukturu zelené bezmotorové dopravy.   
- Veřejná vybavenost žádná vyznačená není. Nejde se tedy ani vymezit vůči tomu, že obecně v MPP je vymezeno bodem a mělo by být plošně. Požadujeme vymezit vytvořit veškré plochy městské vybavenosti.**- Ano MHD.  
- Ano bezmotorové dopravě, chodcům, kolům, elektrokolům... sít zelených koridorů, široké chodníky se stromy.  
  
**KONKRÁTNĚ:**  
- NE estakádě Petřiny - Veleslavín. Na tom se shoduje největší, velké, viz., množství připomínek. Je to zároveň jediná infrastruktura, kterou MPP nabízí.  
- Ne nezakryté Buštěhradské rychlodráze. Ta by měla být zelenou pěší a bezmotorovou tepnou Prahy 6.  
- Ne nebezpečné nelidské Evropské. MPP nenabízí její zlidštění.  
- Ne autobusovému nádraží (s vjezdem z přetížené křižovatky) v obytných zonach. Autobusovému nádraží udělat vjezd 100m před křižovatkou.  
- Ne nebezpečnému neexistujícímu přechodu přes koleje mezi zámkem, areálem staré teplárny a Kladenskou.  
  
**ABSENCE PODPORY PROSTUPNOSTI ÚZEMÍ PRO PĚŠÍ A BEZMOTOROVOU DOPRAVU**Zásadní připomínka - vymezit požadavky na zajištění pěší prostupnosti územím.  
- Vytvořit přechod přes vlakové koleje mezi zámkem, starou teplárnou a Kladenskou.  
- Park Veleslavínského zámku otevřít pro veřejnost a vytvořit do areálu vstupy na západě a na severu. Obnovit sít stezek, mobiliář atd.  
- Ochránit, ošetřit a pěší stezku kolem dokola zámecké zdi.

- Zajistit pěší prostupnost přes plochu staré teplárny Veleslavín  
- **Vytvořit strukturu, celoměstskou sít zelených bezmotorových pěších stezek** a v rámci ní i Starý a Nový Veleslavín. Umožnit bezpečnou prostupnost od Hradu až ke křižovatce Veleslavín a přes ní dál do Šárky. Na křižovatce Veleslavín vytvořit povrchovou křižovatku zelených cyklostezek.

- Rozšířit chodníky pro pěší, počítat s širokými chodníky při nové výstavbě a osázet je stromy a v maximální míře travou.  
- Legislativně podchytit péči o zeleň a vodní zdroje a toky.  
  
**ZAHRNUTÍ STRATEGIE BOJE PROTI ZMĚNÁM KLIMATU**zásadní připomínka:  
- Změny klimatu jsou evidentní. MPP s nimi nepočítá.  
- Chybí ochrana a péče o vodu. V krajinné infrastruktuře v MPP chybí ochrana vodích zdojů, toků, nakládádání s dešťovou vodou, ochrana vody jako takové. Je a bude dlouhodobé sucho, vznikají tepelné ostrovy, místo péče o vodu se prostor bezohledně krátkozrace zahušťuje zástavbou.  
- Zpracovávat infrastrukturní stavby na sběr dešťové vody tak, aby je bylo možné zapojit do městského prostředí a usilovat o to, aby zadržená voda byla v místě zadržení využita.  
- Na mnoha místech jen v naší lokalitě ubylo zeleně na úkor zástavby. To je nepřijatelné.  
- Chybí nezastavitelné zelené plochy. Je potřeba je vymezit.  
- Chybí veřejná nezastavitelná prostranství. Je potřeba je vymezit.  
- Zamezit trvajícímu trendu zabetonovávání prostoru pro motorová vozidla a po vzoru západních metropolí začít důsledně upřednostňovat MHD, a bezmotorovou dopravu, alektromobily, využívání alternativních zdrojů dopravy budoucnosti jako cyklo a car shearing a omezení dopravy ve městě.  
