

Územní plán hl. m. Prahy (Metropolitní plán)

název org.	charakter	PID	ID vyjádření	shrnutí	obsah vyjádření
6) Zástupce veřejnosti					
975 MHMPP0985JQY	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002204	Jiné	Zástupce veřejnosti zastupuje 277 fyzických osob - viz detail podání.
975 MHMPP0985JQY	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002203	Nesouhlas	IAD - 001: Etapizace dopravních staveb - obecná připomínka Obsah návrhu: Žádáme zavést v Metropolitním plánu etapizaci dopravních staveb a případně i výstavby: 1. Některé záměry pro automobilovou dopravu je třeba podmínit nejpozději souběžným zprovozněním záměrů nadřazených tak, aby tyto záměry nepřebíraly funkci nadřazených záměrů se současným vznikem negativních dopadů (zavádění nadměrného objemu IAD do intravilánu). Konkrétně je žádoucí realizovat záměry doplňující městskou uliční síť až poté, co budou realizovány prostorově související záměry nadřazené komunikační síti.

2. Některé záměry pro automobilovou dopravu je třeba podmínit nejpozději souběžným zprovozněním záměrů pro dopravu veřejnou. Jedná se o záměry, které nabízejí obdobnou funkci a zejména tak zajišťují zachování konkurenceschopnosti veřejné dopravy v relacích, kde jsou realizovány záměry pro IAD.

3. Druhou velkou skupinou podmíněností mezi veřejnou a automobilovou dopravou jsou záměry pro veřejnou dopravu, které zajišťují navýšení kapacity veřejné dopravy v dopravně přetížených lokalitách širšího centra, zejména uvnitř Městského okruhu, kde se předpokládá snížení intenzity automobilové dopravy vlivem zavedení dopravních regulací vyplývajících z podmínek ve stanovisku EIA pro stavby Městského okruhu.

4. Rozsáhlé stavební záměry, zejména větší výstavbu v rozvojových a transformačních oblastech, je nutné podmínit nejpozději souběžným zřízením komunikační sítě, a to přednostně u sítě navržené pro veřejnou dopravu. Zejména rozvojové oblasti ve vnitřním městě je třeba podmiňovat stavbami pro veřejnou dopravu, aby nedošlo k nežádoucímu přechodu nadměrné části dopravních vztahů k IAD. Argumenty tohoto odůvodnění jsou v obecné rovině platné pro všechny připomínky vyžadující podmíněnost nebo etapizaci, proto je u jednotlivých připomínek opakujeme buď pouze ve zkrácené podobě nebo vůbec.

Stávající “etapizace” v podobě rozčlenění záměrů na stav, návrh a územní rezervu odpovídá spíše stupni územní přípravy jednotlivých záměrů než cílům územního plánování dle zákona 183/20006 (viz níže) a naprosto není dostatečným způsobem stanovena vzájemná podmíněnost konkrétních záměrů.

S etapizací je nicméně potřeba nakládat opatrně, aby zbytečně nepodvazovala rozvoj města. Je tedy opodstatněná zejména u zásadních dopravních záměrů a u řešení rozsáhlých rozvojových či transformačních území, kde špatná posloupnost realizace hrozí způsobit rozsáhlé a nevratné negativní dopady na životní prostředí a klima.

Vyvážený rozvoj dopravy vyžaduje, aby byl dopravní systém realizován koncepčně, tedy postupně ve vhodném pořadí, aby předčasnou realizací některých dopravních záměrů nedocházelo ke vzniku dlouhodobě problémových lokalit. Zjevným negativním příkladem je vytvoření kritické situace v okolí Vítězného náměstí a zhoršení situace v ulicích V Holešovičkách, Patočkově, na Balabence, v Dobříšské i jinde po zprovoznění tunelového komplexu Blanka.

Zákon 183/2006 §18 (1) uvádí, že “*Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území*”, dále dle §19 (1c) je úkolem územního plánování především “*prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí*” a dle písmena f) “*stanovovat pořadí provádění změn v území (etapizaci)*”. Stavební zákon tedy předpokládá, že územní plán stanoví pořadí realizace jednotlivých záměrů, a tudíž podmínění realizace konkrétních záměru předchozí realizací záměrů jiných. To je z výše uvedených důvodů velmi významné právě pro dopravní záměry. Podmínění dopravních záměrů s upřednostněním staveb pro veřejnou dopravu či podmínění stavebních záměrů realizací dopravní infrastruktury zajistí koncepční realizaci dopravního systému a eliminuje negativní dopady nevhodné časové posloupnosti realizace záměrů.

Rezignací na definici etapizací či podmíněností MPP zcela selhává v plnění úkolu uvedeného v citovaném §19 (1f) zákona 183/2006 a vystavuje rozvoj města rizikům vyplývajících z realizace dopravních záměrů v pořadí hrozícím způsobit v území značné škody na kvalitě života obyvatel.

IAD - 002: Článek 118 - Komunikační systém, odst. 4 - přeformulování

Obsah návrhu:
Navrhujeme úpravu článku 118 (4) ve výrokové části plánu tak, aby akceptoval existující jevy dopravní indukce a redukce a respektoval plán udržitelné mobility a platný klimatický závazek Prahy. Možné znění (změny podtrženy):

(4) Navržený komunikační systém vytváří podmínky pro účelnou distribuci motorové dopravy podle druhu, účelu, zdrojů a cílů prostřednictvím vyvážené sítě pozemních komunikací s odpovídajícími technickými parametry. Navržená kapacita a etapizace respektují požadavky udržitelné mobility a klimatické závazky Prahy a korigují nežádoucí dopady dopravní indukce. Komunikační systém doprovázený odpovídající regulací dopravy ve vnitřním městě minimalizuje zbytnou dopravu v území, nežádoucí tranzitní vztahy a dopravní zatížení veřejného prostranství, což je podmínkou pro zajištění vyšší kvality životního prostředí a komfortu pohybu jeho uživatelů.

Pozn.: zmínka o etapizaci samozřejmě odpovídá pouze, bude-li tento nástroj použit.
Premisa “ucelený dopravní systém minimalizuje zbytnou dopravu v území” neplatí bez souběžných opatření vedoucích k regulaci automobilové dopravy; právě naopak. Nové dopravní stavby zvyšují intenzitu provozu i na návazné komunikační síti nižšího řádu, jak prokázala analýza spolku AutoMat z roku 2020 (viz níže) a to vlivem dopravní indukce a dalších jevů s ní spojených. Minimalizaci zbytné dopravy zajistí spíše držení kapacity komunikací na přijatelné úrovni a regulace vjezdu a parkování. **Metropolitní plán by neměl ve výroku deklarovat věcně neplatnou dopravní ideologii**, naopak by se měl hlásit k platným závazkům města, které mají zásadní dopad na podobu dopravního systému.

Následující část odůvodnění je v obecné rovině platná pro všechny připomínky redukující dopravní kapacitu návrhů konkrétních staveb, proto ji u jednotlivých připomínek opakujeme buď pouze ve zkrácené podobě nebo odkazujeme sem.

Zkapacitnění komunikační sítě s cílem odvedení většiny dopravního toku z nevyhovujících komunikací musí být téměř vždy doprovázeno snížením kapacity na stávající uliční síti. Při výrazném zvýšení celkové kapacity komunikací dochází k dopravní indukci, která během několika let z větší části dorovná původní pokles, na navazujících komunikacích pak situaci zhorší. Příkladem je zprovoznění tunelu Blanka, kdy doprava ve vnitřním městě zpočátku poklesla, od roku 2016 ale opět roste (viz analýza dopravních dat do roku 2019). Z analýzy citujeme hlavní závěry:

- Celopražský pozitivní efekt Blanky na dopravu mimo nadřazenou komunikační síť trval jen jeden rok.
- **I když se většina nárůstu dopravy po Blance koncentrovala na nadřazenou komunikační síť, doprava (byť mírněji) opět roste i v běžných ulicích.** Na objem už je to několikrát víc než kolik činí pokles ve vnitřním městě.
- Po pěti letech jsou vymazány 3/4 pozitivního dopadu na širší centrum města.
- Stále ještě ale přetrvává pokles v historickém centru, dovolující jeho zklidnění.

IAD - 004: Čl. 119 (3) - vliv Městského okruhu na dopravu v městské uliční síti

Obsah návrhu:
V článku 119 (3) navrhujeme následující změny:

(3) Městský okruh je nejdůležitějším prvkem systému nadřazené komunikační sítě uvnitř města. Plní rozhodující úlohu ve vedení a rozdělování dopravy z radiálních komunikací na hranici centra města. Omezuje nežádoucí průjezdy centrem a **svým technickým řešením v kombinaci s regulačními opatřeními a redukcí průjezdní kapacity na uliční síti nižších úrovní výrazně přispívá ke snížení dopravních intenzit městské uliční sítě. a pozitivně ovlivňuje kvalitu veřejného prostoru ve prospěch veřejné a bezmotorové dopravy.** (pozn. pořizovatele - tučný text ke zrušení)
Tvrzení, že Městský okruh (MO) svým technickým řešením sníží intenzity na městské uliční síti, bez zmínění dalších nezbytných opatření, je zavádějící. Je zcela opomenuta skutečnost, že MO jako takový nesníží objem IAD uvnitř SOKP. Naopak dopravu mezi MO a SOKP rozvede a ve střednědobém měřítku bez dalších opatření situaci i v uvnitř MO konzervuje ve stávajícím neúnosném stavu. Vliv na nárůst intenzity provozu vně Městského okruhu je pak nepopiratelný (viz níže). Tvrzení o technickém řešení MO pomíjí, že MO bez myta dostatečnou ochranu centra nezajistí.

Obecné důvody podrobněji připomínka IAD-002: Zkapacitnění komunikační sítě s cílem odvedení většiny dopravního toku z nevyhovujících komunikací musí být téměř vždy doprovázeno snížením kapacity na stávající uliční síti.

IAD - 005: Čl. 120 (4) - doplnění

Obsah návrhu:
Článek 120 odstavec 4 navrhuje přeformulovat následovně:

(4) Metropolitní plán stanovuje za nepřipustné **stavebními úpravami a úpravami stavební úpravy a úpravy profilů** vybrané komunikační sítě v souladu s cíli rozvoje udržitelné mobility a klimatické zodpovědnosti vyžadující snížení dopravního výkonu automobilové dopravy. Nepřipustné jsou pouze úpravy jdoucí omezovat dopravu proti systémovému fungování dopravní sítě. Všechny úpravy dotýkající se vybrané komunikační sítě musí být posuzovány v celoměstském kontextu, přičemž je třeba zohledňovat podmínky pro všechny druhy dopravy ve smyslu optimálního provozně-prostorového přerozdělení jednotlivých způsobů pohybu po městě. (pozn. pořizovatele - tučný text ke zrušení)

Nové znění vcelku:
(4) Metropolitní plán stanovuje za přípustné stavební úpravy a úpravy profilů vybrané komunikační sítě v souladu s cíli rozvoje udržitelné mobility a klimatické zodpovědnosti vyžadující snížení dopravního výkonu automobilové dopravy. Nepřipustné jsou pouze úpravy jdoucí proti systémovému fungování dopravní sítě. Všechny úpravy dotýkající se vybrané komunikační sítě musí být posuzovány v celoměstském kontextu, přičemž je třeba zohledňovat podmínky pro všechny druhy dopravy ve smyslu optimálního provozně-prostorového přerozdělení jednotlivých způsobů pohybu po městě.
Stávající znění odstavce je v rozporu s některými cíli Strategického plánu, Plánu udržitelné mobility a klimatického plánu Prahy a fakticky brání naplňování těchto cílů. Vnímáme ale příležitost přeformulovat tento odstavec tak, aby respektoval ostatní schválené strategické dokumenty a nebránil jejich naplňování.

V Praze je automobilová doprava hlavním zdrojem emisí. Dle analýzy Integrovaného krajského programu snižování emisí (MŽP) z roku 2015 má automobilová doprava 68% podíl na emisích NOx, 71% podíl na emisích Benzo(a)pyrenu a 95% podíl na emisích prachových částic (PM10 a PM2,5).

Klimatický plán hlavního města Prahy do roku 2030 zavazuje město snížit objem automobilové dopravy do roku 2030 o 15% oproti roku 2010. Nezbytnou součástí splnění tohoto závazku je také redukce kapacity stávající komunikační sítě, kterou stávající znění článku fakticky zakazuje.

Je proto nezbytné, aby byl systém dopravy ve vnitřním městě - v reakci na předpokládaný nárůst hybnosti obyvatel – realizován předně rozvojem veřejné dopravy, doprovázeného současným poklesem intenzity dopravy automobilové. **Strategický plán v kapitole k udržitelné mobilitě definuje cíl “zvýšit podíl veřejné pěši a cyklistické dopravy nad 70 %.”** Při přetrvávajícím nárůstu intenzit automobilové dopravy na vnějším kordonu toho lze dosáhnout jen při současném snížení intenzit automobilové dopravy ve vnitřním městě.

Strategický plán dále předpokládá regulaci automobilové dopravy jako jeden ze strategických cílů“ *Regulovat a řídit provoz automobilové dopravy”* (1.5 A6). Pokles dopravy v centrální části Prahy pak předpokládá jeden z indikátorů udržitelné mobility (indikátor 1.5.7 - snížení počtu vozidel na centrálním kordonu). Pokles intenzity automobilové dopravy ve vnitřním městě požaduje také integrovaný krajský program snižování emisí. V souvislosti se zavedením myta pak pokles intenzit ve vnitřním městě až o 30 % předpokládá posudek EIA na dostavbu Městského okruhu.

Celý odstavec 120 (4) svým umístěním a obsahem považujeme za zavádějící a v rozporu s výše zmíněnými strategickými cíli hl. m. Prahy. Věta: *“Metropolitní plán stanovuje za nepřipustné stavebními úpravami a úpravami profilů vybrané komunikační sítě omezovat dopravu proti smyslu systému jako celku”* znamená, že za dopravu je v celém článku 120 považována především individuální automobilová doprava, a nikoliv doprava jako celek. Vágní a obecná definice dopravy bez konkretizace a zdůraznění mnohosti způsobů pohybu po městě vytváří dojem, že se tato podmínka zakládá především na snaze zamezit redukcí IAD dopravy na vybrané komunikační síti, tedy na nadřazené a městské uliční síti bez toho, že by v rámci “systému jako celku” byla dostatečně zahrnuta i neautomobilová VHD a bezmotorová doprava. Zejména v kontextu městské uliční sítě je však – v souladu s výše zmíněnými koncepčními dokumenty jako je Plán udržitelné mobility Prahy či Strategický plán hl. m. Prahy –potřeba zajišťovat podmínky pro uplatňování principů udržitelného města. Je tedy především třeba zajišťovat územní podmínky pro účinné přerozdělování kapacit dopravy směrem k preferenci VHD a bezmotorové dopravy.

Toto odůvodnění obecně platí u všech připomínek vyžadujících soulad Metropolitního plánu s platnými strategickými dokumenty zahrnujícími opatření v oblasti dopravy, případně kdekoliv je vhodné na platné strategické dokumenty upozornit, a bude na něj níže odkazováno.

IAD - 006: Záměry pro IAD uvnitř Městského okruhu podmínit jeho dostavbou

Obsah návrhu:
U záměrů pro automobilovou dopravu uvnitř plánovaného Městského okruhu navrhuje

1) podmínit jejich realizaci předchozí dostavbou Městského okruhu (v libovolné podobě, nikoli nutně v podobě připravované),

2) a případnou absenci podmínění těchto záměrů dostavbou MO řádně odůvodnit individuálně pro jednotlivé záměry s doložením, proč nezvýší objem automobilové dopravy ve vnitřním městě (například dopravním modelem reflektujícím indukci).
Je zásadní, aby se předpokládaný nárůst hybnosti obyvatel realizoval veřejnou dopravou. Ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD, nárůst intenzity automobilové dopravy na okrajích města je třeba minimalizovat a maximum dopravy ze Středočeského kraje realizovat veřejnou dopravou. Obecným důvodem pro návrh je požadavek na nezvyšování (a optimálně) snížení intenzity automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu.

Pro širší souvislosti odkazujeme na odůvodnění připomínek IAD-001 a IAD-002					
Při splnění podmínky nezvyšování dopravní zátěže z IAD v oblasti uvnitř MO je většina těchto záměrů nadbytečná. Je třeba individuálně posoudit jejich potřebnost tak, aby jejich realizace nevedla k dopravní indukci na stávající komunikační síti uvnitř MO, a nebyla tak v důsledku kontraproduktivní.					
975	MHMPP0985JQY	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002221	Nesouhlas
IAD - 007: Městský okruh v úseku Pelc-Tyrolka - Balabenka - variantní řešení					
Obsah návrhu: Navrhujeme					
1) zpracování studie, na základě které by bylo podrobně posouzeno vedení Městského okruhu v severovýchodní sekci ve variantách založených na následujících podkladech: a) Duál (dle IPR z let 2012-15), b) “Městský okruh pro všechny” prezentovaná spolkem Auto*Mat v dubnu 2017(https://drive.google.com/open?id=0B8A0BmQtNYx5Q0RfbWZzaENSYIU), c) prověřování variant Městského okruhu zadané Radou HMP v roce 2017 a ukončené v dubnu 2018, d) příprava změny stávajícího ÚP Z 3125/00 prověřující další možnosti řešení MO,10/64 e) koncept spolku Za naši budoucnost (celoměstsky významná změna územního plánu č. celoměstsky významné změny Z 2754/00) s podzemní mimoúrovňovou křižovatkou pod Bulovkou, a to zejména s ohledem na 1. požadavek podzemního vedení stávající dopravy v ulici V Holešovičkách, 2. možnost realizovat záměr ještě před dokončením SOKP (nejpozději současné zprovoznění celého SOKP pro aktuálně připravované stavby MO požaduje posudek EIA z roku 2012), 3. platný Plán udržitelné mobility a Klimatický plán hlavního města Prahy, zejména požadavky zvyšovat podíl neautomobilové dopravy v prvním a snížit objem dopravy automobilové ve druhém dokumentu.					
2) Vzhledem k časové náročnosti přípravy takto komplexní studie navrhujeme v Metropolitním plánu prozatimní doplnění řešení výše uvedených variant vedení Městského okruhu v územní rezervě. Zkapacitnění komunikační sítě s cílem odvedení většiny dopravního toku z nevyhovujících komunikací musí být téměř vždy doprovázeno snížením kapacity na stávající uliční síti. Při výrazném zvýšení celkové kapacity komunikací dochází k dopravní indukci, která během několika let z větší části dorovná původní pokles, na navazujících komunikacích pak situaci zhorší. V Praze se to prokázalo při zprovoznění tunelu Blanka, kdy doprava ve vnitřním městě zpočátku poklesla, od roku 2016 ale opět roste (viz analýza dopravních dat do roku 2019). Z analýzy citujeme hlavní závěry:					
<ul style="list-style-type: none">• Celopražský pozitivní efekt Blanky na dopravu mimo nadřazenou komunikační síť trval jen jeden rok.• I když se většina nárůstu dopravy po Blance koncentrovala na nadřazenou komunikační síť, doprava (byť mírněji) opět roste i v běžných ulicích. Na objem už je to několikrát víc než kolik činí pokles ve vnitřním městě.• Po pěti letech jsou vymazány 3/4 pozitivního dopadu na širší centrum města.• Stále ještě ale přetrvává pokles v historickém centru, dovolující jeho zklidnění.					
Zákon 183/2006 uvádí jako jeden z hlavních úkolů územního plánování “ <i>stanovovat pořadí provádění změn v území(etapizaci)</i> ” (§19 (1f)). Stavební zákon tedy předpokládá, že územní plán stanoví pořadí realizace jednotlivých záměrů, a tudíž podmínění realizace konkrétních záměrů předchozí realizací záměrů jiných. To je velmi významné zejména pro dopravní záměry, které vyžadují koncepční a etapizovanou realizaci v zájmu zamezení vzniku problémových oblastí - z hlediska funkce dopravního systému, životního prostředí nebo případně aby pro velké rozvojové záměry byla včas zajištěna odpovídající dopravní infrastruktura.					
Na tento konkrétní případ proto navrhujeme etapizace, podrobněji viz odůvodnění připomínek 1 a 2.					
975	MHMPP0985JQY	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002233	Nesouhlas
Územní rezerva je správný nástroj na územní zajištění variantních řešení u záměrů, které jsou nebo v budoucnu mají být prověřovány.					
IAD - 009: Kbelská a Průmyslová - vyřazení z NKS					
Obsah návrhu: V případě, že na základě jiných připomínek či přehodnocení podoby NKS nedojde k odstranění Libeňské spojky z nadřazené komunikační sítě a nebude umožněno povrchové řešení Městského okruhu severně od Českobrodské navrhujeme:					
1. Vyřazení komunikací Průmyslová a Kbelská v úseku Vysočanská radiála - Štěrboholská radiála z nadřazené komunikační sítě a zařazení do třídy sběrných komunikací městského významu.					
2. Vyřazení zmínek o průmyslovém polookruhu z odstavce 119 (1) výroku a zrušení odstavce 119 (5).					
Je-li zařazení komunikací Průmyslová a Kbelská v úseku Vysočanská radiála - Štěrboholská radiála do nadřazené komunikační sítě součástí ZÚR, navrhujeme zadat aktualizaci ZÚR, která tuto změnu provede. Přestavba ulice Kbelské a Průmyslové v oblasti Hloubětína v zásadě vytváří druhou stopu městského okruhu - tj. Duál. Současně ale zachovává vysoce kapacitní řešení Městského okruhu v koridoru Pelc-Tyrolka - MÚK Rybníčky. V zásadě se tak na východě Prahy realizuje Městský okruh ve zdvojené podobě, což je s ohledem na funkci dopravního systému nadbytečné. Zdvojení Městského okruhu působí proti zamýšlenému účelu Pražského okruhu vést tranzitní dopravu mimo zastavěné území Prahy.					
975	MHMPP0985JQY	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002238	Nesouhlas
IAD - 010: Zkapacitnění Kbelské a Průmyslové - odstranění z návrhu					
Obsah návrhu: V případě, že na základě jiných připomínek či přehodnocení podoby NKS nedojde k odstranění Libeňské spojky z nadřazené komunikační sítě a nebude umožněno povrchové řešení Městského okruhu severně od Českobrodské, navrhujeme odstranění záměrů					
1. 610/-/80 Přestavba ulice Kbelské a Průmyslové v oblasti Hloubětína, 2. 611/204/1027 Mimoúrovňová křižovatka Poděbradská, součást přestavby Kbelské a Průmyslové v oblasti Hloubětína, 3. a 611/595/1023 Mimoúrovňová křižovatka Hloubětín, součást přestavby Kbelské a Průmyslové v oblasti Hloubětína z návrhu MPP.					

<p>Přestavba ulice Kbelské a Průmyslové v oblasti Hloubětína v zásadě vytváří druhou stopu městského okruhu -tj. Duál, současně ale zachovává vysoce kapacitní řešení Městského okruhu v koridoru Pelc-Tyrolka - MÚK Rybníčky. V zásadě se tak na východě Prahy realizuje Městský okruh ve zdvojené podobě, což je s ohledem na funkci dopravního systému nadbytečné. Zdvojení Městského okruhu působí proti zamýšlenému účelu Pražského okruhu vést tranzitní dopravu mimo zastavěné území Prahy.</p>					
<p>Záměr zkapacitnění Průmyslové a Kbelské je možné uvažovat pouze při současném méně kapacitním provedení Městského okruhu. Bude-li tedy přijato méně kapacitní řešení MO, považujte tuto připomínku za bezpředmětnou.</p>					
975	MHMPPO985JQY	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002333	Nesouhlas
<p>IAD - 011: Břevnovská radiála - odstranění nebo alternativní řešení</p>					
<p>Obsah návrhu: Navrhujeme úplné odstranění Břevnovské radiály (610/-/69) z Metropolitního plánu. V případě, že není odstranění záměru možné z důvodu rozporu se Zásadami územního rozvoje, navrhujeme zahájit na základě této připomínky přípravu odpovídající změny ZÚR.</p>					
<p>Alternativou v případě neakceptování návrhu je přehodnocení rychlostního charakteru Břevnovské radiály a její náhrada sběrnou komunikací městského významu se zrušením mimoúrovňových křížení a minimalizací délky tunelových úseků. Součástí tohoto návrhu je převedení většiny souběžného úseku Bělohorské a Karlovarské ulice(mezi ulicemi Sárská a Kukulova) do třídy významné místní komunikace. V takovém případě je také třeba zrušit záměr 610/-/85 Rozšíření ulice Karlovarské.</p>					
<p>Druhou alternativou v případě neakceptování výše uvedených návrhů je převedení Břevnovské radiály do územní rezervy. Břevnovská radiála vytváří společně se severovýchodní sekcí MO a uvažovaným pokračováním Vysočanské radiály tranzitní průtah městem, na kterém hrozí riziko, že namísto odvedení zbytné dopravy na vnější okruh tato zbytná doprava zůstane ve vnitřním městě. Břevnovská radiála dále zvyšuje tlak na ulici Patočkovu.</p>					
<p>Je nezbytné, aby byl systém dopravy do vnitřního města - v reakci na předpokládaný nárůst hybnosti obyvatel -realizován předně rozvojem veřejné dopravy, dokonce doprovázeného současným poklesem intenzity dopravy automobilové. Podrobněji viz odůvodnění připomínky IAD-002 a IAD-004.</p>					
975	MHMPPO985JQY	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002360	Nesouhlas
<p>IAD - 012: Vysočanská radiála - odstranění</p>					
<p>Obsah návrhu: Navrhujeme úplné odstranění vnitřní části Vysočanské radiály (610/-/120) z Metropolitního plánu. V případě, že není odstranění záměru možné z důvodu rozporu se Zásadami územního rozvoje, navrhujeme zahájit na základě této připomínky přípravu odpovídající změny ZÚR. Vysočanská radiála vytváří společně se severovýchodní sekcí MO a uvažovaným pokračováním Břevnovské radiály tranzitní průtah městem, na kterém hrozí riziko, že namísto odvedení zbytné dopravy na vnější okruh tato zbytná doprava zůstane ve vnitřním městě.</p>					
<p>Je proto nezbytné, aby byl systém dopravy do vnitřního města - v reakci na předpokládaný nárůst hybnosti obyvatel- realizován předně rozvojem veřejné dopravy, dokonce doprovázeného současným poklesem intenzity dopravy automobilové. Podrobněji viz odůvodnění připomínky IAD-002 a IAD-004.</p>					
975	MHMPPO985JQY	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002362	Nesouhlas
<p>IAD - 013: Radlická radiála - podmínění vnějším okruhem</p>					
<p>Obsah návrhu: Navrhujeme zavést podmíněnost realizace Radlické radiály (610/-/69) - stavba nesmí být zprovozněna dříve, nebudou zprovozněny všechny stavby silničního okruhu kolem Prahy, tedy záměry 610/-/1 (stavba 511), 610/-/2,610/-/3 a 610/-/4 (stavby 518, 519 a 520). Záměr odmítáme z řady důvodů jako zbytečný a škodlivý zejména před úplným dokončením Pražského okruhu a to z následujících důvodů:</p>					
<p>Stavba nikterak nepomůže Smíchovu odstranit jeho “malou magistrálu” – Malý smíchovský okruh (soustava převážně jednosměrných komunikací V Botanice - Kartouzská - Radlická - Vltavská - Hořejší nábreží).Předpokládaný pokles dopravy na Smíchově je nulový, radiála způsobí opak – zatraktivní příjezd do centra autem.</p>					
<p>Doprava mezi Lihovarem a Barrandovským mostem proto logicky začne kolabovat. Stejně jako Blanka omezila konkurenceschopnost veřejné dopravy na severozápadě města, tato stavba sníží atraktivitu veřejné dopravy na spojení mezi Jihozápadním městem a jihem Prahy. A to především proto, že vytvoří nežádoucí konkurenci lince metra B.</p>					
<p>Tato stavba pouze zvýší hybnost aut po městě, což opět podrazí nohy veřejné dopravě a utopí peníze do dálničního tunelu ve městě, jež potřebuje rozvíjet především městskou železnici, další linku metra a tramvajové tratě.</p>					
<p>Zkušenosti po otevření Blanky říkají, že městské dálnice bez realizovaných rozsáhlých doprovodných opatření mají vlivem dopravní indukce pouze krátkodobý a velmi omezený pozitivní dopad na povrchovou dopravu. Dlouhodobě ale vedou ke zvýšení intenzity dopravy, často i tam, kde se původně očekávalo zklidnění.</p>					
<p>Odůvodnění potřebou odlehčit radiálně směřujícím městským ulicím (třídám) od automobilové dopravy je rovněž nedostatečné. Jde především o Bělohorskou, Patočkovu, Plzeňskou, Radlickou a K Barrandovu. Těm ale podle dopravních modelů IPRu tato stavba neulehčí tak, aby to bylo zlepšení zásadní a tedy subjektivně hodnotitelné. Naopak stavba významně zvýší zatížení oblasti Jinonic, Butovic či Stodůlek emisemi z aut, kterých tam fakticky projede násobně více než dnes. Na Dívčích hradech vyroste výdech, který bude vypouštět zplodiny z tunelu na celou východní část Prahy. Razantně se pak zvýší zatížení hlukem, prachem a zplodinami v oblasti Zlíchova, Podolí a Braníka přímo na dně úzkého kaňonu Vltavy, kde rekreační oblastí nově pojede 40 000 aut denně navíc a z úseku Strakonické mezi Zlíchovským tunelem a Barrandovským mostem se stane nejzatíženější silnice v Česku s téměř185 000 aut denně.</p>					
<p>Obecné důvody pro podmíněnosti a nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-001 a IAD-002.</p>					
975	MHMPPO985JQY	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002370	Nesouhlas
<p>IAD - 014: Městský okruh - podmínění vnějším okruhem a zahloubením Kbelské</p>					
<p>Obsah návrhu: Žádáme zavést v Metropolitním plánu etapizaci staveb městského okruhu danou podmínkami EIA, jmenovitě podmínit zahájení stavby severovýchodní sekce Městského okruhu (610/-/49, 610/-/119, 610/-/121,610/-/122) zahájením stavby nedokončených úseků Pražského okruhu v celé délce (610/-/1, 610/-/2, 610/-/3 a610/-/4), a dále předchozím zprovozněním zahloubení Kbelské (610/-/80 a souvisejících MÚK s Poděbradskou611/204/1027 a Kolbenovou 611/595/623). Připomínka zakotvuje v územním plánu platné podmínky EIA pro stavby Městského okruhu (stavba 0081Pelc-Tyrolka, Balabenka, 0094 Balabenka - Štěrboholská radiála a 8313 Libeňská spojka). Současně lze z probíhající projektové přípravy Městského okruhu, která předbíhá projektovou přípravu podmiňujících záměrů vyvodit, že zásadní podmínky EIA mohou být při stavbě Městského okruhu ignorovány; pročez je vhodné fixovat tyto podmínky též v územně plánovací dokumentaci tak, aby byly zakotveny v dalším dokumentu závazném pro rozhodování</p>					

stavebních úřadů.										
Podmínka z kladného stanoviska požadující nejpozději současné zprovoznění okruhu vnějším okruhem zní následovně: 1) MO v hodnoceném úseku od Pelc Tyrolky po Štěrboholskou radiálu a Libeňskou spojku nebude uveden do provozu dříve, než bude uveden do provozu SOKP.										
Podmínka z kladného stanoviska pro stavby Městského okruhu požadující předchozí zprovoznění zahloubení ulice Kbelské zní následovně: 43') V předstihu před zahájením stavby MO č. 0081 zkapacitnit Průmyslový polokruh, resp. předpokládané MÚK s ulicemi Poděbradskou a Kbelskou v oblasti Hloubětína, jak to předpokládají vstupní podklady modelového zatížení komunikační sítě použité v dokumentaci.										
Ve stanoviscích se dále uvádí, že “podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace záměru a zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.” Je tedy žádoucí, aby územní plán byl s těmito podmínkami v souladu a tuto podmíněnost respektoval tím, že ji do svého výroku začlení.										
Zákon 183/2006 uvádí jako jeden z hlavních úkolů územního plánování “stanovovat pořadí provádění změn v území(etapizaci)” (§19 (1f)). Stavební zákon tedy předpokládá, že územní plán stanoví pořadí realizace jednotlivých záměrů a tudíž podmínění realizace konkrétních záměru předchozí realizací záměrů jiných. To je velmi významné zejména pro dopravní záměry, které vyžadují koncepční a etapizovanou realizaci v zájmu zamezení vzniku problémových oblastí - z hlediska funkce dopravního systému, životního prostředí, nebo případně aby pro velké rozvojové záměry byla včas zajištěna odpovídající dopravní infrastruktura.										
Obecné důvody pro podmíněnosti a nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-001 a IAD-004. 1č. připomínky (43) je ze stanoviska k záměru 0081; ve stanoviscích k záměrům 0094 a 8313 je číslo podmínky odlišné, textově je ale připomínka identická.										
975	MHMPP0985JQY	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002376	Nesouhlas					
1) č. připomínky (43) je ze stanoviska k záměru 0081; ve stanoviscích k záměrům 0094 a 8313 je číslo podmínky odlišné, textově je ale připomínka identická.										
IAD - 015: Městský okruh - podmínění železničním diaemetrem a linkou metra D Obsah návrhu: Navrhujeme zavést do MPP podmíněnost realizace staveb 610/-/49; 610/-/119; 610/-/121; 610/-/122. (Městský okruh a Libeňská spojka) - stavby nesmějí být zprovozněny dříve než bude zprovozněno										
1. metro D v úseku úseku Náměstí Míru - Nové Dvory (621/-/1 a D 621/-/3),										
2. a Nové spojení II (630/-/2)										
Současně s tím navrhujeme převedení záměru 630/-/2 z územní rezervy do návrhu.										
V případě, že není převedení záměru do návrhového horizontu možné z důvodu rozporu se Zásadami územního rozvoje, navrhujeme zahájit na základě této připomínky přípravu odpovídající změny ZÚR. Zákon 183/2006 uvádí jako jeden z hlavních úkolů územního plánování “stanovovat pořadí provádění změn v území(etapizaci)” (§19 (1f)). Obecné důvody pro podmíněnosti a nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-001 a IAD-004.										
U linky D navrhujeme omezit podmíněnost pouze na úsek jižně od stanice Náměstí Míru, zejména s ohledem na nevyjasněné vedení linky severně od této stanice.										
Strategický význam záměru Nového spojení II je naprosto srovnatelný s dostavbou Městského okruhu. Je vysoce žádoucí, aby bylo Nové Spojení II realizováno v podobném časovém horizontu jako Městský okruh, jinak nelze předpokládat dostatečné odlehčení centra od IAD ani realizaci některých doprovodných opatření ke zprovoznění Městského okruhu požadovaných posouzením EIA na dostavbu Městského okruhu, zejména zpoplatnění vjezdu do oblasti uvnitř Městského okruhu.										
Nové spojení II leží kompletně na území Hlavního města Prahy a je možné jej realizovat v městské režii. Pro jeho realizaci tak není třeba čekat na přípravu v režii SŽDC, Praha jej může po dohodě připravit, zaplatit a postavit sama a to co nejrychleji. Začlenění záměru do Návrhu je pro takový postup nezbytným předpokladem.										
975	MHMPP0985JQY	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002385	Nesouhlas					
Záměr je součástí Plánu udržitelné mobility Prahy (PUMP) - <i>Nové spojení 2 (Metro S)</i>) a má zde velmi vysoké hodnocení (60,9%).										
IAD - 016: Městský okruh - podmínění železnicí Libeň - Hostivař										
Obsah návrhu: Navrhujeme zavést do MPP podmíněnost realizace staveb 610/-/49; 610/-/119; 610/-/121; 610/-/122. (Městský okruh a Libeňská spojka) - stavby nesmějí být zprovozněny dříve než bude zprovozněna Železniční trať Praha-Libeň – Praha-Hostivař (630/-/3).										
Současně s tím navrhujeme převedení záměru 630/-/3 z územní rezervy do návrhu. Zákon 183/2006 uvádí jako jeden z hlavních úkolů územního plánování “stanovovat pořadí provádění změn v území(etapizaci)” (§19 (1f)). Obecné důvody pro podmíněnosti a nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-001 a IAD-004.										
975	MHMPP0985JQY	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002389	Nesouhlas					
Železniční trať Praha-Libeň – Praha-Hostivař zajišťuje kapacitní a rychlé osobní železniční spojení v koridoru blízkém Městskému okruhu a zajišťuje tak zachování konkurenceschopnosti veřejné dopravy i po dostavbě Městského okruhu v relacích, kde MO nabídne automobilové dopravě zásadní zrychlení cest.										
IAD - 017: Břevnovská radiála - podmínění železnicí do Kladna										
Obsah návrhu: Navrhujeme zavést do MPP podmíněnost realizace staveb 610/-/69 (Břevnovská radiála) a 610/-/85 (Rozšíření ulice Karlovarské) nejpozději souběžnou realizací staveb 630/-/8 (Železniční										

trať Praha – Kladno) a 630/-/15 (Železniční trať Praha Masarykovo nádraží – Praha-Bubny).
Zákon 183/2006 uvádí jako jeden z hlavních úkolů územního plánování “stanovovat pořadí provádění změn v území(etapizaci)” (§19 (1f)). Obecné důvody pro podmíněnosti a nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-001 a IAD-004.

Železniční trať Praha Masarykovo nádraží – Praha-Bubny -> Kladno nabídne kapacitní a rychlé osobní železniční spojení v koridoru blízkém Břevnovské radiále a zajišťuje tak zachování konkurenceschopnosti veřejné dopravy i po dostavbě Břevnovské radiály. Naopak v případě nerealizace zkapacitnění železniční trati hrozí další zvýšení intenzit automobilové dopravy ve vnitřním městě včetně všech negativních dopadů.

Tato připomínka není v kolizi s jinou připomínkou podanou naším spolkem, která navrhuje odstranění Břevnovské radiály z plánu. V případě, že by byla připomínka požadující odstranění Břevnovské radiály splněna, vztahuje se tato aktuální připomínka pouze k záměru zkapacitnění Karlovarské ulice.

IAD - 018: MÚK Vrbova - zaslepení ul. Ke Krči

Obsah návrhu:
Navrhujeme doplnit MÚK Vrbova zaslepením ulice Ke Krči pro IAD, fakticky tedy vyřadit ulici Ke Krči z vybrané komunikační sítě. Do vybrané komunikační sítě může být případně začleněna ulice Branická do ulice V podzámčí.
Zkapacitnění komunikační sítě s cílem odvedení většiny dopravního toku z nevyhovujících komunikací musí být téměř vždy doprovázeno snížením kapacity na stávající uliční síti. Obecným důvodem pro návrh je požadavek na nezvyšování (a optimálně) snížení intenzity automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu. Obecné důvody pro nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-004.

V případě, že nedojde k přerušení průjezdu IAD z Vrbovy do ulice Ke Krči, hrozí zavlečení nové dopravy z Jižní spojky do ulice Ke Krči, zejména v kombinaci se záměrem 610/-/112 (Dvorecký most), kdy by pro nadmístní dopravu z Jižní Spojky na Smíchov vznikla alternativní spojka mimo k tomu účelu vhodné kapacitní komunikace.

IAD - 019: Smetanovo nábřeží a Křižovnická, Karmelitská - zklidnění

Obsah návrhu:
Navrhujeme vyřadit Smetanovo nábřeží v úseku Betlémská - nám. Jana Palacha a ulici Újezd a Karmelitskou mezi Vítěznou a Malostranským náměstím z kategorie “významné místní komunikace”.

V případě, že by tyto komunikace měly být v MPP zachovány jako významné místní komunikace, žádáme tuto skutečnost řádně odůvodnit.
Obecným důvodem pro návrh je požadavek na nezvyšování (a optimálně) snížení intenzity automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu. Obecné důvody pro nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-004.

Zařazení předmětných ulic do kategorie významných místních komunikací je v rozporu s připravovanou regulací tranzitní dopravy přes Staré Město a Malou Stranu.

Zklidnění Smetanova nábřeží a přilehlých komunikací je dlouhodobě potřebným záměrem, mnohokrát odůvodněným, slibovaným a odkládaným. Průjezd více než 20 tisíc vozidel úzkou ulicí, kterou je současně vedena frekventovaná tramvajová trať a nejdůležitější pražská cyklotrasa, je při existenci objízdných komunikací s vyšší kapacitou (Strahovský tunel, magistrála) naprosto neospravedlnitelné.

Zklidnění Smetanova nábřeží je možné provést kdykoliv formou jednoduchého regulačního opatření, viz https://www.auto-mat.cz/wp-content/uploads/zprava_nabrezi_trvaly.pdf . (viz příloha)

IAD - 020: Severojižní magistrála - humanizace

Obsah návrhu:
Navrhujeme zachovat v MPP navržený charakter Severojižní magistrály, tedy jako sběrné komunikace městského významu, bez mimoúrovňových křižovek Vltavská, Těšnov, Bulhar, Hlavní nádraží, Vyšehrad, náměstí Hrdinů, Hvězdova a Vyskočilova.

Dále žádáme odstranění návrhu mimoúrovňové křižovatky 611/058/1047 s ulicí Na Strži.
Obecným důvodem pro návrh je požadavek na nezvyšování (a optimálně) snížení intenzity automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu. Obecné důvody pro nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-004.

Severojižní magistrála necitlivě protíná centrum Prahy, její výstavba v 70. a 80. letech minulého století byla vážnou urbanistickou chybou. Změny parteru, doplnění příčných vazeb a mírné snížení kapacity by přinesly zcela zásadní zlepšení života obyvatel Prahy a jsou možné i bez dostavby Městského okruhu. Po dostavbě Městského okruhu je nezbytné přikročit k odstranění mimoúrovňových křižovek a vrátit magistrále charakter městské třídy.

Tento koncept je v souladu se záměrem Útvaru rozvoje města z roku 2009, kdy vznikla velká studie k humanizaci SJM. Tranzitní doprava na magistrále (cesty mimo oblast uvnitř Městského okruhu) činí dle směrového průzkumu TSK z roku 2017 asi 20 %. Po zavedení mýta, které předpokládá dostavba Městského okruhu, lze předpokládat další významný pokles intenzity automobilové dopravy. Stejného výsledku lze nicméně dosáhnout pouhým snížením kapacity komunikací na magistrále.

Zkapacitnění komunikační sítě s cílem odvedení většiny dopravního toku z nevyhovujících komunikací musí být téměř vždy doprovázeno snížením kapacity na stávající uliční síti. Při výrazném zvýšení celkové kapacity komunikací dochází k dopravní indukci, která během několika let z větší části dorovná původní pokles, na navazujících komunikacích pak situaci zhorší.

V Praze se to prokázalo při zprovoznění tunelu Blanka, kdy doprava ve vnitřním městě zpočátku poklesla, od roku2016 ale opět roste (viz analýza dopravních dat do roku 2019). Z analýzy citujeme hlavní závěry:

- Celopražský pozitivní efekt Blanky na dopravu mimo nadřazenou komunikační síť trval jen jeden rok.
- **I když se většina nárůstu dopravy po Blance koncentrovala na nadřazenou komunikační síť, doprava (byť mírněji) opět roste i v běžných ulicích.** Na objem už je to několikrát víc než kolik činí pokles ve vnitřním městě.
- Po pěti letech jsou vymazány 3/4 pozitivního dopadu na širší centrum města.

- Stále ještě ale přetrvává pokles v historickém centru, dovolující jeho zklidnění.

Ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD, nárůst intenzity automobilové dopravy na okrajích města je třeba minimalizovat a maximum dopravy ze Středočeského kraje realizovat veřejnou dopravou.

IAD - 021: Plzeňská - převedení IAD do Vrchlického

Obsah návrhu:

Navrhujeme Plzeňskou ulici v úseku Mozartova - Holeškova vyřadit z kategorie sběrné ulice městského významu a v úseku Holečkova - Na Zámýšli převést do kategorie významná místní komunikace.

Automobilová doprava má být výhledově převedena obousměrně do Vrchlického ulice, to předpokládá například návrh revitalizace Plzeňské třídy zadaný MČ Praha 5 (studii vytvořilo studio A69 Architekti).

IAD - 022: 610/-/104 Vestecká spojka - odstranění

Obsah návrhu:

Navrhujeme odstranění záměru 610/-/104 Vestecká spojka, jejího spojení k Formanské ulici 610/-/104 a mimoúrovňové křižovatky 611/914/1019 z Metropolitního plánu.

Alternativou v případě neakceptování návrhu je odstranění pouze spojky k ulici Formanské 610/-/104 .

Je zásadní, aby se předpokládaný nárůst hybnosti obyvatel realizoval veřejnou dopravou. Ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD, nárůst intenzity automobilové dopravy na okrajích města je třeba minimalizovat a maximum dopravy ze Středočeského kraje realizovat veřejnou dopravou.

Propojení, byť působící navenek jako přivaděč z D3 na D1, ve skutečnosti přivede také značné množství dopravy do ulic Formanská, Josefa Bíbrdlika a Ke štítu a pro množství dopravy fakticky vytváří nežádoucí zkratku SOKP. Faktické zdvojení Kunratické spojky povede také k zá vleku další tranzitní dopravy do ulice Opatovské a obecně do rezidenčních ulic Jižního Města.

IAD - 023: Vestecká spojka - náhradní záměr

Obsah návrhu:

Navrhujeme vytvoření záměru alternujícího Vesteckou spojku, a to napřímením Kunratické spojky vytvořením dvojice nových komunikací:

1) Propojení Vídeňské na stávající okružní křižovatce přivaděče od SOKP (předpokládaný začátek Vestecké spojky) a Kunratické spojky jihovýchodně od Olšanského rybníka, v délce cca 1,5 km (<https://mapy.cz/s/2R4qC>).

2) Propojení Kunratické spojky od oblouku západně od Šeberova ke křižovatce Chilská - Na Jelenách, v délce cca 1,1 km (přibližně dle <https://mapy.cz/s/2R4st>).

Je zásadní, aby se předpokládaný nárůst hybnosti obyvatel realizoval veřejnou dopravou. Ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD, nárůst intenzity automobilové dopravy na okrajích města je třeba minimalizovat a maximum dopravy ze Středočeského kraje realizovat veřejnou dopravou.

Záměr alternuje Vesteckou spojkou aniž by vedl k negativním dopadům, které by Vestecká spojka měla, jmenovitě závleku IAD do oblasti Újezda a Křeslic a znásobení kapacity komunikací v koridoru D3 - D1. Záměr je schopen Vesteckou spojkou plně nahradit také za výrazně nižších nákladů, není třeba stavět žádná mimoúrovňová křížení ani Exit 4.

IAD - 024: Obchvat Březiněvsi - odstranit z návrhu

Obsah návrhu:

Navrhujeme odstranění záměru 610/-/105 Obchvat Březiněvsi z Metropolitního plánu.

Je zásadní, aby se předpokládaný nárůst hybnosti obyvatel realizoval veřejnou dopravou. Ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD, nárůst intenzity automobilové dopravy na okrajích města je třeba minimalizovat a maximum dopravy ze Středočeského kraje realizovat veřejnou dopravou.

Samotná myšlenka obchvatu staré výpadovky na Českou Lípou je pochybná vzhledem k existenci přeložky silnice I/9 od Líbeznice, která společně s D8 již fakticky obchvat Březiněvsi tvoří. Smysl tohoto záměru je tak zcela pochybný i v případě, že by obchvat vedl také kolem Bořanovic a Líbeznice. Vzhledem k tomu, že jmenované obce tento obchvat z pochopitelných důvodů odmítný jako zbytečný, je jeho realizace pouze na území Prahy nejen zbytečná, ale dokonce i velmi škodlivá právě pro výše zmíněné obce. Záměr je tedy naprosto nesmyslný a v územním plánu neospravedlnitelný ani v podobě územní rezervy.

IAD - 025: Propojení Veleslavín - Petřiny (610/-/113) - odstranění

Obsah návrhu:

Navrhujeme odstranění záměru Propojení Veleslavín - Petřiny (610/-/113) z Metropolitního plánu.

Propojení, byť působící navenek jako tangenta, ve skutečnosti poslouží jako přivaděč z Městského okruhu, zkapacitňující Evropskou ulici. Záměr je v prostorové kolizi se záměrem lineárního parku nad tělesem zahloubené železniční trati na Kladno, patrně jej přerušuje. Proti záměru vystupuje Městská část Praha 6. Propojení vytváří dopravní "přeliv" pro ulici Evropskou v případě kongescí, který bude nárazově značně zatěžovat navazující uliční síť.

IAD - 026: Komunikační propojení Bubenečská - Milady Horákové (610/-/14) - odstranit

Obsah návrhu:

Navrhujeme odstranění záměru Komunikační propojení Bubenečská - Milady Horákové (610/-/14) z Metropolitního plánu.

Zkapacitnění komunikační sítě s cílem odvedení většiny dopravního toku z nevyhovujících komunikací musí být téměř vždy doprovázeno snížením kapacity na stávající uliční síti. Při výrazném zvýšení celkové kapacity komunikací dochází k dopravní indukci, která během několika let z větší části dorovná původní pokles, na navazujících komunikacích pak situaci zhorší.

Propojení prochází místem, kam bude přesunuta železniční stanice Dejvice. Jedná se o významný veřejný prostor, do kterého je zavlékání automobilové dopravy (byť v podobě místního propojení) naprosto nežádoucí. Propojení dále vytváří dopravní "přeliv" pro ulici Svatovítskou v případě kongescí a budoucí dopravy vzniklé zastavěním transformační plochy s obytným využitím 411/053/2163. Tyto vlivy budou nárazově značně zatěžovat přilehlé ulice. Pro místní spojení alespoň v jednom směru navíc v současnosti existuje ulice Pelléova.

IAD - 027: Rozšíření ulice Karlovarské (610/-/85) - podmínění tramvajovou tratí.

<div>Obsah návrhu: V případě neakceptování připomínky požadující redukci Břevnovské radiály navrhujeme realizaci záměru 610/-/85 Rozšíření ulice Karlovarské podmínit stavbou tramvajové trati do Řep. Je zásadní, aby se předpokládaný nárůst hybnosti obyvatel realizoval veřejnou dopravou. Ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD, nárůst intenzity automobilové dopravy na okrajích města je třeba minimalizovat a maximum dopravy ze Středočeského kraje realizovat veřejnou dopravou.</div>										
975	MHMPP0985JQY	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002445	Nesouhlas					
<div>Zkapacitnění vytváří společně se severovýchodní sekcí MO a uvažovaným pokračováním Vysočanské radiály tranzitní průtah městem, na kterém hrozí riziko, že místo odvedení zbytné dopravy na vnější okruh tato zbytná doprava zůstane ve vnitřním městě.</div> <div>IAD - 030: Podolský most (610/-/110) - řádně odůvodnit</div>										
<div>Obsah návrhu: Požadujeme řádné odůvodnění návrhu záměru 610/-/110 Podolský most a nebude-li záměr řádně odůvodněn, jeho odstranění z Metropolitního plánu. Obecným důvodem pro návrh je požadavek na nezvyšování (a optimálně) snížení intenzity automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu. Obecné důvody pro nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-004.</div>										
<div>MPP navrhuje na území MČ Praha 4 stavby dopravní infrastruktury, aniž by byla potřeba těchto staveb řádně odůvodněna v odůvodnění MPP, ani ve Vyhodnocení vlivu MPP na životní prostředí.</div>										
975	MHMPP0985JQY	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002446	Nesouhlas					
<div>Domníváme se, že při splnění podmínky nezvyšování dopravní zátěže z IAD v oblasti uvnitř MO je tento záměr nadbytečný. Záměr vytváří riziko zavléčení značného objemu tranzitní dopravy do ulice Na Dolinách.</div> <div>IAD - 031: Dvorecký most (610/-/112) - řádně odůvodnit</div>										
<div>Obsah návrhu: Požadujeme řádné odůvodnění návrhu záměru 610/-/112 Dvorecký most (například na základě dopravní studie Smíchov City) a nebude-li záměr řádně odůvodněn, jeho odstranění z Metropolitního plánu. Obecným důvodem pro návrh je požadavek na nezvyšování (a optimálně) snížení intenzity automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu. Obecné důvody pro nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-004.</div>										
<div>MPP navrhuje na území MČ Praha 4 stavby dopravní infrastruktury, aniž by byla potřeba těchto staveb řádně odůvodněna v odůvodnění MPP, ani ve Vyhodnocení vlivu MPP na životní prostředí.</div>										
975	MHMPP0985JQY	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002447	Nesouhlas					
<div>Jedná se o most pro IAD v souběhu s tramvajovým mostem 622/-/35. Při splnění podmínky nezvyšování dopravní zátěže z IAD v oblasti uvnitř MO je tento záměr nadbytečný. Most hrozí fungovat jako přeliv tranzitní dopravy pro Barrandovský most zejména v případě kongescí na městském okruhu. Vzniká tím značné riziko pravidelného zavlékání velkého objemu tranzitní dopravy do přílehlé uliční sítě, zejména do ulice Jeremenkovy, Křížové a dalších.</div> <div>IAD - 033: Zkapacitnění Bohdalec (610/-/94 a 103) - odstranění</div>										
<div>Obsah návrhu: Navrhujeme z návrhu MPP odstranit úpravy komunikací 610/-/94 a 610/-/103 na Bohdalcí, a to bez náhrady. Obecným důvodem pro návrh je požadavek na nezvyšování (a optimálně) snížení intenzity automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu. Obecné důvody pro nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-004.</div>										
<div>Zkapacitnění obou úseků povede k nárůstu atraktivity tohoto propojení směrem ke Slavii a dalším lokacím přes Bělocerkevskou ulicí směrem ke stanici Želivského.</div>										
975	MHMPP0985JQY	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002449	Nesouhlas					
<div>Zákon 183/2006 navíc uvádí jako jeden z úkolů územního plánování také “<i>prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území</i>” §19 (1j). Stavby pro veřejnou dopravu jsou značně náročné a proto je třeba vždy důkladně posuzovat jejich efektivitu a to i v kontextu externalit a vhodných doprovodných opatření.</div> <div>IAD - 034: Komunikační propojení Evropská - Svatovítská (KES, 610/-/11) - úprava</div>										
<div>Obsah návrhu: Navrhujeme převedení záměru 610/-/11 Komunikační propojení Evropská - Svatovítská (KES) z kategorie “sběrné komunikace městského významu” do kategorie “ostatní dopravně významné komunikace.” Obecným důvodem pro návrh je požadavek na nezvyšování (a optimálně) snížení intenzity automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu. Obecné důvody pro nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-004.</div>										
<div>Aktuálně připravovaná (a dle našeho názoru žádoucí) podoba záměru v základním provedení 1+1 pruh odpovídá spíše nižší kategorii komunikace. Toto provedení je tudíž žádoucí potvrdit.</div> <div>IAD - 035: Komunikace za Vršovickým nádražím - úprava na bezmotorové</div>										
975	MHMPP0985JQY	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002451	Nesouhlas					
<div>Obsah návrhu: Navrhujeme převedení záměru 610/-/33 Komunikační propojení Otakarova - Nad Vinným potokem a 610/-/18Komunikační propojení Čiklova - Otakarova do podoby nových propojení významných cyklotras (stavby 650/-/...). Obecným důvodem pro návrh je požadavek na nezvyšování (a optimálně) snížení intenzity automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu. Obecné důvody pro nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-004.</div>										
<div>Je zřejmé, že při splnění podmínky nezvyšování dopravní zátěže z IAD v oblasti uvnitř MO je tento záměr nadbytečný. Koridor je naopak velmi dobře využitelný pro kvalitní cyklotrasu v podobě drážní stezky.</div> <div>VHD - 001: Nové spojení II do návrhu</div>										
<div>Obsah návrhu:</div>										

Navrhujeme					
1) převést záměr 630/-/2 (Železniční trať Nové spojení II) z územní rezervy do návrhu a					
2) deklarovat tento záměr jako veřejně prospěšnou stavbu, pro kterou lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit nebo jako veřejně prospěšnou stavbu pro uplatnění předkupního práva.					
V případě, že není převedení záměru do návrhového horizontu možné z důvodu rozporu se Zásadami územního rozvoje, navrhujeme zahájit na základě této připomínky přípravu odpovídající změny ZÚR. Zvýšení atraktivity, dostupnosti a konkurenceschopnosti veřejné dopravy je nezbytné s ohledem na nárůst intenzit IAD a stagnaci poměru IAD vůči VHD (viz Ročenky dopravy TSK). Je zásadní, aby se nárůst cest způsobený růstem počtu obyvatel a hybnosti realizoval přednostně veřejnou dopravou, ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD.					
Z řady deklarací v článcích 117-120 textové části výroku Metropolitního plánu hl. m. Prahy, jež jsou věnovány automobilové dopravě, je zřejmé podcenění problému hypermobility a potřeby soustavně směřovat ke snížení negativních dopadů automobilové dopravy. Toho lze při současném růstu intenzity využívání města dosáhnout jedině výrazným snížením podílu automobilové dopravy na vykonaných cestách, v centru pak absolutním snížením intenzit automobilové dopravy.					
Je zásadní, aby byl systém dopravy ve vnitřním městě - v reakci na předpokládaný nárůst hybnosti obyvatel -realizován předně rozvojem veřejné dopravy, dokonce pokud možno za současného poklesu intenzity dopravy automobilové. Regulaci automobilové dopravy předpokládá jeden ze strategických cílů ve strategickém plánu" Regulovat a řídit provoz automobilové dopravy" (1.5 A6), pokles dopravy pak předpokládá jeden z indikátorů udržitelné mobility (indikátor 1.5.7 - snížení počtu vozidel na centrálním kordonu). Zároveň strategický plán v kapitole k udržitelné mobilitě definuje cíl "zvýšit podíl veřejné pěší a cyklistické dopravy nad 70 %" a to mimo jiné prostřednictvím rozvoje kolejové dopravy (kap. 1.5 B), nových propojení (kap. 1.5 D) aj. Jedná se o logicky stanovené cíle, protože při předpokládaném nárůstu počtu a hybnosti obyvatel je zřejmé, že bez posílení kapacity sítí pro veřejnou dopravu přejdou nové cesty nadměrně do automobilové dopravy, s odpovídajícími negativními dopady na životní prostředí a veřejný prostor.					
Pokles intenzity automobilové dopravy v řádu několika desítek procent předpokládá dále například integrovaný krajský program snižování emisí, nebo (v souvislosti se zavedením mýta) posudek EIA na dostavbu Městského okruhu.					
Zákon 183/2006 v §19 (1c) uvádí, že úkolem územního plánování je zejména <i>“prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí.”</i> Pro stavby sloužící veřejné dopravě proto existuje veřejný zájem přinejmenším ve stejné míře jako u staveb pro dopravu automobilovou. S ohledem na požadavky udržitelného rozvoje lze veřejný zájem na stavbách pro veřejnou dopravu chápat dokonce jako významnější, než jak tomu je u staveb pro dopravu automobilovou, zvláště nejsou-lidoprovázena opatřeními tlumícími negativní vlivy nárůstu intenzit automobilového provozu.					
Deklarace záměrů pro veřejnou dopravu jako veřejně prospěšných staveb je nezbytná v případě umístění stavby na soukromých pozemcích. Tehdy je možno uplatnit předkupní právo nebo možnost vyvlastnění. Deklarace stavby ve veřejném zájmu je podstatná i v situacích, kdy je třeba zajistit rovné podmínky pro všechny druhy dopravy tam, kde se překrývá více záměrů či dopravních i jiných zájmů.					
Touto logikou je ve veřejném zájmu stavby pro veřejnou dopravu neodkládat a realizovat nejpозději souběžně se stavbami pro automobilovou dopravu. Zákon 183/2006 k tomu uvádí, že úkolem územního plánování je mj. <i>“stanovovat pořadí provádění změn v území (etapizaci),”</i> (§19 (1f)), čímž dává k zajištění tohoto zájmu funkční nástroj.					
Výše uvedení odůvodnění se vztahuje i k následujícím připomínkám, které požadují lepší územní zajištění staveb pro veřejnou dopravu, nebo zavedení podmíněností.					
Strategický význam tohoto záměru je naprosto srovnatelný s dostavbou Městského okruhu. Je vysoce žádoucí, abybylo Nové Spojení II realizováno v podobném časovém horizontu jako Městský okruh, jinak nelze předpokládat dostatečné odlehčení centra od IAD ani realizaci některých doprovodných opatření ke zprovoznění Městského okruhu požadovaných posouzením EIA na dostavbu Městského okruhu, zejména zpoplatnění vjezdu do oblasti uvnitř Městského okruhu.					
Nové spojení II leží kompletně na území Hlavního města Prahy a je možné jej realizovat v městské režii. Pro jeho realizaci tak není třeba čekat na přípravu v režii SŽDC, Praha jej může po dohodě připravit, zaplatit a postavit sama a to co nejrychleji. Začlenění záměru do návrhu je pro takový postup nezbytným předpokladem.					
975	MHMPPO985JQY	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002462	Nesouhlas
Záměr je součástí Plánu udržitelné mobility Prahy (PUMP) - <i>Nové spojení 2 (Metro S)</i> a má zde velmi vysoké hodnocení (60,9%). VHD - 002: Vysokorychlostní trati do návrhu Obsah návrhu: Navrhujeme začlenit vysokorychlostní trati 630/-/33; 630/-/101; 630/-/103-109 v maximální možné míře z územní rezervy do návrhu a to s ohledem na probíhající prověřování variant a aktualizaci ZÚR. Zvýšení atraktivity, dostupnosti a konkurenceschopnosti veřejné dopravy je nezbytné s ohledem na nárůst intenzit IAD a stagnaci poměru IAD vůči VHD (viz Ročenky dopravy TSK). Je zásadní, aby se nárůst cest způsobený růstem počtu obyvatel a hybnosti realizoval přednostně veřejnou dopravou, ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD. Výstavba prvních úseků vysokorychlostních tratí, na které bude převedena dálková doprava, je předpokladem pro uvolnění kapacity stávajících koridorů, na kterých se míchá doprava dálková, nákladní a příměstská, což značně omezuje možnosti dalšího snižování intervalů příměstské železnice. Z těchto důvodů je žádoucí maximální urychlení přípravy záměrů alespoň prvních úseků vysokorychlostních železničních tratí.					
975	MHMPPO985JQY	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002471	Nesouhlas
VHD - 003: Nové spojení 3 - východní sekce železničního diametru Obsah návrhu: Navrhujeme zpracování studie, na základě které by bylo posouzeno a do Metropolitního plánu (potažmo ZÚR) v podobě územní rezervy případně začleněno prodloužení Nového spojení 2 (železničního diametru) v úseku Opera(Nové spojení 2) - Žižkov - Balabenka (žel. uzel). Zvýšení atraktivity, dostupnosti a konkurenceschopnosti veřejné dopravy je nezbytné s ohledem na nárůst intenzit IAD a stagnaci poměru IAD vůči VHD (viz Ročenky dopravy TSK). Je zásadní, aby se nárůst cest způsobený růstem počtu obyvatel a hybnosti realizoval přednostně veřejnou dopravou, ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD. Podrobněji toto odůvodněno v připomínce VHD-003.					
Napojení Žižkova na kapacitní veřejnou dopravu je předmětem dlouhodobých sporů. Metropolitní plán předpokládá zakončení linky metra D na Náměstí republiky a polohou koncové stanice předjímá možné (a logické)pokračování linky severním směrem. Žižkov na druhou stranu dlouhodobě požaduje napojení na kapacitní veřejnou dopravu, v důsledku čehož nyní existuje záměr vedení linky D úvratí nebo objížďkou na dolní Žižkov a dále na Prahu 9.					

<p>Jakkoliv nejsou veřejně k dispozici studie hodnotící toto trasování a i přes to, že vedení linky D přes Prahu 3předpokládá nově plán udržitelné mobility (opatření Metro <i>D: úsek Nám. Míru - centrum - Pha 3 - Pha 9</i>),považujeme za značné riziko připravit záměr v podobě, která by linku D vedla mimo historické centrum. Linka D může dobře plnit buď dostřednou funkci odpovídající aktuálním idejím MPP, nebo funkci transversální, nabízející na východě města atraktivní alternativu automobilové dopravě. Vedení přes Hlavní nádraží na Žižkov by ale vzhledem k závleku neplnilo dobře ani jednu z těchto funkcí.</p>					
<p>Jako zajímavá alternativa vedení linky D se jeví prodloužení železničního diametru od stanice Opera východním směrem. Ideální řešení by mělo obsahovat dvě zastávky (přibližně Havlíčkovo náměstí a ulice Jana Želivského severně od Olšanské), a napojení u Balabenky na železniční trati směřující na Lysou, Kolín (a případně i Kralupy).Výhodou záměru je vznik skutečného železničního diametru - městské linky se čtyřmi stanicemi mezi Smíchovem a Libní a v délce téměř 8 km, vedeného také mimo koridory dálkové železniční dopravy.</p>					
<p>Záměr nicméně není prověřen a lze předpokládat, že na pražské poměry je takové řešení (odpovídající např.Curychu) možná až příliš revoluční. Pro další prověřování záměru je nicméně jeho vložení do územní rezervy na základě elementární studie proveditelnosti nepochybně možné přinejmenším v podobě územní rezervy nebo varianty k záměru vedení linky D přes Žižkov.</p>					
975	MHMPP0985JQY	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002472	Nesouhlas
<p>VHD - 005: Přehodnocení vedení linky metra D v centru a na severu Prahy</p> <p>Obsah návrhu: Navrhujeme: 1) zpracování studie, na základě které by bylo podrobně posouzeno možné pokračování linky D severně od stanice Náměstí Míru, zejména aby bylo porovnáno vedení severním směrem na Letnou (s možným ukončením na Letenském náměstí, u ZOO, v Čimicích, nebo poblíž MÚK Čimice - SOKP) a vedení severovýchodním směrem(přes Žižkov na Prosek, případně do Čakovic). Zejména by mělo být posouzeno trasování linky D přes centrum, a případně navržen jiný způsob řešení kapacitní kolejové dopravy na Žižkově (další linka metra ukončená v centru, vedení podzemního železničního diametru v trase Opera - Žižkov - Balabenka, aj.). Na základě výsledků této studie by bylo následně posouzeno a do Metropolitního plánu (potažmo do ŽÚR) začleněno výsledné vedení linky metra D, případně dalších záměrů kapacitní kolejové veřejné dopravy.</p> <p>2) Vzhledem k časové náročnosti přípravy takto komplexní studie nicméně navrhujeme v Metropolitním plánu prozatimní doplnění vedení linky D následovně: - Zachování vedení linky D na Náměstí Republiky v návrhu ve stávající podobě, - Zachování trasy železničního diametru ve stávající podobě - doplnění varianty Náměstí Republiky - Letenské náměstí v územní rezervě - doplnění varianty Náměstí Republiky (změněná poloha) - Ohrada v územní rezervě. Z hlediska zkapacitnění dopravy severojižně MPP počítá s nutností vybudovat linku D pražského metra v trase z Písnice do oblasti Náměstí Republiky, jako dopravní paralelu k vytižené lince C, s odbočkou do Modřan v územní rezervě. Další rozvoj sítě metra není stanoven. To je s ohledem na nejasnosti ohledně případných dalších záměrů pochopitelné, nicméně územní plán dovoluje stanovit územní rezervy i pro nestabilizované záměry, a to i ve variantách.</p>					
<p>Situace kolem vedení metra D, které je v návrhu MPP zakončeno na Náměstí Republiky, je komplikovaná. Zastupitelstvo hlavního města Prahy schválilo na jaře 2018 úkol prověřit a do územního plánu zapracovat odklon linky D na Žižkov (a to dokonce bez zmínky o Náměstí Republiky jako koncové či průběžné stanice).</p>					
<p>Jakkoliv nejsou veřejně k dispozici studie hodnotící toto vedení a i přes to, že vedení linky D přes Prahu 3předpokládá nově plán udržitelné mobility (opatření Metro D: úsek Nám. Míru - centrum - Pha 3 - Pha 9),považujeme za značné riziko připravit záměr v podobě, která by linku D vedla mimo historické centrum. Linka D může dobře plnit buď dostřednou funkci odpovídající aktuálním idejím MPP, nebo funkci transversální, nabízející na východě města atraktivní alternativu automobilové dopravě. Vedení přes Hlavní nádraží na Žižkov by ale vzhledem k závleku neplnilo dobře ani jednu z těchto funkcí.</p>					
<p>Řešením by mělo být zpracování podrobné analýzy vedení linky D v severní části a zajištění kapacitní veřejné dopravy v oblasti Žižkova, což může být řešeno jak linkou D, tak další linkou metra nebo dokonce vedením další etapy železničního diametru přes Žižkov na Balabenku. Zadané prověření nicméně nesmí být na úkor příprav železničního diametru.</p>					
<p>Do doby, než bude podoba výsledného řešení komplexně posouzena a veřejně obhájena, je vhodné zajistit územně vedení linky D severním směrem ve variantách, což zajišťuje bod (2) návrhu.</p>					
975	MHMPP0985JQY	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002473	Nesouhlas
<p>VHD - 006: Druhý vestibul stanice Roztyly</p> <p>Obsah návrhu: Navrhujeme doplnění západního vestibulu stanice metra Roztyly v souřadnicích přibližně 50.0380879449 N,14.4756166578 E (WGS84). Návrh zlepší dostupnost veřejné dopravy pro existující i připravované stavby severozápadně od stanice metra Roztyly, jmenovitě transformačních ploch 411/076/2082 a 411/076/2083, a dále jihozápadní části starého Spořilova. Docházková vzdálenost se zkrátí přibližně o 2 minuty. Zkrátí se také návaznost přes uvažovanou lávku 40/-/46.</p>					
975	MHMPP0985JQY	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002474	Nesouhlas
<p>VHD - 007: Druhý vestibul stanice Opatov</p> <p>Obsah návrhu: Navrhujeme doplnění západního vestibulu stanice metra Opatov v souřadnicích přibližně 50.0279841896 N,14.5099064638 E (WGS84). Návrh zlepší dostupnost kapacitní veřejné dopravy pro existující i připravované stavby v sídlišti Opatov, zkrátívzdálenost existující spádové oblasti sídliště Jižní Město I a transformačních ploch 411/553/2038 a 411/553/2040od metra Opatov o 100 až 150 metrů (cca 2 minuty chůze).</p>					
975	MHMPP0985JQY	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002478	Nesouhlas
<p>VHD - 008: Druhý vestibul stanice Strašnická</p> <p>Obsah návrhu: Navrhujeme doplnění severozápadního vestibulu stanice metra Strašnická. Návrh zlepší dostupnost kapacitní veřejné dopravy v oblasti. Zvýšení atraktivity, dostupnosti a konkurence schopnosti veřejné dopravy je nezbytné s ohledem na nárůst intenzit IAD a stagnaci poměru IAD vůči VHD (viz Ročenky dopravy TSK). Je zásadní, aby se nárůst cest způsobený růstem počtu obyvatel a hybnosti realizoval přednostně veřejnou dopravou, ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD.</p>					
975	MHMPP0985JQY	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002479	Nesouhlas
<p>VHD - 009: Vestibul stanice Vyšehrad v Nuselském údolí</p> <p>Obsah návrhu: Navrhujeme doplnění přestupní vazby od stanice Vyšehrad do Nuselského údolí, technicky může jít o výtah, venkovní eskalátory nebo šikmý výtah či lanovku. Formálně může jít o druhý vestibul v poloze Nuselského údolí nebo o lanovku. Návrh zlepší dostupnost kapacitní veřejné dopravy v oblasti Nuselského údolí. Kapacitní výtahy či lanovky jako součást systému veřejné dopravy či pěší spojky spojující různé výškové hladiny města jsou běžná např. v Lucemburku či švýcarských městech.</p>					

do územní rezervy následující tramvajovou trať:

- Trať na dolním Václavském náměstí a v ul. Na Příkopě po nám. Republiky, Obnova a případné doplnění tramvajové sítě v centru města je zásadní z řady důvodů - zejména kvůli zvýšení kapacity a rychlosti veřejné dopravy v centrální části města. Zvýšení kapacity tramvajových tratí v centru je nezbytným předpokladem pro nezvyšování intenzity automobilové dopravy ve vnitřním městě. Obnova tramvajových tratí v dříve opuštěných koridorech hlavních městských tříd přispěje ke zlepšení obsluhy veřejnou dopravou, definuje vhodnější tranzitní a pochozí veřejný prostor a reguluje na přiměřenou míru záboru veřejného profilu komerčními aktivitami.

VHD - 016: Potvrzení veřejného zájmu trati Kobylišy - Bohnice

Obsah návrhu:
Pro záměr 622/-/6 Tramvajová trať Kobylisy - Bohnice navrhujeme

1) zachování záměru v návrhu v plném rozsahu,

2) zachování tohoto záměru jako veřejně prospěšné stavby, pro kterou lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit nebo jako veřejně prospěšné stavby pro uplatnění předkupního práva.

Tramvajová trať je součástí severní tramvajové tangenty, která je prakticky jediným možným způsobem, jak nabídnout v severním sektoru Prahy spojení veřejnou dopravou schopné konkurovat automobilové dopravě využívající tunelový komplex Blanka. Záměr současně není racionální vést v tomto koridoru jinak než po povrchu s ohledem na náklady, které by případné podzemní vedení mělo.

VHD - 018: Tramvajová trať Spořilov - Háje

Obsah návrhu:
Navrhujeme

1) zachování záměru 622/-/20 v návrhu,

2) zachování tohoto záměru jako veřejně prospěšné stavby, pro kterou lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit nebo jako veřejně prospěšné stavby pro uplatnění předkupního práva. Východní tramvajová tangenta je záměrem nezbytným pro zachování konkurenceschopnosti veřejné dopravy v jihovýchodním sektoru Prahy po dostavbě záměrů pro individuální automobilovou dopravu (zejména stavby Městského a Pražského okruhu). Tangenta je schopna převzít část intenzit IAD s menšími náklady než autobusové linky. Z těchto důvodů je žádoucí realizace záměru ve stejném časovém horizontu jako u stavě MO a SOKP, případně s minimálním časovým zpožděním. Je tak zcela nezbytné zachování záměru v návrhovém horizontu plánu. Trať je přitom třeba zachovat v návrhu v celé délce, tj. včetně úseku ulic Opatovská - přivedení k tramvajové smyčce.

VHD - 019: Doplnění alternativního koridoru trati Eden - Želivského

Obsah návrhu:
Pro úsek tramvajové trati Eden - Želivského (622/-/7) navrhujeme podrobnou studii prověřit a následně do MPP začlenit vedení trati ve variantách vynechávajících souběžné úseky tangenty a radiálních tramvajových tratí v ulicích Vinohradská a Vršovická, a to následovně:

a) tunelovým úsekem z ulice Jana Želivského (přibližně od zastávky Mezi hřbitovy) s podzemní zastávkou Želivského, a dále pod areálem Vinohradské nemocnice do ulice Bělocerkevské,33/64

b) tunelovým křížením ulice Vinohradské jako v (a), dále ale s vyústěním do ulice Litevské, a pokračováním trati koridorem záměru 610/-/132 s napojením na trať 622/-/33 přibližně v místě, kde kříží železniční trať.

Možné varianty vedení tratí viz příložené schéma.

Východní tramvajová tangenta je záměrem nezbytným pro zachování konkurenceschopnosti veřejné dopravy v jihovýchodním sektoru Prahy po dostavbě záměrů pro individuální automobilovou dopravu (zejména stavby Městského a Pražského okruhu). Tangenta je schopna převzít část intenzit IAD s menšími náklady než autobusové linky. Z těchto důvodů je žádoucí realizace záměru ve stejném časovém horizontu jako u staveb MO a SOKP, případně s minimálním časovým zpožděním. Je tak zcela nezbytné zachování záměru v návrhovém horizontu plánu.

Důvodem pro alternativní návrh vedení trati je skutečnost, že vedení trati dle ZÚR trpí dvěma podstatnými nedostatky:

- Limitní kapacita v úsecích, kde má východní tangenta souběh s radiálami (Vršovická, Vinohradská).
- Závlek prodlužující výrazně jízdní dobu a snižující konkurenceschopnost vůči IAD.

Alternativní vedení trati zajistí u tangenty vyšší kapacitu (odstranění úzkého hrdla mezi Edenem a Kubánským nám.), cestovní rychlost (zkrácení jízdní doby odhadem o cca 3-4 minuty), čímž také dostatečnou atraktivitu a zřetelně zvýší konkurenceschopnost veřejné dopravy ve vnitřním městě.

Respektujeme nicméně, že koncept zrychleného trasování východní tramvajové tangenty je třeba posoudit společně s konceptem metra O, jehož potvrzení může vést k tomu, že požadavek na rychlé a kapacitní tangenciální spojení v tomto směru bude splněn realizací metra a trasování tramvajových tratí v oblasti by pak mělo spíše místní obslužnou funkci. (VIZ PŘÍLOHA)

VHD - 021: Tramvajová trať Nádraží Hostivař - Horní Měcholupy - Petrovice - Jižní Město

Obsah návrhu:
Navrhujeme

1) převedení záměru 622/-/12 z územní rezervy do návrhu,					
2) zahrnutí tohoto záměru do seznamu veřejně prospěšných staveb, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit nebo veřejně prospěšných staveb pro uplatnění předkupního práva. Prodloužením linky dojde k přímé obsluze sídliště Petrovice kapacitní kolejovou veřejnou dopravou (tramvaji) ak napojení k železniční trati v prostoru sídliště Měcholupy.					
975	MHMPP0985JQY	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002654	Nesouhlas
Návrh je nicméně třeba posoudit také v souvislosti s možným prodloužením linky metra C týmž směrem.					
VHD - 022: Tramvajová trať Motol - Nové Butovice - Velká Ohrada					
Obsah návrhu: Navrhujeme					
1) doplnit do návrhu MPP novou tramvajovou trať Motol - Nové Butovice - Velká Ohrada dle záměru v Plánu udržitelné mobility Prahy (Tramvajová trať Motol - Nové Butovice - Velká Ohrada, http://zasobnik.poladprahu.cz/index.php?option=com_zasobnik&view=record&id=540) včetně odbočky na Malou Ohradu. (VIZ PŘÍLOHA)					
2) zahrnutí tohoto záměru do seznamu veřejně prospěšných staveb, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit nebo veřejně prospěšných staveb pro uplatnění předkupního práva. Tramvajová trať by nahradila kapacitní a zatížené autobusové linky mezi Jihozápadním městem a Motolem/Vypichem a zhodnotila tramvajovou trať Motol - Vypich. Jedná se o jednu z pro kolejovou dopravu nejzajímavějších dalších možností, kam se rozvíjet a posílit tak tangenciální vazby ve městě, pozitivně přijatou i v Plánu udržitelné mobility.					
975	MHMPP0985JQY	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002658	Nesouhlas
VHD - 023: Tramvajová trať Depo Hostivař - Jarov a odbočky					
Obsah návrhu: Navrhujeme					
1) zpracování studie, na základě které by byla posouzena a do Metropolitního plánu v podobě návrhu začleněna tramvajová trať Depo Hostivař - Sazečská - most Pod Táborem - Jarovská spojka s odbočkami do Počernické a Spojovací ulice přibližně dle přiloženého schématu.					
2) zahrnutí tohoto záměru do seznamu veřejně prospěšných staveb, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit nebo jako veřejně prospěšnou stavbu pro uplatnění předkupního práva.					
V minimální variantě žádáme aspoň propojení smyček Jarov a Jarovská spojka do funkčního celku. Trať propojuje existující či navržené slepé trati v Koněvově, na Jarovské spojce a v Počernické s přestupním uzlem Depo Hostivař a vytváří předpoklady pro zajištění konkurenceschopnosti veřejné dopravy ve východní části kompaktního města po dostavbě Městského okruhu. Z těchto důvodů je žádoucí realizace záměru ve stejném časovém horizontu jako u staveb MO a SOKP, případně s minimálním časovým zpožděním. Je tak zcela nezbytné začlenění záměru do návrhového horizontu plánu. Záměr je nicméně třeba nejprve posoudit podrobnou studií posuzující také rentabilitu záměru, zejména pro případnou kombinaci s částečným přechodem významného svazku tangenciálních linek 177 a 195 na parciální trolejbusy a modifikací linkového vedení tohoto svazku.					
975	MHMPP0985JQY	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002662	Nesouhlas
Tramvajovou trať v úseku Jarovská spojka - Malešice je současně třeba připravovat společně s vedením nadřazené cyklotrasy A 8. (PŘÍLOHA)					
VHD - 025: Tramvajová trať Chilská - hranice Prahy (Průhonice / Čestlice)					
Obsah návrhu: Do územní rezervy navrhujeme doplnění záměru nově uvažované tramvajové trati v délce cca 3,5 km, vedoucí od křižovatky Opatovská - Chilská jižním nebo jihovýchodním směrem k hranici Prahy (a dále do Průhonic nebo Čestlic), a to na základě studií zpracovaných Středočeským krajem. Návrh může být variantní dle výstupů studie. Tento záměr nenavrhujeme jako veřejně prospěšnou stavbu. Návrh je v souladu s již probíhající aktivitou Středočeského kraje, která zadala výše zmiňované studie a také s akcí Plánu udržitelné mobility Prahy (PUMP - Stabilizace záměrů TT do Středočeského kraje). Prodloužení tramvajové trati vytváří dostatečné kapacitní spojení pro veřejnou dopravu s potenciálními cíli Průhonice a Obchodní zóna Čestlice. Význam záměru spočívá především ve zřízení kapacitního spojení pro veřejnou dopravu nezávislého na v současnosti užívaném koridoru dálnice D1, kde veřejná doprava již v současnosti trpí častými kongescemi.					
975	MHMPP0985JQY	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002689	Nesouhlas
VHD - 026: Tramvajová trať Depo Písnice (D) - hranice Prahy (Jesenice)					
Obsah návrhu: Do územní rezervy navrhujeme doplnění záměru nově uvažované tramvajové trati vedoucí od stanice metra Depo Písnice jihovýchodním směrem k hranici Prahy (a dále do Jesenice), a to na základě studií připravovaných aktuálně Středočeským krajem. Návrh může být variantní dle výstupů studie. Tento záměr nenavrhujeme jako veřejně prospěšnou stavbu.					
Alternativně navrhujeme zajistit územně koridor od metra Depo Písnice po Jesenici v návaznosti na koridor pro veřejnou dopravu na území Jesenice, a to aspoň jako bezmotorové spojení nebo jiným vhodným způsobem, včetně mimoúrovňového překonání přivaděče od Pražského okruhu. Návrh je v souladu s již probíhající aktivitou Středočeského kraje, která zadala výše zmiňované studie a také s akcí Plánu udržitelné mobility Prahy (viz PUMP - Stabilizace záměrů TT do Středočeského kraje). Tramvajová trať vytváří kapacitní spojení Jesenice s konečnou stanicí metra. Ekonomicky jde o výhodnější řešení než další prodlužování metra D. Význam záměru spočívá především ve zřízení kapacitního spojení pro veřejnou dopravu nezávislého na v současnosti užívaném koridoru ulice Vídeňské, kde veřejná doprava již v současnosti trpí častými kongescemi.					
975	MHMPP0985JQY	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002691	Nesouhlas
VHD - 027: Tramvajová trať Chilská - Depo Písnice (D)					
Obsah návrhu: Navrhujeme zpracování studie, na základě které by bylo posouzena a do Metropolitního plánu (potažmo ZÚR) v podobě územní rezervy případně začleněna nová tramvajová trať v délce cca 5 km, vedoucí od křižovatky Opatovská- Chilská jihozápadním směrem přibližně v koridoru Kunratické spojky až k stanici metra Depo Písnice. Návrh vytvoří tangenciální propojení koncových úseků linek metra C a D. Významným dopravně-organizačním důvodem pro zřízení trati je napojení potenciálně uvažované tramvajové trati Depo Písnice - Jesenice na pražskou tramvajovou síť, které by jiným způsobem (například napojením na modřanskou tramvajovou trať ve stávajících uličních profilech) bylo možné jen velmi obtížně.					

975	MHMPP0985JQY	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002692	Nesouhlas	VHD - 028: Kapacita odstavů na autobusových nádražích <p>Obsah návrhu: Navrhujeme k terminálům pro autobusovou dopravu doplnit jako závazné tyto údaje : i. minimální kapacitu odstavu (v počtu autobusů), ii. minimální počet nástupních hran. Údaj je zásadní pro zajištění dostatečného dimenzování daných terminálů a pro získání jistoty ohledně nakládání s územím. Prostorové nároky terminálu se třemi nebo s patnácti nástupními hranami jsou značně odlišné. Dále se jedná se o ekvivalent údaje minimální kapacity parkovišť P+R, kde by měla být cílová kapacita také uvedena.</p> VHD - 029: P+R a terminály BUS jako veřejně prospěšné stavby <p>Obsah návrhu: Žádáme zachování všech P+R (624/.../1101-1127) a nádraží vnější autobusové dopravy (623/.../1201-1208) jako veřejně prospěšných staveb, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit nebo jako veřejně prospěšných staveb pro uplatnění předkupního práva. Aby byla parkoviště P+R funkční součástí systému, je třeba je realizovat v racionální docházkové vzdálenosti od terminálů veřejné dopravy (vestibulů metra či nádražních budov), optimálně cca do 100 metrů). U P+R se fakticky jedná o součást terminálu veřejné dopravy, nelze jej tedy realizovat ve vzdálenosti, která učiní přestup na veřejnou dopravu neatraktivní. S ohledem na již nyní malou nabídku volných pozemků v okolí stanic metra a skutečnost, že Praha v řadě případů není jejich vlastníkem, je naprosto nezbytné zajištění veřejného zájmu umožňující přednostní výkup předmětných pozemků či umístění P+R do stavebních záměrů na těchto pozemcích. (VIZ PŘÍLOHA)</p> Bezmotorová doprava <p>Obecné odůvodnění k bezmotorové dopravě, platné pro všechny připomínky v této sekci: Zákon 183/2006 v §19 (1c) uvádí, že úkolem územního plánování je zejména <i>“prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí.”</i> Strategický plán v kapitole k udržitelné mobilitě definuje cíl <i>“zvýšit podíl veřejné pěší a cyklistické dopravy nad 70 %”</i>. Pro udržitelný rozvoj Prahy je také nezbytné, aby se nárůst cest způsobený růstem počtu obyvatel a hybnosti realizoval jinou než automobilovou dopravou.</p> <p>K naplnění výše uvedených cílů jednoznačně přispěje nárůst podílu cyklistické dopravy. Pražská koncepce rozvoje cyklistické dopravy pro roky 2010-2020 předpokládá dosažení 5-7% podílu cyklistické dopravy v sezóně. Aktuálně připravovaná Strategie aktivní mobility předpokládá 4,5% podíl cyklistické dopravy do roku 2030. Skutečný potenciál ve střednědobém výhledu je vyšší, kopcovitá města mohou mít i více než 10% podíl (Bern 11%).</p> <p>Zvýšení podílu cyklistické dopravy je výhodné i proto, že cyklistická infrastruktura je zpravidla velmi levná, i ve vysoké kvalitě samostatných cyklostezek s umělými stavbami se náklady na jejich zřízení pohybují na uživatele nejméně o řád níže než u komunikací pro automobilovou nebo kolejovou veřejnou dopravu. Kvalitní síť cyklotras v územním plánu tak napomáhá naplnit jeden z cílů územního plánování dle zákona 183/2006, a sice <i>“prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území”</i> (§19 (1j)).</p> <p>Nárůstu podílu cyklistické dopravy lze dosáhnout jedině zřízením kvalitní infrastruktury, použitelné pro většinu obyvatel. Hlavním faktorem omezujícím podíl cyklistické dopravy v Praze na stávající 1-2% nejsou kopce, ale nutnost cyklistů pohybovat se při dopravní jízdě na kole nechráněně v silném provozu. Dle studie z amerického Portlandu (http://transweb.sjsu.edu/research/low-stress-bicycling-and-network-connectivity) klesá podíl populace schopný danou komunikaci na kole používat s rostoucím provozem a významně jej ovlivňuje přítomnost čine přítomnost infrastruktury, na které se cyklisté cítí bezpečně. Pro rozvoj cyklodopravy proto musí každé město nabídnout možnost pohybovat se souvisle po komunikacích s nízkým dopravním stresem, tedy pokud možno po cyklostezkách a zklidněných komunikacích. V prostorově stísněném prostředí je nezbytné zřizovat alespoň souvislá integrační opatření (cyklopruhy), která jsou stále přijatelná pro několikanásobně více osob než komunikace bez jakéhokoliv opatření.</p> <p>Praha je z hlediska struktury zástavby poměrně fragmentované město (pozůstatek industriálního charakteru metropole a připojování původně samostatných sousedních obcí). Výhodou tohoto stavu je, že je možné vytvářet nová bezpečná propojení vyhýbající se lokalitám, kde je bezmotorovou dopravu jen obtížné řešit v uličním profilu. Zároveň je ale třeba neztrácet ze zřetele dopravní význam. Jde zejména o drážní stezky, lávky a přemostění, a výjimečně i podzemní stavby.</p> BEZM - 001: Pěší generel <p>Obsah návrhu: Navrhujeme zpracovat celopražský generel pěší dopravy, na jehož základě budou definovány priority pro řešení problémů v pěší dopravě, formulována problémová místa a definovány strategické požadavky na pěší prostupnost ve významných rozvojových oblastech. Výstupy generelu by měly být následně zaneseny do aktualizované verze plánu. Praha postrádá veřejně dostupný generel pěší dopravy a nemá zřetelně definované priority řešení pěší dopravy nad rámec Manuálu tvorby veřejných prostranství a Pražských stavebních předpisů. Ty sice formulují obecné zásady nakládání s pěší prostupností, nezabývají se ale problémovými lokalitami v potřebné míře podrobnosti. Právě proto, že územní plán nemůže jít v řešení pěší prostupnosti do detailu odpovídajícího územním či dopravním studiím, měly by zásadní požadavky na pěší prostupnost v něm být definovány na základě pěšího generelu.</p> BEZM - 002: Článek 31(5) propustnost cyklo na pozemních komunikacích <p>Obsah návrhu: Navrhujeme upravit v čl. 31 odst. (5) následovně: <i>Koncepce cyklistické dopravy je založena na zlepšování prostupnosti města pro cyklisty. Uspořádání pozemních komunikací musí umožnit prostupnost území pro bezpečnou cyklistickou dopravu, pokud to závažné prostorové nebo provozní důvody nevylučují. Nad rámec městské uliční sítě a veřejných prostranství jsou vymezeny klíčové cyklotrasy, které vytvoří propojenou síť. Podrobně v čl. 127.</i> (pozn. pořizovatele - tučný text ke zrušení) Prostupnost pro cyklistickou dopravu lze zajistit v uličním profilu téměř za všech okolností. Též uvedení do souladu s důležitým požadavkem na řešení komunikací pro cyklistickou dopravu v souběhu s novými dopravními stavbami. Součástí nových dopravních staveb by měl mít souběžný bezmotorový koridor, ať v profilu stavby, nebo formou souběžných cest.</p> BEZM - 003: Článek 88 pěší prostupnost a cyklo <p>Obsah návrhu: Navrhujeme článek 88 (1) doplnit následovně: <i>“(1) Vymezení pěší prostupnosti je stanoveno pro zajištění prostupnosti stavebními i nestavebními bloky, městskými parky a otevřenou krajinou. <u>Pěší prostupnost vyznačená v souladu s celoměstským systémem cyklotras zajišťuje také podmínky pro jízdu na kole.</u>”</i></p> <p>Navrhujeme článek 88 (2) doplnit následovně: <i>“(2) Pěší prostupnost umožňují navržené pěšiny, stezky a ulice, na které se nevztahují šířkové požadavky na uliční prostranství. <u>Neznemožňují-li to závažné důvody, je součástí řešení také průjezd cyklistů.</u>”</i></p>
975	MHMPP0985JQY	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002693	Souhlas	
975	MHMPP0985JQY	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002717	Jiné	
975	MHMPP0985JQY	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002724	Nesouhlas	
975	MHMPP0985JQY	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002732	Nesouhlas	
975	MHMPP0985JQY	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002733	Nesouhlas	

Návrh metropolitního plánu v současné podobě nenabízí nástroj pro zajištění cyklistické prostupnosti v rozvojových a transformačních oblastech, není-li vhodné řešit jej jako vymezení nové ulice. Zejména v koridorech celoměstských cyklotras vedených přes rozvojová a transformační území tak není prostupnost pro cyklistickou dopravu zajištěna ani v koridorech celoměstského systému cyklotras.

Navrhujeme začlenit cyklistickou prostupnost do kategorie prostupnosti pěší, jednak proto, aby se nezaváděly nové kapitoly a termíny, jednak proto, že mimo uliční profily je sloučení pěší a cyklistické prostupnosti logickým řešením. Pěší prostupnost území mimo chodníky či pasáže je zpravidla zcela bez problémů řešitelná i pro jízdu na kole, pokud se odpovídajícím způsobem dimenzují všechny bezbariérové či alespoň vybrané hlavní cesty, případně se dá průjezdnost na kole řešit zvláštním koridorem. Jízdu na kole mohou omezovat pouze velmi závažné důvody, jakými je zejména nedostatek prostoru ve stávajících stísněných podmínkách či pěší propojení vedené přímo vnitřkem obchodu.

BEZM - 005: 127 (3e) Řešení neomezující bezpečnost bezmotorové dopravy

Obsah návrhu:
Navrhujeme vypustit písmeno 3e článku 127 (*“Konkrétní řešení cyklistické infrastruktury nesmí zásadně omezovat bezpečný pohyb chodců”*) nebo alternativně v článcích 118 až 126 zabývajících se dopravními záměry zavést analogickou formulaci *“konkrétní řešení dopravní infrastruktury nesmí zásadně omezovat bezpečný pohyb chodců a cyklistů.”*
Obecný požadavek na bezpečný pohyb chodců ve smíšeném režimu cyklotras je samozřejmě opodstatněný a správný. Deklarovat ale tento požadavek pouze v článku 127 je jednostranné a pravděpodobně i nadbytečné s ohledem na dostatečně definovaná práva a povinnosti účastníků provozu v zákoně o provozu na pozemních komunikacích. Je proto žádoucí tento bod buď zcela vypustit, nebo učinit nestranným tím, že se obdobné ustanovení deklarující nepřipustnost omezování bezpečného pohybu chodců a cyklistů doplní do kapitoly k automobilové dopravě.

BEZM - 006: 127 (3d) Systém zřizování cyklistické infrastruktury

Obsah návrhu:
Navrhujeme změnit text článku 127 (3d) tak, aby reflektoval potřebnost řešit cyklistickou dopravu právě v souběhu se zatíženými komunikacemi pro automobily.

“d) cyklistická infrastruktura bude v zastavitelném území primárně navrhována vlastními trasami jako integrální součást veřejných prostranství, městskou přírodou a s využitím koridorů podél železničních tratí a mimo dopravně zatížené koridory komunikací nadřazeného komunikačního systému.”
(pozn. pořizovatele - tučný text ke zrušení)
Odmítnout využití koridorů nadřazeného komunikačního systému není vhodné z hlediska dopravního významu cyklodopravy. Cyklotrasy mají vést tam, kde je to nejvhodnější s ohledem na směrové a sklonové poměry, například umělé stavby nadřazeného komunikačního systému mohou napomoci překonat některé terénní překážky, a investiční náročnost propojení technických cest, které při stavbách tohoto typu vznikají, není velká. Studie na Městský okruh toho využívá a vede cyklotrasy i v souběhu s povrchovou částí okruhu. Požadavek na souběžné cyklotrasy se určitě týká staveb Pražského okruhu 511, 518 s 519, a dále polookruhu Průmyslová - Kbelská.

BEZM - 008: 128 (5) Kvalitativní standard

Obsah návrhu:
Navrhujeme upravit čl. 128, odst. (5) následovně: *“(5) Pokud je stavba pro bezmotorovou dopravu určena k překonání bariéry vyvolané jinou navrhovanou stavbou dopravní infrastruktury, je její součástí a stavbu dopravní infrastruktury není možné vybudovat bez zajištění příslušné prostupnosti územím. V rámci požadované prostupnosti je třeba zajistit co nejpříjemnější spojení a obecně bezkolizní, bezpečné a bezbariérové prostředí pro pěší a cyklistický provoz.”*
Praha je z hlediska struktury zástavby poměrně fragmentované město (pozůstatek industriálního charakteru metropole a připojování původně samostatných sousedních obcí). Výhodou tohoto stavu je, že je možné vytvářet nová bezpečná propojení vyhýbající se lokalitám, kde je bezmotorovou dopravu jen obtížné řešit v uličním profilu. Zároveň je ale třeba neztrácet ze zřetele dopravní význam. Jde zejména o drážní stezky, lávky a přemostění, a výjimečně i podzemní stavby.
Právě pro takové záměry je nicméně třeba zajistit, aby byl zcela jednoznačně zpřesněn kvalitativní standard řešení jako opora pro jeho vymahatelnost. Běžně dochází k řešením zcela nedostačujícím, bariérovým a rizikovým, případně značným závlekům, které značně snižují použitelnost infrastruktury.

BEZM - 011: Doplnění významných cyklotras z celoměstského systému

Obsah návrhu:
Navrhujeme zařadit do Metropolitního plánu jako významné cyklotrasy systém celoměstských cyklotras(“cyklogenerelu”) v podobě schválené Radou hlavního města Prahy v březnu 2022, a to následujícím způsobem:

- Postupovat tak, že se **pro zařazení do MPP posoudí celý celoměstský systém a nezařazení konkrétních úseků se bude individuálně odůvodňovat.**
- Nutným minimem jsou cyklotrasy definované v usnesení Komise rady HMP pro cyklistickou dopravu č. 34.3 ze dne 7. 6. 2022.**
- Zejména je třeba do systému zařadit vybrané celoměstské trasy, u kterých se předpokládá vyšší stupeň oddělení od automobilové dopravy** (tj. “vyšší” a “nejvyšší” standard podle aktuálně schvalovaných standardů cyklistické a pěší infrastruktury).
- Jako návrh významných cyklotras** (tedy nikoliv jako stav) definovat všechny cyklotrasy zařazené v MPP ,které
i. budou realizovány mimo profil existující komunikace,
ii. nebo budou realizovány na pozemcích v jiném než městském vlastnictví.
Celoměstský systém cyklotras tvoří ucelený koncept, který by měl být v územním plánu reflektován v co největším rozsahu. Pro rozhodování o území jsou nepodstatné pouze méně významné cyklotrasy vedené ve stávajícím uličním profilu a realizovatelné bez větších stavebních úprav. Všechny ostatní cyklotrasy je třeba v územním plánu ukotvit, a to z řady důvodů.

- pro výstavbu cyklostezek mimo stávající komunikace je územní zajištění - nejlépe formou veřejně prospěšné stavby - zcela nezbytné.
- Pro cyklotrasy vedené v souběhu s jinými dopravními záměry nebo tyto záměry křížící, je prezentace v územním plánu nezbytná, aby zabránila riziku opomenutí realizace záměru.
- V uliční síti je pak vedení hlavních cyklotras nutné především proto, že jakkoliv Pražské stavební předpisy a další městské normy požadují zřizování vhodných cyklo opatření, v praxi se rozlišuje mezi koridory, které mají pro cyklodopravu různý význam. Vzhledem k poměru dalších zájmů v území, které se při rekonstrukci ulic projevují jako silnější (veřejná doprava, parkování) je zcela nezbytné mít v územním plánu zakotvené ty ulice, ve kterých je zřízení kvalitních cykloopatření neopominutelné.
- Měřítko územního plánu (1:20 000) dovoluje začlenění kompletního celoměstského systému, který je připravován v měřítku 1:30 000.