- Je nutné změnit chápání krajiny a to zejména městské Metropolitním plánem. Celá krajina je veřejný prostor, a v něm jsou vymezeny ostrovy zastavitelné bloky. Není to tak jak uvádí MPP: "stavební bloky vymezené a obsloužené veřejným prostranstvím." Tento rozdíl je zásadní. Pro sociálně zdravý život ve městě. - a pozor: veřejný prostor nejsou jen silnice pro auta a doprava.  
  
**KONKRÉTNĚ:**  
- Zámecký park Veleslavín zachovat a ošetřit včetně vzrostlé zeleně a otevřít pro veřejnost.  
- Vytvořit územní rezervu pro dvě jezírka v zámeckém parku, která jsou prameništěm Dejvického - Veleslavínského potoka. Obnovit ošetřit zachovat.  
- Vyzdvihnout na povrch Hradní potok - Císařskou strouhu. Tekl a pod zemí teče kolem severní a východní zdi areálu parku. Vytvořit pro něj územní rezervu. Jeho okolí osázet stromy, alejí, vytvořit rekreační prostor, pěší zonu. Tekl a nyní pod zemí teče podél severní a zápaní zdi zámeckého parku a ulici Nad Hradním potokem.  
- Snížit plánovanou hustotu zástavby v areálu staré teplárny, snížit počet pater. Oblast byla od pravěku dnem údolí, prameništěm potoků, zahradnictvím. Ve středu je tisíc let stará studna s pramenem. Oblast v severozápadním cípu nebo kolem studny ve stredu areálu by měla tvořit prázdný veřejný prostor. Umožnit půdě aby dýchala, vsakavala a vypařovala vodu. To same umožnit lidem.

**Obecné problémy:**

Zásadní připomínky:  
- Západ Prahy 6 je určen pro masivní developerskou a související silniční zástavbu, ale pravidla jsou zcela volná, nahrávající developerské a silniční dopravě na úkor stávající zástavby a obyvatel. To rozbije místní vztahy, místo toho, aby se posilovaly.  
- Mezi priority města patří "zahušťování" tzv vnitřních periferií města. Zahušťování masivní zástavbou v několika lokalitách těsně vedle sebe, jako je tomu na Veleslavíně, vytváří tak masivní nárůst zástavby, že bude docházet k určité klaustrofobii. Lidé namačkaní vedle sebe jak slepice bez infrastruktury, veřejného prostoru, osvětlení a volných zelených ploch, které tyto vnitřní periferie dávaly, ztrácejí možnost duševní hygieny.  
- Zachování prázdných nevyužitých ploch ve městě je bezpodmínečně nutné pro zdraví a zdravou ergonomii veřejného prostoru. Jsou stejně důležité, jako v časové linii chvíle nicnedělání a nemyšlení, které zásadně rehabilitují celý lidský organismus. Stejně tak tyto obtížně logicky obhájitelné prázdné prostory dávají smysl prostorům důsledně logicky organizovaným, jako komplikovaná zátěžová křižovatky a velké obytné soubory.  
- Zásadně zapojit k plánování města a tedy i MPP nejen architekty a dopravní inženýry, ale i umělce. Ti jsou schopni tvorby místa na jiné, než na stávající materiálně racionální úrovni.  
- Definování městské priority. Jakýkoli rozvoj musí být podmíněn vždy kapacitními možnostmi stávající infrastruktury a její adekvátní přípravou, která bude probíhat harmonicky s plánovaným rozvojem. Rozvoj nesmí být realizován na úkor stávajících rezidentů. Plán proto musí daleko podrobněji definovat priority a podmíněnost rozvoje jednotlivých ploch.  
- Koncept maximálně hustého zastavení bez regulace funkce zástavby vylučuje skutečnou urbanistickou rehabilitaci hrubě narušeného území starého Veleslavína a zdejšího údolí.  
- V okolních oblastech určených MPP k tzv zahušťovací zástavbě akutně hrozí souhrn všech chyb MPP.  