975	MHMPP0985JQY	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002778	Nesouhlas	<p>5. Míra podrobnosti odpovídá požadavkům na územní plán. Výše uvedený výběr je selekcí obsahující pouze část celoměstského systému, vybírá z něj neopominutelné směry a trasy tak, aby byl zajištěn funkční systém pro cyklodopravu v souladu s předpoklady strategických dokumentů města vyžadujících zvýšení podílu cyklistické dopravy.</p> <p>BEZM - 012: Veřejně prospěšné stavby cyklo</p> <p>Obsah návrhu: Navrhujeme zařadit do Metropolitního plánu jako veřejně prospěšnou stavbu, pro kterou lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit, případně jako veřejně prospěšnou stavbu pro uplatnění předkupního práva definovat všechny úseky cyklotras celoměstského systému:</p> <p>1. kde je zřízení veřejně prospěšné stavby požadováno usnesením Komise rady HMP pro cyklistickou dopravu č. 34.3 ze dne 7. 6. 2022.,</p> <p>2. nebo na které byly zpracovány studie proveditelnosti, majetkoprávní studie nebo se zpracovává vyšší stupeň projektové přípravy. Pro stavby sloužící cyklistické dopravě proto existuje veřejný zájem v obdobné míře jako u staveb pro dopravu automobilovou či veřejnou - a koneckonců i pěší.</p> <p>Více než polovina záměrů pro nová bezmotorová spojení (640/-/-)není v příloze PZ_7 - tabulkové části (910)definována jako veřejně prospěšná stavba. Přitom pro řadu akcí existuje vhodná projektová příprava.</p> <p>Současně je vhodné deklarovat veřejný zájem u dobře podložených záměrů v co největší míře, protože není neobvyklé, že se celý záměr či cyklotrasa v délce mnoha kilometrů stává nefunkční vlivem jednoho problémového pozemku.</p>
						<p>BEZM- 013: Bezmotorová prostupnost v rozvojových a transformačních plochách</p> <p>Obsah návrhu: Navrhujeme zařadit do Metropolitního plánu jako vymezení nových ulice nebo jako vymezení pěší prostupnosti všechny průchody tras celoměstského systému cyklotras ve stavu z března 2022 rozvojovými a transformačními plochami. V koridorech celoměstských cyklotras vedených přes rozvojová a transformační území není zajištěna prostupnost pro cyklistickou dopravu v souladu s celoměstským systémem cyklotras. Přitom v řadě případů zpracované územní studie pro daná rozvojová území již požadavky na průchod cyklotras územím jasně definují.</p> <p>Průchody celoměstských cyklotras rozvojovými i transformačními plochami je třeba zajistit v měřítku územního plánu i v případě, že se nejedná o tzv. významné cyklotrasy dle čl. 127 (1). Tento požadavek nelze odmítnout z důvodu podrobnosti plánu již proto, že celoměstský systém je připravován v menším měřítku (1:30 000) než územní plán (1 : 20 000). Současně je zřejmé, že jakkoliv v metropolitním plánu nebudou vymezeny všechny celoměstské cyklotrasy, v rozvojových a transformačních plochách, kde je bude v každém případě nutné stavebně realizovat, by tomu naopak být mělo i u celoměstských tras nižšího řádu (hlavní trasy A 100 - A 599). Jsou-li v těchto plochách definovány pouze vybrané prostupnosti, potom právě celoměstsky významné trasy do tohoto výběru nepochybně spadají.</p> <p>Pro vyznačení tras považujeme za dostačující pěší prostupnost, bude-li splněna připomínky BEZM- 003, která by v koridory pěší prostupnosti na cyklistickou dopravu pokud možno dimenzovala.</p>
						<p>BEZM - 014: Vybrané trasy celoměstského systému k začlenění na základě usnesení KCD</p> <p>Obsah návrhu: Navrhujeme zařadit do Metropolitního plánu jako významné cyklotrasy následující úseky z celoměstského systému cyklotras:</p> <p>1. A 4 Na Nuselském mostě a v ulici 5. Května, 2. A 4 podél ulice Ryšavého na Praze 11, 3. A 5 v koridoru ulice Českobrodské mezi Hostavicemi a Dolními Počernicemi, 4. A 5 v jižním souběhu s tratí na Kolín západně od zastávky Klánovice, 5. A 6 v oblasti Bubny - Zátory, 6. A 7 podél Jižní spojky mezi trasami A 41 a A 23, 7. A 7 kolem sídliště Skalka mezi trasami A 3 a A 230, 8. A 8 v ulici Olšanské, 9. A 8 od Dolních Počernic východním směrem po hranici Prahy, 10. A 9 mezi Krejčárkem a Balabenkou v poloze severně od rozpletu tratí na Libeň, 11. nezařazené úseky okružní trasy A 50, (<i>*pozn. pořizovatele - problém s délkou zakreslení po celém okruhu Prahy</i>) 12. A 311 mezi Bubenským nábřežím a Pelc-Tyrolkou, 13. A 271 mezi mostem Barikádníků a Střelničnou, 14. A 28 mezi Střelničnou a Kbelskou, 15. A 430 podél Kbelské mezi trasou A 28 a A 43, 16. A 283 podél ul. Žemosecké, 17. A 28 od Čimické po Troju, 18. A 290 mezi trasami A 28 a A 2 v Troji, 19. A 32 přes čističku odpadních vod, (<i>*pozn. pořizovatele - zakres přibližný</i>) 20. A 320 v ulici Patočkově od vozovny Střešovice po Bělohorskou, 21. A 125 mezi trasami A 13 a A 135, (<i>*pozn. pořizovatele - nenalezeno</i>) 22. A 421, A 235 a A 231 ulicemi Ondříčkova, Polská a Budečská, Slezská, Anglická, Žitná Odborů a Myslíkova, 23. Trasa A 145 na Jiráskově mostě a v ulici V Botanice. Připomínka je konkretizací připomínky BEZM - 011. Výběr odpovídá cyklotrasám požadovaným jako veřejně prospěšné stavby v usnesení Komise rady HMP pro cyklistickou dopravu č. 34.3 ze dne 7. 6. 2022. Jedná se z naší strany o nekompletní výčet, který nikterak neomezuje rozsah připomínky BEZM - 011.</p>
975	MHMPP0985JQY	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002784	Nesouhlas	<p>BEZM - 014: Vybrané trasy celoměstského systému k začlenění na základě požadavku na chráněný průběh trasy</p> <p>Obsah návrhu: Navrhujeme zařadit do Metropolitního plánu jako významné cyklotrasy následující úseky z celoměstského systému cyklotras:</p> <p>1. propojení konců A 5 mezi ukončením trasy 650/-/33 u Vinohradské ulice a trasou A23 v ulici Perucké, 2. A 160 na ulicích Evropské, ČS. armády a Badeniho, 3. A 168 od letiště Praha po smyčku Divoká Šárka, 4. A 322 mezi Bořislavkou a vozovnou Střešovice,</p>

5. spojnice A 320 a A 169 z Podbaby Thákurovou k trase A 160,
6. A 16 od Hradčanské po Libeňský most,
7. A 310 od trasy A 1 k trase A 6,
8. A 214 od nádraží Krč po Libuř,
9. A 427 z Opatova do Šeberova,
10. A 219 a A 209 z Opatova do Újezda u Kateřinek,
11. A 41 mezi retenčkami na Košíkovském potoce a Hájemi,
12. A 229 mezi Hájemi a Hostivařskou přehradou,
13. A 43 v jižním souběhu s tratí na Benešov,
14. A 42 od ul. Chodovské po Vinohradskou
15. A 430 od nádraží Hostivař po ul. Kolbernovu,
16. A 42 mezi Koněvovou a Krejčárkem,
17. A 440 od trasy A 249 po A 24
18. A 511 od trasy A 24 na jih po hranici Prahy,
19. A 431 od trasy A 25 po A 266 okolo Rajské zahrady,
20. A 267 Via Sancta v celé délce,
21. A 44 ve Kbelích a severně od nich,
22. A 28 východně od Střelničné,
23. A 43 od metra Letňany severně,
24. A 276 mezi Ďáblicemi a ul. Tupolevovou,
25. A 261 od Kolčavky po vozovnu Kobylisy,
26. A 42 od vozovny Kobylisy severně po hranici Prahy,
27. A 40 (Hradební Korzo) od mostu Legií po Štefáníkův most a A 24 Václavské náměstí. (trasy jsem našel*)
Připomínka je konkretizací připomínky BEZM - 011. Jmenujeme část tras, u kterých je vhodné zajistit vyšší stupeň oddělení od automobilové dopravy a proto je relativně důležitější zaznamenat je v územním plánu. Jedná se z naší strany o nekompletní výčet, který nikterak neomezuje rozsah připomínky BEZM - 011.

ad 1) Podzemní cyklotrasa pod Vinohrady nabízí možnost objet centrum Prahy po své hranici s minimem spádů, vytváří tak komfortní alternativu trasám při břehu Vltavy, kde lze souvislou a kapacitní chráněnou cyklotrasu zřídit jen velmi obtížně a za cenu značných změn organizace dopravy. Propojení vytváří severo jižní průjezd atraktivní pro téměř úrovně spojení Karlína a Vršovic, návaznosti jižním směrem pokračují v podobě drážních stezek do Malešic přes Kačerov až na jih Prahy jako celek. Délka tunelu je cca 1200 metrů, tedy přibližně trojnásobek délky Žižkovského tunelu. Tunel by měl být propojen výtahem s Náměstím míru.

BEZM - 015: opravy a přeložky významných cyklotras

Obsah návrhu:
Navrhujeme přeložit vybrané významné cyklotrasy v návrhu Metropolitního plánu:
1. A 22 v Krčském lese a přes sídliště Jižní Město II do jižnější polohy dle platného celoměstského systému cyklotras, (vložil jsem do přílohy PDF z internetu*)
2. A 22 od metra Háje východně po ulici Milánskou do koridoru ulic Opatovská a Novopetrovická dle platného celoměstského systému cyklotras,
3. A 13 mezi metrem Radlická a Jinonice do koridoru ulice Radlická dle platného celoměstského systému cyklotras,
4. A 14 v Motolském údolí z ulice Zahradníčkova do koridoru ulice Plzeňská dle platného celoměstského systému cyklotras.
Vývoj celoměstského systému cyklotras překládá některé cyklotrasy do koridorů vhodnějších pro přímé nadmístní spojení nebo pozemkově či jinak výhodnějších. Tuto aktualizaci by měly významné cyklotrasy v MPP respektovat.

BEZM - 016: Vybrané bezmotorové stavby jako veřejně prospěšné

Obsah návrhu:
Navrhujeme zařadit do Metropolitního plánu jako veřejně prospěšné stavby pro bezmotorovou dopravu následující cyklotrasy:
1. A 1 od Sedlce po severní hranici Prahy (studie TSK),
2. A 3 na železničním mostě po ul. Vyšehradskou (studie samospráva HMP, radní pro dopravu),
3. A 3 Vršovická drážní promenáda od budovy nádraží Vršovice po ulici Dolíneckou (studie MČ Praha 10),
4. A 4 přemostění Masarykova nádraží v koridoru ul. Wilsonovy (studie TSK),
5. A 5 Cyklotrasa za Hlavním nádražím,
6. A 6 Kladenská drážní stezka v celé délce od hranice Prahy po ul. Svatovítskou (studie samospráva),
7. A 6 Kladenská drážní stezka od prodloužení Bubenečské po Stromovku (studie samospráva),
8. A 6 Kladenská drážní stezka v území řešením studií Bubny - Zátory (studie IPR + připomínky MČ Praha7),
9. A 8 v rozvojové oblasti Nákladové nádraží Žižkov a Jarovské třídy (studie IPR + TSK),
10. A 9 od Krejčárku na Balabenku (studie TSK),
11. A 9 od nádraží Vysočany po hranici Prahy (studie MČ Praha 14, 18, 19, 20),
12. A 50 podél staveb SOKP 518 a 519 a příčné vazby celoměstských cyklotras přes SOKP 518 a 519 (studie TSK),
13. A 511 podél stavby SOKP 511 a příčné vazby celoměstských cyklotras přes SOKP 511 (DÚR +připomínky KCD a dalších v minulosti),
14. A 2 a A 290 podél stavby Městského okruhu od Pelc-Tyrolky po ulici Českomoravskou a dále jižně od Českomoravské cca po ul. Kurta Konráda (DÚR).
Připomínka je konkretizací připomínky BEZM - 012. Jedná se z naší strany o nekompletní výčet, který nikterak neomezuje rozsah připomínky BEZM - 012.

Jedná se o úseky celoměstských cyklotras a významná místní propojení, na které a) dosavadní projektová příprava zpravidla odůvodňuje zřízení veřejně prospěšné stavby, nebo kde b) hrozí znepřístupnění volného koridoru investiční výstavbou, nebo kde c) není možné bez statutu veřejně prospěšné stavby pokračovat v pozemkovém vypořádání.

Dostupné studie zpracovala buď TSK, nebo samospráva (tj. ODO), nebo městské části, uvádíme tam, kde je nám známo nebo kde předpokládáme, že studie je či by měla být k dohledání. K dalším úsekům uvádíme:

Ad 5) Cyklotrasa za hlavním nádražím navazuje přímo na drážní stezku Starého spojení a napojuje ji na uliční síť Vinohrad. Značný potenciál má výhledové pokračování trasy tunelem do Vršovic, které zatím není součástí návrhu. Trasa prochází územím, kde již probíhá výstavba. S ohledem na další zájmy v území deklarace veřejného zájmu nezbytná pro zajištění alespoň legálního průjezdu.

BEZM - 017: Vybraná uliční a pěší propojení

Obsah návrhu:
Navrhujeme zařadit do Metropolitního plánu jako nová uliční nebo pěší propojení následující úseky z celoměstského systému cyklotras:
1. A 163 přes transformační plochu Nová Ruzyně 411/165/2332 a 411/165/2549,
2. A 149 přes transformační plochu 415/215/4042,
3. A 149 přes skupinu transformačních a rozvojových ploch 415/216/4066 a po její hranici,

					4. A 130 v rozvojové ploše 413/183/2496, 5. A 125 v rozvojových plochách 413/524/2392 a 413/248/2483 (Řeporyje – Za Ohradou), 6. A 128 východně od ul. Radlické v transformační a rozvojové ploše 415/073/4101, 7. A 119 v rozvojové ploše 413/616/2165, 8. A 50 od trasy A 2 ke Komořanům (není v rozvojové ploše, ale v jiném směru je zde pěší prostupnost vymezena), ((tento bod jsem nenašel*)) 9. A 50, A 209 a A 423 v transformační a rozvojové ploše 415/626/4058 U Vesteckých, 10. A 50 a A 209 v ploše 413/264/2825 u Písnice, 11. A 50 v ploše 415/192/4117 v lokalitě U Rybníčků, 12. A 219 v ploše 415/062/4070 v lokalitě Chodov komerce, 13. A 423 v transformační ploše 411/077/2391 v lokalitě Opatov, 14. A 50 v rozvojové ploše 413/400/2368 v lokalitě Zelená hruška, 15. A 414, A 424, v ploše 411/154/2299, Slatiny, 16. A 234 v ploše 411/154/2132, Slatiny a v ploše 411/079/2565 V Korytech, 17. A 427 v ploše 411/078/2219 Pod Bohdalcem, 18. A 246 v ploše 411/066/2034 Hagibor, 19. A 43 v ploše 411/162/2312 Avia Letňany, 20. A 24 v ploše 415/191/4107 Dolní Počernice - jih 21. A 44 v ploše 415/225/4009 Dolní Počernice. Připomínka je konkretizací připomínky BEZM - 013. Jedná se z naší strany o nekompletní výčet, který nikterak neomezuje rozsah připomínky BEZM - 013.
975	MHMPPO985JQY	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002798	Nesouhlas

BEZM - 018: Vybrané bezmotorové stavby do výkresu O02

Obsah návrhu:
Žádáme začlenění veřejně prospěšných bezmotorových staveb do výkresu O02, případně začlenění všech bezmotorových staveb.
Výkres O02 slouží jako přehledná informace i pro organizace připravující stavby na národní úrovni (ŘSD, SŽ a další) a je žádoucí, aby byla tato informace zjevná již na úvodní úrovni poznání území.

975	MHMPPO985JQY	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002814	Nesouhlas
-----	--------------	---------	--------------	---------	-----------

Urbanismus a územní rozvoj

Obecné odůvodnění k sekci urbanismu a územního rozvoje, platné pro všechny připomínky v této sekci:

1) Konstatujeme, že Metropolitní plán hl. m. Prahy ve svém stávajícím znění nepředstavuje dokument, který by byl přístupný široké veřejnosti. I když se dá chápat, že územní plánování je složitou doménou, v záplavě často suplementárních regulativů se i pozorný čtenář často ztratí. I tak je ale MPP závaznou, ale společensky vyjednanou dohodou o území. Z tohoto faktu vyvozujeme, že do problémů s výkladem litery zákona se budou dostávat nejen občané, ale i úředníci a úřednice na stavebních úřadech. Požadujeme proto zásadní zesrozumitelnění a vzájemné odkazování propojených regulativů v textové části výroku (některé z těchto požadavků jsou předmětem následujících připomínek).

2) Respektujeme, že územní plán musí vytvářet určitý prostor pro přizpůsobení rozvoje území dle aktuálních potřeb, zároveň však nejsme přesvědčeni, že plán ve stavu, ke kterému vznášíme námítky, pomůže reagovat na výzvy a problémy, se kterými se město potýká již dnes. Kromě jiného totiž poskytuje velký prostor pro individuální výklad, a tudíž manipulační prostor pro vlastní uvážení úředníka. To považujeme za nešťastné, protože to na jednu stranu uvádí majitele pozemků a investory do nejistoty a na druhou stranu nahrává “větším” investorům s větší zkušeností a větší mírou finanční jistoty. To může bránit rozvoji polyfunkčního pestrého města a v konečném důsledku dokonce brzdit rozvoj některých komplikovanějších lokalit.

3) Ideologické nastavení MPP vychází z logiky uvažování investorů a snaží se maximalizovat ekonomický potenciál Prahy. Toto paradigma se v posledních letech v rámci výzkumů v oblasti urban studies (Např. Huse 2014;Stein 2018, Slater 2021) jeví jako velice sporné. Bez hlubší definice a odkazů na měkké cíle (strategické plány, plány udržitelné mobility, klimatické strategie, metodiky spoluúčasti developerů na rozvoji území) a výslovného zohlednění veřejných zájmů tento dokument nemůže sloužit jako příkladná rukověť pro vytváření města 21. století, které si váží svých občanů a je schopno se udržitelně rozvíjet.

4) Považujeme za velmi nešťastné, když tak důležitý dokument, jakým územní plán bezesporu je, nerespektuje a ani neodkazuje na cíle, stanovené ve Strategickém plánu hl. m. Prahy, což by bezesporu pomohlo k jeho pochopení všemi účastníky územního řízení a kontinuitě v rozhodování o území.

					Z těchto důvodů níže požadujeme některá posílení či korekce regulativů, které MPP nadmíru liberálně stanovuje. Tuto navrhovanou regulaci nepovažujeme za restrikcii, ale především za nastavení jasných pravidel pro skutečnou demokratizaci rozvoje města.
975	MHMPPO985JQY	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002815	Nesouhlas

UUR - 001: Přeformulování možnosti navýšení RPB na úkor parku ve volné zástavbě (dále PvvZ)

Obsah návrhu:
Definice a regulativy pro park ve volné zástavbě nechrání stávající strukturu modernistického města dostatečně. V článku 94 navrhuje usměrnit vymezení míry ustoupení parku ve volné zástavbě rozšířením RPB budov, které PvvZ obklopuje. A to tak, aby nemohlo docházet k extenzivní výstavbě zejména na velkých panelových sídlištích, která jsou výsledkem tzv. komplexní bytové výstavby a jejichž budovy dosahují rozsáhlých půdorysných ploch. Odstavec (3) článku 94 tak navrhuje nahradit odstavcem: “*V parku ve volné zástavbě je nepřipustné rozšiřovat regulovaný půdorys parkem obklopené budovy (RPB) o více než 2m ve všech směrech . Povoleny mohou být nástavby na obytných panelových domech (max. do 2 podlaží, avšak pokud to dovolí výšková hladina definovaná MPP přímo prodané místo a nebude to v rozporu s dalšími regulativy v MPP či PSP).*”
Textová část výroku MPP definuje snahu respektovat charakter modernistického města. Rozsah tohoto respektu k sídlištím je však z následných regulativů těžko čitelný, zejména ve vztahu k některým opatřením vymezeným v článku94 definujícím *park ve volné zástavbě*. Pražská panelová sídliště svojí urbanistickou strukturou logicky svádí k dalšímu zastavění. Při pohledu na hustotu zalidnění na sídlištích je však možno konstatovat (zpravidla 150lidí/hektar a více, viz. http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/obecne/znate_prahu_e.pdf), že jakékoli další zahušťování nejen prostorové, ale i demografické, je nežádoucí. Jakékoli opatření vedoucí k zahušťování, tedy ito, jež je definováno odst 3. článku 94 maximálním navýšením RPB o 20% na úkor parku ve volné zástavbě, působí proti původnímu konceptu velkorysých veřejných prostranství, konceptů tzv. město-parku či bydlení v zeleni.

Z posledních let je možno uvést několik příkladů zásahů, jejichž přínos pro pražská sídliště je možné hodnotit negativně. Jako vhodný příklad slouží Praha 13, kde během posledních let vznikly uvnitř sídliště projekty, jež jsou v rozporu s urbanistickou skladbou sídliště. Jde například o Bytový dům Luka Living, který zastíňuje veřejná prostranství a budovy severně od projektu, plánovanou výstavbu dvou věžových domů u nákupního centra při stanici Lužiny, jež neúměrně zatíží lokalitu nejen dopravou ale právě i zastíněním, a také o plánované objekty Alfa, Beta, Gama, Delta etc., v blízkosti ulic Archeologická a Mukařovského, které mají ambici zastavět poslední volné plochy v sousedství. Podobné stavby však vznikly (a mají vzniknout) i na dalších sídlištích (Jižní město, Černý Most).

Tyto praktiky MPP do velké míry eliminuje. Dle našeho názoru však - mimo těchto poměrně solitérních staveb -není park ve volné zástavbě vhodné omezovat ani přístavbami zvyšujícími RPB budovy, a to zejména ze čtyř provázaných důvodů:

<div>1. V MPP užívaný pojem “budova” je definován dle Pražských stavebních předpisů následovně: <i>“budovou (se rozumí) nadzemní stavba včetně její podzemní části, prostorově soustředěná a navenek převážně uzavřená obvodovými stěnami a střešní konstrukcí.”</i> Z této definice vyplývá, že v případě některých dlouhých deskových domů by 20 %RPB, které v současném znění odst (3) figurují, mohlo znamenat i rozsah několika dalších vchodů</div>					
<div>2. Většina místních obyvatel si hustější zástavbu nepřeje (viz aktivity občanů Prahy 13 - Lužiny, Šostakovičovo náměstí, Praha 14 - developerský projekt CANABA či dostavba DSS Bojčenkova, kauza okolo územní studie sídliště Dáblice, Roztyly, etc.)</div>					
<div>3. V roce 2018 schválená novelizace Pražských stavebních předpisů ve věci zrušení podmínek pro oslunění bytů představuje další potenciální faktor, který dereguluje možnost zastavět právě park ve volné zástavbě.</div>					
<div>4. Problém zastavitelnosti parku ve volné zástavbě je třeba nahlížet v kontextu zákona 183/2006 v §19 (1c),který uvádí, že úkolem územního plánování je zejména <i>“prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí.”</i></div>					
<div>Konstatujeme, že i přes chvályhodnou snahu tvůrci Metropolitního plánu dostatečně nezohlednili převládající a jednoduše identifikovatelný veřejný zájem obyvatel sídlišť, který spočívá především v respektování ale i ochraně jejich přírodně i architektonicky hodnotného prostředí a dále účtě k jejich dosavadním obyvatelům. Na celé řadě sídlišť je navíc stále možné další výstavba, jak je v MPP vidno z celé řady často rozvojových i transformačních ploch. Námi navrhovaná změna tak necílí na konzervaci sídliště, ale na zachování některých unikátních prostorových kompozic při současném zachování možnosti konsenzuálního rozvoje bytové výstavby a staveb občanské vybavenosti v rámci ÚPčP tak, jak je definuje odstavec 4 článku 94.</div>					
975	MHMPP0985JQY	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002827	Nesouhlas
<div>UUR - 002a: Definice výškové regulace veřejné vybavenosti v článku 47 Modernistická struktura</div>					
<div>Obsah návrhu: Do článku 47 navrhujeme přidat odstavec (2)e, ve kterém budou jasně definovány přinejmenším odkazy na další regulativy (jejich články a odstavce) určující výškovou regulaci pro záměry občanské, komerční a rekreační vybavenosti stanovených plochou či bodem - především odstavec (3) v článku 103 (pravidla pro dominanty).</div>					
<div>Jako smysluplnější variantu k předešlému navrhujeme přesun celého odst. (3) z článku 103 do nového bodu 47 (2)e.</div>					
<div>Zároveň požadujeme jednoznačné stanovení, na základě kterého konkrétního dokumentu bude posuzována RNP stávajících budov (stav ke dni vydání MPP). Ze znění textové i výkresové části MPP není jasně zřetelné, zda-li se na veřejnou vybavenost v modernistické struktuře (parku ve volné zástavbě) vztahuje výšková regulace stanovená čtvercem, nebo je nutno hledat další výškové regulativy. V některých lokalitách jsou totiž plochy veřejné vybavenosti ve čtvercích s výškovou hladinou 8 a vyšší. K odstavci (3) článku 103, který výškovou regulaci pro veřejnou vybavenost v modernistické struktuře stanovuje, nevedou z článků týkajících se veřejné vybavenosti či modernistické struktury v současném znění žádné odkazy.</div>					
<div>Umístění odstavce regulace výšek veřejné vybavenosti v modernistické struktuře v článku 103 (Pravidla pro dominanty) považujeme za nevhodné a nelogické.</div>					
<div>Oceňujeme uvedení odkazu na stávající stav území dle podkladu katastrální mapy platné ke dni vydání územního plánu pro stanovení stavu RPB budov a považujeme za klíčové mít takový jednoznačný podklad také pro stanovení RNP.</div>					
975	MHMPP0985JQY	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002831	Nesouhlas
<div>UUR - 002b: Jasná regulace rozlohy plochy u veřejné vybavenosti</div>					
<div>Obsah návrhu: Upozorňujeme na fakt, že znění článku 149 v odstavcích (2), (3) a (5) nejasně definuje rozlohu ploch veřejné vybavenosti a je v rozporu s regulativy pro Park ve volné zástavbě. Jsme přesvědčeni, že se jedná o formulační chybu, přesto bychom rádi navrhli, jak by znění těchto odstavců mělo při zachování znění ostatních článků vypadat a odůvodnit proč.</div>					
<div>Návrh úpravy odstavců: 149 (2) Stávající služby komerční vybavenosti v modernistické struktuře jsou značeny plochou, která představuje rozlohu stávajících komplexů komerční vybavenosti, kterou je nutné zachovat. Je možné měnit její přesné umístění, pokud se plocha výrazně neodchýlí od bodového umístění a její minimální rozloha zůstane zachována. Stejně tak j Je možné měnit konkrétní účel komerční vybavenosti v závislosti na aktuální potřebě. V plochách komerční vybavenosti je přípustné umísťovat budovy a jiné stavby občanské vybavenosti <u>či komerční a občanskou vybavenost v rámci jedné budovy kombinovat</u>.</div>					
<div>149 (3) Stávající služby občanské vybavenosti jsou značeny bodem, případně <u>bodem a plochou</u>. Bod představuje umístění a plocha rozlohu stávající občanské vybavenosti, kterou je nutné zachovat. Její přesné umístění je možné měnit, pokud se plocha výrazně neodchýlí od bodového umístění a její minimální rozloha zůstane zachována. Stejně tak j Je možné měnit konkrétní účel občanské vybavenosti v závislosti na aktuální potřebě.</div>					
<div>149 (5) Stávající služby rekreační vybavenosti jsou značeny bodem, případně plochou. Bod představuje umístění a plocha rozlohu stávající rekreační vybavenosti, kterou je nutné zachovat. Její přesné umístění je možné měnit, pokud se plocha výrazně neodchýlí od bodového umístění a její minimální rozloha zůstane zachována. Stejně tak j Je možné měnit konkrétní účel rekreační vybavenosti.</div>					
<div>- Jsme ochotni připustit vložení formulace <u>“Přesné umístění budov a jiných staveb je v rámci vymezené plochy možné měnit pokud se RPB výrazně neodchýlí od bodového umístění a minimální RPB i RNP (či odpovídající podlažní plocha) zůstane zachována.”</u> namísto stávajícího <i>Její přesné umístění je možné měnit, pokud se plocha výrazně neodchýlí od bodového umístění a její minimální rozloha zůstane zachována</i>. shodně do všech těchto odstavců. (pozn. pořizovatele - tučný text ke zrušení) Stávající znění je možné si vyložit tak, že je vymezenou plochu pro veřejné vybavení možno měnit či dokonce rozšiřovat (<i>minimální rozloha zůstane zachována</i>). Pokud to tak zpracovatel skutečně zamýšlel, nese to s sebou dva problémy: - plocha by se měnila či rozšiřovala na úkor Parku ve volné zástavbě, který je ze své definice veřejně přístupný a svými regulativy neumožňuje jiný zábor než zábor rozšiřováním stávajících budov, které přímo obklopuje. - rozšiřování ploch komerční vybavenosti přináší hrozbu bytnění velkých komerčních areálů, ať už jde o administrativní komplexy či obchodní centra, které zvyšují dopravní zátěž ve svém okolí.</div>					
975	MHMPP0985JQY	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002861	Nesouhlas
<div>UUR - 003: Jasně vyčlenění budov a veřejné vybavenosti z parku ve volné zástavbě</div>					
<div>Obsah návrhu:</div>					

Článek 94 navrhujeme upravit v odstavci (3) a připojit odstavec (5) následovně::

(3) Stávající budovy obklopené parkem ve volné zástavbě (dle katastru nemovitostí k datu vydání Metropolitního plánu) je možné nahrazovat novými stavbami a provádět změny dokončených staveb při zvětšení maximálně o 20 %RPB na úkor parku ve volné zástavbě.

(5) Plochy veřejné vybavenosti nejsou prvkem parku ve volné zástavbě.

Pozn.: V případě, že bude kladně vypořádána připomínka 001, úpravu odstavce (3) nepožadujeme.
Park ve volné zástavbě je *nezastavěná veřejně přístupná část stavebního bloku*, tudíž by jeho prvkem neměly být prvky ze své podstaty zastavěné či veřejně nepřístupné, tedy budovy ani areály veřejné vybavenosti. Touto úpravou se také textová část dostane do souladu s grafickou značkou pro park ve volné zástavbě.

975

MHMPP0985JQY

Námitka

MHMPXPJ2W011

3002994

Nesouhlas

UUR - 004a: Fixní požadavek na zpracování ÚPČP nebo ÚS s regulačními prvky ve všech transformačních územích

Obsah návrhu:
Požadujeme stanovení jednoznačného požadavku na zpracování ÚPČP či Územní studie jako podmínky pro rozhodování v území pro veškeré transformační a rozvojové plochy stanovené v MPP (alternativně pro vybrané dle významu). Navrhujeme proto úpravu Článků 71, 72 , 159 a 165 viz níže:

Článek 71 Transformační plochy
nový odstavec:
(6) Podmínkou pro rozhodování v transformačních plochách je vypracování Územní studie, případně ÚPČP, kterámůže být vypracována i na širší území dle Metropolitních priorit.

Článek 72 Rozvojové plochy
nový odstavec:
(6) Podmínkou pro rozhodování v rozvojových plochách je vypracování Územní studie, případně ÚPČP, která můžebýt vypracována i na širší území dle výkresu Metropolitních priorit.

Článek 159 Územní plán vymezené části Prahy
úprava odstavce:
(3) Vydání ÚPČP není podmínkou pro rozhodování v území. Do doby účinnosti ÚPČP se rozhoduje podle Metropolitního plánu. Výjimkou jsou transformační a rozvojové plochy, pro které je stanovena podmínka zpracování ÚPČP či územní studie s regulačními prvky (viz Článek 71 (6) a Článek 72 (6)).

Článek 165 Plochy podmíněné územní studií
(1) Metropolitní plán vymezuje plochy a koridory, v nichž je podmínkou pro rozhodování o změnách v území zpracování územní studie [94] . Jedná se o Transformační a rozvojové plochy dle Článku 71 (6) a Článku 72 (6).

(2) V případě zpracování územní studie bude pro jeho prvky užitá shodná terminologie a legenda jako v Metropolitním plánu. V odůvodněných případech je možné jednotlivé obecné prvky legendy doplnit o specifické prvky na základě zadání územní studie.

Akceptovatelnou alternativou je stanovení podmínky zpracování ÚS či ÚPČP pouze pro vybrané celoměstsky významné transformační a rozvojové plochy, které by bylo potřeba definovat (například na základě platného Územního plánu hl. m. Prahy).
Požadavek (Čl. 77 (4)) na splnění parametrického regulativu veřejných prostranství a veřejné vybavenosti, vypočteného z celé rozvojové nebo transformační plochy, považujeme za nedostatečný pro zajištění udržitelného rozvoje území. Článek 77 sice motivuje investory v těchto územích ke koordinovaným záměrům na celém území, ale zároveň vytváří potenciál pro zvýhodnění velkých developerů na úkor menších investorů v územích definovaných jako rozvojová i transformační. Nebezpečí spočívá především ve dvou potenciálních úskalích:

- tlak na dohodu o území s menšími subjekty - hrozí, že bude docházet k dalšímu odkupu parciálních zbytků území ve prospěch velkých developerů a už tak nerovnovážný systém se stane předmětem dalšího posilování hegemonie několika málo hráčů. Posilování tohoto stavu je z hlediska územního plánování nežádoucí.

- zablokování výstavby pokud developerských subjektům přijde dohoda nevýhodná a nemají motivaci k ní přispívat.

Na příkladech z poslední doby (Nákladové nádraží Žižkov, Bubny-Zátory) se ukazuje, že cesta skrze využití institutu podrobnějšího podkladu, do kterého může vstupovat jak státní správa, tak samospráva, jednoznačně snižuje výše zmíněná rizika. Územní studie je pro projednání jednodušší, a proto by měla mít v MPP svoje významné místo.

Je proto v zájmu města zajistit, aby pro transformační a rozvojové plochy vznikaly ÚPČP či Územní studie s regulačními prvky povinně.

Požadavek na podmíněnost rozhodování ve vybraných územích zpracováním ÚPČP je stanoven také v Zadání MPP v oddíle II. G. (Vymezení území řešeného územně plánovací dokumentací hl. m. Prahy):

Jak je uvedeno v předchozím textu zadání, je jednou ze zásad pro pořízení nového Územního plánu hl. m. Prahy požadavek na vytvoření uceleného, logického a vzájemně provázaného systému územně plánovací dokumentace hlavního města Prahy.
...
*K zajištění tohoto uceleného a jednotného systému územního plánování v hl. m. Praze Metropolitní plán prověří a vyznačí území, pro něž **bude** pro jejich specifickou polohu, význam, rozsah anebo nedostatečnou určitost podmínek uspořádání nebo využití **předepsán požadavek nebo stanovena podmínka pořízení územního plánu pro vymezenou část území hl. m. Prahy ve smyslu ustanovení § 43 odst. 4 a 5 stavebního zákona.***

975

MHMPP0985JQY

Námitka

MHMPXPJ2W011

3002996

Nesouhlas

UUR - 004b: Stanovení požadavku stanovení podmíněnosti výstavby v rámci ÚPČP či ÚS

Obsah návrhu:
Článek 160
Přidat odstavec:

(7) V ÚPČP musí být stanovena podmíněnost výstavby stavebních záměrů pro přednostní či nejpozději současnou výstavbu dopravní a veřejné infrastruktury pro obsluhu daného území.

Vzhledem k požadavku připomínky 004a požadujeme doplnit Územní studii jako samostatný článek či sloučit požadavky na její zpracování s požadavky pro zpracování ÚPČP. Tato část textové části výroku by proto vyžadovala větší reorganizaci. Alternativně požadujeme přidat požadavky ke zpracování Územní studie do článku 165 jako nový odstavec viz níže:

Článek 165
(3) V ÚS musí být stanovena podmíněnost výstavby stavebních záměrů pro přednostní či nejpozději současnou výstavbu dopravní a veřejné infrastruktury pro obsluhu daného území.
V celém MPP postrádáme institut etapizace či podmíněnosti staveb, který považujeme za klíčový pro udržitelný rozvoj území, protože předchází zvyšování nároků na dopravu v území (viz také obecná připomínka IAD - 001).

Dobrá fyzická dostupnost veřejné dopravy, veřejných prostranství a základních potřeb (komerční, občanská i rekreační vybavenost) je základním předpokladem pro rozvoj města krátkých vzdáleností, které sníží nároky na dopravu ve městě a v konečném důsledku podpoří udržitelný rozvoj města jako celku v souladu s Klimatickým plánem Prahy.

UUR - 004c: Jednoznačné vymezení možnosti vyřešení parametrických regulativů transformačních ploch zpracováním ÚPČP nebo ÚS včetně jednoznačného stanovení podmíněnosti

Obsah návrhu:
Článek 77
Nový odstavec:
(8) Parametrické regulativy je možno naplnit ve zpracovaném Regulačním plánu Územní studii či ÚPČP. Pro rozhodování v území je pak prioritní splnění požadavků v RP, ÚS či ÚPČP namísto splnění odstavce (4).
V současném znění článku 77 není jednoznačně zmíněna možnost vypořádání požadavku plynoucího z odstavce (4) formou detailnějšího podkladu či dokumentace pro rozhodování v území. Přijde nám nešťastné požadovat po investorech jednotný záměr na celé území, k čemuž nepřímo odstavec 4 motivuje a vyzývá. Územní studii s regulačními prvky, Regulační plán či ÚPČP považujeme za vhodnější zejména pokud bude v MPP stanoven požadavek na zapracování podmíněnosti výstavby, která je předpokladem pro udržitelný rozvoj území viz výše.

UUR - 005: Ulice metropolitní a čtvrt'ové

Obsah návrhu:
Navrhujeme přeformulovat Článek 81 (2) tak, aby se požadavek stavby nové budovy přímo na hranici uličního prostranství týkal jen skutečně nově povolovaných staveb, a ne rekonstrukcí stávajících budov či výstavby v rámci uzavřených areálů.

Zároveň doporučujeme přehodnotit celý článek či konkrétní vymezení těchto ulic v území tak, aby nebyl porušen ustálený charakter a struktura stabilizovaných lokalit, pro které není uliční prostranství tohoto typu typické.
Požadavek bude v některých případech těžké dodržet. Článek 81 se tak může dostat do rozporu s Čl. 70 (1)Zastavitelná stabilizovaná plocha je část zastavitelného území s ustáleným charakterem, ve které se nepředpokládá zásadní změna struktury veřejných prostranství a zástavby. Stabilizované plochy zahrnují proluky [42] . V zastavitelné stabilizované ploše nejsou vyloučeny dílčí změny, vždy je však nutné přihlédnout ke stávajícímu charakteru území. Na území památkových rezervací a památkových zón jsou s respektem ke kulturním hodnotám uvedeným v čl. 9 odst. 7 a 8 přípustné pouze nepodstatné změny ve struktuře veřejných prostranství a doplňování zástavby. Jenom na Evropské třídě se nachází řada různých typů zástavby, pro které není zástavba na uliční čáře typická.

UUR - 006: Hlubší definice a chybějící regulativy pro obytné lokality

Obsah návrhu:
Metropolitní plán nestanovuje regulaci prostřednictvím koeficientu bydlení mimo historické centrum města (článek 64 (4)). To považujeme za nešťastné. Město tak rezignuje na možnost aktivně určovat politiku bydlení ještě před tvorbou územní studie, nebo dokonce v případech, kdy územní studie nebude podmínkou zastavění území.
Navrhujeme, aby koeficienty bydlení byly podmínkou minimálně pro metropolitní priority, lépe však pro všechny lokality obsahující zastavitelné (tedy i rozvojové či transformační plochy). Tyto koeficienty mohou být přílohou MPP a měly by být stanoveny na základě sociodemografické analýzy rizik prostorové segregace a potřebnosti bydlení na území Prahy.
Stávající platný územní plán stanovuje minimální podíl bydlení na širším území než MPP. Z hlediska právní kontinuity je tedy požadavek na stanovení minimálního podílu bydlení minimálně v tomto rozsahu odůvodněný. Hrozí, že město nebude mít dostatečné podklady pro stanovení potřebnosti bydlení jak pro jednotlivé lokality, tak pro území Prahy jako celku. V době globální krize bydlení si Praha nemůže dovolit rezignovat na boj s nedostupností bydlení v základním územně plánovacím dokumentu. Bydlení nesmí být podhodnoceno a zároveň nesmí být zcela dominantní. Bez rozumného a řízeného socio-ekonomického plánování se navíc souběžně dostává do ohrožení cíl vytvářet město krátkých vzdáleností (hrozba výstavby převážně produkčních či rezidenčních oblastí).

UUR - 007: Jednoznačná definice podmínek pro rozhodování o výškové regulaci

Obsah návrhu:
V pravidlech pro dominanty (článek 103) požadujeme do jednotlivých odstavců doplnění výšek, o které bude možno navyšovat regulovanou výšku budov vůči výškové regulaci stanovené čtverci.
V textové části MPP je v článku 98 stanovena pro vyšší podlažnosti maximální povolená výška stavby stanovená v metrech. Článek 103 pak stanovuje pravidla pro dominanty, pro které je stanoveno pouze navýšení podlažnosti, ne však regulované výšky budovy.

Pokud pravidla pro dominanty nemají navyšovat stanovenou regulovanou výšku budovy, považujte tuto připomínku za bezpředmětnou.

UUR - 008: Zpřesnění podmínek, které bude muset splňovat ÚPČP zejména ve vztahu k Parku ve volné zástavbě

Obsah návrhu:
Požadujeme doplnění jednoznačné definice, že ÚPČP musí splňovat regulaci stanovenou v MPP. Požadavek je možno naplnit odkazem na znění § 43 (5) Stavebního zákona.

Odstavec (4) článku 161 požadujeme z MPP úplně vypustit, případně doplnit do KLZ lokalit s modernistickou strukturou jednoznačně individuálně definovat cílový charakter lokality a podmínky, za kterých bude umožněno do parku ve volné zástavbě vstupovat novými budovami.

Formulaci v článku 160 (1) považujeme za nedostatečnou, neboť odkazuje pouze na definici a význam regulativů, ne však na požadavek jejich plnění.
Článek 160 odst. (1) (cit.: *Regulativy Metropolitního plánu vztahené na lokalitu jsou pro ÚPČP závazné. V případě potřeby může ÚPČP tyto regulativy Metropolitního plánu zpřesnit, nesmí se tak ale stát v rozporu s koncepcemi Metropolitního plánu.*) považujeme za matoucí, jelikož upozorňuje pouze na soulad s regulativy vztahenými nadanou lokalitu. ÚPČP však ze zákona musí být v souladu s veškerými regulativy stanovenými územním plánem.

Textová část výroku v článku 161 (4) stanovuje, že: ÚPčP *může vymezit plochy pro umístění nových budov v parku ve volné zástavbě nebo změnit vymezení parku ve volné zástavbě za podmínky, že tyto budovy budou doplňovat celkovou kompozici a koncepci dané modernistické struktury.*

Vzhledem k tomu, že je Park ve volné zástavbě zpravidla vymezen ve stabilizovaném území, není možné z povahy věci do dokončených modernistických celků doplňovat další budovy, neboť je v článku 10 odst. 3 a, b uvedeno toto:

(3) Modernistické město
a) Metropolitní plán respektuje modernistickou zástavbu sídlišť jako nedílnou součást dnešního města. I v těchto částech města podporuje odlišnost a autonomii jednotlivých lokalit, umožňuje vkládání nových vrstev zástavby a městského života do otevřených struktur sídlišť.

b) Metropolitní plán respektuje původní koncepce modernistického města. Ve strukturách sídlišť vymezuje park ve volné zástavbě jako klíčovou část návrhu modernistického města.

Z toho vyplývá další nutnost: pokud MPP vymezuje transformační a rozvojové plochy na sídlišťích, je třeba, aby je vymezil definitivně, tzn. aby vymezil všechny plochy, u kterých je potenciál k jejich budoucímu zastavění, aniž by utrpěla urbanistická kompozice stabilizovaného modernistického města. Pokud tak bude učiněno, článek 161 (4)nebude potřeba. Tento článek totiž veškerou regulaci pro park ve volné zástavbě limituje v tom smyslu, že rozhodnutí o zastavení PvVZ bude na konkrétních stavebních úřadech a na aktivitě investorů, kteří tyto pozemky vlastní.

UUR - 009a: Zpřesnění definic pojmů a jejich použití v MPP - “Jiná stavba”

Obsah návrhu:
Požadujeme zpřesnění definic pojmů a důslednou kontrolu jejich použití v textové i grafické části MPP.

V našich námitkách uvádíme dvě z nejasností (009a, 009b), které se ve znění MPP nachází.

Definici pojmu “jiná stavba” požadujeme reformulovat následovně:

Článek 3
(3) *Jinou stavbou* se pro účely Metropolitního plánu rozumí **kromě budov** všechny stavby, zařízení a opatření ve smyslu stavebního zákona [4] s výjimkou budov.
(pozn. pořizovatele - tučný text ke zrušení)
Za nešťastnou považujeme stávající formulaci “se rozumí kromě budov všechny stavby...”, která umožňuje jak výklad “budovy a všechny ostatní stavby” tak “všechny stavby s výjimkou budov”. Preferujeme formulaci, směřující k druhé variantě viz například způsob formulace v § 103 (1) e) 4., 5., 6., 7. Stavebního zákona .

UUR - 009b: Zpřesnění definic pojmů a jejich použití v MPP - “Přihlídnutí k výšce okolní zástavby”

Obsah návrhu:
Požadujeme přesnější definici, ke které části okolní zástavby se má při rozhodování podle Čl. 98 (2) a) přihlížet (zda k vyšší či nižší), kam až sahá “okolí stavby” a jak se má rozhodovat v případě, že okolní zástavba je nižší, než maximum stanovené čtvercem.
V rámci veřejných projednání zaznělo, že v případě jednotné výšky okolních budov by neměla být ve stabilizovaných územích povolena stavba vyšší. To je však v některých lokalitách v rozporu s návrhovou výškovou regulací (modré čtverce) a zároveň to do jisté míry konzervuje výškovou hladinu, což může v konečném důsledku bránit přirozenému rozvoji města a naplněním požadavků na zabydlení lidí, kterých se stěhuje do měst stále víc.

- příklad, kde může dojít k nepochopení záměrů zpracovatele MPP, je lokalita Kasárna Ruzyně

Dále zde odkazujeme na obecné odůvodnění námitek v oddílu Urbanismus a územní rozvoj zejména v bodě 2)
citují:
2) *Respektujeme, že územní plán musí vytvářet určitý prostor pro přizpůsobení rozvoje území dle aktuálních potřeb, zároveň však nejsme přesvědčeni, že plán ve stavu, ke kterému vznášíme námitky, pomůže reagovat na výzvy a problémy, se kterými se město potýká již dnes. Kromě jiného totiž poskytuje velký prostor pro individuální výklad, a tudíž manipulační prostor pro vlastní uvážení úředníka. To považujeme za nešťastné, protože to na jednu stranu uvádí majitele pozemků a investory do nejistoty a na druhou stranu nahrává “větším” investorům s větší zkušeností a větší mírou finanční jistoty. To může bránit rozvoji polyfunkčního pestrého města a v konečném důsledku dokonce brzdit rozvoj některých komplikovanějších lokalit.*

UUR - 009c: Zpřesnění definic pojmů a jejich použití v MPP - “Zastavitelnost stavebního bloku”

Obsah návrhu:
Požadujeme dospecifikovat a prověřit dopady odstavce (4) Článku 76 v různých plochách MPP.

Článek 76 (4) *Zastavitelnost stavebního bloku se neposuzuje, jde-li o stavbu do 350 m 2 RPB v přímé návaznosti na uliční prostranství vymezené dle čl. 80.*
Znění odstavce otevírá možnost stavební blok čerpat po jednotlivých menších stavbách o daném maximálním půdorysu. Není jasně specifikováno, že za stavbu je zde považován celý stavební blok a hrozí dělení stavebního bloku na jednotlivé záměry o daném maximálním půdoryse, kdy bude v konečném důsledku překročeno stanovené maximum zastavitelnosti.

UUR - 010: Rozšíření ploch parku ve volné zástavbě pro lokalitu 522 sídliště Stodůlky

Obsah návrhu:
Požadujeme rozšířit plochy parku ve volné zástavbě v lokalitě s modernistickou strukturou - jedná se o pás izolační zeleně a protihlukových valů podél Jeremiášovy ulice (plochy vymezené oranžovou čarou).
Izolační zeleň a terénní valy jsou cenným prvkem původní urbanistické koncepce sídliště Stodůlky. Možnost výstavby v těchto prostorech by do budoucna vedla k zastínění budov stávajícího sídliště a narušení výhledu do městské krajiny. Přetvoření Jeremiášovy ulice do formy “bulváru” v tomto koridoru nedává smysl, neboť by došlo k narušení otevřeného charakteru celé sídlištní lokality.

UUR - 011: Vymezení veřejné vybavenosti v lokalitě 531 Sídliště Pankrác I.

<div>Obsah návrhu: Požadujeme vymezit plochou stávající budovy veřejné vybavenosti podél ulice Pujmanové (vyznačeno oranžově) Stávající objekty občanské vybavenosti jsou nedílnou součástí sídliště Pankrác. Proto si z hlediska ochrany unikátní urbanistické struktury zaslouží regulaci pro občanskou vybavenost, tak jak je definována MPP.</div>					
975	MHMPPO985JQY	Námitka	MHMPXPJ2W011	3003011	Souhlas
<div>UUR - 012: Ochrana a vymezení veřejné vybavenosti ve stabilizovaných lokalitách (souhlasná připomínka)</div>					
<div>Obsah návrhu: Vítáme vymezení a ochranu veřejné vybavenosti v rámci lokalit MPP a rádi bychom, aby zůstalo v principu zachováno. Ve stabilizovaných lokalitách je třeba chránit stávající veřejnou vybavenost a zajistit její další rozvoj v případě změny počtu obyvatel či demografické struktury v území. Totéž platí i pro lokality určené k transformaci, neboť umístění základních potřeb v dostupné vzdálenosti je základním předpokladem pro rozvoj města krátkých vzdáleností, které sníží potřebu dopravy na delší vzdálenosti a v konečném důsledku podpoří udržitelný rozvoj města jako celku.</div>					
975	MHMPPO985JQY	Námitka	MHMPXPJ2W011	3003014	Nesouhlas
<div>UUR - 013: Veřejná vybavenost v transformačních územích</div>					
<div>Obsah návrhu: Parametrickou regulaci pro transformační území považujeme obecně za nedostatečnou a navrhujeme individuální přizpůsobení procentuálního podílu aktuálním potřebám sousední zástavby. Zároveň žádáme odůvodnění, na základě čeho byla hodnota parametru stanovena. Dále postrádáme konkrétnější požadavky na druhy občanské vybavenosti a jejich kapacity, případně alespoň odkazy na strategické dokumenty, kde by byly požadavky blíže stanoveny. Metropolitní plán se svojí strukturou a dělením na lokality snaží přistupovat k jednotlivým částem města individuálně, a vytváří tak určitý potenciál pro individuální přístup k jejich rozvoji ve smyslu řešení hrozeb a potenciálů plynoucích z daných podmínek. Tento potenciál však bohužel zůstává v mnoha ohledech nevyužit. Potenciál transformačních ploch spočívá v možném řešení deficitů lokality, ve kterých se nacházejí. Z hlediska veřejné vybavenosti, zejména té občanské, není však individuální reakce na specifická území jednoznačná.</div>					
<div>Například procentuální podíl je ve většině transformačních ploch stanovený na stejné hladině, což neodpovídá různorodým požadavkům v současnosti heterogenního města Prahy.</div>					
975	MHMPPO985JQY	Námitka	MHMPXPJ2W011	3003015	Nesouhlas
<div>UUR - 014: Monofunkce veřejné vybavenosti</div>					
<div>Obsah návrhu: Kvitujeme vymezení veřejné vybavenosti na celém území Prahy včetně ochrany té stávající. Podotýkáme však, že v plánu současné doby bychom preferovali kreativnější přístup, který by umožňoval výstavbu jiných než monofunkčních budov a to především mimo modernistickou strukturu. Konkrétní návrh řešení necháváme na zpracovateli, veřejná vybavenost by však vždy měla mít stanovenou minimální RPB a RNB. Ty nahrazují minimální HPP, která by pro tyto případy kombinace využití byla vhodnější. Metropolitní plán chrání hodnoty různých specifík území Prahy a skrze obecnější regulativy vytváří prostor proliberální rozvoj města. Chybí mu provázání se Strategickým plánem města, který určuje priority, kterých by se měla Praha ve svém rozvoji držet. Směřování k polyfunkčnímu městu je jednou z nich.</div>					
<div><i>Viz Strategický plán hl. m. Prahy; Strategický cíl 1.3 Oblast A. Město krátkých vzdáleností: (...) - podpora rozšiřování koncentrované, polyfunkční zástavby s relativně vyšší hustotou obyvatel dle současných požadavků na kvalitu, vybavení a veřejná prostranství; při efektivním využití místa, se zřetelem na charakter a podmínky stabilizovaných území.</i></div>					
<div>Základem udržitelného rozvoje města je určitý mix využití území a stejně tak, jako určitou polyfunkci (minimálně v parteru) vyžaduje MPP v rámci jiných budov, neměl by jí bránit ani v případě budov pro veřejnou vybavenost. V okamžiku, kdy se budou v území nacházet enklávy s jedním či podobnými způsobem využití, hrozí těmto částem města využívání omezené časově či jen specifickými skupinami obyvatel. Což kromě zbytečného nevyužití potenciálu města může vést k nižší sociální kontrole území a s tím souvisejícím problémům. Nehledě na to, že se tím opět navyšují nároky na dopravu a zhoršují podmínky pro rozvoj města krátkých vzdáleností tím, že jsou enklávy hůře dostupné většímu množství obyvatel.</div>					
975	MHMPPO985JQY	Námitka	MHMPXPJ2W011	3003020	Nesouhlas
<div>UUR - 015: Operování s “budoucími konkrétními řešeními v transformačních nebo rozvojových plochách”</div>					
<div>Obsah návrhu: Článek 157 navrhujeme upravit takto:</div>					
<div>(4) Index návrhový (dále také „i n“) je podílem součtu HPP budov ve stabilizované části lokality s předpokládanými HPP v [T] a [R] plochách a rozlohy celé lokality. Návrhový index je teoretickou hodnotou, které by bylo dosaženo při úplném naplnění jednotlivých ploch potenciálu v dané lokalitě. Pro nalezení jeho hodnoty je užít zjednodušující výpočet využívající průměrných bilančních hodnot zpravidla odvozených od minimálního rozsahu veřejných prostranství UP min a PP min dle čl. 87, zastavění stavebního bloku ZB N dle čl. 96, výškové regulace a charakteru území.</div>					
<div>Odstavec (6) navrhujeme vypustit. Územní plán by z principu neměl počítat s “budoucími záměry”, které nejsou v místě v době nabytí platnosti MPP realizovány.</div>					
975	MHMPPO985JQY	Námitka	MHMPXPJ2W011	3003021	Jiné
<div>UUR - 016: Model vývoje počtu obyvatel - upřesnění</div>					
<div>Obsah návrhu: Žádáme o upřesnění, z jakého zdroje vychází predikce vývoje počtu obyvatel v Odůvodnění Krycích listů. Nerozumíme tomu, jak je možné, že dochází k nezanedbatelnému nárůstu počtu obyvatel ve stabilizovaných lokalitách bez jakýchkoli transformačních ploch pro obytné využití. Takový nesoulad můžeme vidět například v lokalitě 050 / Karlínské nábřeží</div>					
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002204	Jiné
<div>Zástupce veřejnosti zastupuje 277 fyzických osob - viz detail podání.</div>					
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002203	Nesouhlas
<div>IAD - 001: Etapizace dopravních staveb - obecná připomínka</div>					
<div>Obsah návrhu: Žádáme zavést v Metropolitním plánu etapizaci dopravních staveb a případně i výstavby:</div>					
<div>1. Některé záměry pro automobilovou dopravu je třeba podmínit nejpozději souběžným zprovozněním záměrů nadřazených tak, aby tyto záměry nepřebíraly funkci nadřazených záměrů se současným vznikem negativních dopadů (zavádění nadměrného objemu IAD do intravilánu). Konkrétně je žádoucí realizovat záměry doplňující městskou uliční síť až poté, co budou realizovány prostorově související záměry nadřazené komunikační síti.</div>					
<div>2. Některé záměry pro automobilovou dopravu je třeba podmínit nejpozději souběžným zprovozněním záměrů pro dopravu veřejnou. Jedná se o záměry, které nabízejí obdobnou funkci a</div>					

zejména tak zajišťují zachování konkurenceschopnosti veřejné dopravy v relacích, kde jsou realizovány záměry pro IAD.

3. Druhou velkou skupinou podmíněností mezi veřejnou a automobilovou dopravou jsou záměry pro veřejnou dopravu, které zajišťují navýšení kapacity veřejné dopravy v dopravně přetížených lokalitách širšího centra, zejména uvnitř Městského okruhu, kde se předpokládá snížení intenzity automobilové dopravy vlivem zavedení dopravních regulací vyplývajících z podmínky ve stanovisku EIA pro stavby Městského okruhu.

4. Rozsáhlé stavební záměry, zejména větší výstavbu v rozvojových a transformačních oblastech, je nutné podmínit nejpozději souběžným zřízením komunikační sítě, a to přednostně u sítě navržené pro veřejnou dopravu. Zejména rozvojové oblasti ve vnitřním městě je třeba podmiňovat stavbami pro veřejnou dopravu, aby nedošlo k nežádoucímu přechodu nadměrné části dopravních vztahů k IAD. Argumenty tohoto odůvodnění jsou v obecné rovině platné pro všechny připomínky vyžadující podmíněnost nebo etapizaci, proto je u jednotlivých připomínek opakujeme buď pouze ve zkrácené podobě nebo vůbec.

Stávající “etapizace” v podobě rozčlenění záměrů na stav, návrh a územní rezervu odpovídá spíše stupni územní přípravy jednotlivých záměrů než cílům územního plánování dle zákona 183/20006 (viz níže) a naprosto není dostatečným způsobem stanovena vzájemná podmíněnost konkrétních záměrů.

S etapizací je nicméně potřeba nakládat opatrně, aby zbytečně nepodvazovala rozvoj města. Je tedy opodstatněná zejména u zásadních dopravních záměrů a u řešení rozsáhlých rozvojových či transformačních území, kde špatná posloupnost realizace hrozí způsobit rozsáhlé a nevratné negativní dopady na životní prostředí a klima.

Vyvážený rozvoj dopravy vyžaduje, aby byl dopravní systém realizován koncepčně, tedy postupně ve vhodném pořadí, aby předčasnou realizací některých dopravních záměrů nedocházelo ke vzniku dlouhodobě problémových lokalit. Zjevným negativním příkladem je vytvoření kritické situace v okolí Vítězného náměstí a zhoršení situace v ulicích V Holešovičkách, Patočkově, na Balabence, v Dobříšské i jinde po zprovoznění tunelového komplexu Blanka.

Zákon 183/2006 §18 (1) uvádí, že “Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území”, dále dle §19 (1c) je úkolem územního plánování především “prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí” a dle písmena f) “stanovovat pořadí provádění změn v území (etapizaci)”. Stavební zákon tedy předpokládá, že územní plán stanoví pořadí realizace jednotlivých záměrů, a tudíž podmínění realizace konkrétních záměrů předchozí realizací záměrů jiných. To je z výše uvedených důvodů velmi významné právě pro dopravní záměry. Podmínění dopravních záměrů s upřednostněním staveb pro veřejnou dopravu či podmínění stavebních záměrů realizací dopravní infrastruktury zajistí koncepční realizaci dopravního systému a eliminuje negativní dopady nevhodné časové posloupnosti realizace záměrů.

Rezignací na definici etapizací či podmíněností MPP zcela selhává v plnění úkolu uvedeného v citovaném §19 (1f) zákona 183/2006 a vystavuje rozvoj města rizikům vyplývajících z realizace dopravních záměrů v pořadí hrozícím způsobit v území značné škody na kvalitě života obyvatel.

IAD - 002: Článek 118 - Komunikační systém, odst. 4 - přeformulování

Obsah návrhu:
Navrhujeme úpravu článku 118 (4) ve výrokové části plánu tak, aby akceptoval existující jevy dopravní indukce a redukce a respektoval plán udržitelné mobility a platný klimatický závazek Prahy. Možné znění (změny podtrženy):

(4) Navržený komunikační systém vytváří podmínky pro účelnou distribuci motorové dopravy podle druhu, účelu, zdrojů a cílů prostřednictvím vyvážené sítě pozemních komunikací s odpovídajícími technickými parametry. Navržená kapacita a etapizace respektují požadavky udržitelné mobility a klimatické závazky Prahy a korigují nežádoucí dopady dopravní indukce. Komunikační systém doprovázený odpovídající regulací dopravy ve vnitřním městě minimalizuje zbytnou dopravu v území, nežádoucí tranzitní vztahy a dopravní zatížení veřejného prostranství, což je podmínkou pro zajištění vyšší kvality životního prostředí a komfortu pohybu jeho uživatelů.

Pozn.: zmínka o etapizaci samozřejmě odpovídá pouze, bude-li tento nástroj použit.
Premisa “ucelený dopravní systém minimalizuje zbytnou dopravu v území” neplatí bez souběžných opatření vedoucích k regulaci automobilové dopravy; právě naopak. Nové dopravní stavby zvyšují intenzitu provozu i na návazné komunikační síti nižšího řádu, jak prokázala analýza spolku AutoMat z roku 2020 (viz níže) a to vlivem dopravní indukce a dalších jevů s ní spojených. Minimalizaci zbytné dopravy zajistí spíše držení kapacity komunikací na přijatelné úrovni a regulace vjezdu a parkování. **Metropolitní plán by neměl ve výroku deklarovat věcně neplatnou dopravní ideologii**, naopak by se měl hlásit k platným závazkům města, které mají zásadní dopad na podobu dopravního systému.

Následující část odůvodnění je v obecné rovině platná pro všechny připomínky redukující dopravní kapacitu návrhů konkrétních staveb, proto ji u jednotlivých připomínek opakujeme buď pouze ve zkrácené podobě nebo odkazujeme sem.

Zkapacitnění komunikační sítě s cílem odvedení většiny dopravního toku z nevyhovujících komunikací musí být téměř vždy doprovázeno snížením kapacity na stávající uliční síti. Při výrazném zvýšení celkové kapacity komunikací dochází k dopravní indukci, která během několika let z větší části dorovná původní pokles, na navazujících komunikacích pak situaci zhorší. Příkladem je zprovoznění tunelu Blanka, kdy doprava ve vnitřním městě zpočátku poklesla, od roku 2016 ale opět roste (viz analýza dopravních dat do roku 2019). Z analýzy citujeme hlavní závěry:

- Celopražský pozitivní efekt Blanky na dopravu mimo nadřazenou komunikační síť trval jen jeden rok.
- **I když se většina nárůstu dopravy po Blance koncentrovala na nadřazenou komunikační síť, doprava (byť mírněji) opět roste i v běžných ulicích.** Na objem už je to několikrát víc než kolik činí pokles ve vnitřním městě.
- Po pěti letech jsou vymazány 3/4 pozitivního dopadu na širší centrum města.
- Stále ještě ale přetrvává pokles v historickém centru, dovolující jeho zklidnění.

IAD - 004: Čl. 119 (3) - vliv Městského okruhu na dopravu v městské uliční síti

Obsah návrhu:
V článku 119 (3) navrhujeme následující změny:

(3) Městský okruh je nejdůležitějším prvkem systému nadřazené komunikační sítě uvnitř města. Plní rozhodující úlohu ve vedení a rozdělování dopravy z radiálních komunikací na hranici

<div>centra města. Omezuje nežádoucí průjezdy centrem a svým technickým řešením v kombinaci s regulačními opatřeními a redukcí průjezdní kapacity na uliční síti nižších úrovní výrazně přispívá ke snížení dopravních intenzit městské uliční sítě. a pozitivně ovlivňuje kvalitu veřejného prostoru ve prospěch veřejné a bezmotorové dopravy. (pozn. pořizovatele - tučný text ke zrušení) Tvrzení, že Městský okruh (MO) svým technickým řešením sníží intenzity na městské uliční síti, bez zmínění dalších nezbytných opatření, je zavádějící. Je zcela opomenuta skutečnost, že MO jako takový nesníží objem IAD uvnitř SOKP. Naopak dopravu mezi MO a SOKP rozvede a ve střednědobém měřítku bez dalších opatření situaci i v uvnitř MO konzervuje ve stávajícím neúnosném stavu. Vliv na nárůst intenzity provozu vně Městského okruhu je pak nepopiratelný (viz níže). Tvrzení o technickém řešení MO pomíjí, že MO bez mýta dostatečnou ochranu centra nezajistí.</div>					
<div>Obecné důvody podrobněji připomínka IAD-002: Zkapacitnění komunikační sítě s cílem odvedení většiny dopravního toku z nevyhovujících komunikací musí být téměř vždy doprovázeno snížením kapacity na stávající uliční síti. IAD - 005: Čl. 120 (4) - doplnění</div>					
<div>Obsah návrhu: Článek 120 odstavec 4 navrhujeme přeformulovat následovně: <div>(4) <i>Metropolitní plán stanovuje za nepřipustné stavebními úpravami a úpravami stavební úpravy a úpravy profilů vybrané komunikační sítě v souladu s cíli rozvoje udržitelné mobility a klimatické zodpovědnosti vyžadující snížení dopravního výkonu automobilové dopravy. Nepřipustné jsou pouze úpravy jdoucí proti systémovému fungování dopravní sítě. Všechny úpravy dotýkající se vybrané komunikační sítě smyslu systému jako celku. Všechny úpravy dotýkající se vybrané komunikační sítě musí být posuzovány v celoměstském kontextu, <u>přičemž je třeba zohledňovat podmínky pro všechny druhy dopravy ve smyslu optimálního provozně-prostorového přerozdělení jednotlivých způsobů pohybu po městě.</u></i> (pozn. pořizovatele - tučný text ke zrušení)</div></div>					
<div>Nové znění vcelku: <i>(4) Metropolitní plán stanovuje za přípustné stavební úpravy a úpravy profilů vybrané komunikační sítě v souladu s cíli rozvoje udržitelné mobility a klimatické zodpovědnosti vyžadující snížení dopravního výkonu automobilové dopravy. Nepřipustné jsou pouze úpravy jdoucí proti systémovému fungování dopravní sítě. Všechny úpravy dotýkající se vybrané komunikační sítě musí být posuzovány v celoměstském kontextu, přičemž je třeba zohledňovat podmínky pro všechny druhy dopravy ve smyslu optimálního provozně-prostorového přerozdělení jednotlivých způsobů pohybu po městě.</i> Stávající znění odstavce je v rozporu s některými cíli Strategického plánu, Plánu udržitelné mobility a klimatického plánu Prahy a fakticky brání naplňování těchto cílů. Vnímáme ale příležitost přeformulovat tento odstavec tak, aby respektoval ostatní schválené strategické dokumenty a nebránil jejich naplňování.</div>					
<div>V Praze je automobilová doprava hlavním zdrojem emisí. Dle analýzy Integrovaného krajského programu snižování emisí (MŽP) z roku 2015 má automobilová doprava 68% podíl na emisích NOx, 71% podíl na emisích Benzo(a)pyrenu a 95% podíl na emisích prachových částic (PM10 a PM2,5).</div>					
<div>Klimatický plán hlavního města Prahy do roku 2030 zavazuje město snížit objem automobilové dopravy do roku 2030 o 15% oproti roku 2010. Nezbytnou součástí splnění tohoto závazku je také redukce kapacity stávající komunikační sítě, kterou stávající znění článku fakticky zakazuje.</div>					
<div>Je proto nezbytné, aby byl systém dopravy ve vnitřním městě - v reakci na předpokládaný nárůst hybnosti obyvatel – realizován předně rozvojem veřejné dopravy, doprovázeného současným poklesem intenzity dopravy automobilové. Strategický plán v kapitole k udržitelné mobilitě definuje cíl “zvýšit podíl veřejné pěší a cyklistické dopravy nad 70 %.” Při přetrvávajícím nárůstu intenzit automobilové dopravy na vnějším kordonu toho lze dosáhnout jen při současném snížení intenzit automobilové dopravy ve vnitřním městě.</div>					
<div>Strategický plán dále předpokládá regulaci automobilové dopravy jako jeden ze strategických cílů“ <i>Regulovat a řídit provoz automobilové dopravy</i>” (1.5 A6). Pokles dopravy v centrální části Prahy pak předpokládá jeden z indikátorů udržitelné mobility (indikátor 1.5.7 - snížení počtu vozidel na centrálním kordonu). Pokles intenzity automobilové dopravy ve vnitřním městě požaduje také integrovaný krajský program snižování emisí. V souvislosti se zavedením mýta pak pokles intenzit ve vnitřním městě až o 30 % předpokládá posudek EIA na dostavbu Městského okruhu.</div>					
<div>Celý odstavec 120 (4) svým umístěním a obsahem považujeme za zavádějící a v rozporu s výše zmíněnými strategickými cíli hl. m. Prahy. Věta: <i>“Metropolitní plán stanovuje za nepřipustné stavebními úpravami a úpravami profilů vybrané komunikační sítě omezovat dopravu proti smyslu systému jako celku”</i> znamená, že za dopravu je v celém článku 120 považována především individuální automobilová doprava, a nikoliv doprava jako celek. Vágní a obecná definice dopravy bez konkretizace a zdůraznění mnohosti způsobů pohybu po městě vytváří dojem, že se tato podmínka zakládá především na snaze zamezit redukcí IAD dopravy na vybrané komunikační síti, tedy na nadřazené a městské uliční síti bez toho, že by v rámci “systému jako celku” byla dostatečně zahrnuta i neautomobilová VHD a bezmotorová doprava. Zejména v kontextu městské uliční sítě je však – v souladu s výše zmíněnými koncepčními dokumenty jako je Plán udržitelné mobility Prahy či Strategický plán hl. m. Prahy –potřeba zajišťovat podmínky pro uplatňování principů udržitelného města. Je tedy především třeba zajišťovat územní podmínky pro účinné přerozdělování kapacit dopravy směrem k preferenci VHD a bezmotorové dopravy.</div>					
<div>Toto odůvodnění obecně platí u všech připomínek vyžadujících soulad Metropolitního plánu s platnými strategickými dokumenty zahrnujícími opatření v oblasti dopravy, případně kdekoliv je vhodné na platné strategické dokumenty upozornit, a bude na něj níže odkazováno. IAD - 006: Záměry pro IAD uvnitř Městského okruhu podmínit jeho dostavbou</div>					
<div>Obsah návrhu: U záměrů pro automobilovou dopravu uvnitř plánovaného Městského okruhu navrhujeme</div>					
<div>1) podmínit jejich realizaci předchozí dostavbou Městského okruhu (v libovolné podobě, nikoli nutně v podobě připravované),</div>					
<div>2) a případnou absenci podmínění těchto záměrů dostavbou MO řádně odůvodnit individuálně pro jednotlivé záměry s doložením, proč nezvýší objem automobilové dopravy ve vnitřním městě (například dopravním modelem reflektujícím indukci). Je zásadní, aby se předpokládaný nárůst hybnosti obyvatel realizoval veřejnou dopravou. Ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD, nárůst intenzity automobilové dopravy na okrajích města je třeba minimalizovat a maximum dopravy ze Středočeského kraje realizovat veřejnou dopravou. Obecným důvodem pro návrh je požadavek na nezvyšování (a optimálně) snížení intenzity automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu.</div>					
<div>Pro širší souvislosti odkazujeme na odůvodnění připomínek IAD-001 a IAD-002</div>					

975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002221	Nesouhlas	<p>Při splnění podmínky nezvyšování dopravní zátěže z IAD v oblasti uvnitř MO je většina těchto záměrů nadbytečná. Je třeba individuálně posoudit jejich potřebnost tak, aby jejich realizace nevedla k dopravní indukci na stávající komunikační síti uvnitř MO, a nebyla tak v důsledku kontraproduktivní.</p> <p>IAD - 007: Městský okruh v úseku Pelc-Tyrolka - Balabenka - variantní řešení</p> <p>Obsah návrhu: Navrhujeme</p> <p>1) zpracování studie, na základě které by bylo podrobně posouzeno vedení Městského okruhu v severovýchodní sekci ve variantách založených na následujících podkladech: a) Duál (dle IPR z let 2012-15), b) “Městský okruh pro všechny” prezentovaná spolkem Auto*Mat v dubnu 2017(https://drive.google.com/open?id=0B8A0BmQtNYx5Q0RfbWZzaENSYIU), c) prověřování variant Městského okruhu zadané Radou HMP v roce 2017 a ukončené v dubnu 2018, d) příprava změny stávajícího ÚP Z 3125/00 prověřující další možnosti řešení MO, 10/64 e) koncept spolku Za naši budoucnost (celoměstsky významná změna územního plánu č. celoměstsky významné změny Z 2754/00) s podzemní mimoúrovňovou křižovatkou pod Bulovkou, a to zejména s ohledem na 1. požadavek podzemního vedení stávající dopravy v ulici V Holešovičkách, 2. možnost realizovat záměr ještě před dokončením SOKP (nejpozději současné zprovoznění celého SOKP pro aktuálně připravované stavby MO požaduje posudek EIA z roku 2012), 3. platný Plán udržitelné mobility a Klimatický plán hlavního města Prahy, zejména požadavky zvyšovat podíl neautomobilové dopravy v prvním a snížit objem dopravy automobilové ve druhém dokumentu.</p> <p>2) Vzhledem k časové náročnosti přípravy takto komplexní studie navrhujeme v Metropolitním plánu prozatímní doplnění řešení výše uvedených variant vedení Městského okruhu v územní rezervě. Zkapacitnění komunikační sítě s cílem odvedení většiny dopravního toku z nevyhovujících komunikací musí být téměř vždy doprovázeno snížením kapacity na stávající uliční síti. Při výrazném zvýšení celkové kapacity komunikací dochází k dopravní indukci, která během několika let z větší části dorovná původní pokles, na navazujících komunikacích pak situaci zhorší. V Praze se to prokázalo při zprovoznění tunelu Blanka, kdy doprava ve vnitřním městě zpočátku poklesla, od roku 2016 ale opět roste (viz analýza dopravních dat do roku 2019). Z analýzy citujeme hlavní závěry:</p> <ul style="list-style-type: none">• Celopražský pozitivní efekt Blanky na dopravu mimo nadřazenou komunikační síť trval jen jeden rok.• I když se většina nárůstu dopravy po Blance koncentrovala na nadřazenou komunikační síť, doprava (byť mírněji) opět roste i v běžných ulicích. Na objem už je to několikrát víc než kolik činí pokles ve vnitřním městě.• Po pěti letech jsou vymazány 3/4 pozitivního dopadu na širší centrum města.• Stále ještě ale přetrvává pokles v historickém centru, dovolující jeho zklidnění. <p>Zákon 183/2006 uvádí jako jeden z hlavních úkolů územního plánování “<i>stanovovat pořadí provádění změn v území(etapizaci)</i>” (§19 (1f)). Stavební zákon tedy předpokládá, že územní plán stanoví pořadí realizace jednotlivých záměrů, a tudíž podmínění realizace konkrétních záměrů předchozí realizací záměrů jiných. To je velmi významné zejména pro dopravní záměry, které vyžadují koncepční a etapizovanou realizaci v zájmu zamezení vzniku problémových oblastí - z hlediska funkce dopravního systému, životního prostředí nebo případně aby pro velké rozvojové záměry byla včas zajištěna odpovídající dopravní infrastruktura.</p> <p>Na tento konkrétní případ proto navrhujeme etapizace, podrobněji viz odůvodnění připomínek 1 a 2.</p>
						<p>Územní rezerva je správný nástroj na územní zajištění variantních řešení u záměrů, které jsou nebo v budoucnu mají být prověřovány.</p> <p>IAD - 009: Kbelská a Průmyslová - vyřazení z NKS</p> <p>Obsah návrhu: V případě, že na základě jiných připomínek či přehodnocení podoby NKS nedojde k odstranění Libeňské spojky z nadřazené komunikační sítě a nebude umožněno povrchové řešení Městského okruhu severně od Českobrodské navrhujeme:</p> <p>1. Vyřazení komunikací Průmyslová a Kbelská v úseku Vysočanská radiála - Štěrboholská radiála z nadřazené komunikační sítě a zařazení do třídy sběrných komunikací městského významu.</p> <p>2. Vyřazení zmínek o průmyslovém polookruhu z odstavce 119 (1) výroku a zrušení odstavce 119 (5).</p> <p>Je-li zařazení komunikací Průmyslová a Kbelská v úseku Vysočanská radiála - Štěrboholská radiála do nadřazené komunikační sítě součástí ZÚR, navrhujeme zadat aktualizaci ZÚR, která tuto změnu provede. Přestavba ulice Kbelské a Průmyslové v oblasti Hloubětína v zásadě vytváří druhou stopu městského okruhu - tj. Duál. Současně ale zachovává vysoce kapacitní řešení Městského okruhu v koridoru Pelc-Tyrolka - MÚK Rybníčky. V zásadě se tak na východě Prahy realizuje Městský okruh ve zdvojené podobě, což je s ohledem na funkci dopravního systému nadbytečné. Zdvojení Městského okruhu působí proti zamýšlenému účelu Pražského okruhu vést tranzitní dopravu mimo zastavěné území Prahy.</p> <p>IAD - 010: Zkapacitnění Kbelské a Průmyslové - odstranění z návrhu</p>
						<p>Obsah návrhu: V případě, že na základě jiných připomínek či přehodnocení podoby NKS nedojde k odstranění Libeňské spojky z nadřazené komunikační sítě a nebude umožněno povrchové řešení Městského okruhu severně od Českobrodské, navrhujeme odstranění záměrů</p> <p>1. 610/-/80 Přestavba ulice Kbelské a Průmyslové v oblasti Hloubětína, 2. 611/204/1027 Mimoúrovňová křižovatka Poděbradská, součást přestavby Kbelské a Průmyslové v oblasti Hloubětína, 3. a 611/595/1023 Mimoúrovňová křižovatka Hloubětín, součást přestavby Kbelské a Průmyslové v oblasti Hloubětína z návrhu MPP. Přestavba ulice Kbelské a Průmyslové v oblasti Hloubětína v zásadě vytváří druhou stopu městského okruhu -tj. Duál, současně ale zachovává vysoce kapacitní řešení Městského okruhu v koridoru Pelc-Tyrolka - MÚK Rybníčky. V zásadě se tak na východě Prahy realizuje Městský okruh ve zdvojené podobě, což je s ohledem na funkci dopravního systému nadbytečné. Zdvojení Městského okruhu působí proti zamýšlenému účelu Pražského okruhu vést tranzitní dopravu mimo zastavěné území Prahy.</p>

					Záměr zkapacitnění Průmyslové a Kbelské je možné uvažovat pouze při současném méně kapacitním provedení Městského okruhu. Bude-li tedy přijato méně kapacitní řešení MO, považujte tuto připomínku za bezpředmětnou.
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002333	Nesouhlas
					IAD - 011: Břevnovská radiála - odstranění nebo alternativní řešení
					Obsah návrhu: Navrhujeme úplné odstranění Břevnovské radiály (610/-/69) z Metropolitního plánu. V případě, že není odstranění záměru možné z důvodu rozporu se Zásadami územního rozvoje, navrhujeme zahájit na základě této připomínky přípravu odpovídající změny ZÚR.
					Alternativou v případě neakceptování návrhu je přehodnocení rychlostního charakteru Břevnovské radiály a její náhrada sběrnou komunikací městského významu se zrušením mimoúrovňových křížení a minimalizací délky tunelových úseků. Součástí tohoto návrhu je převedení většiny souběžného úseku Bělohorské a Karlovarské ulice(mezi ulicemi Sárská a Kukulova) do třídy významné místní komunikace. V takovém případě je také třeba zrušit záměr 610/-/85 Rozšíření ulice Karlovarské.
					Druhou alternativou v případě neakceptování výše uvedených návrhů je převedení Břevnovské radiály do územní rezervy. Břevnovská radiála vytváří společně se severovýchodní sekcí MO a uvažovaným pokračováním Vysočanské radiály tranzitní průtah městem, na kterém hrozí riziko, že namísto odvedení zbytné dopravy na vnější okruh tato zbytná doprava zůstane ve vnitřním městě. Břevnovská radiála dále zvyšuje tlak na ulici Patočkovu.
					Je nezbytné, aby byl systém dopravy do vnitřního města - v reakci na předpokládaný nárůst hybnosti obyvatel -realizován předně rozvojem veřejné dopravy, dokonce doprovázeného současným poklesem intenzity dopravy automobilové. Podrobněji viz odůvodnění připomínky IAD-002 a IAD-004.
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002360	Nesouhlas
					IAD - 012: Vysočanská radiála - odstranění
					Obsah návrhu: Navrhujeme úplné odstranění vnitřní části Vysočanské radiály (610/-/120) z Metropolitního plánu. V případě, že není odstranění záměru možné z důvodu rozporu se Zásadami územního rozvoje, navrhujeme zahájit na základě této připomínky přípravu odpovídající změny ZÚR. Vysočanská radiála vytváří společně se severovýchodní sekcí MO a uvažovaným pokračováním Břevnovské radiály tranzitní průtah městem, na kterém hrozí riziko, že namísto odvedení zbytné dopravy na vnější okruh tato zbytná doprava zůstane ve vnitřním městě.
					Je proto nezbytné, aby byl systém dopravy do vnitřního města - v reakci na předpokládaný nárůst hybnosti obyvatel- realizován předně rozvojem veřejné dopravy, dokonce doprovázeného současným poklesem intenzity dopravy automobilové. Podrobněji viz odůvodnění připomínky IAD-002 a IAD-004.
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002362	Nesouhlas
					IAD - 013: Radlická radiála - podmínění vnějším okruhem
					Obsah návrhu: Navrhujeme zavést podmíněnost realizace Radlické radiály (610/-/69) - stavba nesmí být zprovozněna dříve, nebudou zprovozněny všechny stavby silničního okruhu kolem Prahy, tedy záměry 610/-/1 (stavba 511), 610/-/2,610/-/3 a 610/-/4 (stavby 518, 519 a 520). Záměr odmítáme z řady důvodů jako zbytečný a škodlivý zejména před úplným dokončením Pražského okruhu a to z následujících důvodů:
					Stavba nikterak nepomůže Smíchovu odstranit jeho “malou magistrálu” – Malý smíchovský okruh (soustava převážně jednosměrných komunikací V Botanice - Kartouzská - Radlická - Vltavská - Hořejší nábreží).Předpokládaný pokles dopravy na Smíchově je nulový, radiála způsobí opak – ztraktivní příjezd do centra autem.
					Doprava mezi Lihovarem a Barrandovským mostem proto logicky začne kolabovat. Stejně jako Blanka omezila konkurenceschopnost veřejné dopravy na severozápadě města, tato stavba sníží atraktivitu veřejné dopravy na spojení mezi Jihozápadním městem a jihem Prahy. A to především proto, že vytvoří nežádoucí konkurenci lince metra B.
					Tato stavba pouze zvýší hybnost aut po městě, což opět podrazí nohy veřejné dopravě a utopí peníze do dálničního tunelu ve městě, jež potřebuje rozvíjet především městskou železnici, další linku metra a tramvajové tratě.
					Zkušenosti po otevření Blanky říkají, že městské dálnice bez realizovaných rozsáhlých doprovodných opatření mají vlivem dopravní indukce pouze krátkodobý a velmi omezený pozitivní dopad na povrchovou dopravu. Dlouhodobě ale vedou ke zvýšení intenzity dopravy, často i tam, kde se původně očekávalo zklidnění.
					Odůvodnění potřebou odlehčit radiálně směřujícím městským ulicím (třídám) od automobilové dopravy je rovněž nedostatečné. Jde především o Bělohorskou, Patočkovu, Plzeňskou, Radlickou a K Barrandovu. Těm ale podle dopravních modelů IPRu tato stavba neulehčí tak, aby to bylo zlepšení zásadní a tedy subjektivně hodnotitelné. Naopak stavba významně zvýší zatížení oblastí Jinonic, Butovic či Stodůlek emisemi z aut, kterých tam fakticky projede násobně více než dnes. Na Dívčích hradech vyroste výdech, který bude vypouštět zplodiny z tunelu na celou východní část Prahy. Razantně se pak zvýší zatížení hlukem, prachem a zplodinami v oblasti Zlíchova, Podolí a Braníka přímo na dně úzkého kaňonu Vltavy, kde rekreační oblastí nově pojede 40 000 aut denně navíc a z úseku Strakonické mezi Zlíchovským tunelem a Barrandovským mostem se stane nejzatíženější silnice v Česku s téměř185 000 aut denně.
					Obecné důvody pro podmíněnosti a nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-001 a IAD-002.
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002370	Nesouhlas
					IAD - 014: Městský okruh - podmínění vnějším okruhem a zahloubením Kbelské
					Obsah návrhu: Žádáme zavést v Metropolitním plánu etapizaci staveb městského okruhu danou podmínkami EIA , jmenovitě podmínit zahájení stavby severovýchodní sekce Městského okruhu (610/-/49, 610/-/119, 610/-/121,610/-/122) zahájením stavby nedokončených úseků Pražského okruhu v celé délce (610/-/1, 610/-/2, 610/-/3 a610/-/4), a dále předchozím zprovozněním zahloubení Kbelské (610/-/80 a souvisejících MÚK s Poděbradskou611/204/1027 a Kolbenovou 611/595/623). Připomínka zakotvuje v územním plánu platné podmínky EIA pro stavby Městského okruhu (stavba 0081Pelc-Tyrolka, Balabenka, 0094 Balabenka - Štěrboholská radiála a 8313 Libeňská spojka). Současně lze z probíhající projektové přípravy Městského okruhu, která předbíhá projektovou přípravu podmiňujících záměrů vyvodit, že zásadní podmínky EIA mohou být při stavbě Městského okruhu ignorovány; pročež je vhodné fixovat tyto podmínky též v územně plánovací dokumentaci tak, aby byly zakotveny v dalším dokumentu závazném pro rozhodování stavebních úřadů.

Podmínka z kladného stanoviska požadující nejpozději současné zprovoznění okruhu vnějším okruhem zní následovně:
1) MO v hodnoceném úseku od Pelc Tyrolky po Štěrboholskou radiálu a Libeňskou spojkou nebude uveden do provozu dříve, než bude uveden do provozu SOKP.

Podmínka z kladného stanoviska pro stavby Městského okruhu požadující předchozí zprovoznění zahloubení ulice Kbelské zní následovně:
43') V předstihu před zahájením stavby MO č. 0081 zkapacitnit Průmyslový polokruh, resp. předpokládané MÚK s ulicemi Poděbradskou a Kbelskou v oblasti Hloubětína, jak to předpokládají vstupní podklady modelového zatížení komunikační sítě použité v dokumentaci.

Ve stanoviscích se dále uvádí, že “podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace záměru a zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.” Je tedy žádoucí, aby územní plán byl s těmito podmínkami v souladu a tuto podmíněnost respektoval tím, že ji do svého výroku začlení.

Zákon 183/2006 uvádí jako jeden z hlavních úkolů územního plánování “stanovovat pořadí provádění změn v území(etapizaci)” (§19 (1f)).
Stavební zákon tedy předpokládá, že územní plán stanoví pořadí realizace jednotlivých záměrů a tudíž podmínění realizace konkrétních záměru předchozí realizací záměrů jiných. To je velmi významné zejména pro dopravní záměry, které vyžadují koncepční a etapizovanou realizaci v zájmu zamezení vzniku problémových oblastí - z hlediska funkce dopravního systému, životního prostředí, nebo případně aby pro velké rozvojové záměry byla včas zajištěna odpovídající dopravní infrastruktura.

Obecné důvody pro podmíněnosti a nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-001 a IAD-004.1č. připomínky (43) je ze stanoviska k záměru 0081; ve stanoviscích k záměrům 0094 a 8313 je číslo podmínky odlišné, textově je ale připomínka identická.

1) č. připomínky (43) je ze stanoviska k záměru 0081; ve stanoviscích k záměrům 0094 a 8313 je číslo podmínky odlišné, textově je ale připomínka identická.

975 MHMPXPJ2W011 Námitka MHMPXPJ2W011 3002376 Nesouhlas

IAD - 015: Městský okruh - podmínění železničním diaemetrem a linkou metra D
Obsah návrhu:
Navrhujeme zavést do MPP podmíněnost realizace staveb 610/-/49; 610/-/119; 610/-/121; 610/-/122. (Městský okruh a Libeňská spojka) - stavby nesmějí být zprovozněny dříve než bude zprovozněno

1. metro D v úseku úseku Náměstí Míru - Nové Dvory (621/-/1 a D 621/-/3),

2. a Nové spojení II (630/-/2)

Současně s tím navrhujeme převedení záměru 630/-/2 z územní rezervy do návrhu.

V případě, že není převedení záměru do návrhového horizontu možné z důvodu rozporu se Zásadami územního rozvoje, navrhujeme zahájit na základě této připomínky přípravu odpovídající změny ZÚR.
Zákon 183/2006 uvádí jako jeden z hlavních úkolů územního plánování “stanovovat pořadí provádění změn v území(etapizaci)” (§19 (1f)). Obecné důvody pro podmíněnosti a nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-001 a IAD-004.

U linky D navrhujeme omezit podmíněnost pouze na úsek jižně od stanice Náměstí Míru, zejména s ohledem na nevyjasněné vedení linky severně od této stanice.

Strategický význam záměru Nového spojení II je naprosto srovnatelný s dostavbou Městského okruhu. Je vysoce žádoucí, aby bylo Nové Spojení II realizováno v podobném časovém horizontu jako Městský okruh, jinak nelze předpokládat dostatečné odlehčení centra od IAD ani realizaci některých doprovodných opatření ke zprovoznění Městského okruhu požadovaných posouzením EIA na dostavbu Městského okruhu, zejména zpoplatnění vjezdu do oblasti uvnitř Městského okruhu.

Nové spojení II leží kompletně na území Hlavního města Prahy a je možné jej realizovat v městské režii. Pro jeho realizaci tak není třeba čekat na přípravu v režii SŽDC, Praha jej může po dohodě připravit, zaplatit a postavit sama a to co nejrychleji. Začlenění záměru do Návrhu je pro takový postup nezbytným předpokladem.

975 MHMPXPJ2W011 Námitka MHMPXPJ2W011 3002385 Nesouhlas

Záměr je součástí Plánu udržitelné mobility Prahy (PUMP) - *Nové spojení 2 (Metro S))* a má zde velmi vysoké hodnocení (60,9%).

IAD - 016: Městský okruh - podmínění železnicí Libeň - Hostivař

Obsah návrhu:
Navrhujeme zavést do MPP podmíněnost realizace staveb 610/-/49; 610/-/119; 610/-/121; 610/-/122. (Městský okruh a Libeňská spojka) - stavby nesmějí být zprovozněny dříve než bude zprovozněna Železniční trať Praha-Libeň – Praha-Hostivař (630/-/3).

Současně s tím navrhujeme převedení záměru 630/-/3 z územní rezervy do návrhu.
Zákon 183/2006 uvádí jako jeden z hlavních úkolů územního plánování “stanovovat pořadí provádění změn v území(etapizaci)” (§19 (1f)). Obecné důvody pro podmíněnosti a nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-001 a IAD-004.

Železniční trať Praha-Libeň – Praha-Hostivař zajišťuje kapacitní a rychlé osobní železniční spojení v koridoru blízkém Městskému okruhu a zajišťuje tak zachování konkurenceschopnosti veřejné dopravy i po dostavbě Městského okruhu v relacích, kde MO nabídne automobilové dopravě zásadní zrychlení cest.

975 MHMPXPJ2W011 Námitka MHMPXPJ2W011 3002389 Nesouhlas

IAD - 017: Břevnovská radiála - podmínění železnicí do Kladna

Obsah návrhu:
Navrhujeme zavést do MPP podmíněnost realizace staveb 610/-/69 (Břevnovská radiála) a 610/-/85 (Rozšíření ulice Karlovarské) nejpozději souběžnou realizací staveb 630/-/8 (Železniční trať Praha – Kladno) a 630/-/15 (Železniční trať Praha Masarykovo nádraží – Praha-Bubny).
Zákon 183/2006 uvádí jako jeden z hlavních úkolů územního plánování “stanovovat pořadí provádění změn v území(etapizaci)” (§19 (1f)). Obecné důvody pro podmíněnosti a nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-001 a IAD-004.

Železniční trať Praha Masarykovo nádraží – Praha-Bubny -> Kladno nabídne kapacitní a rychlé osobní železniční spojení v koridoru blízkém Břevnovské radiále a zajišťuje tak zachování konkurenceschopnosti veřejné dopravy i po dostavbě Břevnovské radiály. Naopak v případě nerealizace zkapacitnění železniční trati hrozí další zvýšení intenzit automobilové dopravy ve vnitřním městě včetně všech negativních dopadů.					
Tato připomínka není v kolizi s jinou připomínkou podanou naším spolkem, která navrhuje odstranění Břevnovské radiály z plánu. V případě, že by byla připomínka požadující odstranění Břevnovské radiály splněna, vztahuje se tato aktuální připomínka pouze k záměru zkapacitnění Karlovarské ulice.					
975	MHMPXPJ2W011	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002394	Nesouhlas
IAD - 018: MÚK Vrbova - zaslepení ul. Ke Krči					
Obsah návrhu: Navrhujeme doplnit MÚK Vrbova zaslepením ulice Ke Krči pro IAD, fakticky tedy vyřadit ulici Ke Krči z vybrané komunikační sítě. Do vybrané komunikační sítě může být případně začleněna ulice Branická do ulice V podzámčí. Zkapacitnění komunikační sítě s cílem odvedení většiny dopravního toku z nevyhovujících komunikací musí být téměř vždy doprovázeno snížením kapacity na stávající uliční síti. Obecným důvodem pro návrh je požadavek na nezvyšování (a optimálně) snížení intenzity automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu. Obecné důvody pro nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-004.					
V případě, že nedojde k přerušení průjezdu IAD z Vrbovy do ulice Ke Krči, hrozí zavlečení nové dopravy z Jižní spojky do ulice Ke Krči, zejména v kombinaci se záměrem 610/-/112 (Dvorecký most), kdy by pro nadmístní dopravu z Jižní Spojky na Smíchov vznikla alternativní spojka mimo k tomu účelu vhodné kapacitní komunikace.					
975	MHMPXPJ2W011	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002395	Nesouhlas
IAD - 019: Smetanovo nábřeží a Křižovnická, Karmelitská - zklidnění					
Obsah návrhu: Navrhujeme vyřadit Smetanovo nábřeží v úseku Betlémská - nám. Jana Palacha a ulici Újezd a Karmelitskou mezi Vítěznou a Malostranským náměstím z kategorie “významné místní komunikace”.					
V případě, že by tyto komunikace měly být v MPP zachovány jako významné místní komunikace, žádáme tuto skutečnost řádně odůvodnit. Obecným důvodem pro návrh je požadavek na nezvyšování (a optimálně) snížení intenzity automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu. Obecné důvody pro nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-004.					
Zařazení předmětných ulic do kategorie významných místních komunikací je v rozporu s připravovanou regulací tranzitní dopravy přes Staré Město a Malou Stranu.					
Zklidnění Smetanova nábřeží a přilehlých komunikací je dlouhodobě potřebným záměrem, mnohokrát odůvodněným, slibovaným a odkládaným. Průjezd více než 20 tisíc vozidel úzkou ulicí, kterou je současně vedena frekventovaná tramvajová trať a nejdůležitější pražská cyklotrasa, je při existenci objízdných komunikací s vyšší kapacitou (Strahovský tunel, magistrála) naprosto neospravedlnitelné.					
975	MHMPXPJ2W011	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002400	Nesouhlas
IAD - 020: Severojižní magistrála - humanizace					
Obsah návrhu: Navrhujeme zachovat v MPP navržený charakter Severojižní magistrály, tedy jako sběrné komunikace městského významu, bez mimoúrovňových křižovatek Vltavská, Těšnov, Bulhar, Hlavní nádraží, Vyšehrad, náměstí Hrdinů, Hvězdova a Vyskočilova.					
Dále žádáme odstranění návrhu mimoúrovňové křižovatky 611/058/1047 s ulicí Na Strži. Obecným důvodem pro návrh je požadavek na nezvyšování (a optimálně) snížení intenzity automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu. Obecné důvody pro nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-004.					
Severojižní magistrála necitlivě protíná centrum Prahy, její výstavba v 70. a 80. letech minulého století byla vážnou urbanistickou chybou. Změny parteru, doplnění příčných vazeb a mírné snížení kapacity by přinesly zcela zásadní zlepšení života obyvatel Prahy a jsou možné i bez dostavby Městského okruhu. Po dostavbě Městského okruhu je nezbytné přikročit k odstranění mimoúrovňových křižovatek a vrátit magistrále charakter městské třídy.					
Tento koncept je v souladu se záměrem Útvaru rozvoje města z roku 2009, kdy vznikla velká studie k humanizaci SJM. Tranzitní doprava na magistrále (cesty mimo oblast uvnitř Městského okruhu) činí dle směrového průzkumu TSK z roku 2017 asi 20 %. Po zavedení mýta, které předpokládá dostavba Městského okruhu, lze předpokládat další významný pokles intenzity automobilové dopravy. Stejného výsledku lze nicméně dosáhnout pouhým snížením kapacity komunikací na magistrále.					
Zkapacitnění komunikační sítě s cílem odvedení většiny dopravního toku z nevyhovujících komunikací musí být téměř vždy doprovázeno snížením kapacity na stávající uliční síti. Při výrazném zvýšení celkové kapacity komunikací dochází k dopravní indukci, která během několika let z větší části dorovná původní pokles, na navazujících komunikacích pak situaci zhorší.					
V Praze se to prokázalo při zprovoznění tunelu Blanka, kdy doprava ve vnitřním městě zpočátku poklesla, od roku2016 ale opět roste (viz analýza dopravních dat do roku 2019). Z analýzy citujeme hlavní závěry:					
<ul style="list-style-type: none">• Celopražský pozitivní efekt Blanky na dopravu mimo nadřazenou komunikační síť trval jen jeden rok.• I když se většina nárůstu dopravy po Blance koncentrovala na nadřazenou komunikační síť, doprava (byť mírněji) opět roste i v běžných ulicích. Na objem už je to několikrát víc než kolik činí pokles ve vnitřním městě.• Po pěti letech jsou vymazány 3/4 pozitivního dopadu na širší centrum města.• Stále ještě ale přetrvává pokles v historickém centru, dovolující jeho zklidnění.					

					Ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD, nárůst intenzity automobilové dopravy na okrajích města je třeba minimalizovat a maximum dopravy ze Středočeského kraje realizovat veřejnou dopravou.
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002402	Nesouhlas
					IAD - 021: Plzeňská - převedení IAD do Vrchlického
					Obsah návrhu: Navrhujeme Plzeňskou ulici v úseku Mozartova - Holeškova vyřadit z kategorie sběrné ulice městského významu a v úseku Holečkova - Na Zámýšli převést do kategorie významná místní komunikace. Automobilová doprava má být výhledově převedena obousměrně do Vrchlického ulice, to předpokládá například návrh revitalizace Plzeňské třídy zadaný MČ Praha 5 (studii vytvořilo studio A69 Architekti).
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002404	Nesouhlas
					IAD - 022: 610/-/104 Vestecká spojka - odstranění
					Obsah návrhu: Navrhujeme odstranění záměru 610/-/104 Vestecká spojka, jejího spojení k Formanské ulici 610/-/104 a mimoúrovňové křižovatky 611/914/1019 z Metropolitního plánu.
					Alternativou v případě neakceptování návrhu je odstranění pouze spojky k ulici Formanské 610/-/104 . Je zásadní, aby se předpokládaný nárůst hybnosti obyvatel realizoval veřejnou dopravou. Ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD, nárůst intenzity automobilové dopravy na okrajích města je třeba minimalizovat a maximum dopravy ze Středočeského kraje realizovat veřejnou dopravou.
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002408	Nesouhlas
					Propojení, byť působící navenek jako přivaděč z D3 na D1, ve skutečnosti přivede také značné množství dopravy do ulic Formanská, Josefa Bíbrdlíka a Ke štítu a pro množství dopravy fakticky vytváří nežádoucí zkratku SOKP. Faktické zdvojení Kunratické spojky povede také k zá vleku další tranzitní dopravy do ulice Opatovské a obecně do rezidenčních ulic Jižního Města.
					IAD - 023: Vestecká spojka - náhradní záměr
					Obsah návrhu: Navrhujeme vytvoření záměru alternujícího Vesteckou spojku, a to napřímením Kunratické spojky vytvořením dvojice nových komunikací:
					1) Propojení Vídeňské na stávající okružní křižovatce přivaděče od SOKP (předpokládaný začátek Vestecké spojky) a Kunratické spojky jihovýchodně od Olšanského rybníka, v délce cca 1,5 km (https://mapy.cz/s/2R4qC).
					2) Propojení Kunratické spojky od oblouku západně od Šeberova ke křižovatce Chilská - Na Jelenách, v délce cca 1,1 km (přibližně dle https://mapy.cz/s/2R4st). Je zásadní, aby se předpokládaný nárůst hybnosti obyvatel realizoval veřejnou dopravou. Ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD, nárůst intenzity automobilové dopravy na okrajích města je třeba minimalizovat a maximum dopravy ze Středočeského kraje realizovat veřejnou dopravou.
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002424	Nesouhlas
					Záměr alternativuje Vesteckou spojku aniž by vedl k negativním dopadům, které by Vestecká spojka měla, jmenovitě zá vleku IAD do oblasti Újezda a Křeslic a znásobení kapacity komunikací v koridoru D3 - D1. Záměr je schopen Vesteckou spojku plně nahradit také za výrazně nižších nákladů, není třeba stavět žádná mimoúrovňová křížení ani Exit 4.
					IAD - 024: Obchvat Březiněvsi - odstranit z návrhu
					Obsah návrhu: Navrhujeme odstranění záměru 610/-/105 Obchvat Březiněvsi z Metropolitního plánu. Je zásadní, aby se předpokládaný nárůst hybnosti obyvatel realizoval veřejnou dopravou. Ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD, nárůst intenzity automobilové dopravy na okrajích města je třeba minimalizovat a maximum dopravy ze Středočeského kraje realizovat veřejnou dopravou.
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002434	Nesouhlas
					Samotná myšlenka obchvatu staré výpadovky na Českou Lípu je pochybná vzhledem k existenci přeložky silnice I/9 od Líbeznice, která společně s D8 již fakticky obchvat Březiněvsi tvoří. Smysl tohoto záměru je tak zcela pochybný i v případě, že by obchvat vedl také kolem Bořanovic a Líbeznice. Vzhledem k tomu, že jmenované obce tento obchvat z pochopitelných důvodů odmítly jako zbytečný, je jeho realizace pouze na území Prahy nejen zbytečná, ale dokonce i velmi škodlivá právě pro výše zmíněné obce. Záměr je tedy naprosto nesmyslný a v územním plánu neospravedlnitelný ani v podobě územní rezervy.
					IAD - 025: Propojení Veleslavín - Petřiny (610/-/113) - odstranění
					Obsah návrhu: Navrhujeme odstranění záměru Propojení Veleslavín - Petřiny (610/-/113) z Metropolitního plánu. Propojení, byť působící navenek jako tangenta, ve skutečnosti poslouží jako přivaděč z Městského okruhu, zkapacitňující Evropskou ulici. Záměr je v prostorové kolizi se záměrem lineárního parku nad tělesem zahloubené železniční trati na Kladno, patrně jej přerušuje. Proti záměru vystupuje Městská část Praha 6. Propojení vytváří dopravní “přeliv” pro ulici Evropskou v případě kongescí, který bude nárazově značně zatěžovat navazující uliční síť.
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002440	Nesouhlas
					IAD - 026: Komunikační propojení Bubenečská - Milady Horákové (610/-/14) - odstranit
					Obsah návrhu: Navrhujeme odstranění záměru Komunikační propojení Bubenečská - Milady Horákové (610/-/14) z Metropolitního plánu. Zkapacitnění komunikační sítě s cílem odvedení většiny dopravního toku z nevyhovujících komunikací musí být téměř vždy doprovázeno snížením kapacity na stávající uliční síti. Při výrazném zvýšení celkové kapacity komunikací dochází k dopravní indukci, která během několika let z větší části dorovná původní pokles, na navazujících komunikacích pak situaci zhorší.
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002444	Nesouhlas
					Propojení prochází místem, kam bude přesunuta železniční stanice Dejvice. Jedná se o významný veřejný prostor, do kterého je zavlékání automobilové dopravy (být v podobě místního propojení) naprosto nežádoucí. Propojení dále vytváří dopravní “přeliv” pro ulici Svatovítskou v případě kongescí a budoucí dopravy vzniklé zastavěním transformační plochy s obytným využitím 411/053/2163. Tyto vlivy budou nárazově značně zatěžovat přilehlé ulice. Pro místní spojení alespoň v jednom směru navíc v současnosti existuje ulice Pelléova.
					IAD - 027: Rozšíření ulice Karlovarské (610/-/85) - podmínění tramvajovou tratí.
					Obsah návrhu: V případě neakceptování připomínky požadující redukci Břevnovské radiály navrhujeme realizaci záměru 610/-/85 Rozšíření ulice Karlovarské podmínit stavbou tramvajové trati do Řep. Je zásadní, aby se předpokládaný nárůst hybnosti obyvatel realizoval veřejnou dopravou. Ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD, nárůst intenzity automobilové dopravy na

okrajích města je třeba minimalizovat a maximum dopravy ze Středočeského kraje realizovat veřejnou dopravou.						
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002445	Nesouhlas	<p>Zkapacitnění vytváří společně se severovýchodní sekcí MO a uvažovaným pokračováním Vysočanské radiály tranzitní průtah městem, na kterém hrozí riziko, že místo odvedení zbytné dopravy na vnější okruh tato zbytná doprava zůstane ve vnitřním městě.</p> <p>IAD - 030: Podolský most (610/-/110) - řádně odůvodnit</p> <p>Obsah návrhu: Požadujeme řádné odůvodnění návrhu záměru 610/-/110 Podolský most a nebude-li záměr řádně odůvodněn, jeho odstranění z Metropolitního plánu. Obecným důvodem pro návrh je požadavek na nezvyšování (a optimálně) snížení intenzity automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu. Obecné důvody pro nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-004.</p> <p>MPP navrhuje na území MČ Praha 4 stavby dopravní infrastruktury, aniž by byla potřeba těchto staveb řádně odůvodněna v odůvodnění MPP, ani ve Vyhodnocení vlivu MPP na životní prostředí.</p>
						<p>Domníváme se, že při splnění podmínky nezvyšování dopravní zátěže z IAD v oblasti uvnitř MO je tento záměr nadbytečný. Záměr vytváří riziko zavléčení značného objemu tranzitní dopravy do ulice Na Dolínách.</p> <p>IAD - 031: Dvorecký most (610/-/112) - řádně odůvodnit</p> <p>Obsah návrhu: Požadujeme řádné odůvodnění návrhu záměru 610/-/112 Dvorecký most (například na základě dopravní studie Smíchov City) a nebude-li záměr řádně odůvodněn, jeho odstranění z Metropolitního plánu. Obecným důvodem pro návrh je požadavek na nezvyšování (a optimálně) snížení intenzity automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu. Obecné důvody pro nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-004.</p> <p>MPP navrhuje na území MČ Praha 4 stavby dopravní infrastruktury, aniž by byla potřeba těchto staveb řádně odůvodněna v odůvodnění MPP, ani ve Vyhodnocení vlivu MPP na životní prostředí.</p>
						<p>Jedná se o most pro IAD v souběhu s tramvajovým mostem 622/-/35. Při splnění podmínky nezvyšování dopravní zátěže z IAD v oblasti uvnitř MO je tento záměr nadbytečný. Most hrozí fungovat jako přeliv tranzitní dopravy pro Barrandovský most zejména v případě kongescí na městském okruhu. Vzniká tím značné riziko pravidelného zavlékání velkého objemu tranzitní dopravy do přilehlé uliční sítě, zejména do ulice Jeremenkovy, Křížové a dalších.</p> <p>IAD - 033: Zkapacitnění Bohdalec (610/-/94 a 103) - odstranění</p> <p>Obsah návrhu: Navrhujeme z návrhu MPP odstranit úpravy komunikací 610/-/94 a 610/-/103 na Bohdalcí, a to bez náhrady. Obecným důvodem pro návrh je požadavek na nezvyšování (a optimálně) snížení intenzity automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu. Obecné důvody pro nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-004.</p>
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002447	Nesouhlas	<p>Zkapacitnění obou úseků povede k nárůstu atraktivity tohoto propojení směrem ke Slavii a dalším lokacím přes Bělocerkevskou ulicí směrem ke stanici Želivského.</p>
						<p>Zákon 183/2006 navíc uvádí jako jeden z úkolů územního plánování také “<i>prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území</i>” §19 (1j). Stavby pro veřejnou dopravu jsou značně náročné a proto je třeba vždy důkladně posuzovat jejich efektivitu a to i v kontextu externalit a vhodných doprovodných opatření.</p> <p>IAD - 034: Komunikační propojení Evropská - Svatovítská (KES, 610/-/11) - úprava</p> <p>Obsah návrhu: Navrhujeme převedení záměru 610/-/11 Komunikační propojení Evropská - Svatovítská (KES) z kategorie “sběrné komunikace městského významu” do kategorie “ostatní dopravně významné komunikace.” Obecným důvodem pro návrh je požadavek na nezvyšování (a optimálně) snížení intenzity automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu. Obecné důvody pro nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-004.</p>
						<p>Aktuálně připravovaná (a dle našeho názoru žádoucí) podoba záměru v základním provedení 1+1 pruh odpovídá spíše nižší kategorii komunikace. Toto provedení je tudíž žádoucí potvrdit.</p> <p>IAD - 035: Komunikace za Vršovickým nádražím - úprava na bezmotorové</p> <p>Obsah návrhu: Navrhujeme převedení záměru 610/-/33 Komunikační propojení Otakarova - Nad Vinným potokem a 610/-/18Komunikační propojení Čiklova - Otakarova do podoby nových propojení významných cyklotras (stavby 650/-/...). Obecným důvodem pro návrh je požadavek na nezvyšování (a optimálně) snížení intenzity automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu. Obecné důvody pro nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-004.</p>
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002451	Nesouhlas	<p>Je zřejmé, že při splnění podmínky nezvyšování dopravní zátěže z IAD v oblasti uvnitř MO je tento záměr nadbytečný. Koridor je naopak velmi dobře využitelný pro kvalitní cyklotrasu v podobě drážní stezky.</p> <p>VHD - 001: Nové spojení II do návrhu</p> <p>Obsah návrhu: Navrhujeme</p>

1) převést záměr 630/-/2 (Železniční trať Nové spojení II) z územní rezervy do návrhu a

2) deklarovat tento záměr jako veřejně prospěšnou stavbu, pro kterou lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit nebo jako veřejně prospěšnou stavbu pro uplatnění předkupního práva.

V případě, že není převedení záměru do návrhového horizontu možné z důvodu rozporu se Zásadami územního rozvoje, navrhuje zahájit na základě této připomínky přípravu odpovídající změny ZÚR.
Zvýšení atraktivity, dostupnosti a konkurenceschopnosti veřejné dopravy je nezbytné s ohledem na nárůst intenzit IAD a stagnaci poměru IAD vůči VHD (viz Ročenky dopravy TSK). Je zásadní, aby se nárůst cest způsobený růstem počtu obyvatel a hybnosti realizoval přednostně veřejnou dopravou, ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD.

Z řady deklarací v článcích 117-120 textové části výroku Metropolitního plánu hl. m. Prahy, jež jsou věnovány automobilové dopravě, je zřejmé podcenění problému hypermobility a potřeby soustavně směřovat ke snížení negativních dopadů automobilové dopravy. Toho lze při současném růstu intenzity využívání města dosáhnout jedině výrazným snížením podílu automobilové dopravy na vykonaných cestách, v centru pak absolutním snížením intenzit automobilové dopravy.

Je zásadní, aby byl systém dopravy ve vnitřním městě - v reakci na předpokládaný nárůst hybnosti obyvatel -realizován předně rozvojem veřejné dopravy, dokonce pokud možno za současného poklesu intenzity dopravy automobilové. Regulaci automobilové dopravy předpokládá jeden ze strategických cílů ve strategickém plánu“ Regulovat a řídit provoz automobilové dopravy” (1.5 A6), pokles dopravy pak předpokládá jeden z indikátorů udržitelné mobility (indikátor 1.5.7 - snížení počtu vozidel na centrálním kordonu). Zároveň strategický plán v kapitole k udržitelné mobilitě definuje cíl “zvýšit podíl veřejné pěší a cyklistické dopravy nad 70 %” a to mimo jiné prostřednictvím rozvoje kolejové dopravy (kap. 1.5 B), nových propojení (kap. 1.5 D) aj. Jedná se o logicky stanovené cíle, protože při předpokládaném nárůstu počtu a hybnosti obyvatel je zřejmé, že bez posílení kapacity sítě pro veřejnou dopravu přejdou nové cesty nadměrně do automobilové dopravy, s odpovídajícími negativními dopady na životní prostředí a veřejný prostor.

Pokles intenzity automobilové dopravy v řádu několika desítek procent předpokládá dále například integrovaný krajský program snižování emisí, nebo (v souvislosti se zavedením mýta) posudek EIA na dostavbu Městského okruhu.

Zákon 183/2006 v §19 (1c) uvádí, že úkolem územního plánování je zejména *“prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí.”* Pro stavby sloužící veřejné dopravě proto existuje veřejný zájem přinejmenším ve stejné míře jako u staveb pro dopravu automobilovou. S ohledem na požadavky udržitelného rozvoje lze veřejný zájem na stavbách pro veřejnou dopravu chápat dokonce jako významnější, než jak tomu je u staveb pro dopravu automobilovou, zvláště nejsou-lidoprovázena opatřeními tlumícími negativní vlivy nárůstu intenzit automobilového provozu.

Deklarace záměrů pro veřejnou dopravu jako veřejně prospěšných staveb je nezbytná v případě umístění stavby na soukromých pozemcích. Tehdy je možno uplatnit předkupní právo nebo možnost vyvlastnění. Deklarace stavby ve veřejném zájmu je podstatná i v situacích, kdy je třeba zajistit rovné podmínky pro všechny druhy dopravy tam, kde se překrývá více záměrů či dopravních i jiných zájmů.

Touto logikou je ve veřejném zájmu stavby pro veřejnou dopravu neodkládat a realizovat nejpozději souběžně se stavbami pro automobilovou dopravu. Zákon 183/2006 k tomu uvádí, že úkolem územního plánování je mj. *“stanovovat pořadí provádění změn v území (etapizaci),”* (§19 (1f)), čímž dává k zajištění tohoto zájmu funkční nástroj.

Výše uvedení odůvodnění se vztahuje i k následujícím připomínkám, které požadují lepší územní zajištění staveb pro veřejnou dopravu, nebo zavedení podmínek.

Strategický význam tohoto záměru je naprosto srovnatelný s dostavbou Městského okruhu. Je vysoce žádoucí, abybylo Nové Spojení II realizováno v podobném časovém horizontu jako Městský okruh, jinak nelze předpokládat dostatečné odlehčení centra od IAD ani realizaci některých doprovodných opatření ke zprovoznění Městského okruhu požadovaných posouzením EIA na dostavbu Městského okruhu, zejména zpoplatnění vjezdu do oblasti uvnitř Městského okruhu.

Nové spojení II leží kompletně na území Hlavního města Prahy a je možné jej realizovat v městské režii. Pro jeho realizaci tak není třeba čekat na přípravu v režii SŽDC, Praha jej může po dohodě připravit, zaplatit a postavit sama a to co nejrychleji. Začlenění záměru do návrhu je pro takový postup nezbytným předpokladem.

Záměr je součástí Plánu udržitelné mobility Prahy (PUMP) - *Nové spojení 2 (Metro S)* a má zde velmi vysoké hodnocení (60,9%).

975 MHMPXPJ2W011 Námitka MHMPXPJ2W011 3002462 Nesouhlas

VHD - 002: Vysokorychlostní trati do návrhu
Obsah návrhu:
Navrhujeme začlenit vysokorychlostní trati 630/-/33; 630/-/101; 630/-/103-109 v maximální možné míře z územní rezervy do návrhu a to s ohledem na probíhající prověřování variant a aktualizaci ZÚR.
Zvýšení atraktivity, dostupnosti a konkurenceschopnosti veřejné dopravy je nezbytné s ohledem na nárůst intenzit IAD a stagnaci poměru IAD vůči VHD (viz Ročenky dopravy TSK). Je zásadní, aby se nárůst cest způsobený růstem počtu obyvatel a hybnosti realizoval přednostně veřejnou dopravou, ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD.
Výstavba prvních úseků vysokorychlostních tratí, na které bude převedena dálková doprava, je předpokladem pro uvolnění kapacity stávajících koridorů, na kterých se míchá doprava dálková, nákladní a příměstská, což značně omezuje možnosti dalšího snižování intervalů příměstské železnice. Z těchto důvodů je žádoucí maximální urychlení přípravy záměrů alespoň prvních úseků vysokorychlostních železničních tratí.

975 MHMPXPJ2W011 Námitka MHMPXPJ2W011 3002471 Nesouhlas

VHD - 003: Nové spojení 3 - východní sekce železničního diametru

Obsah návrhu:
Navrhujeme zpracování studie, na základě které by bylo posouzeno a do Metropolitního plánu (potažmo ZÚR) v podobě územní rezervy případně začleněno prodloužení Nového spojení 2 (železničního diametru) v úseku Opera(Nové spojení 2) - Žižkov - Balabenka (žel. uzel).
Zvýšení atraktivity, dostupnosti a konkurenceschopnosti veřejné dopravy je nezbytné s ohledem na nárůst intenzit IAD a stagnaci poměru IAD vůči VHD (viz Ročenky dopravy TSK). Je zásadní, aby se nárůst cest způsobený růstem počtu obyvatel a hybnosti realizoval přednostně veřejnou dopravou, ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD. Podrobněji toto odůvodněno v připomínce VHD-003.

Napojení Žižkova na kapacitní veřejnou dopravu je předmětem dlouhodobých sporů. Metropolitní plán předpokládá zakončení linky metra D na Náměstí republiky a polohou koncové stanice předjímá možné (a logické)pokračování linky severním směrem. Žižkov na druhou stranu dlouhodobě požaduje napojení na kapacitní veřejnou dopravu, v důsledku čehož nyní existuje záměr vedení linky D úvratí nebo objíždkou na dolní Žižkov a dále na Prahu 9.

Jakkoliv nejsou veřejně k dispozici studie hodnotící toto trasování a i přes to, že vedení linky D přes Prahu 3předpokládá nově plán udržitelné mobility (opatření Metro *D: úsek Nám. Míru* -

centrum - Pha 3 - Pha 9), považujeme za značné riziko připravit záměr v podobě, která by linku D vedla mimo historické centrum. Linka D může dobře plnit buď dostřednou funkci odpovídající aktuálním idejím MPP, nebo funkci transversální, nabízející na východě města atraktivní alternativu automobilové dopravy. Vedení přes Hlavní nádraží na Žižkov by ale vzhledem k závleku neplnilo dobře ani jednu z těchto funkcí.

Jako zajímavá alternativa vedení linky D se jev prodloužení železničního diametru od stanice Opera východním směrem. Ideální řešení by mělo obsahovat dvě zastávky (přibližně Havlíčkovo náměstí a ulice Jana Želivského severně od Olšanské), a napojení u Balabenky na železniční trati směřující na Lysou, Kolín a případně i Kralupy. Výhodou záměru je vznik skutečného železničního diametru - městské linky se čtyřmi stanicemi mezi Smíchovem a Líbni a v délce téměř 8 km, vedeného také mimo koridory dálkové železniční dopravy.

Záměr nicméně není prověřen a lze předpokládat, že na pražské poměry je takové řešení (odpovídající např. Curychu) možná až příliš revoluční. Pro další prověřování záměru je nicméně jeho vložení do územní rezervy na základě elementární studie proveditelnosti nepochybně možné přinejmenším v podobě územní rezervy nebo varianty k záměru vedení linky D přes Žižkov.

VHD - 005: Přehodnocení vedení linky metra D v centru a na severu Prahy

Obsah návrhu:

Navrhujeme:

1) zpracování studie, na základě které by bylo podrobně posouzeno možné pokračování linky D severně od stanice Náměstí Míru, zejména aby bylo porovnáno vedení severním směrem na Letnou (s možným ukončením na Letenském náměstí, u ZOO, v Čimicích, nebo poblíž MÚK Čimice - SOKP) a vedení severovýchodním směrem (přes Žižkov na Prosek, případně do Čakovic). Zejména by mělo být posouzeno trasování linky D přes centrum, a případně navržen jiný způsob řešení kapacitní kolejové dopravy na Žižkově (další linka metra ukončená v centru, vedení podzemního železničního диаметru v trase Opera - Žižkov - Balabenka, aj.). Na základě výsledků této studie by bylo následně posouzeno a do Metropolitního plánu (potažmo do ŽÚR) začleněno výsledné vedení linky metra D, případně dalších záměrů kapacitní kolejové veřejné dopravy.

2) Vzhledem k časové náročnosti přípravy takto komplexní studie nicméně navrhuje v Metropolitním plánu prozatímní doplnění vedení linky D následovně:

- Zachování vedení linky D na Náměstí Republiky v návrhu ve stávající podobě,

- Zachování trasy železničního diametru ve stávající podobě - doplnění varianty Náměstí Republiky

- Letenské náměstí v územní rezervě - doplnění varianty Náměstí Republiky (změněná poloha) - Ohrada v územní rezervě.

Z hlediska zkapačitnění dopravy severojižně MPP počítá s nutností vybudovat linku D pražského metra v trase z Písnice do oblasti Náměstí Republiky, jako dopravní paralelu k vytížené lince C, s odbočkou do Modřan v územní rezervě. Další rozvoj sítě metra není stanoven. To je s ohledem na nejasnosti ohledně případných dalších záměrů pochopitelné, nicméně územní plán dovoluje stanovit územní rezervy i pro nestabilizované záměry, a to i ve variantách.

Situace kolem vedení metra D, které je v návrhu MPP zakončeno na Náměstí Republiky, je komplikovaná. Zastupitelstvo hlavního města Prahy schválilo na jaře 2018 úkol prověřit a do územního plánu zapracovat odklon linky D na Žižkov (a to dokonce bez zmínky o Náměstí Republiky jako koncové či průběžné stanice).

Jakkoliv nejsou veřejně k dispozici studie hodnotící toto vedení a i přes to, že vedení linky D přes Prahu 3 předpokládá nově plán udržitelné mobility (opatření Metro D: úsek Nám. Míru - centrum - Pha 3 - Pha 9), považujeme za značné riziko připravit záměr v podobě, která by linku D vedla mimo historické centrum. Linka D může dobře plnit buď dostřednou funkci odpovídající aktuálním idejím MPP, nebo funkci transverzální, nabízející na východě města atraktivní alternativu automobilové dopravě. Vedení přes Hlavní nádraží na Žižkov by ale vzhledem k závleku neplnilo dobře ani jednu z těchto funkcí.

Řešením by mělo být zpracování podrobné analýzy vedení linky D v severní části a zajištění kapacitní veřejné dopravy v oblasti Žižkova, což může být řešeno jak linkou D, tak další linkou metra nebo dokonce vedením další etapy železničního diametru přes Žižkov na Balabenku. Zadané prověření nicméně nesmí být na úkor přípravy výstavby metra D jižně od Pankráče nebo na úkor příprav železničního diametru.

Do doby, než bude podoba výsledného řešení komplexně posouzena a veřejně obhájena, je vhodné zajistit územně vedení linky D severním směrem ve variantách, což zajišťuje bod (2) návrhu.

VHD - 006: Druhý vestibul stanice Roztyly

Obsah návrhu:

Navrhujeme doplnění západního vestibulu stanice metra Roztyly v souřadnicích přibližně 50.0380879449 N, 14.4756166578 E (WGS84).

Návrh zlepši dostupnost veřejné dopravy pro existující i připravované stavby severozápadně od stanice metra Roztyly, jmenovitě transformačních ploch 411/076/2082 a 411/076/2083, a dále jihozápadní části starého Spořilova. Docházková vzdálenost se zkrátí přibližně o 2 minuty. Zkrátí se také návaznost přes uvažovanou lávku 40/-/46.

VHD - 007: Druhý vestibul stanice Opatov

Obsah návrhu:

Navrhujeme doplnění západního vestibulu stanice metra Opatov v souřadnicích přibližně 50.0279841896 N, 14.5099064638 E (WGS84).

Návrh zlepši dostupnost kapacitní veřejné dopravy pro existující i připravované stavby v sídlšti Opatov, zkrátívzdálenost existující spádové oblasti sídlšti Jižní Město I a transformačních ploch 411/553/2038 a 411/553/2040od metra Opatov o 100 až 150 metrů (cca 2 minuty chůze).

VHD - 008: Druhý vestibul stanice Strašnická

Obsah návrhu:

Navrhujeme doplnění severozápadního vestibulu stanice metra Strašnická.

Návrh zlepši dostupnost kapacit veřejné dopravy v oblasti. Zvýšení atraktivit, dostupnosti a konkurence schopnosti veřejné dopravy je nezbytné s ohledem na nárůst intenzit IAD a stagnaci poměru IAD vůči VHD (viz Ročníky dopravy TSK). Je zásadní, aby se nárůst cest způsobený růstem počtu obyvatel a hybnosti realizoval přednostně veřejnou dopravou, ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD.

VHD - 009: Vestibul stanice Vyšehrad v Nuselském údolí

Obsah návrhu:

Navrhujeme doplnění přestupní vazby od stanice Vyšehrad do Nuselského údolí, technicky může jít o výtah, venkovní eskalátory nebo šikmý výtah či lanovku. Formálně může jít o druhý vestibul v poloze Nuselského údolí nebo o lanovku.

Návrh zlepši dostupnost kapacitní veřejné dopravy v oblasti Nuselského údolí. Kapacitní výtahy či lanovky jako součást systému veřejné dopravy či pěší spojky spojující různé výškové hladiny města jsou běžná např. v Lucemburku či švýcarských městech.

VHD - 010: Prodloužení metra C na jihu

975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002481	Nesouhlas	<div>Obsah návrhu: Navrhujeme zpracování studie, na základě které by bylo posouzeno a do Metropolitního plánu (potažmo ZÚR) v podobě územní rezervy případně začleněno prodloužení linky metra C v úseku Háje - Petrovice - Uhříněves (benešovská trať) s konečnou stanicí s terminálem veřejné dopravy a P+R východně od Uhříněvsi v návaznosti na Pražský okruh a silnici Kutnohorskou. Prodloužením linky dojde k přímé obsluze sídliště Petrovice metrem, napojení železniční trati ns Benešov a vytvoření terminálu P+R pro jihovýchod města, což se jeví jako systémově správný způsob ukončení linky metra. Je samozřejmě žádoucí prověřit rentabilitu záměru, rostoucí intenzita příměstské dopravy ale může tento záměr odůvodnit. (viz příloha)</div> <div>VHD - 011: Prodloužení metra C na severu</div>
						<div>Obsah návrhu: Navrhujeme začlenění prodloužení linky metra C z Letňan k železniční stanici Čakovice, a to na základě zpracovaných studií, případně dalšího prověření záměru. Záměr navrhujeme zapracovat do MPP (potažmo i do ZÚR) v podobě územní rezervy. Prodloužením linky dojde k přímé obsluze Čakovic a sídliště Letňany, napojení k železniční trati se jeví jako systémově správný způsob ukončení linky metra. Je samozřejmě žádoucí prověřit rentabilitu záměru, rostoucí intenzita příměstské dopravy ale může tento záměr odůvodnit.</div> <div>VHD - 012: Potvrzení veřejného zájmu u vybraných tramvajových tratí</div>
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002500	Souhlas	<div>Obsah návrhu: Pro následující záměry:<ul style="list-style-type: none">622/-/2 Tramvajová trať Budějovická - Dvorce,622/-/3 Tramvajová trať Budějovická - Vyskočilova - Michle (U Plynárny)622/-/13 Tramvajová trať Nádraží Modřany - Komofany,622/-/14 Tramvajová trať Nádraží Podbaba - Suchdol,622/-/16 Tramvajová trať Počernická,622/-/18 Tramvajová trať Sídliště Modřany (Levského) - Libuš (stanice metra D),622/-/31 Tramvajová trať Vltavská - Dělnická - Komunardů,622/-/35 Tramvajová trať Zličov - Dvorce (Dvorecký tramvajový most),622/-/57 Tramvajová trať Vozovna Kobylisy - Zdibynavrhujeme</div> <div>1) zachování záměrů v návrhu,</div> <div>2) zachování těchto záměrů jako veřejně prospěšných staveb, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit nebo jako veřejně prospěšných staveb pro uplatnění předkupního práva. Předmětné tramvajové tratě jsou z hlediska rozšíření tramvajové sítě a prostupnosti města zvláště významné a proto považujeme za zcela nezbytné jejich zachování v horizontu návrhu a v režimu veřejně prospěšné stavby.</div> <div>VHD - 013: Potvrzení veřejného zájmu tramvajových tratí v centru</div>
						<div>Obsah návrhu: Pro následující záměry:<ul style="list-style-type: none">622/-/27 Tramvajová trať Vinohradská - Hlavní nádraží - Bolzanova,a 622/-/28 Tramvajová trať Vinohradská - Václavské náměstínavrhujeme</div> <div>1) zachování záměrů v návrhu,</div> <div>2) zachování těchto záměrů jako veřejně prospěšných staveb, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit nebo jako veřejně prospěšných staveb pro uplatnění předkupního práva. Obnova tramvajové sítě v centru města je zásadní z řady důvodů - zejména kvůli zvýšení kapacity a rychlosti veřejné dopravy v centrální části města. Zvýšení kapacity tramvajových tratí v centru je nezbytným předpokladem pro nezvyšování intenzity automobilové dopravy ve vnitřním městě. Z těchto důvodů je třeba nejpozději se zprovozněním Městského okruhu realizovat obě větve tratí od Muzea. Proto považujeme za zcela nezbytné jejich zachování v horizontu návrhu a v režimu veřejně prospěšné stavby.</div> <div>VHD - 014: Přesun tramvajových tratí z územní rezervy do návrhu</div>
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002505	Nesouhlas	<div>Obsah návrhu: Pro záměry 622/-/1 Tramvajová trať Bílá Hora - Sídliště Řepy, 622/-/8 Tramvajová trať Podbaba - Troja (Zoo) -Poliklinika Mazurská, 622/-/19 Tramvajová trať Sídliště Řepy - Zličín, 622/-/22 Tramvajová smyčka Sídliště Řepy, 622/-/39 Tramvajová trať Dukelských hrdinů - Bubny, 622/-/40 a 622/-/42 navrhujeme, pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti,</div> <div>1) převedení záměrů z územní rezervy do návrhu,</div> <div>2) vložení těchto záměrů do seznamu veřejně prospěšných staveb, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit nebo jako veřejně prospěšných staveb pro uplatnění předkupního práva. Většina záměrů sítě pro automobilovou dopravu ve srovnatelném stupni připravenosti není v územní rezervě, ale v návrhu. Je žádoucí zahájit přípravu těchto záměrů tak, aby byly alespoň některé z nich realizovány ještě v návrhovém horizontu plánu, jinak dojde k dalšímu zhoršení konkurenceschopnosti veřejné dopravy vůči IAD i ve vnitřním městě.</div> <div>VHD - 015: Doplnění nových tramvajových tratí v širším centru Prahy do územní rezervy</div>
						<div>Obsah návrhu: Navrhujeme doplnit do návrhu MPP následující tramvajovou trať:<ul style="list-style-type: none">Trať v Husitské a Koněvově ulici mezi Bulharem a Ohradou.</div> <div>do územní rezervy následující tramvajovou trať:</div>

					2) zahrnutí tohoto záměru do seznamu veřejně prospěšných staveb, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit nebo veřejně prospěšných staveb pro uplatnění předkupního práva. Prodloužením linky dojde k přímé obsluze sídliště Petrovice kapacitní kolejovou veřejnou dopravou (tramvaji) ak napojení k železniční trati v prostoru sídliště Měcholupy.				
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002654	Nesouhlas				
					Návrh je nicméně třeba posoudit také v souvislosti s možným prodloužením linky metra C týmž směrem. VHD - 022: Tramvajová trať Motol - Nové Butovice - Velká Ohrada				
					Obsah návrhu: Navrhujeme				
					1) doplnit do návrhu MPP novou tramvajovou trať Motol - Nové Butovice - Velká Ohrada dle záměru v Plánu udržitelné mobility Prahy (Tramvajová trať Motol - Nové Butovice - Velká Ohrada, http://zasobnik.poladprahu.cz/index.php?option=com_zasobnik&view=record&id=540) včetně odbočky na Malou Ohradu. (VIZ PŘÍLOHA)				
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002658	Nesouhlas				
					2) zahrnutí tohoto záměru do seznamu veřejně prospěšných staveb, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit nebo veřejně prospěšných staveb pro uplatnění předkupního práva. Tramvajová trať by nahradila kapacitní a zatížené autobusové linky mezi Jihozápadním městem a Motolem/Vypichem a zhodnotila tramvajovou trať Motol - Vypich. Jedná se o jednu z pro kolejovou dopravu nejzajímavějších dalších možností, kam se rozvíjet a posílit tak tangenciální vazby ve městě, pozitivně přijatou i v Plánu udržitelné mobility. VHD - 023: Tramvajová trať Depo Hostivař - Jarov a odbočky				
					Obsah návrhu: Navrhujeme				
					1) zpracování studie, na základě které by byla posouzena a do Metropolitního plánu v podobě návrhu začleněna tramvajová trať Depo Hostivař - Sazečská - most Pod Táborem - Jarovská spojka s odbočkami do Počernické a Spojovací ulice přibližně dle přiloženého schématu.				
					2) zahrnutí tohoto záměru do seznamu veřejně prospěšných staveb, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit nebo jako veřejně prospěšnou stavbu pro uplatnění předkupního práva.				
					V minimální variantě žádáme aspoň propojení smyček Jarov a Jarovská spojka do funkčního celku. Trať propojuje existující či navržené slepé trati v Koněvově, na Jarovské spojce a v Počernické s přestupním uzlem Depo Hostivař a vytváří předpoklady pro zajištění konkurenceschopnosti veřejné dopravy ve východní části kompaktního města po dostavbě Městského okruhu. Z těchto důvodů je žádoucí realizace záměru ve stejném časovém horizontu jako u staveb MO a SOKP, případně s minimálním časovým zpožděním. Je tak zcela nezbytné začlenění záměru do návrhového horizontu plánu. Záměr je nicméně třeba nejprve posoudit podrobnou studií posuzující také rentabilitu záměru, zejména pro případnou kombinaci s částečným přechodem významného svazku tangenciálních linek 177 a 195 na parciální trolejbusy a modifikací linkového vedení tohoto svazku.				
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002662	Nesouhlas				
					Tramvajovou trať v úseku Jarovská spojka - Malešice je současně třeba připravovat společně s vedením nadřazené cyklotrasy A 8. (PŘÍLOHA) VHD - 025: Tramvajová trať Chilská - hranice Prahy (Průhonice / Čestlice)				
					Obsah návrhu: Do územní rezervy navrhujeme doplnění záměru nově uvažované tramvajové trati v délce cca 3,5 km, vedoucí od křižovatky Opatovská - Chilská jižním nebo jihovýchodním směrem k hranici Prahy (a dále do Průhonic nebo Čestlic), a to na základě studií zpracovaných Středočeským krajem. Návrh může být variantní dle výstupů studie. Tento záměr nenavrhujeme jako veřejně prospěšnou stavbu. Návrh je v souladu s již probíhající aktivitou Středočeského kraje, která zadala výše zmiňované studie a také s akcí Plánu udržitelné mobility Prahy (PUMP - Stabilizace záměrů TT do Středočeského kraje). Prodloužení tramvajové trati vytváří dostatečné kapacitní spojení pro veřejnou dopravu s potenciálními cíli Průhonice a Obchodní zóna Čestlice. Význam záměru spočívá především ve zřízení kapacitního spojení pro veřejnou dopravu nezávislého na v současnosti užívaném koridoru dálnice D1, kde veřejná doprava již v současnosti trpí častými kongescemi.				
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002689	Nesouhlas				
					VHD - 026: Tramvajová trať Depo Písnice (D) - hranice Prahy (Jesenice)				
					Obsah návrhu: Do územní rezervy navrhujeme doplnění záměru nově uvažované tramvajové trati vedoucí od stanice metra Depo Písnice jihovýchodním směrem k hranici Prahy (a dále do Jesenice), a to na základě studií připravovaných aktuálně Středočeským krajem. Návrh může být variantní dle výstupů studie. Tento záměr nenavrhujeme jako veřejně prospěšnou stavbu.				
					Alternativně navrhujeme zajistit územně koridor od metra Depo Písnice po Jesenici v návaznosti na koridor pro veřejnou dopravu na území Jesenice, a to aspoň jako bezmotorové spojení nebo jiným vhodným způsobem, včetně mimoúrovňového překonání přivaděče od Pražského okruhu. Návrh je v souladu s již probíhající aktivitou Středočeského kraje, která zadala výše zmiňované studie a také s akcí Plánu udržitelné mobility Prahy (viz PUMP - Stabilizace záměrů TT do Středočeského kraje). Tramvajová trať vytváří kapacitní spojení Jesenice s konečnou stanicí metra. Ekonomicky jde o výhodnější řešení než další prodlužování metra D. Význam záměru spočívá především ve zřízení kapacitního spojení pro veřejnou dopravu nezávislého na v současnosti užívaném koridoru ulice Vídeňské, kde veřejná doprava již v současnosti trpí častými kongescemi.				
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002691	Nesouhlas				
					VHD - 027: Tramvajová trať Chilská - Depo Písnice (D)				
					Obsah návrhu: Navrhujeme zpracování studie, na základě které by bylo posouzena a do Metropolitního plánu (potažmo ZÚR) v podobě územní rezervy případně začleněna nová tramvajová trať v délce cca 5 km, vedoucí od křižovatky Opatovská- Chilská jihozápadním směrem přibližně v koridoru Kunratické spojky až k stanici metra Depo Písnice. Návrh vytvoří tangenciální propojení koncových úseků linek metra C a D. Významným dopravně-organizačním důvodem pro zřízení trati je napojení potenciálně uvažované tramvajové trati Depo Písnice - Jesenice na pražskou tramvajovou síť, které by jiným způsobem (například napojením na modřanskou tramvajovou trať ve stávajících uličních profilech) bylo možné jen velmi obtížně.				
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002692	Nesouhlas				
					VHD - 028: Kapacita odstavů na autobusových nádražích				

<div>Obsah návrhu: Navrhujeme k terminálům pro autobusovou dopravu doplnit jako závazné tyto údaje : i. minimální kapacitu odstavu (v počtu autobusů), ii. minimální počet nástupních hran. Údaj je zásadní pro zajištění dostatečného dimenzování daných terminálů a pro získání jistoty ohledně nakládání s územím. Prostorové nároky terminálu se třemi nebo s patnácti nástupními hranami jsou značně odlišné. Dále se jedná se o ekvivalent údaje minimální kapacity parkovišť P+R, kde by měla být cílová kapacita také uvedena.</div>					
975	MHMPXPJ2W011	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002693	Souhlas
<div>VHD - 029: P+R a terminály BUS jako veřejně prospěšné stavby</div>					
<div>Obsah návrhu: Žádáme zachování všech P+R (624/.../1101-1127) a nádraží vnější autobusové dopravy (623/.../1201-1208) jako veřejně prospěšných staveb, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit nebo jako veřejně prospěšných staveb pro uplatnění předkupního práva. Aby byla parkoviště P+R funkční součástí systému, je třeba je realizovat v racionální docházkové vzdálenosti od terminálů veřejné dopravy (vestibulů metra či nádražních budov), optimálně cca do 100 metrů). U P+R se fakticky jedná o součást terminálu veřejné dopravy, nelze jej tedy realizovat ve vzdálenosti, která učiní přestup na veřejnou dopravu neatraktivní. S ohledem na již nyní malou nabídku volných pozemků v okolí stanic metra a skutečnost, že Praha v řadě případů není jejich vlastníkem, je naprosto nezbytné zajištění veřejného zájmu umožňující přednostní výkup předmětných pozemků či umístění P+R do stavebních záměrů na těchto pozemcích. (VIZ PŘÍLOHA)</div>					
975	MHMPXPJ2W011	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002717	Jiné
<div>Bezmotorová doprava</div>					
<div>Obecné odůvodnění k bezmotorové dopravě, platné pro všechny připomínky v této sekci: Zákon 183/2006 v §19 (1c) uvádí, že úkolem územního plánování je zejména <i>“prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí.”</i> Strategický plán v kapitole k udržitelné mobilitě definuje cíl <i>“zvýšit podíl veřejné pěší a cyklistické dopravy nad 70 %”</i>. Pro udržitelný rozvoj Prahy je také nezbytné, aby se nárůst cest způsobený růstem počtu obyvatel a hybností realizoval jinou než automobilovou dopravou.</div>					
<div>K naplnění výše uvedených cílů jednoznačně přispěje nárůst podílu cyklistické dopravy. Pražská koncepce rozvoje cyklistické dopravy pro roky 2010-2020 předpokládá dosažení 5-7% podílu cyklistické dopravy v sezóně. Aktuálně připravovaná Strategie aktivní mobility předpokládá 4,5% podíl cyklistické dopravy do roku 2030. Skutečný potenciál ve střednědobém výhledu je vyšší, kopcovitá města mohou mít i více než 10% podíl (Bern 11%).</div>					
<div>Zvýšení podílu cyklistické dopravy je výhodné i proto, že cyklistická infrastruktura je zpravidla velmi levná, i ve vysoké kvalitě samostatných cyklostezek s umělými stavbami se náklady na jejich zřízení pohybují na uživatele nejméně o řád níže než u komunikací pro automobilovou nebo kolejovou veřejnou dopravu. Kvalitní síť cyklotras v územním plánu tak napomáhá naplnit jeden z cílů územního plánování dle zákona 183/2006, a sice <i>“prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území”</i> (§19 (1j)).</div>					
<div>Nárůstu podílu cyklistické dopravy lze dosáhnout jediňe zřízením kvalitní infrastruktury, použitelné pro většinu obyvatel. Hlavním faktorem omezujícím podíl cyklistické dopravy v Praze na stávající 1-2% nejsou kopce, ale nutnost cyklistů pohybovat se při dopravní jízdě na kole nechráněně v silném provozu. Dle studie z amerického Portlandu (http://transweb.sjsu.edu/research/low-stress-bicycling-and-network-connectivity) klesá podíl populace schopný danou komunikaci na kole používat s rostoucím provozem a významně jej ovlivňuje přítomnost čine přítomnost infrastruktury, na které se cyklisté cítí bezpečně. Pro rozvoj cyklodopravy proto musí každé město nabídnout možnost pohybovat se souvisle po komunikacích s nízkým dopravním stresem, tedy pokud možno po cyklostezkách a zklidněných komunikacích. V prostorově stísněném prostředí je nezbytné zřizovat alespoň souvislá integrační opatření (cyklopruhy), která jsou stále přijatelná pro několikanásobně více osob než komunikace bez jakéhokoliv opatření.</div>					
<div>Praha je z hlediska struktury zástavby poměrně fragmentované město (pozůstatek industriálního charakteru metropole a připojování původně samostatných sousedních obcí). Výhodou tohoto stavu je, že je možné vytvářet nová bezpečná propojení vyhýbající se lokalitám, kde je bezmotorovou dopravu jen obtížné řešit v uličním profilu. Zároveň je ale třeba neztrácet ze zřetele dopravní význam. Jde zejména o drážní stezky, lávky a přemostění, a výjimečně i podzemní stavby.</div>					
975	MHMPXPJ2W011	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002724	Nesouhlas
<div>BEZM - 001: Pěší generel</div>					
<div>Obsah návrhu: Navrhujeme zpracovat celopražský generel pěší dopravy, na jehož základě budou definovány priority pro řešení problémů v pěší dopravě, formulována problémová místa a definovány strategické požadavky na pěší prostupnost ve významných rozvojových oblastech. Výstupy generelu by měly být následně zaneseny do aktualizované verze plánu. Praha postrádá veřejně dostupný generel pěší dopravy a nemá zřetelně definované priority řešení pěší dopravy nad rámec Manuálu tvorby veřejných prostranství a Pražských stavebních předpisů. Ty sice formulují obecné zásady nakládání s pěší prostupností, nezabývají se ale problémovými lokalitami v potřebné míře podrobností. Právě proto, že územní plán nemůže jít v řešení pěší prostupnosti do detailu odpovídajícího územním či dopravním studiím, měly by zásadní požadavky na pěší prostupnost v něm být definovány na základě pěšího generelu.</div>					
975	MHMPXPJ2W011	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002732	Nesouhlas
<div>BEZM - 002: Článek 31(5) propustnost cyklo na pozemních komunikacích</div>					
<div>Obsah návrhu: Navrhujeme upravit v čl. 31 odst. (5) následovně: <i>Koncepce cyklistické dopravy je založena na zlepšování prostupnosti města pro cyklisty. Uspořádání pozemních komunikací musí umožnit prostupnost území pro bezpečnou cyklistickou dopravu, pokud to závažné prostorové nebo provozní důvody nevyklučují. Nad rámec městské uliční sítě a veřejných prostranství jsou vymezeny klíčové cyklotrasy, které vytvoří propojenou síť. Podrobně v čl. 127.</i> (pozn. pořizovatele - tučný text ke zrušení) Prostupnost pro cyklistickou dopravu lze zajistit v uličním profilu téměř za všech okolností. Též uvedení do souladu s důležitým požadavkem na řešení komunikací pro cyklistickou dopravu v souběhu s novými dopravními stavbami. Součástí nových dopravních staveb by měl mít souběžný bezmotorový koridor, ať v profilu stavby, nebo formou souběžných cest.</div>					
975	MHMPXPJ2W011	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002733	Nesouhlas
<div>BEZM - 003: Článek 88 pěší prostupnost a cyklo</div>					
<div>Obsah návrhu: Navrhujeme článek 88 (1) doplnit následovně: <i>“(1) Vymezení pěší prostupnosti je stanoveno pro zajištění prostupnosti stavebními i nestavebními bloky, městskými parky a otevřenou krajinou. <u>Pěší prostupnost vyznačená v souladu s celoměstským systémem cyklotras zajišťuje také podmínky pro jízdu na kole.</u>”</i></div>					
<div>Navrhujeme článek 88 (2) doplnit následovně: <i>“(2) Pěší prostupnost umožňují navržené pěšiny, stezky a ulice, na které se nevztahují šířkové požadavky na uliční prostranství. <u>Neznemožňují-li to závažné důvody, je součástí řešení také průjezd cyklistů.</u>”</i> Návrh metropolitního plánu v současné podobě nenabízí nástroj pro zajištění cyklistické prostupnosti v rozvojových a transformačních oblastech, není-li vhodné řešit jej jako vymezení nové ulice. Zejména v koridorech celoměstských cyklotras vedených přes rozvojová a transformační území tak není prostupnost pro cyklistickou dopravu zajištěna ani v koridorech celoměstského</div>					

systému cyklotras.					
Navrhujeme začlenit cyklistickou prostupnost do kategorie prostupnosti pěší, jednak proto, aby se nezaváděly nové kapitoly a termíny, jednak proto, že mimo uliční profily je sloučení pěší a cyklistické prostupnosti logickým řešením. Pěší prostupnost území mimo chodníky či pasáže je zpravidla zcela bez problémů řešitelná i pro jízdu na kole, pokud se odpovídajícím způsobem dimenzují všechny bezbariérové či alespoň vybrané hlavní cesty, případně se dá průjezdnost na kole řešit zvláštním koridorem. Jízdu na kole mohou omezovat pouze velmi závažné důvody, jakými je zejména nedostatek prostoru ve stávajících stísněných podmínkách či pěší propojení vedené přímo vnitřkem obchodu.					
975	MHMPXPJ2W011	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002734	Nesouhlas
BEZM - 005: 127 (3e) Řešení neomezující bezpečnost bezmotorové dopravy					
Obsah návrhu: Navrhujeme vypustit písmeno 3e článku 127 (<i>“Konkrétní řešení cyklistické infrastruktury nesmí zásadně omezovat bezpečný pohyb chodců”</i>) nebo alternativně v článcích 118 až 126 zabývajících se dopravními záměry zavést analogickou formulaci <i>“konkrétní řešení dopravní infrastruktury nesmí zásadně omezovat bezpečný pohyb chodců a cyklistů.”</i> Obecný požadavek na bezpečný pohyb chodců ve smíšeném režimu cyklotras je samozřejmě opodstatněný a správný. Deklarovat ale tento požadavek pouze v článku 127 je jednostranné a pravděpodobně i nadbytečné s ohledem na dostatečně definovaná práva a povinnosti účastníků provozu v zákoně o provozu na pozemních komunikacích. Je proto žádoucí tento bod buď zcela vypustit, nebo učinit nestranným tím, že se obdobné ustanovení deklarující nepřipustnost omezování bezpečného pohybu chodců a cyklistů doplní do kapitoly k automobilové dopravě.					
975	MHMPXPJ2W011	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002741	Nesouhlas
BEZM - 006: 127 (3d) Systém zřizování cyklistické infrastruktury					
Obsah návrhu: Navrhujeme změnit text článku 127 (3d) tak, aby reflektoval potřebnost řešit cyklistickou dopravu právě v souběhu se zatíženými komunikacemi pro automobily.					
<i>“d) cyklistická infrastruktura bude v zastavitelném území primárně navrhována vlastními trasami jako integrální součást veřejných prostranství, městskou přírodou a s využitím koridorů podél železničních tratí a mimo dopravně zatížené koridory komunikací nadřazeného komunikačního systému.”</i> (pozn. pořizovatele - tučný text ke zrušení) Odmítnout využití koridorů nadřazeného komunikačního systému není vhodná z hlediska dopravního významu cyklodopravy. Cyklotrasy mají vést tam, kde je to nejvhodnější s ohledem na směrové a sklonové poměry, například umělé stavby nadřazeného komunikačního systému mohou napomoci překonat některé terénní překážky, a investiční náročnost propojení technických cest, které při stavbách tohoto typu vznikají, není velká. Studie na Městský okruh toho využívá a vede cyklotrasy i v souběhu s povrchovou částí okruhu. Požadavek na souběžné cyklotrasy se určitě týká staveb Pražského okruhu 511, 518 s 519, a dále polookruhu Průmyslová - Kbelská.					
975	MHMPXPJ2W011	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002768	Nesouhlas
BEZM - 008: 128 (5) Kvalitativní standard					
Obsah návrhu: Navrhujeme upravit čl. 128, odst. (5) následovně: <i>“(5) Pokud je stavba pro bezmotorovou dopravu určena k překonání bariéry vyvolané jinou navrhovanou stavbou dopravní infrastruktury, je její součástí a stavbu dopravní infrastruktury není možné vybudovat bez zajištění příslušné prostupnosti územím. V rámci požadované prostupnosti je třeba zajistit co nejpřímější spojení a obecně bezkolizní, bezpečné a bezbariérové prostředí pro pěší a cyklistický provoz.”</i> Praha je z hlediska struktury zástavby poměrně fragmentované město (pozůstatek industriálního charakteru metropole a připojování původně samostatných sousedních obcí). Výhodou tohoto stavu je, že je možné vytvářet nová bezpečná propojení vyhýbající se lokalitám, kde je bezmotorovou dopravu jen obtížné řešit v uličním profilu. Zároveň je ale třeba neztrácet ze zřetele dopravní význam. Jde zejména o drážní stezky, lávky a přemostění, a výjimečně i podzemní stavby. Právě pro takové záměry je nicméně třeba zajistit, aby byl zcela jednoznačně zpřesněn kvalitativní standard řešení jako opora pro jeho vymahatelnost. Běžně dochází k řešením zcela nedostačujícím, bariérovým a rizikovým, případně značným závlekům, které značně snižují použitelnost infrastruktury.					
975	MHMPXPJ2W011	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002771	Nesouhlas
BEZM - 011: Doplnění významných cyklotras z celoměstského systému					
Obsah návrhu: Navrhujeme zařadit do Metropolitního plánu jako významné cyklotrasy systém celoměstských cyklotras(“cyklogenerelu”) v podobě schválené Radou hlavního města Prahy v březnu 2022, a to následujícím způsobem:					
1. Postupovat tak, že se pro zařazení do MPP posoudí celý celoměstský systém a nezařazení konkrétních úseků se bude individuálně odůvodňovat.					
2. Nutným minimem jsou cyklotrasy definované v usnesení Komise rady HMP pro cyklistickou dopravu č. 34.3 ze dne 7. 6. 2022.					
3. Zejména je třeba do systému zařadit vybrané celoměstské trasy, u kterých se předpokládá vyšší stupeň oddělení od automobilové dopravy (tj. “vyšší” a “nejvyšší” standard podle aktuálně schvalovaných standardů cyklistické a pěší infrastruktury).					
4. Jako návrh významných cyklotras (tedy nikoliv jako stav) definovat všechny cyklotrasy zařazené v MPP ,které i. budou realizovány mimo profil existující komunikace, ii. nebo budou realizovány na pozemcích v jiném než městském vlastnictví. Celoměstský systém cyklotras tvoří ucelený koncept, který by měl být v územním plánu reflektován v co největším rozsahu. Pro rozhodování o území jsou nepodstatné pouze méně významné cyklotrasy vedené ve stávajícím uličním profilu a realizovatelné bez větších stavebních úprav. Všechny ostatní cyklotrasy je třeba v územním plánu ukotvit, a to z řady důvodů.					
1. pro výstavbu cyklostezek mimo stávající komunikace je územní zajištění - nejlépe formou veřejně prospěšné stavby - zcela nezbytné.					
2. Pro cyklotrasy vedené v souběhu s jinými dopravními záměry nebo tyto záměry křížící, je prezentace v územním plánu nezbytná, aby zabránila riziku opomenutí realizace záměru.					
3. V uliční síti je pak vedení hlavních cyklotras nutné především proto, že jakkoliv Pražské stavební předpisy a další městské normy požadují zřizování vhodných cyklo opatření, v praxi se rozlišuje mezi koridory, které mají pro cyklodopravu různý význam. Vzhledem k poměru dalších zájmů v území, které se při rekonstrukci ulic projevují jako silnější (veřejná doprava, parkování) je zcela nezbytné mít v územním plánu zakotvené ty ulice, ve kterých je zřízení kvalitních cykloopatření neopominutelné.					
4. Měřítko územního plánu (1:20 000) dovoluje začlenění kompletního celoměstského systému, který je připravován v měřítku 1:30 000.					
5. Míra podrobnosti odpovídá požadavkům na územní plán. Výše uvedený výběr je selekcí obsahující pouze část celoměstského systému, vybírá z něj neopominutelné směry a trasy tak, aby					

byl zajištěn funkční systém pro cyklo dopravu v souladu s předpoklady strategických dokumentů města vyžadujících zvýšení podílu cyklistické dopravy.					
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002778	Nesouhlas
BEZM - 012: Veřejně prospěšné stavby cyklo					
Obsah návrhu: Navrhujeme zařadit do Metropolitního plánu jako veřejně prospěšnou stavbu, pro kterou lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit, případně jako veřejně prospěšnou stavbu pro uplatnění předkupního práva definovat všechny úseky cyklotras celoměstského systému:					
1. kde je zřízení veřejně prospěšné stavby požadováno usnesením Komise rady HMP pro cyklistickou dopravu č. 34.3 ze dne 7. 6. 2022.,					
2. nebo na které byly zpracovány studie proveditelnosti, majetkoprávní studie nebo se zpracovává vyšší stupeň projektové přípravy. Pro stavby sloužící cyklistické dopravě proto existuje veřejný zájem v obdobné míře jako u staveb pro dopravu automobilovou či veřejnou - a koneckonců i pěší.					
Více než polovina záměrů pro nová bezmotorová spojení (640/-/-)není v příloze PZ_7 - tabulkové části (910)definována jako veřejně prospěšná stavba. Přitom pro řadu akcí existuje vhodná projektová příprava.					
Současně je vhodné deklarovat veřejný zájem u dobře podložených záměrů v co největší míře, protože není neobvyklé, že se celý záměr či cyklotrasa v délce mnoha kilometrů stává nefunkční vlivem jednoho problémového pozemku.					
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002779	Nesouhlas
BEZM- 013: Bezmotorová prostupnost v rozvojových a transformačních plochách					
Obsah návrhu: Navrhujeme zařadit do Metropolitního plánu jako vymezení nových ulice nebo jako vymezení pěší prostupnosti všechny průchody tras celoměstského systému cyklotras ve stavu z března 2022 rozvojovými a transformačními plochami . V koridorech celoměstských cyklotras vedených přes rozvojová a transformační území není zajištěna prostupnost pro cyklistickou dopravu v souladu s celoměstským systémem cyklotras. Přitom v řadě případů zpracované územní studie pro daná rozvojová území již požadavky na průchod cyklotras územím jasně definují.					
Průchody celoměstských cyklotras rozvojovými i transformačními plochami je třeba zajistit v měřítku územního plánu i v případě, že se nejedná o tzv. významné cyklotrasy dle čl. 127 (1). Tento požadavek nelze odmítnout z důvodu podrobnosti plánu již proto, že celoměstský systém je připravován v menším měřítku (1:30 000) než územní plán (1 : 20 000). Současně je zřejmé, že jakkoliv v metropolitním plánu nebudou vymezeny všechny celoměstské cyklotrasy, v rozvojových a transformačních plochách, kde je bude v každém případě nutné stavebně realizovat, by tomu naopak být mělo i u celoměstských tras nižšího řádu (hlavní trasy A 100 - A 599). Jsou-li v těchto plochách definovány pouze vybrané prostupnosti, potom právě celoměstsky významné trasy do tohoto výběru nepochybně spadají.					
Pro vyznačení tras považujeme za dostačující pěší prostupnost, bude-li splněna připomínky BEZM- 003, která by v koridory pěší prostupnosti na cyklistickou dopravu pokud možno dimenzovala.					
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002780	Nesouhlas
BEZM - 014: Vybrané trasy celoměstského systému k začlenění na základě usnesení KCD					
Obsah návrhu: Navrhujeme zařadit do Metropolitního plánu jako významné cyklotrasy následující úseky z celoměstského systému cyklotras:					
1. A 4 Na Nuselském mostě a v ulici 5. Května, 2. A 4 podél ulice Ryšavého na Praze 11, 3. A 5 v koridoru ulice Českobrodské mezi Hostavicemi a Dolními Počernicemi, 4. A 5 v jižním souběhu s tratí na Kolín západně od zastávky Klánovice, 5. A 6 v oblasti Bubny - Zátory, 6. A 7 podél Jižní spojky mezi trasami A 41 a A 23, 7. A 7 kolem sídliště Skalka mezi trasami A 3 a A 230, 8. A 8 v ulici Olšanské, 9. A 8 od Dolních Počernic východním směrem po hranici Prahy, 10. A 9 mezi Krejčárkem a Balabenkou v poloze severně od rozpletu tratí na Libeň, 11. nezařazené úseky okružní trasy A 50, (<i>*pozn. pořizovatele - problém s délkou zakreslení po celém okruhu Prahy</i>) 12. A 311 mezi Bubenským nábřežím a Pelc-Tyrolkou, 13. A 271 mezi mostem Barikádníků a Střelničnou, 14. A 28 mezi Střelničnou a Kbelskou, 15. A 430 podél Kbelské mezi trasou A 28 a A 43, 16. A 283 podél ul. Žernosecké, 17. A 28 od Čimické po Troju, 18. A 290 mezi trasami A 28 a A 2 v Troji, 19. A 32 přes čističku odpadních vod, (<i>*pozn. pořizovatele - zakres přibližný</i>) 20. A 320 v ulici Patočkově od vozovny Střešovice po Bělohorskou, 21. A 125 mezi trasami A 13 a A 135, (<i>*pozn. pořizovatele - nenalezeno</i>) 22. A 421, A 235 a A 231 ulicemi Ondříčkova, Polská a Budečská, Slezská, Anglická, Žitná Odborů a Myslíkova, 23. Trasa A 145 na Jiráskově mostě a v ulici V Botanice. Připomínka je konkretizací připomínky BEZM - 011. Výběr odpovídá cyklotrasám požadovaným jako veřejně prospěšné stavby v usnesení Komise rady HMP pro cyklistickou dopravu č. 34.3 ze dne 7. 6. 2022. Jedná se z naší strany o nekompletní výčet, který nikterak neomezuje rozsah připomínky BEZM - 011.					
975	MHMPXPJ2W011	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002784	Nesouhlas
BEZM - 014: Vybrané trasy celoměstského systému k začlenění na základě požadavku na chráněný průběh trasy					
Obsah návrhu: Navrhujeme zařadit do Metropolitního plánu jako významné cyklotrasy následující úseky z celoměstského systému cyklotras:					
1. propojení konců A 5 mezi ukončením trasy 650/-/33 u Vinohradské ulice a trasou A23 v ulici Perucké, 2. A 160 na ulicích Evropské, ČS. armády a Badeniho, 3. A 168 od letiště Praha po smyčku Divoká Šárka, 4. A 322 mezi Bořislavkou a vozovnou Střešovice, 5. spojnicí A 320 a A 169 z Podbaby Thákurovou k trase A 160, 6. A 16 od Hradčanské po Libeňský most,					