- Nesoulad návrhu územního plánu s vizí uživatelů plánu. Plán nenaplňuje očekávání občanů, kteří chtějí vytvoření podmínek pro zkvalitnění života ve městě a to po všech stránkách. Návrh neřeší město jako soubor unikátních provázaných míst k životu, které se navzájem podporují a inspirují.  
- Nečitelnost územního plánu. Dominantním zdrojem informací o území není mapa, ale textová část. Mapa je šifrou, která odkazuje do dalších textů. Vrstevnaté skládání obecných informací o území si často ve výsledku protiřečí a pak vůbec není zřejmé, co platí a jak je to myšleno. Pokud se jedná o opatření obecné povahy, tedy o formu zákona, není takové řešení možné, protože rozhodování podle plánu musí být i soudně přezkoumatelné. Pokud by se měly brát doslova významy slov vysvětlujících textů, tak vysvětlení nemá smysl. Lze se tedy pouze domýšlet, jak je vše myšleno.  
- Absence podpory prostupnosti území pro pěší a bezmotorovou dopravu. Nejhůře vnímaná je dopravní situace – nutné řešit omezení individuální dopravy (zejména tranzitní), záchytná parkoviště a další infrasktrukturu před tím, než budou zastavěna transformační území.  
- Zahrnout výsledky generelu bezmotorové dopravy do prioritních požadavků na bezmotorové propojení města.  
- Řešit dopravní zatížení restrikcí – zákaz vjezdu nákladní dopravy, mýtné.  
- Plán preferuje automobilovou dopravu nad pěší/cyklistickou. Je příliš benevolentní, co se týče komerčního developmentu. Pokud se veškerý development naplní, Veleslavín se dopravně zhroutí.  
- Nutnost regulačního plánu budoucí dostavby Veleslavína.  
- Nutnost zajistit, aby před další zástavbou bylo nejdříve zajištěno navýšení kapacit škol a školek, zdravotnických zařízení a dopravní obslužnost.  
- MPP musí zřetelněji vysvětlit pojem “dostřednost” a “historická vrstevnatost”. Je potřeba je ujasnit a dovysvětlit. “Dostřednost” plánu musí být chápána jako snaha o pojmenování a řešení vnitřních periférií města. Jedná se o pojmenování vnitřních rezerv, celkové zkvalitnění a harmonizaci městského prostředí. Ochranou “historické vrstevnatosti” musí být myšleno uchování jedinečné pestrosti Prahy, která se prakticky nikdy nerozšiřovala asanacemi a novou výstavbou, ale postupným prorůstnáním a transformací. Právě harmonické propojení různých charakterů, typů a podob městské krajiny doplněné morfologií terénu s kaňonem Vltavy, vytváří jedinečné genius-loci našeho města. Aby bylo možné jedinečnost chránit, musí být poznána a pojmenována. MPP však toto nezohledňuje. Pro ochranu zeleně ÚSES Vymezuje 11 typů hraničních čar, ale pro chráněné plochy žádná vrstva v závazné části zavedena není.  
**- Lokality jsou příliš rozdrobené, malé, samy o sobě vytržené z kontextu. Data uvnitř jich si odporují.** Je nutné vypořádat území, které se zastavuje vůči širšímu území. Zapojení lokality do koncepce širšího území doplnění popisu koncepce území. Lokalita se vztahuje jen sama na sebe. Nedokáže tak reálně popsat koncepci území. Koncepce naplňuje především podmínky, vztahy, vazby a potřeby v území pro které je utvářeno. Bez těchto souvislostí není možné o území správně rozhodovat. Bez doplnění, vyznačení a popsání spádovosti a vlivu okolí na lokalitu samou není zvolený přístup popisování koncepce území pomocí lokalit funkční.  
- Za nebezpečné považujeme nevymezení funkčních struktur a infrastruktury. V určeném (hrubě naddimenzvaném) počtu pater tak může být kdekoiv supermarket nebo autosalon, ale není podmínka výstavby škol, školek, kultury, drobných obchodů. Prostředí se tak hrubě odlidšťuje.  