7. A 310 od trasy A 1 k trase A 6,
8. A 214 od nádraží Krč po Libuš,
9. A 427 z Opatova do Šeberova,
10. A 219 a A 209 z Opatova do Újezda u Kateřinek,
11. A 41 mezi retenčkami na Košíkovském potoce a Hájemi,
12. A 229 mezi Hájemi a Hostivařskou přehradou,
13. A 43 v jižním souběhu s tratí na Benešov,
14. A 42 od ul. Chodovské po Vinohradskou
15. A 430 od nádraží Hostivař po ul. Kolbernovu,
16. A 42 mezi Koněvovou a Krejčírkem,
17. A 440 od trasy A 249 po A 24
18. A 511 od trasy A 24 na jih po hranici Prahy,
19. A 431 od trasy A 25 po A 266 okolo Rajské zahrady,
20. A 267 Via Sancta v celé délce,
21. A 44 ve Kbelích a severně od nich,
22. A 28 východně od Střelničné,
23. A 43 od metra Letňany severně,
24. A 276 mezi Dáblicemi a ul. Tupolevovou,
25. A 261 od Kolčavky po vozovnu Kobylisy,
26. A 42 od vozovny Kobylisy severně po hranici Prahy,
27. A 40 (Hradební Korzo) od mostu Legií po Štefáníkův most a A 24 Václavské náměstí. (trasy jsem našel*)
Připomínka je konkretizací připomínky BEZM - 011. Jmenujeme část tras, u kterých je vhodné zajistit vyšší stupeň oddělení od automobilové dopravy a proto je relativně důležitější zaznamenat je v územním plánu. Jedná se z naší strany o nekompletní výčet, který nikterak neomezuje rozsah připomínky BEZM - 011.

ad 1) Podzemní cyklotrasa pod Vinohrady nabízí možnost objet centrum Prahy po své hranici s minimem spádů, vytváří tak komfortní alternativu trasám při břehu Vltavy, kde lze souvislou a kapacitní chráněnou cyklotrasu zřídit jen velmi obtížně a za cenu značných změn organizace dopravy. Propojení vytváří severo jižní průjezd atraktivní pro téměř úrovněové spojení Karlína a Vršovic, návaznosti jižním směrem pokračují v podobě drážních stezek do Malešici přes Kačerov až na jih Prahy jako celek. Délka tunelu je cca 1200 metrů, tedy přibližně trojnásobek délky Žižkovského tunelu. Tunel by měl být propojen výtahem s Náměstím míru.

BEZM - 015: opravy a přeložky významných cyklotras

Obsah návrhu:
Navrhujeme přeložit vybrané významné cyklotrasy v návrhu Metropolitního plánu:
1. A 22 v Krčském lese a přes sídliště Jižní Město II do jižnější polohy dle platného celoměstského systému cyklotras, (vložil jsem do přílohy PDF z internetu*)
2. A 22 od metra Háje východně po ulici Milánskou do koridoru ulic Opatovská a Novopetrovická dle platného celoměstského systému cyklotras,
3. A 13 mezi metrem Radlická a Jinonice do koridoru ulice Radlická dle platného celoměstského systému cyklotras,
4. A 14 v Motolském údolí z ulice Zahradníčkova do koridoru ulice Plzeňská dle platného celoměstského systému cyklotras.
Vývoj celoměstského systému cyklotras překládá některé cyklotrasy do koridorů vhodnějších pro přímé nadmístní spojení nebo pozemkově či jinak výhodnějších. Tuto aktualizaci by měly významné cyklotrasy v MPP respektovat.

BEZM - 016: Vybrané bezmotorové stavby jako veřejně prospěšné

Obsah návrhu:
Navrhujeme zařadit do Metropolitního plánu jako veřejně prospěšné stavby pro bezmotorovou dopravu následující cyklotrasy:
1. A 1 od Sedlce po severní hranici Prahy (studie TSK),
2. A 3 na železničním mostě po ul. Vyšehradskou (studie samospráva HMP, radní pro dopravu),
3. A 3 Vršovická drážní promenáda od budovy nádraží Vršovice po ulici Dolíneckou (studie MČ Praha 10),
4. A 4 přemostění Masarykova nádraží v koridoru ul. Wilsonovy (studie TSK),
5. A 5 Cyklotrasa za Hlavním nádražím,
6. A 6 Kladenská drážní stezka v celé délce od hranice Prahy po ul. Svatovítskou (studie samospráva),
7. A 6 Kladenská drážní stezka od prodloužení Bubenečské po Stromovku (studie samospráva),
8. A 6 Kladenská drážní stezka v území řešením studií Bubny - Zátory (studie IPR + připomínky MČ Praha7),
9. A 8 v rozvojové oblasti Nákladové nádraží Žižkov a Jarovské třídy (studie IPR + TSK),
10. A 9 od Krejčírku na Balabenku (studie TSK),
11. A 9 od nádraží Vysočany po hranici Prahy (studie MČ Praha 14, 18, 19, 20),
12. A 50 podél staveb SOKP 518 a 519 a příčné vazby celoměstských cyklotras přes SOKP 518 a 519 (studie TSK),
13. A 511 podél stavby SOKP 511 a příčné vazby celoměstských cyklotras přes SOKP 511 (DÚR +připomínky KCD a dalších v minulosti),
14. A 2 a A 290 podél stavby Městského okruhu od Pelc-Tyrolky po ulici Českomoravskou a dále jižně od Českomoravské cca po ul. Kurta Konráda (DÚR).
Připomínka je konkretizací připomínky BEZM - 012. Jedná se z naší strany o nekompletní výčet, který nikterak neomezuje rozsah připomínky BEZM - 012.

Jedná se o úseky celoměstských cyklotras a významná místní propojení, na které a) dosavadní projektová příprava zpravidla odůvodňuje zřízení veřejně prospěšné stavby, nebo kde b) hrozí znepřístupnění volného koridoru investiční výstavbou, nebo kde c) není možné bez statutu veřejně prospěšné stavby pokračovat v pozemkovém vypořádání.

Dostupné studie zpracovala buď TSK, nebo samospráva (tj. ODO), nebo městské části, uvádíme tam, kde je nám známo nebo kde předpokládáme, že studie je či by měla být k dohledání. K dalším úsekům uvádíme:

Ad 5) Cyklotrasa za hlavním nádražím navazuje přímo na drážní stezku Starého spojení a napojuje ji na uliční síť Vinohrad. Značný potenciál má výhledové pokračování trasy tunelem do Vršovic, které zatím není součástí návrhu. Trasa prochází územím, kde již probíhá výstavba. S ohledem na další zájmy v území deklarace veřejného zájmu nezbytná pro zajištění alespoň legálního průjezdu.

BEZM - 017: Vybraná uliční a pěší propojení

Obsah návrhu:
Navrhujeme zařadit do Metropolitního plánu jako nová uliční nebo pěší propojení následující úseky z celoměstského systému cyklotras:
1. A 163 přes transformační plochu Nová Ruzyně 411/165/2332 a 411/165/2549,
2. A 149 přes transformační plochu 415/215/4042,
3. A 149 přes skupinu transformačních a rozvojových ploch 415/216/4066 a po její hranici,
4. A 130 v rozvojové ploše 413/183/2496,
5. A 125 v rozvojových plochách 413/524/2392 a 413/248/2483 (Řeporyje – Za Ohradou),

6. A 128 východně od ul. Radlické v transformační a rozvojové ploše 415/073/4101,
7. A 119 v rozvojové ploše 413/616/2165,
8. A 50 od trasy A 2 ke Komořanům (není v rozvojové ploše, ale v jiném směru je zde pěší prostupnost vymezena), ((tento bod jsem nenašel*))
9. A 50, A 209 a A 423 v transformační a rozvojové ploše 415/626/4058 U Vestecských,
10. A 50 a A 209 v ploše 413/264/2825 u Písnice,
11. A 50 v ploše 415/192/4117 v lokalitě U Rybníčků,
12. A 219 v ploše 415/062/4070 v lokalitě Chodov komerce,
13. A 423 v transformační ploše 411/077/2391 v lokalitě Opatov,
14. A 50 v rozvojové ploše 413/400/2368 v lokalitě Zelená hruška,
15. A 414, A 424, v ploše 411/154/2299, Slatiny,
16. A 234 v ploše 411/154/2132, Slatiny a v ploše 411/079/2565 V Korytech,
17. A 427 v ploše 411/078/2219 Pod Bohdalcem,
18. A 246 v ploše 411/066/2034 Hagibor,
19. A 43 v ploše 411/162/2312 Avia Letňany,
20. A 24 v ploše 415/191/4107 Dolní Počernice - jih
21. A 44 v ploše 415/225/4009 Dolní Počernice.
Připomínka je konkretizací připomínky BEZM - 013. Jedná se z naší strany o nekompletní výčet, který nikterak neomezuje rozsah připomínky BEZM - 013.

BEZM - 018: Vybrané bezmotorové stavby do výkresu O02

Obsah návrhu:
Žádáme začlenění veřejně prospěšných bezmotorových staveb do výkresu O02, případně začlenění všech bezmotorových staveb.
Výkres O02 slouží jako přehledná informace i pro organizace připravující stavby na národní úrovni (ŘSD, SŽ a další) a je žádoucí, aby byla tato informace zjevná již na úvodní úrovni poznání území.

Urbanismus a územní rozvoj

Obecné odůvodnění k sekci urbanismu a územního rozvoje, platné pro všechny připomínky v této sekci:

1) Konstatujeme, že Metropolitní plán hl. m. Prahy ve svém stávajícím znění nepředstavuje dokument, který by byl přístupný široké veřejnosti. I když se dá chápat, že územní plánování je složitou doménou, v záplavě často suplementárních regulativů se i pozorný čtenář často ztratí. I tak je ale MPP závaznou, ale společensky vyjednanou dohodou o území. Z tohoto faktu vyvozujeme, že do problémů s výkladem litery zákona se budou dostávat nejen občané, ale i úředníci a úřednice na stavebních úřadech. Požadujeme proto zásadní zesrozumitelnění a vzájemné odkazování propojených regulativů v textové části výroku (některé z těchto požadavků jsou předmětem následujících připomínek).

2) Respektujeme, že územní plán musí vytvářet určitý prostor pro přizpůsobení rozvoje území dle aktuálních potřeb, zároveň však nejsme přesvědčeni, že plán ve stavu, ke kterému vznášíme námitky, pomůže reagovat na výzvy a problémy, se kterými se město potýká již dnes. Kromě jiného totiž poskytuje velký prostor pro individuální výklad, a tudíž manipulační prostor pro vlastní uvážení úředníka. To považujeme za nešťastné, protože to na jednu stranu uvádí majitele pozemků a investory do nejistoty a na druhou stranu nahrává “větším” investorům s větší zkušeností a větší mírou finanční jistoty. To může bránit rozvoji polyfunkčního pestrého města a v konečném důsledku dokonce brzdit rozvoj některých komplikovanějších lokalit.

3) Ideologické nastavení MPP vychází z logiky uvažování investorů a snaží se maximalizovat ekonomický potenciál Prahy. Toto paradigma se v posledních letech v rámci výzkumů v oblasti urban studies (Např. Huse 2014;Stein 2018, Slater 2021) jeví jako velice sporné. Bez hlubší definice a odkazů na měkké cíle (strategické plány, plány udržitelné mobility, klimatické strategie, metodiky spoluúčasti developerů na rozvoji území) a výslovného zohlednění veřejných zájmů tento dokument nemůže sloužit jako příkladná rukověť pro vytváření města 21. století, které si váží svých občanů a je schopno se udržitelně rozvíjet.

4) Považujeme za velmi nešťastné, když tak důležitý dokument, jakým územní plán bezesporu je, nerespektuje a ani neodkazuje na cíle, stanovené ve Strategickém plánu hl. m. Prahy, což by bezesporu pomohlo k jeho pochopení všemi účastníky územního řízení a kontinuitě v rozhodování o území.

Z těchto důvodů níže požadujeme některá posílení či korekce regulativů, které MPP nadměru liberálně stanovuje. Tuto navrhovanou regulaci nepovažujeme za restrikcí, ale především za nastavení jasných pravidel pro skutečnou demokratizaci rozvoje města.

UUR - 001: Přeformulování možnosti navýšení RPB na úkor parku ve volné zástavbě (dále PvVZ)

Obsah návrhu:
Definice a regulativy pro park ve volné zástavbě nechrání stávající strukturu modernistického města dostatečně. V článku 94 navrhujeme usměrnit vymezení míry ustoupení parku ve volné zástavbě rozšířením RPB budov, které PvVZ obklopuje. A to tak, aby nemohlo docházet k extenzivní výstavbě zejména na velkých panelových sídlištích, která jsou výsledkem tzv. komplexní bytové výstavby a jejichž budovy dosahují rozsáhlých půdorysných ploch. Odstavec (3) článku 94 tak navrhujeme nahradit odstavcem: *“V parku ve volné zástavbě je nepřipustné rozšiřovat regulovaný půdorys parkem obklopené budovy (RPB) o více než 2m ve všech směrech . Povoleny mohou být nástavby na obytných panelových domech (max. do 2 podlaží, avšak pokud to dovolí výšková hladina definovaná MPP přímo prodané místo a nebude to v rozporu s dalšími regulativy v MPP či PSP).”*
Textová část výroku MPP definuje snahu respektovat charakter modernistického města. Rozsah tohoto respektu k sídlištím je však z následných regulativů těžko čitelný, zejména ve vztahu k některým opatřením vymezeným v článku94 definujícím *park ve volné zástavbě*. Pražská panelová sídliště svojí urbanistickou strukturou logicky svádí k dalšímu zastavění. Při pohledu na hustotu zalidnění na sídlištích je však možno konstatovat (zpravidla 150lidí/hektar a více, viz. http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/obecne/znete_prahu_e.pdf), že jakékoli další zahušťování nejen prostorové, ale i demografické, je nežádoucí. Jakékoli opatření vedoucí k zahušťování, tedy ito, jež je definováno odst 3. článku 94 maximálním navýšením RPB o 20% na úkor parku ve volné zástavbě, působí proti původnímu konceptu velkorysých veřejných prostranství, konceptů tzv. město-parku či bydlení v zeleni.

Z posledních let je možno uvést několik příkladů zásahů, jejichž přínos pro pražská sídliště je možné hodnotit negativně. Jako vhodný příklad slouží Praha 13, kde během posledních let vznikly uvnitř sídliště projekty, jež jsou v rozporu s urbanistickou skladbou sídliště. Jde například o Bytový dům Luka Living, který zastíňuje veřejná prostranství a budovy severně od projektu, plánovanou výstavbu dvou věžových domů u nákupního centra při stanici Lužiny, jež neúměrně zatíží lokalitu nejen dopravou ale právě i zastíněním, a také o plánované objekty Alfa, Beta, Gama, Delta etc., v blízkosti ulic Archeologická a Mukařovského, které mají ambici zastavět poslední volné plochy v sousedství. Podobné stavby však vznikly (a mají vzniknout) i na dalších sídlištích (Jižní město, Černý Most).

Tyto praktiky MPP do velké míry eliminuje. Dle našeho názoru však - mimo těchto poměrně solitérních staveb -není park ve volné zástavbě vhodné omezovat ani přístavbami zvyšujícími RPB budovy, a to zejména ze čtyř provázaných důvodů:

1. V MPP užívaný pojem “budova” je definován dle Pražských stavebních předpisů následovně: *“budovou (se rozumí) nadzemní stavba včetně její podzemní části, prostorově soustředěná a navenek převážně uzavřená obvodovými stěnami a střešní konstrukcí.”* Z této definice vyplývá, že v případě některých dlouhých deskových domů by 20 %RPB, které v současném znění odst

(3) figurují, mohlo znamenat i rozsah několika dalších vchodů					
2. Většina místních obyvatel si hustější zástavbu nepřeje (viz aktivity občanů Prahy 13 - Lužiny, Šostakovičovo náměstí, Praha 14 - developerský projekt CANABA či dostavba DSS Bojčenkova, kauza okolo územní studie sídliště Ďáblice, Roztyly, etc.)					
3. V roce 2018 schválená novelizace Pražských stavebních předpisů ve věci zrušení podmínek pro oslunění bytů představuje další potenciální faktor, který dereguluje možnost zastavět právě park ve volné zástavbě.					
4. Problém zastavitelnosti parku ve volné zástavbě je třeba nahlížet v kontextu zákona 183/2006 v §19 (1c),který uvádí, že úkolem územního plánování je zejména <i>“prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí. ”</i>					
Konstatujeme, že i přes chvályhodnou snahu tvůrci Metropolitního plánu dostatečně nezohlednili převládající a jednoduše identifikovatelný veřejný zájem obyvatel sídlišť, který spočívá především v respektování ale i ochraně jejich přírodně i architektonicky hodnotného prostředí a dále účtē k jejich dosavadním obyvatelům. Na celé řadě sídlišť je navíc stále možné další výstavba, jak je v MPP vidno z celé řady často rozvojových i transformačních ploch. Námi navrhovaná změna tak necílí na konzervaci sídliště, ale na zachování některých unikátních prostorových kompozic při současném zachování možnosti konsenzuálního rozvoje bytové výstavby a staveb občanské vybavenosti v rámci ÚPčP tak, jak je definuje odstavec 4 článku 94.					
975	MHMPXPJ2W011	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002827	Nesouhlas
UUR - 002a: Definice výškové regulace veřejné vybavenosti v článku 47 Modernistická struktura					
Obsah návrhu: Do článku 47 navrhujeme přidat odstavec (2)e, ve kterém budou jasně definovány přinejmenším odkazy na další regulativy (jejich články a odstavce) určující výškovou regulaci pro záměry občanské, komerční a rekreační vybavenosti stanovených plochou či bodem - především odstavec (3) v článku 103 (pravidla pro dominanty).					
Jako smysluplnější variantu k předešlému navrhujeme přesun celého odst. (3) z článku 103 do nového bodu 47 (2)e.					
Zároveň požadujeme jednoznačné stanovení, na základě kterého konkrétního dokumentu bude posuzována RNP stávajících budov (stav ke dni vydání MPP). Ze znění textové i výkresové části MPP není jasně zřetelné, zda-li se na veřejnou vybavenost v modernistické struktuře (parku ve volné zástavbě) vztahuje výšková regulace stanovená čtvercem, nebo je nutno hledat další výškové regulativy. V některých lokalitách jsou totiž plochy veřejné vybavenosti ve čtvercích s výškovou hladinou 8 a vyšší. K odstavci (3) článku 103, který výškovou regulaci pro veřejnou vybavenost v modernistické struktuře stanovuje, nevedou z článků týkajících se veřejné vybavenosti či modernistické struktury v současném znění žádné odkazy.					
Umístění odstavce regulace výšek veřejné vybavenosti v modernistické struktuře v článku 103 (Pravidla pro dominanty) považujeme za nevhodné a nelogické.					
Oceňujeme uvedení odkazu na stávající stav území dle podkladu katastrální mapy platné ke dni vydání územního plánu pro stanovení stavu RPB budov a považujeme za klíčové mít takový jednoznačný podklad také pro stanovení RNP.					
975	MHMPXPJ2W011	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002831	Nesouhlas
UUR - 002b: Jasná regulace rozlohy plochy u veřejné vybavenosti					
Obsah návrhu: Upozorňujeme na fakt, že znění článku 149 v odstavcích (2), (3) a (5) nejasně definuje rozlohu ploch veřejné vybavenosti a je v rozporu s regulativy pro Park ve volné zástavbě. Jsme přesvědčeni, že se jedná o formulační chybu, přesto bychom rádi navrhli, jak by znění těchto odstavců mělo při zachování znění ostatních článků vypadat a odůvodnit proč.					
Návrh úpravy odstavců: 149 (2) Stávající služby komerční vybavenosti v modernistické struktuře jsou značeny plochou, která představuje rozlohu stávajících komplexů komerční vybavenosti, kterou je nutné zachovat. Je možné měnit její přesné umístění, pokud se plocha výrazně neodchýlí od bodového umístění a její minimální rozloha zůstane zachována. Stejně tak j Je možné měnit konkrétní účel komerční vybavenosti v závislosti na aktuální potřebě. V plochách komerční vybavenosti je přípustné umísťovat budovy a jiné stavby občanské vybavenosti <u>či komerční a občanskou vybavenost v rámci jedné budovy kombinovat</u> .					
149 (3) Stávající služby občanské vybavenosti jsou značeny bodem, případně <u>bodem a plochou</u> . Bod představuje umístění a plocha rozlohu stávající občanské vybavenosti, kterou je nutné zachovat. Její přesné umístění je možné měnit, pokud se plocha výrazně neodchýlí od bodového umístění a její minimální rozloha zůstane zachována. Stejně tak j Je možné měnit konkrétní účel občanské vybavenosti v závislosti na aktuální potřebě.					
149 (5) Stávající služby rekreační vybavenosti jsou značeny bodem, případně plochou. Bod představuje umístění a plocha rozlohu stávající rekreační vybavenosti, kterou je nutné zachovat. Její přesné umístění je možné měnit, pokud se plocha výrazně neodchýlí od bodového umístění a její minimální rozloha zůstane zachována. Stejně tak j Je možné měnit konkrétní účel rekreační vybavenosti.					
- Jsme ochotni připustit vložení formulace <u>“Přesné umístění budov a jiných staveb je v rámci vymezené plochy možné měnit pokud se RPB výrazně neodchýlí od bodového umístění a minimální RPB i RNP (či odpovídající podlažní plocha) zůstane zachována.”</u> namísto stávajícího <i>Její přesné umístění je možné měnit, pokud se plocha výrazně neodchýlí od bodového umístění a její minimální rozloha zůstane zachována</i> . shodně do všech těchto odstavců. (pozn. pořizovatele - tučný text ke zrušení) Stávající znění je možné si vyloužit tak, že je vymezenou plochu pro veřejné vybavení možno měnit či dokonce rozšiřovat (<i>minimální rozloha zůstane zachována</i>). Pokud to tak zpracovatel skutečně zamýšlel, nese to s sebou dva problémy: - plocha by se měnila či rozšiřovala na úkor Parku ve volné zástavbě, který je ze své definice veřejně přístupný a svými regulativy neumožňuje jiný zábor než zábor rozšiřováním stávajících budov, které přímo obklopuje. - rozšiřování ploch komerční vybavenosti přináší hrozbu bytnění velkých komerčních areálů, ať už jde o administrativní komplexy či obchodní centra, které zvyšují dopravní zátěž ve svém okolí.					
975	MHMPXPJ2W011	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002861	Nesouhlas
UUR - 003: Jasně vyčlenění budov a veřejné vybavenosti z parku ve volné zástavbě					
Obsah návrhu: Článek 94 navrhujeme upravit v odstavci (3) a připojit odstavec (5) následovně::					

(3) Stávající budovy obklopené parkem ve volné zástavbě (dle katastru nemovitostí k datu vydání Metropolitního plánu) je možné nahrazovat novými stavbami a provádět změny dokončených staveb při zvětšení maximálně o 20 %RPB na úkor parku ve volné zástavbě.

(5) Plochy veřejné vybavenosti nejsou prvkem parku ve volné zástavbě.

Pozn.: V případě, že bude kladně vypořádána připomínka 001, úpravu odstavce (3) nepožadujeme.
Park ve volné zástavbě je *nezastavěná veřejně přístupná část stavebního bloku*, tudíž by jeho prvkem neměly být prvky ze své podstaty zastavěné či veřejně nepřístupné, tedy budovy ani areály veřejné vybavenosti. Touto úpravou se také textová část dostane do souladu s grafickou značkou pro park ve volné zástavbě.

975

MHMPXPJ2W011

Námítka

MHMPXPJ2W011

3002994

Nesouhlas

UUR - 004a: Fixní požadavek na zpracování ÚPČP nebo ÚS s regulačními prvky ve všech transformačních územích

Obsah návrhu:
Požadujeme stanovení jednoznačného požadavku na zpracování ÚPČP či Územní studie jako podmínky pro rozhodování v území pro veškeré transformační a rozvojové plochy stanovené v MPP (alternativně pro vybrané dle významu). Navrhujeme proto úpravu Článků 71, 72 , 159 a 165 viz níže:

Článek 71 Transformační plochy
nový odstavec:
(6) Podmínkou pro rozhodování v transformačních plochách je vypracování Územní studie, případně ÚPČP, která může být vypracována i na širší území dle Metropolitních priorit.

Článek 72 Rozvojové plochy
nový odstavec:
(6) Podmínkou pro rozhodování v rozvojových plochách je vypracování Územní studie, případně ÚPČP, která může být vypracována i na širší území dle výkresu Metropolitních priorit.

Článek 159 Územní plán vymezené části Prahy
úprava odstavce:
(3) Vydání ÚPČP není podmínkou pro rozhodování v území. Do doby účinnosti ÚPČP se rozhoduje podle Metropolitního plánu. Výjimkou jsou transformační a rozvojové plochy, pro které je stanovena podmínka zpracování ÚPČP či územní studie s regulačními prvky (viz Článek 71 (6) a Článek 72 (6)).

Článek 165 Plochy podmíněné územní studií
(1) Metropolitní plán vymezuje plochy a koridory, v nichž je podmínkou pro rozhodování o změnách v území zpracování územní studie [94] . Jedná se o Transformační a rozvojové plochy dle Článku 71 (6) a Článku 72 (6).

(2) V případě zpracování územní studie bude pro jeho prvky užita shodná terminologie a legenda jako v Metropolitním plánu. V odůvodněných případech je možné jednotlivé obecné prvky legendy doplnit o specifické prvky na základě zadání územní studie.

Akceptovatelnou alternativou je stanovení podmínky zpracování ÚS či ÚPČP pouze pro vybrané celoměstsky významné transformační a rozvojové plochy, které by bylo potřeba definovat (například na základě platného Územního plánu hl. m. Prahy).
Požadavek (Čl. 77 (4)) na splnění parametrického regulativu veřejných prostranství a veřejné vybavenosti, vypočteného z celé rozvojové nebo transformační plochy, považujeme za nedostatečný pro zajištění udržitelného rozvoje území. Článek 77 sice motivuje investory v těchto územích ke koordinovaným záměrům na celém území, ale zároveň vytváří potenciál pro zvýhodnění velkých developerů na úkor menších investorů v územích definovaných jako rozvojová i transformační. Nebezpečí spočívá především ve dvou potenciálních úskalích:

- tlak na dohodu o území s menšími subjekty - hrozí, že bude docházet k dalšímu odkupu parciálních zbytků území ve prospěch velkých developerů a už tak nerovnovážný systém se stane předmětem dalšího posilování hegemonie několika málo hráčů. Posilování tohoto stavu je z hlediska územního plánování nežádoucí.

- zablokování výstavby pokud developerských subjektům přijde dohoda nevýhodná a nemají motivaci k ní přispívat.

Na příkladech z poslední doby (Nákladové nádraží Žižkov, Bubny-Zátory) se ukazuje, že cesta skrze využití institutu podrobnějšího podkladu, do kterého může vstupovat jak státní správa, tak samospráva, jednoznačně snižuje výše zmíněná rizika. Územní studie je pro projednání jednodušší, a proto by měla mít v MPP svoje významné místo.

Je proto v zájmu města zajistit, aby pro transformační a rozvojové plochy vznikaly ÚPČP či Územní studie s regulačními prvky povinně.

Požadavek na podmíněnost rozhodování ve vybraných územích zpracováním ÚPČP je stanoven také v Zadání MPP v oddíle II. G. (Vymezení území řešeného územně plánovací dokumentací hl. m. Prahy):

Jak je uvedeno v předchozím textu zadání, je jednou ze zásad pro pořízení nového Územního plánu hl. m. Prahy požadavek na vytvoření uceleného, logického a vzájemně provázaného systému územně plánovací dokumentace hlavního města Prahy.

...
*K zajištění tohoto uceleného a jednotného systému územního plánování v hl. m. Praze Metropolitní plán prověří a vyznačí území, pro něž **bude** pro jejich specifickou polohu, význam, rozsah nebo nedostatečnou určitost podmínek uspořádání nebo využití **předepsán požadavek nebo stanovena podmínka pořízení územního plánu pro vymezenou část území hl. m. Prahy ve smyslu ustanovení § 43 odst. 4 a 5 stavebního zákona.***

975

MHMPXPJ2W011

Námítka

MHMPXPJ2W011

3002996

Nesouhlas

UUR - 004b: Stanovení požadavku stanovení podmíněnosti výstavby v rámci ÚPČP či ÚS

Obsah návrhu:
Článek 160
Přidat odstavec:
(7) V ÚPČP musí být stanovena podmíněnost výstavby stavebních záměrů pro přednostní či nejpозději současnou výstavbu dopravní a veřejné infrastruktury pro obsluhu daného území.

Vzhledem k požadavku připomínky 004a požadujeme doplnit Územní studii jako samostatný článek či sloučit požadavky na její zpracování s požadavky pro zpracování ÚPčP. Tato část textové části výroku by proto vyžadovala větší reorganizaci. Alternativně požadujeme přidat požadavky ke zpracování Územní studie do článku 165 jako nový odstavec viz níže:

Článek 165
(3) V ÚS musí být stanovena podmíněnost výstavby stavebních záměrů pro přednostní či nejpozději současnou výstavbu dopravní a veřejné infrastruktury pro obsluhu daného území. V celém MPP postrádáme institut etapizace či podmíněnosti staveb, který považujeme za klíčový pro udržitelný rozvoj území, protože předchází zvyšování nároků na dopravu v území (viz také obecná připomínka IAD - 001).

Dobrá fyzická dostupnost veřejné dopravy, veřejných prostranství a základních potřeb (komerční, občanská i rekreační vybavenost) je základním předpokladem pro rozvoj města krátkých vzdáleností, které sníží nároky na dopravu ve městě a v konečném důsledku podpoří udržitelný rozvoj města jako celku v souladu s Klimatickým plánem Prahy.

UUR - 004c: Jednoznačné vymezení možnosti vyřešení parametrických regulativů transformačních ploch zpracováním ÚPčP nebo ÚS včetně jednoznačného stanovení podmíněností

Obsah návrhu:
Článek 77
Nový odstavec:
(8) Parametrické regulativy je možno naplnit ve zpracovaném Regulačním plánu Územní studii či ÚPčP. Pro rozhodování v území je pak prioritní splnění požadavků v RP. ÚS či ÚPčP namísto splnění odstavce (4).
V současném znění článku 77 není jednoznačně zmíněna možnost vypořádání požadavku plynoucího z odstavce (4) formou detailnějšího podkladu či dokumentace pro rozhodování v území. Přijde nám nešťastné požadovat po investorech jednotný záměr na celé území, k čemuž nepřímo odstavec 4 motivuje a vyzývá. Územní studii s regulačními prvky, Regulační plán či ÚPčP považujeme za vhodnější zejména pokud bude v MPP stanoven požadavek na zapracování podmíněnosti výstavby, která je předpokladem pro udržitelný rozvoj území viz výše.

UUR - 005: Ulice metropolitní a čtvrt'ové

Obsah návrhu:
Navrhujeme přeformulovat Článek 81 (2) tak, aby se požadavek stavby nové budovy přímo na hranici uličního prostranství týkal jen skutečně nově povolovaných staveb, a ne rekonstrukcí stávajících budov či výstavby v rámci uzavřených areálů.

Zároveň doporučujeme přehodnotit celý článek či konkrétní vymezení těchto ulic v území tak, aby nebyl porušen ustálený charakter a struktura stabilizovaných lokalit, pro které není uliční prostranství tohoto typu typické.
Požadavek bude v některých případech těžké dodržet. Článek 81 se tak může dostat do rozporu s Čl. 70 (1)Zastavitelná stabilizovaná plocha je část zastavitelného území s ustáleným charakterem, ve které se nepředpokládá zásadní změna struktury veřejných prostranství a zástavby. Stabilizované plochy zahrnují proluky [42] . V zastavitelné stabilizované ploše nejsou vyloučeny dílčí změny, vždy je však nutné přihlédnout ke stávajícímu charakteru území. Na území památkových rezervací a památkových zón jsou s respektem ke kulturním hodnotám uvedeným v čl. 9 odst. 7 a 8 přípustné pouze nepodstatné změny ve struktuře veřejných prostranství a doplňování zástavby. Jenom na Evropské třídě se nachází řada různých typů zástavby, pro které není zástavba na uliční čáře typická.

UUR - 006: Hlubší definice a chybějící regulativy pro obytné lokality

Obsah návrhu:
Metropolitní plán nestanovuje regulaci prostřednictvím koeficientu bydlení mimo historické centrum města (článek 64 (4)). To považujeme za nešťastné. Město tak rezignuje na možnost aktivně určovat politiku bydlení ještě před tvorbou územní studie, nebo dokonce v případech, kdy územní studie nebude podmínkou zastavění území.
Navrhujeme, aby koeficienty bydlení byly podmínkou minimálně pro metropolitní priority, lépe však pro všechny lokality obsahující zastavitelné (tedy i rozvojové či transformační plochy). Tyto koeficienty mohou být přílohou MPP a měly by být stanoveny na základě sociodemografické analýzy rizik prostorové segregace a potřeby bydlení na území Prahy.
Stávající platný územní plán stanovuje minimální podíl bydlení na širším území než MPP. Z hlediska právní kontinuity je tedy požadavek na stanovení minimálního podílu bydlení minimálně v tomto rozsahu odůvodněný. Hrozí, že město nebude mít dostatečné podklady pro stanovení potřeby bydlení jak pro jednotlivé lokality, tak pro území Prahy jako celku. V době globální krize bydlení si Praha nemůže dovolit rezignovat na boj s nedostupností bydlení v základním územně plánovacím dokumentu. Bydlení nesmí být podhodnoceno a zároveň nesmí být zcela dominantní. Bez rozumného a řízeného socio-ekonomického plánování se navíc souběžně dostává do ohrožení cíl vytvářet město krátkých vzdáleností (hrozba výstavby převážně produkčních či rezidenčních oblastí).

UUR - 007: Jednoznačná definice podmínek pro rozhodování o výškové regulaci

Obsah návrhu:
V pravidlech pro dominanty (článek 103) požadujeme do jednotlivých odstavců doplnění výšek, o které bude možno navyšovat regulovanou výšku budov vůči výškové regulaci stanovené čtverci.
V textové části MPP je v článku 98 stanovena pro vyšší podlažnosti maximální povolená výška stavby stanovená v metrech. Článek 103 pak stanovuje pravidla pro dominanty, pro které je stanoveno pouze navýšení podlažnosti, ne však regulované výšky budovy.

Pokud pravidla pro dominanty nemají navyšovat stanovenou regulovanou výšku budovy, považujte tuto připomínku za bezpředmětnou.

UUR - 008: Zpřesnění podmínek, které bude muset splňovat ÚPčP zejména ve vztahu k Parku ve volné zástavbě

Obsah návrhu:
Požadujeme doplnění jednoznačné definice, že ÚPčP musí splňovat regulaci stanovenou v MPP. Požadavek je možno naplnit odkazem na znění § 43 (5) Stavebního zákona.

Odstavec (4) článku 161 požadujeme z MPP úplně vypustit, případně doplnit do KLZ lokalit s modernistickou strukturou jednoznačně individuálně definovat cílový charakter lokality a podmínky, za kterých bude umožněno do parku ve volné zástavbě vstupovat novými budovami.

Formulaci v článku 160 (1) považujeme za nedostatečnou, neboť odkazuje pouze na definici a význam regulativů, ne však na požadavek jejich plnění.
Článek 160 odst. (1) (cit.: *Regulativy Metropolitního plánu vztahené na lokalitu jsou pro ÚPčP závazné. V případě potřeby může ÚPčP tyto regulativy Metropolitního plánu zpřesnit, nesmí se tak ale stát v rozporu s koncepcemi Metropolitního plánu.*) považujeme za matoucí, jelikož upozorňuje pouze na soulad s regulativy vztahenými nadanou lokalitu. ÚPčP však ze zákona musí být v souladu s veškerými regulativy stanovenými územním plánem.

Textová část výroku v článku 161 (4) stanovuje, že: ÚPčP *může vymezit plochy pro umístění nových budov v parku ve volné zástavbě nebo změnit vymezení parku ve volné zástavbě za podmínky, že tyto budovy budou doplňovat celkovou kompozici a koncepci dané modernistické struktury.*

Vzhledem k tomu, že je Park ve volné zástavbě zpravidla vymezen ve stabilizovaném území, není možné z povahy věci do dokončených modernistických celků doplňovat další budovy, neboť je v článku 10 odst. 3 a, b uvedeno toto:

(3) Modernistické město
a) Metropolitní plán respektuje modernistickou zástavbu sídlišť jako nedílnou součást dnešního města. I v těchto částech města podporuje odlišnost a autonomii jednotlivých lokalit, umožňuje vkládání nových vrstev zástavby a městského života do otevřených struktur sídlišť.

b) Metropolitní plán respektuje původní koncepce modernistického města. Ve strukturách sídlišť vymezuje park ve volné zástavbě jako klíčovou část návrhu modernistického města.

Z toho vyplývá další nutnost: pokud MPP vymezuje transformační a rozvojové plochy na sídlištích, je třeba, aby je vymezil definitivně, tzn. aby vymezil všechny plochy, u kterých je potenciál k jejich budoucímu zastavění, aniž by utrpěla urbanistická kompozice stabilizovaného modernistického města. Pokud tak bude učiněno, článek 161 (4) nebude potřeba. Tento článek totiž veškerou regulaci pro park ve volné zástavbě limituje v tom smyslu, že rozhodnutí o zastavení PvVZ bude na konkrétních stavebních úřadech a na aktivitě investorů, kteří tyto pozemky vlastní.

UUR - 009a: Zpřesnění definic pojmů a jejich použití v MPP - “Jiná stavba”

Obsah návrhu:
Požadujeme zpřesnění definic pojmů a důslednou kontrolu jejich použití v textové i grafické části MPP.

V našich námitkách uvádíme dvě z nejasností (009a, 009b), které se ve znění MPP nachází.

Definici pojmu “jiná stavba” požadujeme reformulovat následovně:

Článek 3
(3) *Jinou stavbou* se pro účely Metropolitního plánu rozumí **kromě budov** všechny stavby, zařízení a opatření ve smyslu stavebního zákona [4] s výjimkou budov.
(pozn. pořizovatele - tučný text ke zrušení)
Za nešťastnou považujeme stávající formulaci “se rozumí **kromě budov** všechny stavby...”, která umožňuje jak výklad “budovy a všechny ostatní stavby” tak “všechny stavby s výjimkou budov”. Preferujeme formulaci, směřující k druhé variantě viz například způsob formulace v § 103 (1) e) 4., 5., 6., 7. Stavebního zákona .

UUR - 009b: Zpřesnění definic pojmů a jejich použití v MPP - “Přihlídnutí k výšce okolní zástavby”

Obsah návrhu:
Požadujeme přesnější definici, ke které části okolní zástavby se má při rozhodování podle Čl. 98 (2) a) přihlížet (zda k vyšší či nižší), kam až sahá “okolí stavby” a jak se má rozhodovat v případě, že okolní zástavba je nižší, než maximum stanovené čtvercem.
V rámci veřejných projednání zaznělo, že v případě jednotné výšky okolních budov by neměla být ve stabilizovaných územích povolena stavba vyšší. To je však v některých lokalitách v rozporu s návrhovou výškovou regulací (modré čtverce) a zároveň to do jisté míry konzervuje výškovou hladinu, což může v konečném důsledku bránit přirozenému rozvoji města a naplněním požadavků na zabydlení lidí, kterých se stěhuje do měst stále víc.

- příklad, kde může dojít k nepochopení záměrů zpracovatele MPP, je lokalita Kasárna Ruzyně

Dále zde odkazujeme na obecné odůvodnění námitek v oddílu Urbanismus a územní rozvoj zejména v bodě 2)
citují:
2) *Respektujeme, že územní plán musí vytvářet určitý prostor pro přizpůsobení rozvoje území dle aktuálních potřeb, zároveň však nejsme přesvědčeni, že plán ve stavu, ke kterému vznášíme námítky, pomůže reagovat na výzvy a problémy, se kterými se město potýká již dnes. Kromě jiného totiž poskytuje velký prostor pro individuální výklad, a tudíž manipulační prostor pro vlastní uvážení úředníka. To považujeme za nešťastné, protože to na jednu stranu uvádí majitele pozemků a investory do nejistoty a na druhou stranu nahrává “větším” investorům s větší zkušeností a větší mírou finanční jistoty. To může bránit rozvoji polyfunkčního pestrého města a v konečném důsledku dokonce brzdit rozvoj některých komplikovanějších lokalit.*

UUR - 009c: Zpřesnění definic pojmů a jejich použití v MPP - “Zastavitelnost stavebního bloku”

Obsah návrhu:
Požadujeme dospecifikovat a prověřit dopady odstavce (4) Článku 76 v různých plochách MPP.

Článek 76 (4) *Zastavitelnost stavebního bloku se neposuzuje, jde-li o stavbu do 350 m 2 RPB v přímé návaznosti na uliční prostranství vymezené dle čl. 80.*
Znění odstavce otevírá možnost stavební blok čerpat po jednotlivých menších stavbách o daném maximálním půdorysu. Není jasně specifikováno, že za stavbu je zde považován celý stavební blok a hrozí dělení stavebního bloku na jednotlivé záměry o daném maximálním půdoryse, kdy bude v konečném důsledku překročeno stanovené maximum zastavitelnosti.

UUR - 010: Rozšíření ploch parku ve volné zástavbě pro lokalitu 522 sídliště Stodůlky

Obsah návrhu:
Požadujeme rozšířit plochy parku ve volné zástavbě v lokalitě s modernistickou strukturou - jedná se o pás izolační zeleně a protihlukových valů podél Jeremiášovy ulice (plochy vymezené oranžovou čarou).
Izolační zeleň a terénní valy jsou cenným prvkem původní urbanistické koncepce sídliště Stodůlky. Možnost výstavby v těchto prostorech by do budoucna vedla k zastínění budov stávajícího sídliště a narušení výhledu do městské krajiny. Přetvoření Jeremiášovy ulice do formy “bulváru” v tomto koridoru nedává smysl, neboť by došlo k narušení otevřeného charakteru celé sídlištní lokality.

UUR - 011: Vymezení veřejné vybavenosti v lokalitě 531 Sídlíště Pankrác I.

Obsah návrhu:
Požadujeme vymezit plochou stávající budovy veřejné vybavenosti podél ulice Pujmanové (vyznačeno oranžově)

					Stávající objekty občanské vybavenosti jsou nedílnou součástí sídliště Pankrác. Proto si z hlediska ochrany unikátní urbanistické struktury zaslouží regulaci pro občanskou vybavenost, tak jak je definována MPP.
975	MHMPXPJ2W011	Námítka	MHMPXPJ2W011	3003011	Souhlas
					UUR - 012: Ochrana a vymezení veřejné vybavenosti ve stabilizovaných lokalitách (souhlasná připomínka)
					Obsah návrhu: Vítáme vymezení a ochranu veřejné vybavenosti v rámci lokalit MPP a rádi bychom, aby zůstalo v principu zachováno. Ve stabilizovaných lokalitách je třeba chránit stávající veřejnou vybavenost a zajistit její další rozvoj v případě změny počtu obyvatel či demografické struktury v území. Totéž platí i pro lokality určené k transformaci, neboť umístění základních potřeb v dostupné vzdálenosti je základním předpokladem pro rozvoj města krátkých vzdáleností, které sníží potřebu dopravy na delší vzdálenosti a v konečném důsledku podpoří udržitelný rozvoj města jako celku.
975	MHMPXPJ2W011	Námítka	MHMPXPJ2W011	3003014	Nesouhlas
					UUR - 013: Veřejná vybavenost v transformačních územích
					Obsah návrhu: Parametrickou regulaci pro transformační území považujeme obecně za nedostatečnou a navrhujeme individuální přizpůsobení procentuálního podílu aktuálním potřebám sousední zástavby. Zároveň žádáme odůvodnění, na základě čeho byla hodnota parametru stanovena. Dále postrádáme konkrétnější požadavky na druhy občanské vybavenosti a jejich kapacity, případně alespoň odkazy na strategické dokumenty, kde by byly požadavky blíže stanoveny. Metropolitní plán se svojí strukturou a dělením na lokality snaží přistupovat k jednotlivým částem města individuálně, a vytváří tak určitý potenciál pro individuální přístup k jejich rozvoji ve smyslu řešení hrozeb a potenciálů plynoucích z daných podmínek. Tento potenciál však bohužel zůstává v mnoha ohledech nevyužit. Potenciál transformačních ploch spočívá v možném řešení deficitů lokality, ve kterých se nacházejí. Z hlediska veřejné vybavenosti, zejména té občanské, není však individuální reakce na specifická území jednoznačná.
					Například procentuální podíl je ve většině transformačních ploch stanovený na stejné hladině, což neodpovídá různorodým požadavkům v současnosti heterogenního města Prahy.
975	MHMPXPJ2W011	Námítka	MHMPXPJ2W011	3003015	Nesouhlas
					UUR - 014: Monofunkce veřejné vybavenosti
					Obsah návrhu: Kvítujeme vymezení veřejné vybavenosti na celém území Prahy včetně ochrany té stávající. Podotýkáme však, že v plánu současné doby bychom preferovali kreativnější přístup, který by umožňoval výstavbu jiných než monofunkčních budov a to především mimo modernistickou strukturu. Konkrétní návrh řešení necháváme na zpracovateli, veřejná vybavenost by však vždy měla mít stanovenou minimální RPB a RNB. Ty nahrazují minimální HPP, která by pro tyto případy kombinace využití byla vhodnější. Metropolitní plán chrání hodnoty různých specifíků území Prahy a skrze obecnější regulativy vytváří prostor proliberální rozvoj města. Chybí mu provázání se Strategickým plánem města, který určuje priority, kterých by se měla Praha ve svém rozvoji držet. Směřování k polyfunkčnímu městu je jednou z nich.
					<i>Viz Strategický plán hl. m. Prahy; Strategický cíl 1.3 Oblast A. Město krátkých vzdáleností: (...) - podpora rozšiřování koncentrované, polyfunkční zástavby s relativně vyšší hustotou obyvatel dle současných požadavků na kvalitu, vybavení a veřejná prostranství; při efektivním využití místa, se zřetelem na charakter a podmínky stabilizovaných území.</i>
					Základem udržitelného rozvoje města je určitý mix využití území a stejně tak, jako určitou polyfunkci (minimálně v parteru) vyžaduje MPP v rámci jiných budov, neměl by jí bránit ani v případě budov pro veřejnou vybavenost. V okamžiku, kdy se budou v území nacházet enklávy s jedním či podobnými způsobem využití, hrozí těmto částem města využívání omezené časově či jen specifickými skupinami obyvatel. Což kromě zbytečného nevyužití potenciálu města může vést k nižší sociální kontrole území a s tím souvisejícím problémům. Nehledě na to, že se tím opět navyšují nároky na dopravu a zhoršují podmínky pro rozvoj města krátkých vzdáleností tím, že jsou enklávy hůře dostupné většímu množství obyvatel.
975	MHMPXPJ2W011	Námítka	MHMPXPJ2W011	3003020	Nesouhlas
					UUR - 015: Operování s “budoucími konkrétními řešeními v transformačních nebo rozvojových plochách”
					Obsah návrhu: Článek 157 navrhujeme upravit takto:
					(4) Index návrhový (dále také „i n“) je podílem součtu HPP budov ve stabilizované části lokality s předpokládanými HPP v [T] a [R] plochách a rozlohy celé lokality. Návrhový index je teoretickou hodnotou, které by bylo dosaženo při úplném naplnění jednotlivých ploch potenciálu v dané lokalitě. <u>Pro nalezení jeho hodnoty je užít zjednodušující výpočet využívající průměrných bilančních hodnot zpravidla odvozených od minimálního rozsahu veřejných prostranství UP min a PP min dle čl. 87, zastavění stavebního bloku ZB N dle čl. 96, výškové regulace a charakteru území.</u>
					Odstavec (6) navrhujeme vypustit. Územní plán by z principu neměl počítat s “budoucími záměry”, které nejsou v místě v době nabytí platnosti MPP realizovány.
975	MHMPXPJ2W011	Námítka	MHMPXPJ2W011	3003021	Jiné
					UUR - 016: Model vývoje počtu obyvatel - upřesnění
					Obsah návrhu: Žádáme o upřesnění, z jakého zdroje vychází predikce vývoje počtu obyvatel v Odůvodnění Krycích listů. Nerozumíme tomu, jak je možné, že dochází k nezanedbatelnému nárůstu počtu obyvatel ve stabilizovaných lokalitách bez jakýchkoli transformačních ploch pro obytné využití. Takový nesoulad můžeme vidět například v lokalitě 050 / Karlínské nábřeží
975	XXXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002204	Jiné
					Zástupce veřejnosti zastupuje 277 fyzických osob - viz detail podání.
975	XXXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002203	Nesouhlas
					IAD - 001: Etapizace dopravních staveb - obecná připomínka
					Obsah návrhu: Žádáme zavést v Metropolitním plánu etapizaci dopravních staveb a případně i výstavby:
					1. Některé záměry pro automobilovou dopravu je třeba podmínit nejpozději souběžným zprovozněním záměrů nadřazených tak, aby tyto záměry nepřebíraly funkci nadřazených záměrů se současným vznikem negativních dopadů (zavádění nadměrného objemu IAD do intravilánu). Konkrétně je žádoucí realizovat záměry doplňující městskou uliční síť až poté, co budou realizovány prostorově související záměry nadřazené komunikační síti.
					2. Některé záměry pro automobilovou dopravu je třeba podmínit nejpozději souběžným zprovozněním záměrů pro dopravu veřejnou. Jedná se o záměry, které nabízejí obdobnou funkci a zejména tak zajišťují zachování konkurenceschopnosti veřejné dopravy v relacích, kde jsou realizovány záměry pro IAD.

<p>3. Druhou velkou skupinou podmíněností mezi veřejnou a automobilovou dopravou jsou záměry pro veřejnou dopravu, které zajišťují navýšení kapacity veřejné dopravy v dopravně přetížených lokalitách širšího centra, zejména uvnitř Městského okruhu, kde se předpokládá snížení intenzity automobilové dopravy vlivem zavedení dopravních regulací vyplývajících z podmínek ve stanovisku EIA pro stavby Městského okruhu.</p>					
<p>4. Rozsáhlé stavební záměry, zejména větší výstavbu v rozvojových a transformačních oblastech, je nutné podmínit nejpozději souběžným zřízením komunikační sítě, a to přednostně u sítě navržené pro veřejnou dopravu. Zejména rozvojové oblasti ve vnitřním městě je třeba podmiňovat stavbami pro veřejnou dopravu, aby nedošlo k nežádoucímu přechodu nadměrné části dopravních vztahů k IAD. Argumenty tohoto odůvodnění jsou v obecné rovině platné pro všechny připomínky vyžadující podmíněnost nebo etapizaci, proto je u jednotlivých připomínek opakujeme buď pouze ve zkrácené podobě nebo vůbec.</p>					
<p>Stávající "etapizace" v podobě rozčlenění záměrů na stav, návrh a územní rezervu odpovídá spíše stupni územní přípravy jednotlivých záměrů než cílům územního plánování dle zákona 183/20006 (viz níže) a naprosto není dostatečným způsobem stanovena vzájemná podmíněnost konkrétních záměrů.</p>					
<p>S etapizací je nicméně potřeba nakládat opatrně, aby zbytečně nepodvazovala rozvoj města. Je tedy opodstatněná zejména u zásadních dopravních záměrů a u řešení rozsáhlých rozvojových či transformačních území, kde špatná posloupnost realizace hrozí způsobit rozsáhlé a nevratné negativní dopady na životní prostředí a klima.</p>					
<p>Vyvážený rozvoj dopravy vyžaduje, aby byl dopravní systém realizován koncepčně, tedy postupně ve vhodném pořadí, aby předčasnou realizací některých dopravních záměrů nedocházelo ke vzniku dlouhodobě problémových lokalit. Zjevným negativním příkladem je vytvoření kritické situace v okolí Vítězného náměstí a zhoršení situace v ulicích V Holešovičkách, Patočkově, na Balabence, v Dobříšské i jinde po zprovoznění tunelového komplexu Blanka.</p>					
<p>Zákon 183/2006 §18 (1) uvádí, že <i>“Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území”</i>, dále dle §19 (1c) je úkolem územního plánování především <i>“prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí” a dle písmena f) “stanovovat pořadí provádění změn v území (etapizaci)”</i>. Stavební zákon tedy předpokládá, že územní plán stanoví pořadí realizace jednotlivých záměrů, a tudíž podmínění realizace konkrétních záměrů předchozí realizací záměrů jiných. To je z výše uvedených důvodů velmi významné právě pro dopravní záměry. Podmínění dopravních záměrů s upřednostněním staveb pro veřejnou dopravu či podmínění stavebních záměrů realizací dopravní infrastruktury zajistí koncepční realizaci dopravního systému a eliminuje negativní dopady nevhodné časové posloupnosti realizace záměrů.</p>					
<p>Rezignací na definici etapizací či podmíněností MPP zcela selhává v plnění úkolu uvedeného v citovaném §19 (1f)zákona 183/2006 a vystavuje rozvoj města rizikům vyplývajících z realizace dopravních záměrů v pořadí hrozícím způsobit v území značné škody na kvalitě života obyvatel.</p>					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002207	Nesouhlas
<p>IAD - 002: Článek 118 - Komunikační systém, odst. 4 - přeformulování</p>					
<p>Obsah návrhu: Navrhujeme úpravu článku 118 (4) ve výrokové části plánu tak, aby akceptoval existující jevy dopravní indukce a redukce a respektoval plán udržitelné mobility a platný klimatický závazek Prahy. Možné znění (změny podtržené):</p>					
<p><i>(4) Navržený komunikační systém vytváří podmínky pro účelnou distribuci motorové dopravy podle druhu, účelu, zdrojů a cílů prostřednictvím vyvážené sítě pozemních komunikací s odpovídajícími technickými parametry. Navržená kapacita a etapizace respektují požadavky udržitelné mobility a klimatické závazky Prahy a korigují nežádoucí dopady dopravní indukce. Komunikační systém <u>doprovázený odpovídající regulací dopravy ve vnitřním městě</u> minimalizuje zbytnou dopravu v území, nežádoucí tranzitní vztahy a dopravní zatížení veřejného prostranství, což je podmínkou pro zajištění vyšší kvality životního prostředí a komfortu pohybu jeho uživatelů.</i></p>					
<p>Pozn.: zmínka o etapizaci samozřejmě odpovídá pouze, bude-li tento nástroj použit. Premisa “ucelený dopravní systém minimalizuje zbytnou dopravu v území” neplatí bez souběžných opatření vedoucích k regulaci automobilové dopravy; právě naopak. Nové dopravní stavby zvyšují intenzitu provozu i na návazné komunikační síti nižšího řádu, jak prokázala analýza spolku AutoMat z roku 2020 (viz níže) a to vlivem dopravní indukce a dalších jevů s ní spojených. Minimalizaci zbytné dopravy zajistí spíše držení kapacity komunikací na přijatelné úrovni a regulace vjezdu a parkování. Metropolitní plán by neměl ve výroku deklarovat věčné neplatnou dopravní ideologii, naopak by se měl hlásit k platným závazkům města, které mají zásadní dopad na podobu dopravního systému.</p>					
<p>Následující část odůvodnění je v obecné rovině platná pro všechny připomínky redukující dopravní kapacitu návrhů konkrétních staveb, proto ji u jednotlivých připomínek opakujeme buď pouze ve zkrácené podobě nebo odkazujeme sem.</p>					
<p>Zkapacitnění komunikační sítě s cílem odvedení většiny dopravního toku z nevyhovujících komunikací musí být téměř vždy doprovázeno snížením kapacity na stávající uliční síti. Při výrazném zvýšení celkové kapacity komunikací dochází k dopravní indukci, která během několika let z větší části dorovná původní pokles, na navazujících komunikacích pak situaci zhorší. Příkladem je zprovoznění tunelu Blanka, kdy doprava ve vnitřním městě zpočátku poklesla, od roku 2016 ale opět roste (viz analýza dopravních dat do roku 2019). Z analýzy citujeme hlavní závěry:</p>					
<ul style="list-style-type: none">• Celopražský pozitivní efekt Blanky na dopravu mimo nadřazenou komunikační síť trval jen jeden rok.• I když se většina nárůstu dopravy po Blance koncentrovala na nadřazenou komunikační síť, doprava (byť mírněji) opět roste i v běžných ulicích. Na objem už je to několikrát víc než kolik činí pokles ve vnitřním městě.• Po pěti letech jsou vymazány 3/4 pozitivního dopadu na širší centrum města.• Stále ještě ale přetrvává pokles v historickém centru, dovolující jeho zklidnění.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002209	Nesouhlas
<p>IAD - 004: Čl. 119 (3) - vliv Městského okruhu na dopravu v městské uliční síti</p>					
<p>Obsah návrhu: V článku 119 (3) navrhujeme následující změny:</p>					
<p><i>(3) Městský okruh je nejdůležitějším prvkem systému nadřazené komunikační sítě uvnitř města. Plní rozhodující úlohu ve vedení a rozdělování dopravy z radiálních komunikací na hranici centra města. Omezuje nežádoucí průjezdy centrem a svým technickým řešením v kombinaci s regulačními opatřeními a redukcí průjezdní kapacity na uliční síti nižších úrovní výrazně přispívá ke snížení dopravních intenzit městské uliční sítě. a pozitivně ovlivňuje kvalitu veřejného prostoru ve prospěch veřejné a bezmotorové dopravy.</i></p>					

(pozn. pořizovatele - tučný text ke zrušení)

Tvrzení, že Městský okruh (MO) svým technickým řešením sníží intenzity na městské uliční síti, bez zmínění dalších nezbytných opatření, je zavádějící. Je zcela opomenuta skutečnost, že MO jako takový nesníží objem IAD uvnitř SOKP. Naopak dopravu mezi MO a SOKP rozvede a ve střednědobém měřítku bez dalších opatření situaci i v uvnitř MO konzervuje ve stávajícím neúnosném stavu. Vliv na nárůst intenzity provozu vně Městského okruhu je pak nepopiratelný (viz níže). Tvrzení o technickém řešení MO pomíjí, že MO bez mýta dostatečnou ochranu centra nezajistí.

Obecné důvody podrobněji připomínka IAD-002: Zkapacitnění komunikační sítě s cílem odvedení většiny dopravního toku z nevyhovujících komunikací musí být téměř vždy doprovázeno snížením kapacity na stávající uliční síti.

IAD - 005: Čl. 120 (4) - doplnění

Obsah návrhu:

Článek 120 odstavec 4 navrhujeme přeformulovat následovně:

(4) Metropolitní plán stanovuje za nepřipustné **stavebními úpravami a úpravami** stavební úpravy a úpravy profilů vybrané komunikační sítě v souladu s cíli rozvoje udržitelné mobility a klimatické zodpovědnosti vyžadující snížení dopravního výkonu automobilové dopravy. Nepřipustné jsou pouze úpravy jdoucí **omezovat dopravu** proti systémovému fungování dopravní sítě **smyslu systému jako celku**. Všechny úpravy dotýkající se vybrané komunikační sítě musí být posuzovány v celoměstském kontextu, přičemž je třeba zohledňovat podmínky pro všechny druhy dopravy ve smyslu optimálního provozně-prostorového přerozdělení jednotlivých způsobů pohybu po městě.
(pozn. pořizovatele - tučný text ke zrušení)

Nové znění vcelku:

(4) Metropolitní plán stanovuje za přípustné stavební úpravy a úpravy profilů vybrané komunikační sítě v souladu s cíli rozvoje udržitelné mobility a klimatické zodpovědnosti vyžadující snížení dopravního výkonu automobilové dopravy. Nepřípustné jsou pouze úpravy jdoucí proti systémovému fungování dopravní sítě. Všechny úpravy dotýkající se vybrané komunikační sítě musí být posuzovány v celoměstském kontextu, přičemž je třeba zohledňovat podmínky pro všechny druhy dopravy ve smyslu optimálního provozně-prostorového přerozdělení jednotlivých způsobů pohybu po městě.

Stávající znění odstavce je v rozporu s některými cíli Strategického plánu, Plánu udržitelné mobility a klimatického plánu Prahy a fakticky brání naplňování těchto cílů. Vnímáme ale příležitost přeformulovat tento odstavec tak, aby respektoval ostatní schválené strategické dokumenty a nebránil jejich naplňování.

V Praze je automobilová doprava hlavním zdrojem emisí. Dle analýzy Integrovaného krajského programu snižování emisí (MŽP) z roku 2015 má automobilová doprava 68% podíl na emisích NOx, 71% podíl na emisích Benzo(a)pyrenu a 95% podíl na emisích prachových částic (PM10 a PM2,5).

Klimatický plán hlavního města Prahy do roku 2030 zavazuje město snížit objem automobilové dopravy do roku 2030 o 15% oproti roku 2010. Nezbytnou součástí splnění tohoto závazku je také redukce kapacity stávající komunikační sítě, kterou stávající znění článku fakticky zakazuje.

Je proto nezbytné, aby byl systém dopravy ve vnitřním městě - v reakci na předpokládaný nárůst hybnosti obyvatel – realizován předně rozvojem veřejné dopravy, doprovázeného současným poklesem intenzity dopravy automobilové. **Strategický plán v kapitole k udržitelné mobilitě definuje cíl “zvýšit podíl veřejné pěší a cyklistické dopravy nad 70 %.”** Při přetrvávajícím nárůstu intenzit automobilové dopravy na vnějším kordonu toho lze dosáhnout jen při současném snížení intenzit automobilové dopravy ve vnitřním městě.

Strategický plán dále předpokládá regulaci automobilové dopravy jako jeden ze strategických cílů "Regulovat a řídit provoz automobilové dopravy" (1.5 A6). Pokles dopravy v centrální části Prahy pak předpokládá jeden z indikátorů udržitelné mobility (indikátor 1.5.7 - snížení počtu vozidel na centrálním kordonu). Pokles intenzity automobilové dopravy ve vnitřním městě požaduje také integrovaný krajský program snižování emisí. V souvislosti se zavedením mýta pak pokles intenzit ve vnitřním městě až o 30 % předpokládá posudek EIA na dostavbu Městského okruhu.

Celý odstavec 120 (4) svým umístěním a obsahem považujeme za zavádějící a v rozporu s výše zmíněnými strategickými cíli hl. m. Prahy. Věta: *“Metropolitní plán stanovuje za nepřipustné stavební úpravy a úpravy profilů vybrané komunikační sítě omezovat dopravu proti smyslu systému jako celku”* znamená, že za dopravu je v celém článku 120 považována především individuální automobilová doprava, a nikoliv doprava jako celek. Vágní a obecná definice dopravy bez konkretizace a zdůraznění mnohosti způsobů pohybu po městě vytváří dojem, že se tato podmínka zakládá především na snaze zamezit redukci IAD dopravy na vybrané komunikační síti, tedy na nadřazené a městské uliční síti bez toho, že by v rámci “systému jako celku” byla dostatečně zahrnuta i neautomobilová VHD a bezmotorová doprava. Zejména v kontextu městské uliční sítě je však – v souladu s výše zmíněnými koncepčními dokumenty jako je Plán udržitelné mobility Prahy či Strategický plán hl. m. Prahy – potřeba zajišťovat podmínky pro uplatňování principů udržitelného města. Je tedy především třeba zajišťovat územní podmínky pro účinné přerozdělování kapacit dopravy směrem k preferenci VHD a bezmotorové dopravy.

Toto odůvodnění obecně platí u všech připomínek vyžadujících soulad Metropolitního plánu s platnými strategickými dokumenty zahrnujícími opatření v oblasti dopravy, případně kdekoliv je vhodné na platné strategické dokumenty upozornit, a bude na něj níže odkazováno.

IAD - 006: Záměry pro IAD uvnitř Městského okruhu podmínit jeho dostavbou

Obsah návrhu:

U záměrů pro automobilovou dopravu uvnitř plánovaného Městského okruhu navrhujeme

1) podmínit jejich realizaci předchozí dostavbou Městského okruhu (v libovolné podobě, nikoli nutně v podobě připravované),

2) a případnou absenci podmínění těchto záměrů dostavbou MO řádně odůvodnit individuálně pro jednotlivé záměry s doložením, proč nezvýší objem automobilové dopravy ve vnitřním městě (například dopravním modelem reflektujícím indukci).

Je zásadní, aby se předpokládáný nárůst hybnosti obyvatel realizoval veřejnou dopravou. Ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD, nárůst intenzity automobilové dopravy na okrajích města je třeba minimalizovat a maximum dopravy ze Středočeského kraje realizovat veřejnou dopravou. Obecným důvodem pro návrh je požadavek na nezvyšování (a optimálně) snížení intenzity automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu.

Pro širší souvislosti odkazujeme na odůvodnění připomínek IAD-001 a IAD-002

Při splnění podmínky nezvyšování dopravní zátěže z IAD v oblasti uvnitř MO je většina těchto záměrů nadbytečná. Je třeba individuálně posoudit jejich potřebnost tak, aby jejich realizace

nevedla k dopravní indukci na stávající komunikační síti uvnitř MO, a nebyla tak v důsledku kontraproduktivní.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002221	Nesouhlas
IAD - 007: Městský okruh v úseku Pelc-Tyrolka - Balabenka - variantní řešení					
Obsah návrhu: Navrhujeme					
1) zpracování studie, na základě které by bylo podrobně posouzeno vedení Městského okruhu v severovýchodní sekci ve variantách založených na následujících podkladech: a) Duál (dle IPR z let 2012-15), b) “Městský okruh pro všechny” prezentovaná spolkem Auto*Mat v dubnu 2017(https://drive.google.com/open?id=0B8A0BmQtNYx5Q0RfbWZzaENSYIU), c) prověřování variant Městského okruhu zadané Radou HMP v roce 2017 a ukončené v dubnu 2018, d) příprava změny stávajícího ÚP Z 3125/00 prověřující další možnosti řešení MO,10/64 e) koncept spolku Za naši budoucnost (celoměstsky významná změna územního plánu č. celoměstsky významné změny Z 2754/00) s podzemní mimoúrovňovou křižovatkou pod Bulovkou, a to zejména s ohledem na 1. požadavek podzemního vedení stávající dopravy v ulici V Holešovičkách, 2. možnost realizovat záměr ještě před dokončením SOKP (nejpozději současné zprovoznění celého SOKP pro aktuálně připravované stavby MO požaduje posudek EIA z roku 2012), 3. platný Plán udržitelné mobility a Klimatický plán hlavního města Prahy, zejména požadavky zvyšovat podíl neautomobilové dopravy v prvním a snížit objem dopravy automobilové ve druhém dokumentu.					
2) Vzhledem k časové náročnosti přípravy takto komplexní studie navrhujeme v Metropolitním plánu prozatímní doplnění řešení výše uvedených variant vedení Městského okruhu v územní rezervě. Zkapacitnění komunikační sítě s cílem odvedení většiny dopravního toku z nevyhovujících komunikací musí být téměř vždy doprovázeno snížením kapacity na stávající uliční síti. Při výrazném zvýšení celkové kapacity komunikací dochází k dopravní indukci, která během několika let z větší části dorovná původní pokles, na navazujících komunikacích pak situaci zhorší. V Praze se to prokázalo při zprovoznění tunelu Blanka, kdy doprava ve vnitřním městě zpočátku poklesla, od roku 2016 ale opět roste (viz analýza dopravních dat do roku 2019). Z analýzy citujeme hlavní závěry:					
<ul style="list-style-type: none">• Celopražský pozitivní efekt Blanky na dopravu mimo nadřazenou komunikační síť trval jen jeden rok.• I když se většina nárůstu dopravy po Blance koncentrovala na nadřazenou komunikační síť, doprava (byť mírněji) opět roste i v běžných ulicích. Na objem už je to několikrát víc než kolik činí pokles ve vnitřním městě.• Po pěti letech jsou vymazány 3/4 pozitivního dopadu na širší centrum města.• Stále ještě ale přetrvává pokles v historickém centru, dovolující jeho zklidnění.					
Zákon 183/2006 uvádí jako jeden z hlavních úkolů územního plánování “ <i>stanovovat pořadí provádění změn v území(etapizaci)</i> ” (§19 (1f)). Stavební zákon tedy předpokládá, že územní plán stanoví pořadí realizace jednotlivých záměrů, a tudíž podmínění realizace konkrétních záměru předchozí realizací záměrů jiných. To je velmi významné zejména pro dopravní záměry, které vyžadují koncepční a etapizovanou realizaci v zájmu zamezení vzniku problémových oblastí - z hlediska funkce dopravního systému, životního prostředí nebo případně aby pro velké rozvojové záměry byla včas zajištěna odpovídající dopravní infrastruktura.					
Na tento konkrétní případ proto navrhujeme etapizace, podrobněji viz odůvodnění připomínek 1 a 2.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002233	Nesouhlas
Územní rezerva je správný nástroj na územní zajištění variantních řešení u záměrů, které jsou nebo v budoucnu mají být prověřovány.					
IAD - 009: Kbelská a Průmyslová - vyřazení z NKS					
Obsah návrhu: V případě, že na základě jiných připomínek či přehodnocení podoby NKS nedojde k odstranění Libeňské spojky z nadřazené komunikační sítě a nebude umožněno povrchové řešení Městského okruhu severně od Českobrodské navrhujeme:					
1. Vyřazení komunikací Průmyslová a Kbelská v úseku Vysočanská radiála - Štěrboholská radiála z nadřazené komunikační sítě a zařazení do třídy sběrných komunikací městského významu.					
2. Vyřazení zmínek o průmyslovém polookruhu z odstavce 119 (1) výroku a zrušení odstavce 119 (5).					
Je-li zařazení komunikací Průmyslová a Kbelská v úseku Vysočanská radiála - Štěrboholská radiála do nadřazené komunikační sítě součástí ZÚR, navrhujeme zadat aktualizaci ZÚR, která tuto změnu provede. Přestavba ulice Kbelské a Průmyslové v oblasti Hloubětína v zásadě vytváří druhou stopu městského okruhu - tj. Duál. Současně ale zachovává vysoce kapacitní řešení Městského okruhu v koridoru Pelc-Tyrolka - MÚK Rybníčky. V zásadě se tak na východě Prahy realizuje Městský okruh ve zdvojené podobě, což je s ohledem na funkci dopravního systému nadbytečné. Zdvojení Městského okruhu působí proti zamýšlenému účelu Pražského okruhu vést tranzitní dopravu mimo zastavěné území Prahy.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002238	Nesouhlas
IAD - 010: Zkapacitnění Kbelské a Průmyslové - odstranění z návrhu					
Obsah návrhu: V případě, že na základě jiných připomínek či přehodnocení podoby NKS nedojde k odstranění Libeňské spojky z nadřazené komunikační sítě a nebude umožněno povrchové řešení Městského okruhu severně od Českobrodské, navrhujeme odstranění záměrů					
1. 610/-/80 Přestavba ulice Kbelské a Průmyslové v oblasti Hloubětína, 2. 611/204/1027 Mimoúrovňová křižovatka Poděbradská, součást přestavby Kbelské a Průmyslové v oblasti Hloubětína, 3. a 611/595/1023 Mimoúrovňová křižovatka Hloubětín, součást přestavby Kbelské a Průmyslové v oblasti Hloubětína z návrhu MPP. Přestavba ulice Kbelské a Průmyslové v oblasti Hloubětína v zásadě vytváří druhou stopu městského okruhu -tj. Duál, současně ale zachovává vysoce kapacitní řešení Městského okruhu v koridoru Pelc-Tyrolka - MÚK Rybníčky. V zásadě se tak na východě Prahy realizuje Městský okruh ve zdvojené podobě, což je s ohledem na funkci dopravního systému nadbytečné. Zdvojení Městského okruhu působí proti zamýšlenému účelu Pražského okruhu vést tranzitní dopravu mimo zastavěné území Prahy.					

Záměr zkapacitnění Průmyslové a Kbelské je možné uvažovat pouze při současném méně kapacitním provedení Městského okruhu. Bude-li tedy přijato méně kapacitní řešení MO, považujte tuto připomínku za bezpředmětnou.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002333	Nesouhlas
IAD - 011: Břevnovská radiála - odstranění nebo alternativní řešení					
Obsah návrhu: Navrhujeme úplné odstranění Břevnovské radiály (610/-/69) z Metropolitního plánu. V případě, že není odstranění záměru možné z důvodu rozporu se Zásadami územního rozvoje, navrhujeme zahájit na základě této připomínky přípravu odpovídající změny ZÚR.					
Alternativou v případě neakceptování návrhu je přehodnocení rychlostního charakteru Břevnovské radiály a její náhrada sběrnou komunikací městského významu se zrušením mimoúrovňových křížení a minimalizací délky tunelových úseků. Součástí tohoto návrhu je převedení většiny souběžného úseku Bělohorské a Karlovarské ulice(mezi ulicemi Sárská a Kukulova) do třídy významné místní komunikace. V takovém případě je také třeba zrušit záměr 610/-/85 Rozšíření ulice Karlovarské.					
Druhou alternativou v případě neakceptování výše uvedených návrhů je převedení Břevnovské radiály do územní rezervy. Břevnovská radiála vytváří společně se severovýchodní sekcí MO a uvažovaným pokračováním Vysočanské radiály tranzitní průtah městem, na kterém hrozí riziko, že namísto odvedení zbytné dopravy na vnější okruh tato zbytná doprava zůstane ve vnitřním městě. Břevnovská radiála dále zvyšuje tlak na ulici Patočkovu.					
Je nezbytné, aby byl systém dopravy do vnitřního města - v reakci na předpokládaný nárůst hybnosti obyvatel -realizován předně rozvojem veřejné dopravy, dokonce doprovázeného současným poklesem intenzity dopravy automobilové. Podrobněji viz odůvodnění připomínky IAD-002 a IAD-004.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002360	Nesouhlas
IAD - 012: Vysočanská radiála - odstranění					
Obsah návrhu: Navrhujeme úplné odstranění vnitřní části Vysočanské radiály (610/-/120) z Metropolitního plánu. V případě, že není odstranění záměru možné z důvodu rozporu se Zásadami územního rozvoje, navrhujeme zahájit na základě této připomínky přípravu odpovídající změny ZÚR. Vysočanská radiála vytváří společně se severovýchodní sekcí MO a uvažovaným pokračováním Břevnovské radiály tranzitní průtah městem, na kterém hrozí riziko, že namísto odvedení zbytné dopravy na vnější okruh tato zbytná doprava zůstane ve vnitřním městě.					
Je proto nezbytné, aby byl systém dopravy do vnitřního města - v reakci na předpokládaný nárůst hybnosti obyvatel- realizován předně rozvojem veřejné dopravy, dokonce doprovázeného současným poklesem intenzity dopravy automobilové. Podrobněji viz odůvodnění připomínky IAD-002 a IAD-004.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002362	Nesouhlas
IAD - 013: Radlická radiála - podmínění vnějším okruhem					
Obsah návrhu: Navrhujeme zavést podmíněnost realizace Radlické radiály (610/-/69) - stavba nesmí být zprovozněna dříve, nebudou zprovozněny všechny stavby silničního okruhu kolem Prahy, tedy záměry 610/-/1 (stavba 511), 610/-/2,610/-/3 a 610/-/4 (stavby 518, 519 a 520). Záměr odmítáme z řady důvodů jako zbytečný a škodlivý zejména před úplným dokončením Pražského okruhu a to z následujících důvodů:					
Stavba nikterak nepomůže Smíchovu odstranit jeho “malou magistrálu” – Malý smíchovský okruh (soustava převážně jednosměrných komunikací V Botanice - Kartouzská - Radlická - Vltavská - Hořejší nábreží).Předpokládaný pokles dopravy na Smíchově je nulový, radiála způsobí opak – ztraktivní příjezd do centra autem.					
Doprava mezi Lihovarem a Barrandovským mostem proto logicky začne kolabovat. Stejně jako Blanka omezila konkurenceschopnost veřejné dopravy na severozápadě města, tato stavba sníží atraktivitu veřejné dopravy na spojení mezi Jihozápadním městem a jihem Prahy. A to především proto, že vytvoří nežádoucí konkurenci lince metra B.					
Tato stavba pouze zvýší hybnost aut po městě, což opět podrazí nohy veřejné dopravě a utopí peníze do dálničního tunelu ve městě, jež potřebuje rozvíjet především městskou železnici, další linku metra a tramvajové tratě.					
Zkušenosti po otevření Blanky říkají, že městské dálnice bez realizovaných rozsáhlých doprovodných opatření mají vlivem dopravní indukce pouze krátkodobý a velmi omezený pozitivní dopad na povrchovou dopravu. Dlouhodobě ale vedou ke zvýšení intenzity dopravy, často i tam, kde se původně očekávalo zklidnění.					
Odůvodnění potřebou odlehčit radiálně směřujícím městským ulicím (třídám) od automobilové dopravy je rovněž nedostatečné. Jde především o Bělohorskou, Patočkovu, Plzeňskou, Radlickou a K Barrandovu. Těm ale podle dopravních modelů IPRu tato stavba neulehčí tak, aby to bylo zlepšení zásadní a tedy subjektivně hodnotitelné. Naopak stavba významně zvýší zatížení oblasti Jinonic, Butovic či Stodůlek emisemi z aut, kterých tam fakticky projede násobně více než dnes. Na Dívčích hradech vyroste výdech, který bude vypouštět zplodiny z tunelu na celou východní část Prahy. Razantně se pak zvýší zatížení hlukem, prachem a zplodinami v oblasti Zlíchova, Podolí a Braníka přímo na dně úzkého kařonu Vltavy, kde rekreační oblastí nově pojede 40 000 aut denně navíc a z úseku Strakonické mezi Zlíchovským tunelem a Barrandovským mostem se stane nejzatíženější silnice v Česku s téměř185 000 aut denně.					
Obecné důvody pro podmíněnosti a nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-001 a IAD-002.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002370	Nesouhlas
IAD - 014: Městský okruh - podmínění vnějším okruhem a zahloubením Kbelské					
Obsah návrhu: Žádáme zavést v Metropolitním plánu etapizaci staveb městského okruhu danou podmínkami EIA , jmenovitě podmínit zahájení stavby severovýchodní sekce Městského okruhu (610/-/49, 610/-/119, 610/-/121,610/-/122) zahájením stavby nedokončených úseků Pražského okruhu v celé délce (610/-/1, 610/-/2, 610/-/3 a610/-/4), a dále předchozím zprovozněním zahloubení Kbelské (610/-/80 a souvisejících MÚK s Poděbradskou611/204/1027 a Kolbenovou 611/595/623). Připomínka zakotvuje v územním plánu platné podmínky EIA pro stavby Městského okruhu (stavba 0081Pelc-Tyrolka, Balabenka, 0094 Balabenka - Štěrboholská radiála a 8313 Libeňská spojka). Současně lze z probíhající projektové přípravy Městského okruhu, která předbíhá projektovou přípravu podmiňujících záměrů vyvodit, že zásadní podmínky EIA mohou být při stavbě Městského okruhu ignorovány; pročež je vhodné fixovat tyto podmínky též v územně plánovací dokumentaci tak, aby byly zakotveny v dalším dokumentu závazném pro rozhodování stavebních úřadů.					
Podmínka z kladného stanoviska požadující nejpozději současné zprovoznění okruhu vnějším okruhem zní následovně:					

1) MO v hodnoceném úseku od Pelc Tyrolky po Štěrboholskou radiálu a Libeňskou spojku nebude uveden do provozu dříve, než bude uveden do provozu SOKP.

Podmínka z kladného stanoviska pro stavby Městského okruhu požadující předchozí zprovoznění zahloubení ulice Kbelské zní následovně:
43') V předstihu před zahájením stavby MO č. 0081 zkapacitnit Průmyslový polokruh, resp. předpokládané MÚK s ulicemi Poděbradskou a Kbelskou v oblasti Hloubětína, jak to předpokládají vstupní podklady modelového zatížení komunikační sítě použité v dokumentaci.

Ve stanoviscích se dále uvádí, že “podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace záměru a zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.” Je tedy žádoucí, aby územní plán byl s těmito podmínkami v souladu a tuto podmíněnost respektoval tím, že ji do svého výroku začlení.

Zákon 183/2006 uvádí jako jeden z hlavních úkolů územního plánování “stanovovat pořadí provádění změn v území(etapizaci)” (§19 (1f)).
Stavební zákon tedy předpokládá, že územní plán stanoví pořadí realizace jednotlivých záměrů a tudíž podmínění realizace konkrétních záměru předchozí realizací záměrů jiných. To je velmi významné zejména pro dopravní záměry, které vyžadují koncepční a etapizovanou realizaci v zájmu zamezení vzniku problémových oblastí - z hlediska funkce dopravního systému, životního prostředí, nebo případně aby pro velké rozvojové záměry byla včas zajištěna odpovídající dopravní infrastruktura.

Obecné důvody pro podmíněnosti a nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-001 a IAD-004. 1č. připomínky (43) je ze stanoviska k záměru 0081; ve stanoviscích k záměrům 0094 a 8313 je číslo podmínky odlišné, textově je ale připomínka identická.

1) č. připomínky (43) je ze stanoviska k záměru 0081; ve stanoviscích k záměrům 0094 a 8313 je číslo podmínky odlišné, textově je ale připomínka identická.

IAD - 015: Městský okruh - podmínění železničním diaemetrem a linkou metra D
Obsah návrhu:
Navrhujeme zavést do MPP podmíněnost realizace staveb 610/-/49; 610/-/119; 610/-/121; 610/-/122. (Městský okruh a Libeňská spojka) - stavby nesmějí být zprovozněny dříve než bude zprovozněno

1. metro D v úseku úseku Náměstí Míru - Nové Dvory (621/-/1 a D 621/-/3),

2. a Nové spojení II (630/-/2)

Současně s tím navrhujeme převedení záměru 630/-/2 z územní rezervy do návrhu.

V případě, že není převedení záměru do návrhového horizontu možné z důvodu rozporu se Zásadami územního rozvoje, navrhujeme zahájit na základě této připomínky přípravu odpovídající změny ZÚR.
Zákon 183/2006 uvádí jako jeden z hlavních úkolů územního plánování “stanovovat pořadí provádění změn v území(etapizaci)” (§19 (1f)). Obecné důvody pro podmíněnosti a nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-001 a IAD-004.

U linky D navrhujeme omezit podmíněnost pouze na úsek jižně od stanice Náměstí Míru, zejména s ohledem na nevyjasněné vedení linky severně od této stanice.

Strategický význam záměru Nového spojení II je naprosto srovnatelný s dostavbou Městského okruhu. Je vysoce žádoucí, aby bylo Nové Spojení II realizováno v podobném časovém horizontu jako Městský okruh, jinak nelze předpokládat dostatečné odlehčení centra od IAD ani realizaci některých doprovodných opatření ke zprovoznění Městského okruhu požadovaných posouzením EIA na dostavbu Městského okruhu, zejména zpoplatnění vjezdu do oblasti uvnitř Městského okruhu.

Nové spojení II leží kompletně na území Hlavního města Prahy a je možné jej realizovat v městské režii. Pro jeho realizaci tak není třeba čekat na přípravu v režii SŽDC, Praha jej může po dohodě připravit, zaplatit a postavit sama a to co nejrychleji. Začlenění záměru do Návrhu je pro takový postup nezbytným předpokladem.

Záměr je součástí Plánu udržitelné mobility Prahy (PUMP) - *Nové spojení 2 (Metro S))* a má zde velmi vysoké hodnocení (60,9%).

IAD - 016: Městský okruh - podmínění železnicí Libeň - Hostivař

Obsah návrhu:
Navrhujeme zavést do MPP podmíněnost realizace staveb 610/-/49; 610/-/119; 610/-/121; 610/-/122. (Městský okruh a Libeňská spojka) - stavby nesmějí být zprovozněny dříve než bude zprovozněna Železniční trať Praha-Libeň – Praha-Hostivař (630/-/3).

Současně s tím navrhujeme převedení záměru 630/-/3 z územní rezervy do návrhu.
Zákon 183/2006 uvádí jako jeden z hlavních úkolů územního plánování “stanovovat pořadí provádění změn v území(etapizaci)” (§19 (1f)). Obecné důvody pro podmíněnosti a nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-001 a IAD-004.

Železniční trať Praha-Libeň – Praha-Hostivař zajišťuje kapacitní a rychlé osobní železniční spojení v koridoru blízkém Městskému okruhu a zajišťuje tak zachování konkurenceschopnosti veřejné dopravy i po dostavbě Městského okruhu v relacích, kde MO nabídne automobilové dopravě zásadní zrychlení cest.

IAD - 017: Břevnovská radiála - podmínění železnicí do Kladna

Obsah návrhu:
Navrhujeme zavést do MPP podmíněnost realizace staveb 610/-/69 (Břevnovská radiála) a 610/-/85 (Rozšíření ulice Karlovarské) nejpozději souběžnou realizací staveb 630/-/8 (Železniční trať Praha – Kladno) a 630/-/15 (Železniční trať Praha Masarykovo nádraží – Praha-Bubny).
Zákon 183/2006 uvádí jako jeden z hlavních úkolů územního plánování “stanovovat pořadí provádění změn v území(etapizaci)” (§19 (1f)). Obecné důvody pro podmíněnosti a nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-001 a IAD-004.

Železniční trať Praha Masarykovo nádraží – Praha-Bubny -> Kladno nabídne kapacitní a rychlé osobní železniční spojení v koridoru blízkém Břevnovské radiále a zajišťuje tak zachování konkurenceschopnosti veřejné dopravy i po dostavbě Břevnovské radiály. Naopak v případě nerealizace zkapacitnění železniční trati hrozí další zvýšení intenzit automobilové dopravy ve vnitřním městě včetně všech negativních dopadů.					
Tato připomínka není v kolizi s jinou připomínkou podanou naším spolkem, která navrhuje odstranění Břevnovské radiály z plánu. V případě, že by byla připomínka požadující odstranění Břevnovské radiály splněna, vztahuje se tato aktuální připomínka pouze k záměru zkapacitnění Karlovarské ulice.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002394	Nesouhlas
IAD - 018: MÚK Vrbova - zaslepení ul. Ke Krči					
Obsah návrhu: Navrhujeme doplnit MÚK Vrbova zaslepením ulice Ke Krči pro IAD, fakticky tedy vyřadit ulici Ke Krči z vybrané komunikační sítě. Do vybrané komunikační sítě může být případně začleněna ulice Branická do ulice V podzámčí. Zkapacitnění komunikační sítě s cílem odvedení většiny dopravního toku z nevyhovujících komunikací musí být téměř vždy doprovázeno snížením kapacity na stávající uliční síti. Obecným důvodem pro návrh je požadavek na nezvyšování (a optimálně) snížení intenzity automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu. Obecné důvody pro nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-004.					
V případě, že nedojde k přerušení průjezdu IAD z Vrbovy do ulice Ke Krči, hrozí zavlečení nové dopravy z Jižní spojky do ulice Ke Krči, zejména v kombinaci se záměrem 610/-/112 (Dvorecký most), kdy by pro nadmístní dopravu z Jižní Spojky na Smíchov vznikla alternativní spojka mimo k tomu účelu vhodné kapacitní komunikace.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002395	Nesouhlas
IAD - 019: Smetanovo nábreží a Křižovnická, Karmelitská - zklidnění					
Obsah návrhu: Navrhujeme vyřadit Smetanovo nábreží v úseku Betlémská - nám. Jana Palacha a ulici Újezd a Karmelitskou mezi Vítěznou a Malostranským náměstím z kategorie “významné místní komunikace”.					
V případě, že by tyto komunikace měly být v MPP zachovány jako významné místní komunikace, žádáme tuto skutečnost řádně odůvodnit. Obecným důvodem pro návrh je požadavek na nezvyšování (a optimálně) snížení intenzity automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu. Obecné důvody pro nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-004.					
Zařazení předmětných ulic do kategorie významných místních komunikací je v rozporu s připravovanou regulací tranzitní dopravy přes Staré Město a Malou Stranu.					
Zklidnění Smetanova nábreží a přilehlých komunikací je dlouhodobě potřebným záměrem, mnohokrát odůvodněným, slibovaným a odkládaným. Průjezd více než 20 tisíc vozidel úzkou ulicí, kterou je současně vedena frekventovaná tramvajová trať a nejdůležitější pražská cyklotrasa, je při existenci objízdných komunikací s vyšší kapacitou (Strahovský tunel, magistrála) naprosto neospravedlnitelné.					
Zklidnění Smetanova nábreží je možné provést kdykoliv formou jednoduchého regulačního opatření, viz https://www.auto-mat.cz/wp-content/uploads/zprava_nabrezi_trvaly.pdf . (viz příloha)					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002400	Nesouhlas
IAD - 020: Severojižní magistrála - humanizace					
Obsah návrhu: Navrhujeme zachovat v MPP navržený charakter Severojižní magistrály, tedy jako sběrné komunikace městského významu, bez mimoúrovňových křižovek Vltavská, Těšnov, Bulhar, Hlavní nádraží, Vyšehrad, náměstí Hrdinů, Hvězdova a Vyskočilova.					
Dále žádáme odstranění návrhu mimoúrovňové křižovatky 611/058/1047 s ulicí Na Strži. Obecným důvodem pro návrh je požadavek na nezvyšování (a optimálně) snížení intenzity automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu. Obecné důvody pro nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-004.					
Severojižní magistrála necitlivě protíná centrum Prahy, její výstavba v 70. a 80. letech minulého století byla vážnou urbanistickou chybou. Změny parteru, doplnění příčných vazeb a mírné snížení kapacity by přinesly zcela zásadní zlepšení života obyvatel Prahy a jsou možné i bez dostavby Městského okruhu. Po dostavbě Městského okruhu je nezbytné přikročit k odstranění mimoúrovňových křižovek a vrátit magistrále charakter městské třídy.					
Tento koncept je v souladu se záměrem Útvaru rozvoje města z roku 2009, kdy vznikla velká studie k humanizaci SJM. Tranzitní doprava na magistrále (cesty mimo oblast uvnitř Městského okruhu) činí dle směrového průzkumu TSK z roku 2017 asi 20 %. Po zavedení myta, které předpokládá dostavba Městského okruhu, lze předpokládat další významný pokles intenzity automobilové dopravy. Stejného výsledku lze nicméně dosáhnout pouhým snížením kapacity komunikací na magistrále.					
Zkapacitnění komunikační sítě s cílem odvedení většiny dopravního toku z nevyhovujících komunikací musí být téměř vždy doprovázeno snížením kapacity na stávající uliční síti. Při výrazném zvýšení celkové kapacity komunikací dochází k dopravní indukci, která během několika let z větší části dorovná původní pokles, na navazujících komunikacích pak situaci zhorší.					
V Praze se to prokázalo při zprovoznění tunelu Blanka, kdy doprava ve vnitřním městě zpočátku poklesla, od roku2016 ale opět roste (viz analýza dopravních dat do roku 2019). Z analýzy citujeme hlavní závěry:					
<ul style="list-style-type: none">Celopražský pozitivní efekt Blanky na dopravu mimo nadřazenou komunikační síť trval jen jeden rok.I když se většina nárůstu dopravy po Blance koncentrovala na nadřazenou komunikační síť, doprava (byť mírněji) opět roste i v běžných ulicích. Na objem už je to několikrát víc než kolik činí pokles ve vnitřním městě.Po pěti letech jsou vymazány 3/4 pozitivního dopadu na širší centrum města.Stále ještě ale přetrvává pokles v historickém centru, dovolující jeho zklidnění.					
Ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD, nárůst intenzity automobilové dopravy na okrajích města je třeba minimalizovat a maximum dopravy ze Středočeského kraje realizovat					