- Plán je velmi vágní. Tak jak je, nejde používat. Stavební úřad musí vědět co může a co nemůže. Ale v případě tohoto plánu to nejak stavební úřad musí vymýšlet. To je nezákonné. Domnívám se, že tato dokumentace se musí radikálně zlepšit. Zde to vypadá, že je možné cokoliv. Je potřeba zpracovat podrobnější výkresy, územní studie nebo regulační plán.  
- Chybí celoplošná síť zelené nemotorové dopravy.  
**- Veřejně prospěšné stavby jsou veřejně neprospěšné.**  
- Developer musí mít jako podmínku výstavbu přiměřené infrastruktury.  
**- Absence velké klidové zony, parku, nezastavitelných bloků, zeleně.**- Stanovit nezastavitelnost a nezastavitelné lokality.  
- Pro každou lokalitu je potřeba konzultace se zástupci dané lokality, fungující dialog. Jen tak lze získat přehled, co je pro oblast důležité. V tomto stavu je nepoužitelný, příliš vágní, zneužitelný.  
- Omezení práv občanských sdružení povede k tomu, že tento Metropolitní plán bude zneužíván developery. Hledí spíše na možnost zástavby než na příjemné zdravé žití.  
- Podle toho co se v mém okolí děje a i podle toho, co je viditelné na novém Metropolitním plánu je to, že ho zpracovávají lidé neznající konkrétní lokalitu nebo jim na ní nezáleží. Mít pro danou lokalitu zástupce, žijícího v místě, je jedinou cestou, která nepovede k další devastaci konkrétních oblastí.  
**- Chybí aktivní srozumitelné předsavení a projednáí MPP s veřejností. Na projekt tohoto rozsahu a významu by měla být mezinárodní soutěž pro týmy, jejichž výtěz by MPP realizoval.**- Občané Prahy mají sice možnost do konce března 2018 připomínkovat nově vznikající MPP. Ale jedině Praha 6 má tento připomínkovací portál, do kterého veřejnost může vsoupit. Ostatní části Prahy tuto možnost nemají. Pro většinu lidí je extrémně náročné se i tak v novém plánu orientovat, a to nejen časově. Je nutné, aby byl nový plán dostatečně časově i srozumitelně veřejnosti představen, tak, aby se k němu mohla adekvátně vyjádřit.  
- Jelikož jde velmi důležitý dokument, je potřeba ho dostatečně šířit. Vědí o něm např. rodiče ve školách, v jejichž blízkosti se masivní výstavba chystá? Řešil ho někdo formou jednoduššího srozumitelného dotazníku s dětma a studenty? Jich se příštích zhruba 25 let týká. Oni by se minimálně mohli vzdělávat, jak se smysluplně zodpovědně sebevědomě zapojit do tvorby svého prostředí. Stále nám někde v nás chybí vazba ke krajině a péči o ní zpřetrhaná během 40.let socialismu. Je potřeba ji navázat.  
- Uvádím příklad vzniku MPP z Paříže:  
"Celý proces byl zahájen povoláním deseti mezinárodních urbanistických týmů, které mezi červnem 2008 a dubnem 2009 vypracovaly návrhy vizí rozvoje Velké Paříže. Během méně než jednoho roku tak metropole s dvanácti milióny obyvatel získala deset různých alternativ rozvoje, které následně konzultovala s veřejností. Konzultace probíhaly formou půlroční výstavy či série prezentací, vedla se diskuze mezi politickou reprezentací, autorskými týmy, odborníky se zkušenostmi z podobných zahraničních měst a v neposlední řadě občany."  
Jitka Molnárová, Demokratické plánování Velké Paříže 10.3.2017  
**- Plánu chybí struktura sítí. Nejvýrazněji to zaznamenávám u sítí zelených cest se zastávkami parků a parčíků, sítí tekoucí vody a vodních nádrží, ploch, fontán, kašen, podél kterých by bylo možné se pěšky nebo nemotorově pohybovat.  
- Kdo určuje veřejnou prospěšnost? Veřejně prospěšné stavby zde uvedená jsou veřejně neprospěšné. Nejsou ve prospěch obyvatel. Jou zbytečnou investicí a škodí.  
- Mimo procentuální zastavenost území metropolitní plán neudává developerovi povinnost doplnit byty adekvátní infrastrukturou, něčím obecně prospěšným, ne prospěšným jen developerovi, (zelen, kultura, školky, školy, hřiště, juniorské a** seniorské prostory, pěší koridory, parky, v měřítku sociální vybaveností (další supermarkety jsou zbytečné), není chráněna při výstavbě minimálně vzrostlá zeleň.  
**- MPP neřeší situaci z dětského úhlu pohledu. Kolik procent z nás jsou děti a jak je zde započítáváme?** Mají zcela jiné měřítko, vidí realitu ze zcela jiné perspektivy, mají jiné zájmy. Nestači snaha požádat developera o školku a nebo hřiště za klecí a doufat. Je potřeba vymezit a určit legislativně. Na místě lokality nevidím vymezeno ani to. Doporučuji obrátit se při koncepci na odborníky úspěšných projektů tohoto typu (ze zahraničí). Zapojit do plánování fakt, že velké procento z nás měří do jednoho metru a má zcela jiné potřeby než sedět v autě.  
- Chybí mi paralelní projekt IPRu na práci s dětmi a studenty ve školách, na jejich vzdělávání ohledně místa pro na spolupodílení se na místě, které se koneckonců týká spíš jich, když vezmeme v úvahu, že plán bude cca 5 let vznikat a dvacet let existovat.  
**- Chybí důstojná pěší a bezmotorová struktura cest a navazujících na sebe zelených koridorů. Cesty by měly být strukturované v podobné hierarchii jako silnice. Město by mělo uvažovat o pěších metropolitních třídách a sběrných pěších komunikacích městského a místního významu a podobně a ctít a propagovat důsledně chodce.** Naučit obyvatele, aby se nadřazenost pěší dopravy stala pro ně stejnou samozřejmostí jako čištění zubů a teď už i třídění odpadu. Do budoucna bych auto chápala jako něco použitelného jen v krajním případě, třeba proto, že to bude drahé, nebo pomalejší, než chůze, nebo nedůstojné... Moderní metropole usilují auta z centra vytlačit,  
- Není zohledněno, že pro tuto dnes už rušnu oblast představuje Evropská a následně Buštěhradská a estakáda skutečnou i psychickou bariéru, nelze proto běžně rekreačně využívat velké plochy zeleně v severní části Vokovic.  
**- Požadujeme proto vymezit v konceptu MPP některé velikostí významné nezastavitelné bloky i v oblasti obou tepláren a definovat je a zanést do textové části.**- Chybí zde jasně vymezená velká klidová zona, zelené plíce lokality významné především pro děti v souvislosti s existencí teplárny, spalovny odpadu Vojenské nemocnice a dalšími zdroji znečištění ovzduší. (Evropská)  
**- Potřeba velkého parku plyne také z potřeby částečně kompenzovat zhoršení životního prostředí, kterou je zátěž exhalacemi podél Evropské, autobuového nádraží Veleslavín, i zátěž provozu teplárny a spalovny Vojenské nemocnice.  
- Neřeší se komunikace pro přístup k novým nemovitostem na pozemku staré teplárny.**- Mimo procentuální zastavenost území metropolitní plán neudává developerovi povinnost doplnit byty adekvátní infrastrukturou, obecně prospěšným vybavením, ne prospěšným jen developerovi, (zeleň, kultura, školky, školy, hřiště, juniorské a seniorské prostory, pěší koridory, parky, v měřítku sociální vybaveností (další supermarkety jsou zbytečné), není chráněna při výstavbě minimálně vzrostlá zeleň.