veřejnou dopravou.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002402	Nesouhlas
IAD - 021: Plzeňská - převedení IAD do Vrchlického					
Obsah návrhu: Navrhujeme Plzeňskou ulici v úseku Mozartova - Holeškova vyřadit z kategorie sběrné ulice městského významu a v úseku Holečkova - Na Záměšli převést do kategorie významná místní komunikace. Automobilová doprava má být výhledově převedena obousměrně do Vrchlického ulice, to předpokládá například návrh revitalizace Plzeňské třídy zadaný MČ Praha 5 (studii vytvořilo studio A69 Architekti).					
975	XXXXXXXXXXXX	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002404	Nesouhlas
IAD - 022: 610/-/104 Vestecká spojka - odstranění					
Obsah návrhu: Navrhujeme odstranění záměru 610/-/104 Vestecká spojka, jejího spojení k Formanské ulici 610/-/104 a mimoúrovňové křižovatky 611/914/1019 z Metropolitního plánu.					
Alternativou v případě neakceptování návrhu je odstranění pouze spojky k ulici Formanské 610/-/104 . Je zásadní, aby se předpokládaný nárůst hybnosti obyvatel realizoval veřejnou dopravou. Ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD, nárůst intenzity automobilové dopravy na okrajích města je třeba minimalizovat a maximum dopravy ze Středočeského kraje realizovat veřejnou dopravou.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002408	Nesouhlas
Propojení, byť působící navenek jako přivaděč z D3 na D1, ve skutečnosti přivede také značné množství dopravy do ulic Formanská, Josefa Bíbrdlíka a Ke štítu a pro množství dopravy fakticky vytváří nežádoucí zkratku SOKP. Faktické zdvojení Kunratické spojky povede také k závleku další tranzitní dopravy do ulice Opatovské a obecně do rezidenčních ulic Jižního Města.					
IAD - 023: Vestecká spojka - náhradní záměr					
Obsah návrhu: Navrhujeme vytvoření záměru alternujícího Vesteckou spojkou, a to napřimením Kunratické spojky vytvořením dvojice nových komunikací:					
1) Propojení Vídeňské na stávající okružní křižovatce přivaděče od SOKP (předpokládaný začátek Vestecké spojky) a Kunratické spojky jihovýchodně od Olšanského rybníka, v délce cca 1,5 km (https://mapy.cz/s/2R4qC).					
2) Propojení Kunratické spojky od oblouku západně od Šeberova ke křižovatce Chilská - Na Jelenách, v délce cca 1,1 km (přibližně dle https://mapy.cz/s/2R4st). Je zásadní, aby se předpokládaný nárůst hybnosti obyvatel realizoval veřejnou dopravou. Ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD, nárůst intenzity automobilové dopravy na okrajích města je třeba minimalizovat a maximum dopravy ze Středočeského kraje realizovat veřejnou dopravou.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002424	Nesouhlas
Záměr alternativuje Vesteckou spojkou aniž by vedl k negativním dopadům, které by Vestecká spojka měla, jmenovitě závleku IAD do oblasti Újezda a Křeslic a znásobení kapacity komunikací v koridoru D3 - D1. Záměr je schopen Vesteckou spojkou plně nahradit také za výrazně nižších nákladů, není třeba stavět žádná mimoúrovňová křížení ani Exit 4.					
IAD - 024: Obchvat Březiněvsi - odstranit z návrhu					
Obsah návrhu: Navrhujeme odstranění záměru 610/-/105 Obchvat Březiněvsi z Metropolitního plánu. Je zásadní, aby se předpokládaný nárůst hybnosti obyvatel realizoval veřejnou dopravou. Ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD, nárůst intenzity automobilové dopravy na okrajích města je třeba minimalizovat a maximum dopravy ze Středočeského kraje realizovat veřejnou dopravou.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002434	Nesouhlas
Samotná myšlenka obchvatu staré výpadovky na Českou Lípou je pochybná vzhledem k existenci přeložky silnice I/9 od Líbeznice, která společně s D8 již fakticky obchvat Březiněvsi tvoří. Smysl tohoto záměru je tak zcela pochybný i v případě, že by obchvat vedl také kolem Bořanovic a Líbeznice. Vzhledem k tomu, že jmenované obce tento obchvat z pochopitelných důvodů odmítly jako zbytečný, je jeho realizace pouze na území Prahy nejen zbytečná, ale dokonce i velmi škodlivá právě pro výše zmíněné obce. Záměr je tedy naprosto nesmyslný a v územním plánu neospravedlnitelný ani v podobě územní rezervy.					
IAD - 025: Propojení Veleslavín - Petřiny (610/-/113) - odstranění					
Obsah návrhu: Navrhujeme odstranění záměru Propojení Veleslavín - Petřiny (610/-/113) z Metropolitního plánu. Propojení, byť působící navenek jako tangenta, ve skutečnosti poslouží jako přivaděč z Městského okruhu, zkapacitňující Evropskou ulici. Záměr je v prostorové kolizi se záměrem lineárního parku nad tělesem zahlobené železniční trati na Kladno, patrně jej přerušuje. Proti záměru vystupuje Městská část Praha 6. Propojení vytváří dopravní “přeliv” pro ulici Evropskou v případě kongescí, který bude nárazově značně zatěžovat navazující uliční síť.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002440	Nesouhlas
IAD - 026: Komunikační propojení Bubenečská - Milady Horákové (610/-/14) - odstranit					
Obsah návrhu: Navrhujeme odstranění záměru Komunikační propojení Bubenečská - Milady Horákové (610/-/14) z Metropolitního plánu. Zkapacitnění komunikační sítě s cílem odvedení většiny dopravního toku z nevyhovujících komunikací musí být téměř vždy doprovázeno snížením kapacity na stávající uliční síti. Při výrazném zvýšení celkové kapacity komunikací dochází k dopravní indukci, která během několika let z větší části dorovná původní pokles, na navazujících komunikacích pak situaci zhorší.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002444	Nesouhlas
Propojení prochází místem, kam bude přesunuta železniční stanice Dejvice. Jedná se o významný veřejný prostor, do kterého je zavlékání automobilové dopravy (být v podobě místního propojení) naprosto nežádoucí. Propojení dále vytváří dopravní “přeliv” pro ulici Svatovítskou v případě kongescí a budoucí dopravy vzniklé zastavením transformační plochy s obytným využitím 411/053/2163. Tyto vlivy budou nárazově značně zatěžovat přilehlé ulice. Pro místní spojení alespoň v jednom směru navíc v současnosti existuje ulice Pelléova.					
IAD - 027: Rozšíření ulice Karlovarské (610/-/85) - podmínění tramvajovou tratí.					
Obsah návrhu: V případě neakceptování připomínky požadující redukci Břevnovské radiály navrhujeme realizaci záměru 610/-/85 Rozšíření ulice Karlovarské podmínit stavbou tramvajové trati do Řep. Je zásadní, aby se předpokládaný nárůst hybnosti obyvatel realizoval veřejnou dopravou. Ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD, nárůst intenzity automobilové dopravy na					

okrajích města je třeba minimalizovat a maximum dopravy ze Středočeského kraje realizovat veřejnou dopravou.					
Zkapacitnění vytváří společně se severovýchodní sekcí MO a uvažovaným pokračováním Vysočanské radiály tranzitní průtah městem, na kterém hrozí riziko, že místo odvedení zbytné dopravy na vnější okruh tato zbytná doprava zůstane ve vnitřním městě.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002445	Nesouhlas
Obsah návrhu: Požadujeme řádné odůvodnění návrhu záměru 610/-/110 Podolský most a nebude-li záměr řádně odůvodněn, jeho odstranění z Metropolitního plánu. Obecným důvodem pro návrh je požadavek na nezvyšování (a optimálně) snížení intenzity automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu. Obecné důvody pro nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-004.					
MPP navrhuje na území MČ Praha 4 stavby dopravní infrastruktury, aniž by byla potřeba těchto staveb řádně odůvodněna v odůvodnění MPP, ani ve Vyhodnocení vlivu MPP na životní prostředí.					
Domníváme se, že při splnění podmínky nezvyšování dopravní zátěže z IAD v oblasti uvnitř MO je tento záměr nadbytečný. Záměr vytváří riziko zavlečení značného objemu tranzitní dopravy do ulice Na Dolínách.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002446	Nesouhlas
Obsah návrhu: Požadujeme řádné odůvodnění návrhu záměru 610/-/112 Dvorecký most (například na základě dopravní studie Smíchov City) a nebude-li záměr řádně odůvodněn, jeho odstranění z Metropolitního plánu. Obecným důvodem pro návrh je požadavek na nezvyšování (a optimálně) snížení intenzity automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu. Obecné důvody pro nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-004.					
MPP navrhuje na území MČ Praha 4 stavby dopravní infrastruktury, aniž by byla potřeba těchto staveb řádně odůvodněna v odůvodnění MPP, ani ve Vyhodnocení vlivu MPP na životní prostředí.					
Jedná se o most pro IAD v souběhu s tramvajovým mostem 622/-/35. Při splnění podmínky nezvyšování dopravní zátěže z IAD v oblasti uvnitř MO je tento záměr nadbytečný. Most hrozí fungovat jako přeliv tranzitní dopravy pro Barrandovský most zejména v případě kongescí na městském okruhu. Vzniká tím značné riziko pravidelného zavlékání velkého objemu tranzitní dopravy do přilehlé uliční sítě, zejména do ulice Jeremenkovy, Křížové a dalších.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002447	Nesouhlas
Obsah návrhu: Navrhujeme z návrhu MPP odstranit úpravy komunikací 610/-/94 a 610/-/103 na Bohdalcí, a to bez náhrady. Obecným důvodem pro návrh je požadavek na nezvyšování (a optimálně) snížení intenzity automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu. Obecné důvody pro nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-004.					
Zkapacitnění obou úseků povede k nárůstu atraktivity tohoto propojení směrem ke Slavii a dalším lokacím přes Bělocerkevskou ulic směrem ke stanici Želivského.					
Zákon 183/2006 navíc uvádí jako jeden z úkolů územního plánování také “prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území” §19 (1j). Stavby pro veřejnou dopravu jsou značně náročné a proto je třeba vždy důkladně posuzovat jejich efektivitu a to i v kontextu externalit a vhodných doprovodných opatření.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002449	Nesouhlas
Obsah návrhu: Navrhujeme převedení záměru 610/-/11 Komunikační propojení Evropská - Svatovítská (KES) z kategorie “sběrné komunikace městského významu” do kategorie “ostatní dopravně významné komunikace.” Obecným důvodem pro návrh je požadavek na nezvyšování (a optimálně) snížení intenzity automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu. Obecné důvody pro nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-004.					
Aktuálně připravovaná (a dle našeho názoru žádoucí) podoba záměru v základním provedení 1+1 pruh odpovídá spíše nižší kategorii komunikace. Toto provedení je tudíž žádoucí potvrdit.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002451	Nesouhlas
Obsah návrhu: Navrhujeme převedení záměru 610/-/33 Komunikační propojení Otakarova - Nad Vinným potokem a 610/-/18Komunikační propojení Čiklova - Otakarova do podoby nových propojení významných cyklotras (stavby 650/-/...). Obecným důvodem pro návrh je požadavek na nezvyšování (a optimálně) snížení intenzity automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu. Obecné důvody pro nezvyšování objemu automobilové dopravy ve vnitřním městě viz odůvodnění připomínky IAD-004.					
Je zřejmé, že při splnění podmínky nezvyšování dopravní zátěže z IAD v oblasti uvnitř MO je tento záměr nadbytečný. Koridor je naopak velmi dobře využitelný pro kvalitní cyklotrasu v podobě drážní stezky.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002456	Nesouhlas
Obsah návrhu: Navrhujeme					

1) převést záměr 630/-/2 (Železniční trať Nové spojení II) z územní rezervy do návrhu a

2) deklarovat tento záměr jako veřejně prospěšnou stavbu, pro kterou lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit nebo jako veřejně prospěšnou stavbu pro uplatnění předkupního práva.

V případě, že není převedení záměru do návrhového horizontu možné z důvodu rozporu se Zásadami územního rozvoje, navrhuje zahájit na základě této připomínky přípravu odpovídající změny ZÚR.
Zvýšení atraktivity, dostupnosti a konkurenceschopnosti veřejné dopravy je nezbytné s ohledem na nárůst intenzit IAD a stagnaci poměru IAD vůči VHD (viz Ročenky dopravy TSK). Je zásadní, aby se nárůst cest způsobený růstem počtu obyvatel a hybnosti realizoval přednostně veřejnou dopravou, ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD.

Z řady deklarací v článcích 117-120 textové části výroku Metropolitního plánu hl. m. Prahy, jež jsou věnovány automobilové dopravě, je zřejmé podcenění problému hypermobility a potřeby soustavně směřovat ke snížení negativních dopadů automobilové dopravy. Toho lze při současném růstu intenzity využívání města dosáhnout jedině výrazným snížením podílu automobilové dopravy na vykonaných cestách, v centru pak absolutním snížením intenzit automobilové dopravy.

Je zásadní, aby byl systém dopravy ve vnitřním městě - v reakci na předpokládaný nárůst hybnosti obyvatel -realizován předně rozvojem veřejné dopravy, dokonce pokud možno za současného poklesu intenzity dopravy automobilové. Regulaci automobilové dopravy předpokládá jeden ze strategických cílů ve strategickém plánu“ Regulovat a řídit provoz automobilové dopravy” (1.5 A6), pokles dopravy pak předpokládá jeden z indikátorů udržitelné mobility (indikátor 1.5.7 - snížení počtu vozidel na centrálním kordonu). Zároveň strategický plán v kapitole k udržitelné mobilitě definuje cíl “zvýšit podíl veřejné pěší a cyklistické dopravy nad 70 %” a to mimo jiné prostřednictvím rozvoje kolejové dopravy (kap. 1.5 B), nových propojení (kap. 1.5 D) aj. Jedná se o logicky stanovené cíle, protože při předpokládaném nárůstu počtu a hybnosti obyvatel je zřejmé, že bez posílení kapacity sítě pro veřejnou dopravu přejdou nové cesty nadměrně do automobilové dopravy, s odpovídajícími negativními dopady na životní prostředí a veřejný prostor.

Pokles intenzity automobilové dopravy v řádu několika desítek procent předpokládá dále například integrovaný krajský program snižování emisí, nebo (v souvislosti se zavedením mýta) posudek EIA na dostavbu Městského okruhu.

Zákon 183/2006 v §19 (1c) uvádí, že úkolem územního plánování je zejména “*prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí.*” Pro stavby sloužící veřejné dopravě proto existuje veřejný zájem přinejmenším ve stejné míře jako u staveb pro dopravu automobilovou. S ohledem na požadavky udržitelného rozvoje lze veřejný zájem na stavbách pro veřejnou dopravu chápat dokonce jako významnější, než jak tomu je u staveb pro dopravu automobilovou, zvláště nejsou-lidoprovázena opatřeními tlumícími negativní vlivy nárůstu intenzit automobilového provozu.

Deklarace záměrů pro veřejnou dopravu jako veřejně prospěšných staveb je nezbytná v případě umístění stavby na soukromých pozemcích. Tehdy je možno uplatnit předkupní právo nebo možnost vyvlastnění. Deklarace stavby ve veřejném zájmu je podstatná i v situacích, kdy je třeba zajistit rovné podmínky pro všechny druhy dopravy tam, kde se překrývá více záměrů či dopravních i jiných zájmů.

Touto logikou je ve veřejném zájmu stavby pro veřejnou dopravu neodkládat a realizovat nejpозději souběžně se stavbami pro automobilovou dopravu. Zákon 183/2006 k tomu uvádí, že úkolem územního plánování je mj. “*stanovovat pořadí provádění změn v území (etapizaci),*” (§19 (1f)), čímž dává k zajištění tohoto zájmu funkční nástroj.

Výše uvedení odůvodnění se vztahuje i k následujícím připomínkám, které požadují lepší územní zajištění staveb pro veřejnou dopravu, nebo zavedení podmínek.

Strategický význam tohoto záměru je naprosto srovnatelný s dostavbou Městského okruhu. Je vysoce žádoucí, abybylo Nové Spojení II realizováno v podobném časovém horizontu jako Městský okruh, jinak nelze předpokládat dostatečné odlehčení centra od IAD ani realizaci některých doprovodných opatření ke zprovoznění Městského okruhu požadovaných posouzením EIA na dostavbu Městského okruhu, zejména zpoplatnění vjezdu do oblasti uvnitř Městského okruhu.

Nové spojení II leží kompletně na území Hlavního města Prahy a je možné jej realizovat v městské režii. Pro jeho realizaci tak není třeba čekat na přípravu v režii SŽDC, Praha jej může po dohodě připravit, zaplatit a postavit sama a to co nejrychleji. Začlenění záměru do návrhu je pro takový postup nezbytným předpokladem.

Záměr je součástí Plánu udržitelné mobility Prahy (PUMP) - *Nové spojení 2 (Metro S)* a má zde velmi vysoké hodnocení (60,9%).

975 XXXXXXXXXXXX Námitka MHMPXPJ2W011 3002462 Nesouhlas

VHD - 002: Vysokorychlostní trati do návrhu
Obsah návrhu:
Navrhujeme začlenit vysokorychlostní trati 630/-/33; 630/-/101; 630/-/103-109 v maximální možné míře z územní rezervy do návrhu a to s ohledem na probíhající prověřování variant a aktualizaci ZÚR.
Zvýšení atraktivity, dostupnosti a konkurenceschopnosti veřejné dopravy je nezbytné s ohledem na nárůst intenzit IAD a stagnaci poměru IAD vůči VHD (viz Ročenky dopravy TSK). Je zásadní, aby se nárůst cest způsobený růstem počtu obyvatel a hybnosti realizoval přednostně veřejnou dopravou, ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD.
Výstavba prvních úseků vysokorychlostních tratí, na které bude převedena dálková doprava, je předpokladem pro uvolnění kapacity stávajících koridorů, na kterých se míchá doprava dálková, nákladní a příměstská, což značně omezuje možnosti dalšího snižování intervalů příměstské železnice. Z těchto důvodů je žádoucí maximální urychlení přípravy záměrů alespoň prvních úseků vysokorychlostních železničních tratí.

975 XXXXXXXXXXXX Námitka MHMPXPJ2W011 3002471 Nesouhlas

VHD - 003: Nové spojení 3 - východní sekce železničního diametru

Obsah návrhu:
Navrhujeme zpracování studie, na základě které by bylo posouzeno a do Metropolitního plánu (potažmo ZÚR) v podobě územní rezervy případně začleněno prodloužení Nového spojení 2 (železničního diametru) v úseku Opera(Nové spojení 2) - Žižkov - Balabenka (žel. uzel).
Zvýšení atraktivity, dostupnosti a konkurenceschopnosti veřejné dopravy je nezbytné s ohledem na nárůst intenzit IAD a stagnaci poměru IAD vůči VHD (viz Ročenky dopravy TSK). Je zásadní, aby se nárůst cest způsobený růstem počtu obyvatel a hybnosti realizoval přednostně veřejnou dopravou, ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD. Podrobněji toto odůvodněno v připomínce VHD-003.

Napojení Žižkova na kapacitní veřejnou dopravu je předmětem dlouhodobých sporů. Metropolitní plán předpokládá zakončení linky metra D na Náměstí republiky a polohou koncové stanice předjímá možné (a logické)pokračování linky severním směrem. Žižkov na druhou stranu dlouhodobě požaduje napojení na kapacitní veřejnou dopravu, v důsledku čehož nyní existuje záměr vedení linky D úvratí nebo objíždkou na dolní Žižkov a dále na Prahu 9.

Jakkoliv nejsou veřejně k dispozici studie hodnotící toto trasování a i přes to, že vedení linky D přes Prahu 3předpokládá nově plán udržitelné mobility (opatření Metro *D: úsek Nám. Míru* -

centrum - Pha 3 - Pha 9), považujeme za značné riziko pripraviť záměr v podobě, která by linku D vedla mimo historické centrum. Linka D může dobře plnit buď dostřednou funkci odpovídající aktuálním idejím MPP, nebo funkci transversální, nabízející na východě města atraktivní alternativu automobilové dopravy. Vedení přes Hlavní nádraží na Žižkov by ale vzhledem k zá vleku neplnilo dobře ani jednu z těchto funkcí.

Jako zajímavá alternativa vedení linky D se jev prodloužení železničního diametru od stanice Opera východním směrem. Ideální řešení by mělo obsahovat dvě zastávky (přibližně Havlíčkovu náměstí a ulice Jana Želivského severně od Olšanské), a napojení u Balabenky na železniční trati směřující na Lysou, Kolín a případně i Kralupy. Výhodou záměru je vznik skutečného železničního diametru - městské linky se čtyřmi stanicemi mezi Smíchovem a Líbní a v délce téměř 8 km, vedeného také mimo koridory dálkové železniční dopravy.

Záměr nicméně není prověřen a lze předpokládat, že na pražské poměry je takové řešení (odpovídající např. Curychu) možná až příliš revoluční. Pro další prověřování záměru je nicméně jeho vložení do územní rezervy na základě elementární studie proveditelnosti nepochybně možné přinejmenším v podobě územní rezervy nebo varianty k záměru vedení linky D přes Žižkov.

VHD - 005: Přehodnocení vedení linky metra D v centru a na severu Prahy

Obsah návrhu:

Navrhujeme:

1) zpracování studie, na základě které by bylo podrobně posouzeno možné pokračování linky D severně od stanice Náměstí Míru, zejména aby bylo porovnáno vedení severním směrem na Letnou (s možným ukončením na Letenském náměstí, u ZOO, v Čimicích, nebo poblíž MÚK Čimice - SOKP) a vedení severovýchodním směrem (přes Žižkov na Prosek, případně do Čakovic). Zejména by mělo být posouzeno trasování linky D přes centrum, a případně navržen jiný způsob řešení kapacitní kolejové dopravy na Žižkově (další linka metra ukončená v centru, vedení podzemního železničního диаметru v trase Opera - Žižkov - Balabenka, aj.). Na základě výsledků této studie by bylo následně posouzeno a do Metropolitního plánu (potažmo do ZÚR) začleněno výsledné vedení linky metra D, případně dalších záměrů kapacitní kolejové veřejné dopravy.

2) Vzhledem k časové náročnosti přípravy takto komplexní studie nicméně navrhuje v Metropolitním plánu prozatímní doplnění vedení linky D následovně:

- Zachování vedení linky D na Náměstí Republiky v návrhu ve stávající podobě,

- Zachování trasy železničního diametru ve stávající podobě - doplnění varianty Náměstí Republiky

- Letenské náměstí v územní rezervě - doplnění varianty Náměstí Republiky (změněná poloha) - Ohrada v územní rezervě.

Z hlediska zkapačitnění dopravy severojižně MPP počítá s nutností vybudovat linku D pražského metra v trase z Písnice do oblasti Náměstí Republiky, jako dopravní paralelu k vytížené lince C, s odbočkou do Modřan v územní rezervě. Další rozvoj sítě metra není stanoven. To je s ohledem na nejasnosti ohledně případných dalších záměrů pochopitelné, nicméně územní plán dovoluje stanovit územní rezervy i pro nestabilizované záměry, a to i ve variantách.

Situace kolem vedení metra D, které je v návrhu MPP zakončeno na Náměstí Republiky, je komplikovaná. Zastupitelstvo hlavního města Prahy schválilo na jaře 2018 úkol prověřit a do územního plánu zapracovat odklon linky D na Žižkov (a to dokonce bez zmínky o Náměstí Republiky jako koncové či průběžné stanice).

Jakkoliv nejsou veřejně k dispozici studie hodnotící toto vedení a i přes to, že vedení linky D přes Prahu 3 předpokládá nově plán udržitelné mobility (opatření Metro D: úsek Nám. Míru - centrum - Pha 3 - Pha 9), považujeme za značné riziko připravit záměr v podobě, která by linku D vedla mimo historické centrum. Linka D může dobře plnit buď dostřednou funkci odpovídající aktuálním idejím MPP, nebo funkci transverzální, nabízející na východě města atraktivní alternativu automobilové dopravě. Vedení přes Hlavní nádraží na Žižkov by ale vzhledem k závleku neplnilo dobře ani jednu z těchto funkcí.

Řešením by mělo být zpracování podrobné analýzy vedení linky D v severní části a zajištění kapacitní veřejné dopravy v oblasti Žižkova, což může být řešeno jak linkou D, tak další linkou metra nebo dokonce vedením další etapy železničního diametru přes Žižkov na Balabenku. Zadané prověření nicméně nesmí být na úkor přípravy výstavby metra D jižně od Pankráče nebo na úkor příprav železničního diametru.

Do doby, než bude podoba výsledného řešení komplexně posouzena a veřejně obhájena, je vhodné zajistit územně vedení linky D severním směrem ve variantách, což zajišťuje bod (2) návrhu.

VHD - 006: Druhý vestibul stanice Roztyly

Obsah návrhu:

Navrhujeme doplnění západního vestibulu stanice metra Roztyly v souřadnicích přibližně 50.0380879449 N, 14.4756166578 E (WGS84).

Návrh zlepši dostupnost veřejné dopravy pro existující i připravované stavby severozápadně od stanice metra Roztyly, jmenovitě transformačních ploch 411/076/2082 a 411/076/2083, a dále jihozápadní části starého Spořilova. Docházková vzdálenost se zkrátí přibližně o 2 minuty. Zkrátí se také návaznost přes uvažovanou lávku 40/-/46.

VHD - 007: Druhý vestibul stanice Opatov

Obsah návrhu:

Navrhujeme doplnění západního vestibulu stanice metra Opatov v souřadnicích přibližně 50.0279841896 N, 14.5099064638 E (WGS84).

Návrh zlepši dostupnost kapacitní veřejné dopravy pro existující i připravované stavby v sídlišti Opatov, zkrátí vzdálenost existující spádové oblasti sídliště Jižní Město I a transformačních ploch 411/553/2038 a 411/553/2040 od metra Opatov o 100 až 150 metrů (cca 2 minuty chůze).

VHD - 008: Druhý vestibul stanice Strašnická

Obsah návrhu:

Navrhujeme doplnění severozápadního vestibulu stanice metra Strašnická.

Návrh zlepši dostupnost kapacit veřejné dopravy v oblasti. Zvýšení atraktivit, dostupnosti a konkurence schopnosti veřejné dopravy je nezbytné s ohledem na nárůst intenzit IAD a stagnaci poměru IAD vůči VHD (viz Ročníky dopravy TSK). Je zásadní, aby se nárůst cest způsobený růstem počtu obyvatel a hybnosti realizoval přednostně veřejnou dopravou, ve vnitřním městě by mělo docházet k poklesu IAD.

VHD - 009: Vestibul stanice Vyšehrad v Nuselském údolí

Obsah návrhu:

Navrhujeme doplnění přestupní vazby od stanice Vyšehrad do Nuselského údolí, technicky může jít o výtah, venkovní eskalátory nebo šikmý výtah či lanovku. Formálně může jít o druhý vestibul v poloze Nuselského údolí nebo o lanovku.

Návrh zlepši dostupnost kapacitní veřejné dopravy v oblasti Nuselského údolí. Kapacitní výtahy či lanovky jako součást systému veřejné dopravy či pěší spojky spojující různé výškové hladiny města jsou běžná např. v Lucemburku či švýcarských městech.

VHD - 010: Prodloužení metra C na jihu

975	XXXXXXXXXXXXX	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002481	Nesouhlas	<div>Obsah návrhu: Navrhujeme zpracování studie, na základě které by bylo posouzeno a do Metropolitního plánu (potažmo ZÚR) v podobě územní rezervy případně začleněno prodloužení linky metra C v úseku Háje - Petrovice - Uhříněves (benešovská trať) s konečnou stanicí s terminálem veřejné dopravy a P+R východně od Uhříněvsi v návaznosti na Pražský okruh a silnici Kutnohorskou. Prodloužením linky dojde k přímé obsluze sídliště Petrovice metrem, napojení železniční trati ns Benešov a vytvoření terminálu P+R pro jihovýchod města, což se jeví jako systémově správný způsob ukončení linky metra. Je samozřejmě žádoucí prověřit rentabilitu záměru, rostoucí intenzita příměstské dopravy ale může tento záměr odůvodnit. (viz příloha)</div> <div>VHD - 011: Prodloužení metra C na severu</div>
						<div>Obsah návrhu: Navrhujeme začlenění prodloužení linky metra C z Letňan k železniční stanici Čakovice, a to na základě zpracovaných studií, případně dalšího prověření záměru. Záměr navrhujeme zapracovat do MPP (potažmo i do ZÚR) v podobě územní rezervy. Prodloužením linky dojde k přímé obsluze Čakovic a sídliště Letňany, napojení k železniční trati se jeví jako systémově správný způsob ukončení linky metra. Je samozřejmě žádoucí prověřit rentabilitu záměru, rostoucí intenzita příměstské dopravy ale může tento záměr odůvodnit.</div> <div>VHD - 012: Potvrzení veřejného zájmu u vybraných tramvajových tratí</div>
975	XXXXXXXXXXXXX	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002500	Souhlas	<div>Obsah návrhu: Pro následující záměry:<ul style="list-style-type: none">622/-/2 Tramvajová trať Budějovická - Dvorce,622/-/3 Tramvajová trať Budějovická - Vyskočilova - Michle (U Plynárny)622/-/13 Tramvajová trať Nádraží Modřany - Komořany,622/-/14 Tramvajová trať Nádraží Podbaba - Suchdol,622/-/16 Tramvajová trať Počernická,622/-/18 Tramvajová trať Sídlíště Modřany (Levského) - Libuš (stanice metra D),622/-/31 Tramvajová trať Vltavská - Dělnická - Komunardů,622/-/35 Tramvajová trať Zličov - Dvorce (Dvorecký tramvajový most),622/-/57 Tramvajová trať Vozovna Kobylisy - Zdibynavrhujeme</div> <div>1) zachování záměrů v návrhu,</div> <div>2) zachování těchto záměrů jako veřejně prospěšných staveb, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit nebo jako veřejně prospěšných staveb pro uplatnění předkupního práva. Předmětné tramvajové tratě jsou z hlediska rozšíření tramvajové sítě a prostupnosti města zvláště významné a proto považujeme za zcela nezbytné jejich zachování v horizontu návrhu a v režimu veřejně prospěšné stavby.</div> <div>VHD - 013: Potvrzení veřejného zájmu tramvajových tratí v centru</div>
						<div>Obsah návrhu: Pro následující záměry:<ul style="list-style-type: none">622/-/27 Tramvajová trať Vinohradská - Hlavní nádraží - Bolzanova,a 622/-/28 Tramvajová trať Vinohradská - Václavské náměstínavrhujeme</div> <div>1) zachování záměrů v návrhu,</div> <div>2) zachování těchto záměrů jako veřejně prospěšných staveb, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit nebo jako veřejně prospěšných staveb pro uplatnění předkupního práva. Obnova tramvajové sítě v centru města je zásadní z řady důvodů - zejména kvůli zvýšení kapacity a rychlosti veřejné dopravy v centrální části města. Zvýšení kapacity tramvajových tratí v centru je nezbytným předpokladem pro nezvyšování intenzity automobilové dopravy ve vnitřním městě. Z těchto důvodů je třeba nejpozději se zprovozněním Městského okruhu realizovat obě větve tratí od Muzea. Proto považujeme za zcela nezbytné jejich zachování v horizontu návrhu a v režimu veřejně prospěšné stavby.</div> <div>VHD - 014: Přesun tramvajových tratí z územní rezervy do návrhu</div>
975	XXXXXXXXXXXXX	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002505	Nesouhlas	<div>Obsah návrhu: Pro záměry 622/-/1 Tramvajová trať Bílá Hora - Sídlíště Řepy, 622/-/8 Tramvajová trať Podbaba - Troja (Zoo) -Poliklinika Mazurská, 622/-/19 Tramvajová trať Sídlíště Řepy - Zličín, 622/-/22 Tramvajová smyčka Sídlíště Řepy, 622/-/39 Tramvajová trať Dukelských hrdinů - Bubny, 622/-/40 a 622/-/42 navrhujeme, pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti,</div> <div>1) převedení záměrů z územní rezervy do návrhu,</div> <div>2) vložení těchto záměrů do seznamu veřejně prospěšných staveb, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit nebo jako veřejně prospěšných staveb pro uplatnění předkupního práva. Většina záměrů sítě pro automobilovou dopravu ve srovnatelném stupni připravenosti není v územní rezervě, ale v návrhu. Je žádoucí zahájit přípravu těchto záměrů tak, aby byly alespoň některé z nich realizovány ještě v návrhovém horizontu plánu, jinak dojde k dalšímu zhoršení konkurenceschopnosti veřejné dopravy vůči IAD i ve vnitřním městě.</div> <div>VHD - 015: Doplnění nových tramvajových tratí v širším centru Prahy do územní rezervy</div>
						<div>Obsah návrhu: Navrhujeme doplnit do návrhu MPP následující tramvajovou trať:<ul style="list-style-type: none">Trať v Husitské a Koněvově ulici mezi Bulharem a Ohradou.</div> <div>do územní rezervy následující tramvajovou trať:</div>

2) zahrnutí tohoto záměru do seznamu veřejně prospěšných staveb, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit nebo veřejně prospěšných staveb pro uplatnění předkupního práva. Prodloužením linky dojde k přímé obsluze sídliště Petrovice kapacitní kolejovou veřejnou dopravou (tramvaji) ak napojení k železniční trati v prostoru sídliště Měcholupy.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002654	Nesouhlas
Návrh je nicméně třeba posoudit také v souvislosti s možným prodloužením linky metra C týmž směrem.					
VHD - 022: Tramvajová trať Motol - Nové Butovice - Velká Ohrada					
Obsah návrhu: Navrhujeme					
1) doplnit do návrhu MPP novou tramvajovou trať Motol - Nové Butovice - Velká Ohrada dle záměru v Plánu udržitelné mobility Prahy (Tramvajová trať Motol - Nové Butovice - Velká Ohrada, http://zasobnik.poladprahu.cz/index.php?option=com_zasobnik&view=record&id=540) včetně odbočky na Malou Ohradu. (VIZ PŘÍLOHA)					
2) zahrnutí tohoto záměru do seznamu veřejně prospěšných staveb, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit nebo veřejně prospěšných staveb pro uplatnění předkupního práva. Tramvajová trať by nahradila kapacitní a zatížené autobusové linky mezi Jihozápadním městem a Motolem/Vypichem a zhodnotila tramvajovou trať Motol - Vypich. Jedná se o jednu z pro kolejovou dopravu nejzajímavějších dalších možností, kam se rozvíjet a posílit tak tangenciální vazby ve městě, pozitivně přijatou i v Plánu udržitelné mobility.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002658	Nesouhlas
VHD - 023: Tramvajová trať Depo Hostivař - Jarov a odbočky					
Obsah návrhu: Navrhujeme					
1) zpracování studie, na základě které by byla posouzena a do Metropolitního plánu v podobě návrhu začleněna tramvajová trať Depo Hostivař - Sazečská - most Pod Táborem - Jarovská spojka s odbočkami do Počernické a Spojovací ulice přibližně dle přiloženého schématu.					
2) zahrnutí tohoto záměru do seznamu veřejně prospěšných staveb, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit nebo jako veřejně prospěšnou stavbu pro uplatnění předkupního práva.					
V minimální variantě žádáme aspoň propojení smyček Jarov a Jarovská spojka do funkčního celku. Trať propojuje existující či navržené slepé trati v Koněvově, na Jarovské spojce a v Počernické s přestupním uzlem Depo Hostivař a vytváří předpoklady pro zajištění konkurenceschopnosti veřejné dopravy ve východní části kompaktního města po dostavbě Městského okruhu. Z těchto důvodů je žádoucí realizace záměru ve stejném časovém horizontu jako u staveb MO a SOKP, případně s minimálním časovým zpožděním. Je tak zcela nezbytné začlenění záměru do návrhového horizontu plánu. Záměr je nicméně třeba nejprve posoudit podrobnou studií posuzující také rentabilitu záměru, zejména pro případnou kombinaci s částečným přechodem významného svazku tangenciálních linek 177 a 195 na parciální trolejbusy a modifikací linkového vedení tohoto svazku.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002662	Nesouhlas
Tramvajovou trať v úseku Jarovská spojka - Malešice je současně třeba připravovat společně s vedením nadřazené cyklotrasy A 8. (PŘÍLOHA)					
VHD - 025: Tramvajová trať Chilská - hranice Prahy (Průhonice / Čestlice)					
Obsah návrhu: Do územní rezervy navrhujeme doplnění záměru nově uvažované tramvajové trati v délce cca 3,5 km, vedoucí od křižovatky Opatovská - Chilská jižním nebo jihovýchodním směrem k hranici Prahy (a dále do Průhonic nebo Čestlic), a to na základě studií zpracovaných Středočeským krajem. Návrh může být variantní dle výstupů studie. Tento záměr nenavrhujeme jako veřejně prospěšnou stavbu. Návrh je v souladu s již probíhající aktivitou Středočeského kraje, která zadala výše zmiňované studie a také s akcí Plánu udržitelné mobility Prahy (PUMP - Stabilizace záměrů TT do Středočeského kraje). Prodloužení tramvajové trati vytváří dostatečné kapacitní spojení pro veřejnou dopravu s potenciálními cíli Průhonice a Obchodní zóna Čestlice. Význam záměru spočívá především ve zřízení kapacitního spojení pro veřejnou dopravu nezávislého na v současnosti užívaném koridoru dálnice D1, kde veřejná doprava již v současnosti trpí častými kongescemi.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002689	Nesouhlas
VHD - 026: Tramvajová trať Depo Písnice (D) - hranice Prahy (Jesenice)					
Obsah návrhu: Do územní rezervy navrhujeme doplnění záměru nově uvažované tramvajové trati vedoucí od stanice metra Depo Písnice jihovýchodním směrem k hranici Prahy (a dále do Jesenice), a to na základě studií připravovaných aktuálně Středočeským krajem. Návrh může být variantní dle výstupů studie. Tento záměr nenavrhujeme jako veřejně prospěšnou stavbu.					
Alternativně navrhujeme zajistit územně koridor od metra Depo Písnice po Jesenici v návaznosti na koridor pro veřejnou dopravu na území Jesenice, a to aspoň jako bezmotorové spojení nebo jiným vhodným způsobem, včetně mimoúrovňového překonání přivaděče od Pražského okruhu. Návrh je v souladu s již probíhající aktivitou Středočeského kraje, která zadala výše zmiňované studie a také s akcí Plánu udržitelné mobility Prahy (viz PUMP - Stabilizace záměrů TT do Středočeského kraje). Tramvajová trať vytváří kapacitní spojení Jesenice s konečnou stanicí metra. Ekonomicky jde o výhodnější řešení než další prodlužování metra D. Význam záměru spočívá především ve zřízení kapacitního spojení pro veřejnou dopravu nezávislého na v současnosti užívaném koridoru ulice Vídeňské, kde veřejná doprava již v současnosti trpí častými kongescemi.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002691	Nesouhlas
VHD - 027: Tramvajová trať Chilská - Depo Písnice (D)					
Obsah návrhu: Navrhujeme zpracování studie, na základě které by bylo posouzena a do Metropolitního plánu (potažmo ZÚR) v podobě územní rezervy případně začleněna nová tramvajová trať v délce cca 5 km, vedoucí od křižovatky Opatovská- Chilská jihozápadním směrem přibližně v koridoru Kunratické spojky až k stanici metra Depo Písnice. Návrh vytvoří tangenciální propojení koncových úseků linek metra C a D. Významným dopravně-organizačním důvodem pro zřízení trati je napojení potenciálně uvažované tramvajové trati Depo Písnice - Jesenice na pražskou tramvajovou síť, které by jiným způsobem (například napojením na modřanskou tramvajovou trať ve stávajících uličních profilech) bylo možné jen velmi obtížně.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námitka	MHMPXPJ2W011	3002692	Nesouhlas
VHD - 028: Kapacita odstavů na autobusových nádražích					

<div>Obsah návrhu: Navrhujeme k terminálům pro autobusovou dopravu doplnit jako závazné tyto údaje : i. minimální kapacitu odstavu (v počtu autobusů), ii. minimální počet nástupních hran. Údaj je zásadní pro zajištění dostatečného dimenzování daných terminálů a pro získání jistoty ohledně nakládání s územím. Prostorové nároky terminálu se třemi nebo s patnácti nástupními hranami jsou značně odlišné. Dále se jedná se o ekvivalent údaje minimální kapacity parkovišť P+R, kde by měla být cílová kapacita také uvedena.</div>					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002693	Souhlas
<div>VHD - 029: P+R a terminály BUS jako veřejně prospěšné stavby</div>					
<div>Obsah návrhu: Žádáme zachování všech P+R (624/.../1101-1127) a nádraží vnější autobusové dopravy (623/.../1201-1208) jako veřejně prospěšných staveb, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit nebo jako veřejně prospěšných staveb pro uplatnění předkupního práva. Aby byla parkoviště P+R funkční součástí systému, je třeba je realizovat v racionální docházkové vzdálenosti od terminálů veřejné dopravy (vestibulů metra či nádražních budov), optimálně cca do 100 metrů). U P+R se fakticky jedná o součást terminálu veřejné dopravy, nelze jej tedy realizovat ve vzdálenosti, která učiní přestup na veřejnou dopravu neatraktivní. S ohledem na již nyní malou nabídku volných pozemků v okolí stanic metra a skutečnost, že Praha v řadě případů není jejich vlastníkem, je naprosto nezbytné zajištění veřejného zájmu umožňující přednostní výkup předmětných pozemků či umístění P+R do stavebních záměrů na těchto pozemcích. (VIZ PŘÍLOHA)</div>					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002717	Jiné
<div>Bezmotorová doprava</div>					
<div>Obecné odůvodnění k bezmotorové dopravě, platné pro všechny připomínky v této sekci: Zákon 183/2006 v §19 (1c) uvádí, že úkolem územního plánování je zejména <i>“prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí.”</i> Strategický plán v kapitole k udržitelné mobilitě definuje cíl <i>“zvýšit podíl veřejné pěší a cyklistické dopravy nad 70 %”</i>. Pro udržitelný rozvoj Prahy je také nezbytné, aby se nárůst cest způsobený růstem počtu obyvatel a hybností realizoval jinou než automobilovou dopravou.</div>					
<div>K naplnění výše uvedených cílů jednoznačně přispěje nárůst podílu cyklistické dopravy. Pražská koncepce rozvoje cyklistické dopravy pro roky 2010-2020 předpokládá dosažení 5-7% podílu cyklistické dopravy v sezóně. Aktuálně připravovaná Strategie aktivní mobility předpokládá 4,5% podíl cyklistické dopravy do roku 2030. Skutečný potenciál ve střednědobém výhledu je vyšší, kopcovitá města mohou mít i více než 10% podíl (Bern 11%).</div>					
<div>Zvýšení podílu cyklistické dopravy je výhodné i proto, že cyklistická infrastruktura je zpravidla velmi levná, i ve vysoké kvalitě samostatných cyklostezek s umělými stavbami se náklady na jejich zřízení pohybují na uživatele nejméně o řád níže než u komunikací pro automobilovou nebo kolejovou veřejnou dopravu. Kvalitní síť cyklotras v územním plánu tak napomáhá naplnit jeden z cílů územního plánování dle zákona 183/2006, a sice <i>“prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území”</i> (§19 (1j)).</div>					
<div>Nárůstu podílu cyklistické dopravy lze dosáhnout jediňe zřízením kvalitní infrastruktury, použitelné pro většinu obyvatel. Hlavním faktorem omezujícím podíl cyklistické dopravy v Praze na stávající 1-2% nejsou kopce, ale nutnost cyklistů pohybovat se při dopravní jízdě na kole nechráněně v silném provozu. Dle studie z amerického Portlandu (http://transweb.sjsu.edu/research/low-stress-bicycling-and-network-connectivity) klesá podíl populace schopný danou komunikaci na kole používat s rostoucím provozem a významně jej ovlivňuje přítomnost čine přítomnost infrastruktury, na které se cyklisté cítí bezpečně. Pro rozvoj cyklodopravy proto musí každé město nabídnout možnost pohybovat se souvisle po komunikacích s nízkým dopravním stresem, tedy pokud možno po cyklostezkách a zklidněných komunikacích. V prostorově stísněném prostředí je nezbytné zřizovat alespoň souvislá integrační opatření (cyklopruhy), která jsou stále přijatelná pro několikanásobně více osob než komunikace bez jakéhokoliv opatření.</div>					
<div>Praha je z hlediska struktury zástavby poměrně fragmentované město (pozůstatek industriálního charakteru metropole a připojování původně samostatných sousedních obcí). Výhodou tohoto stavu je, že je možné vytvářet nová bezpečná propojení vyhýbající se lokalitám, kde je bezmotorovou dopravu jen obtížné řešit v uličním profilu. Zároveň je ale třeba neztrácet ze zřetele dopravní význam. Jde zejména o drážní stezky, lávky a přemostění, a výjimečně i podzemní stavby.</div>					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002724	Nesouhlas
<div>BEZM - 001: Pěší generel</div>					
<div>Obsah návrhu: Navrhujeme zpracovat celopražský generel pěší dopravy, na jehož základě budou definovány priority pro řešení problémů v pěší dopravě, formulována problémová místa a definovány strategické požadavky na pěší prostupnost ve významných rozvojových oblastech. Výstupy generelu by měly být následně zaneseny do aktualizované verze plánu. Praha postrádá veřejně dostupný generel pěší dopravy a nemá zřetelně definované priority řešení pěší dopravy nad rámec Manuálu tvorby veřejných prostranství a Pražských stavebních předpisů. Ty sice formulují obecné zásady nakládání s pěší prostupností, nezabývají se ale problémovými lokalitami v potřebné míře podrobností. Právě proto, že územní plán nemůže jít v řešení pěší prostupnosti do detailu odpovídajícího územním či dopravním studiím, měly by zásadní požadavky na pěší prostupnost v něm být definovány na základě pěšího generelu.</div>					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002732	Nesouhlas
<div>BEZM - 002: Článek 31(5) propustnost cyklo na pozemních komunikacích</div>					
<div>Obsah návrhu: Navrhujeme upravit v čl. 31 odst. (5) následovně: <i>Koncepce cyklistické dopravy je založena na zlepšování prostupnosti města pro cyklisty. Uspořádání pozemních komunikací musí umožnit prostupnost území pro bezpečnou cyklistickou dopravu, pokud to závažné prostorové nebo provozní důvody nevyklučují. Nad rámec městské uliční sítě a veřejných prostranství jsou vymezeny klíčové cyklotrasy, které vytvoří propojenou síť. Podrobně v čl. 127.</i> (pozn. pořizovatele - tučný text ke zrušení) Prostupnost pro cyklistickou dopravu lze zajistit v uličním profilu téměř za všech okolností. Též uvedení do souladu s důležitým požadavkem na řešení komunikací pro cyklistickou dopravu v souběhu s novými dopravními stavbami. Součástí nových dopravních staveb by měl mít souběžný bezmotorový koridor, ať v profilu stavby, nebo formou souběžných cest.</div>					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002733	Nesouhlas
<div>BEZM - 003: Článek 88 pěší prostupnost a cyklo</div>					
<div>Obsah návrhu: Navrhujeme článek 88 (1) doplnit následovně: <i>“(1) Vymezení pěší prostupnosti je stanoveno pro zajištění prostupnosti stavebními i nestavebními bloky, městskými parky a otevřenou krajinou. <u>Pěší prostupnost vyznačená v souladu s celoměstským systémem cyklotras zajišťuje také podmínky pro jízdu na kole.</u>”</i></div>					
<div>Navrhujeme článek 88 (2) doplnit následovně: <i>“(2) Pěší prostupnost umožňují navržené pěšiny, stezky a ulice, na které se nevztahují šířkové požadavky na uliční prostranství. <u>Neznemožňují-li to závažné důvody, je součástí řešení také průjezd cyklistů.</u>”</i> Návrh metropolitního plánu v současné podobě nenabízí nástroj pro zajištění cyklistické prostupnosti v rozvojových a transformačních oblastech, není-li vhodné řešit jej jako vymezení nové ulice. Zejména v koridorech celoměstských cyklotras vedených přes rozvojová a transformační území tak není prostupnost pro cyklistickou dopravu zajištěna ani v koridorech celoměstského</div>					

systému cyklotras.					
Navrhujeme začlenit cyklistickou prostupnost do kategorie prostupnosti pěší, jednak proto, aby se nezaváděly nové kapitoly a termíny, jednak proto, že mimo uliční profily je sloučení pěší a cyklistické prostupnosti logickým řešením. Pěší prostupnost území mimo chodníky či pasáže je zpravidla zcela bez problémů řešitelná i pro jízdu na kole, pokud se odpovídajícím způsobem dimenzují všechny bezbariérové či alespoň vybrané hlavní cesty, případně se dá průjezdnost na kole řešit zvláštním koridorem. Jízdu na kole mohou omezovat pouze velmi závažné důvody, jakými je zejména nedostatek prostoru ve stávajících stísněných podmínkách či pěší propojení vedené přímo vnitřkem obchodu.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002734	Nesouhlas
BEZM - 005: 127 (3e) Řešení neomezující bezpečnost bezmotorové dopravy					
Obsah návrhu: Navrhujeme vypustit písmeno 3e článku 127 (<i>"Konkrétní řešení cyklistické infrastruktury nesmí zásadně omezovat bezpečný pohyb chodců"</i>) nebo alternativně v článcích 118 až 126 zabývajících se dopravními záměry zavést analogickou formulaci <i>"konkrétní řešení dopravní infrastruktury nesmí zásadně omezovat bezpečný pohyb chodců a cyklistů."</i> Obecný požadavek na bezpečný pohyb chodců ve smíšeném režimu cyklotras je samozřejmě opodstatněný a správný. Deklarovat ale tento požadavek pouze v článku 127 je jednostranné a pravděpodobně i nadbytečné s ohledem na dostatečně definovaná práva a povinnosti účastníků provozu v zákoně o provozu na pozemních komunikacích. Je proto žádoucí tento bod buď zcela vypustit, nebo učinit nestranným tím, že se obdobné ustanovení deklarující nepřipustnost omezování bezpečného pohybu chodců a cyklistů doplní do kapitoly k automobilové dopravě.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002741	Nesouhlas
BEZM - 006: 127 (3d) Systém zřizování cyklistické infrastruktury					
Obsah návrhu: Navrhujeme změnit text článku 127 (3d) tak, aby reflektoval potřebnost řešit cyklistickou dopravu právě v souběhu se zatíženými komunikacemi pro automobily.					
<i>"d) cyklistická infrastruktura bude v zastavitelném území primárně navrhována vlastními trasami jako integrální součást veřejných prostranství, městskou přírodou a s využitím koridorů podél železničních tratí a mimo dopravně zatížené koridory komunikací nadřazeného komunikačního systému."</i> (pozn. pořizovatele - tučný text ke zrušení) Odmítnout využití koridorů nadřazeného komunikačního systému není vhodná z hlediska dopravního významu cyklodopravy. Cyklotrasy mají vést tam, kde je to nejvhodnější s ohledem na směrové a sklonové poměry, například umělé stavby nadřazeného komunikačního systému mohou napomoci překonat některé terénní překážky, a investiční náročnost propojení technických cest, které při stavbách tohoto typu vznikají, není velká. Studie na Městský okruh toho využívá a vede cyklotrasy i v souběhu s povrchovou částí okruhu. Požadavek na souběžné cyklotrasy se určitě týká staveb Pražského okruhu 511, 518 s 519, a dále polookruhu Průmyslová - Kbelská.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002768	Nesouhlas
BEZM - 008: 128 (5) Kvalitativní standard					
Obsah návrhu: Navrhujeme upravit čl. 128, odst. (5) následovně: <i>"(5) Pokud je stavba pro bezmotorovou dopravu určena k překonání bariéry vyvolané jinou navrhovanou stavbou dopravní infrastruktury, je její součástí a stavbu dopravní infrastruktury není možné vybudovat bez zajištění příslušné prostupnosti územím. V rámci požadované prostupnosti je třeba zajistit co nejpřímější spojení a obecně bezkolizní, bezpečné a bezbariérové prostředí pro pěší a cyklistický provoz."</i> Praha je z hlediska struktury zástavby poměrně fragmentované město (pozůstatek industriálního charakteru metropole a připojování původně samostatných sousedních obcí). Výhodou tohoto stavu je, že je možné vytvářet nová bezpečná propojení vyhýbající se lokalitám, kde je bezmotorovou dopravu jen obtížné řešit v uličním profilu. Zároveň je ale třeba neztrácet ze zřetele dopravní význam. Jde zejména o drážní stezky, lávky a přemostění, a výjimečně i podzemní stavby. Právě pro takové záměry je nicméně třeba zajistit, aby byl zcela jednoznačně zpřesněn kvalitativní standard řešení jako opora pro jeho vymahatelnost. Běžně dochází k řešením zcela nedostačujícím, bariérovým a rizikovým, případně značným závlekům, které značně snižují použitelnost infrastruktury.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002771	Nesouhlas
BEZM - 011: Doplnění významných cyklotras z celoměstského systému					
Obsah návrhu: Navrhujeme zařadit do Metropolitního plánu jako významné cyklotrasy systém celoměstských cyklotras("cyklogenerelu") v podobě schválené Radou hlavního města Prahy v březnu 2022, a to následujícím způsobem:					
1. Postupovat tak, že se pro zařazení do MPP posoudí celý celoměstský systém a nezařazení konkrétních úseků se bude individuálně odůvodňovat.					
2. Nutným minimem jsou cyklotrasy definované v usnesení Komise rady HMP pro cyklistickou dopravu č. 34.3 ze dne 7. 6. 2022.					
3. Zejména je třeba do systému zařadit vybrané celoměstské trasy, u kterých se předpokládá vyšší stupeň oddělení od automobilové dopravy (tj. "vyšší" a "nejvyšší" standard podle aktuálně schvalovaných standardů cyklistické a pěší infrastruktury).					
4. Jako návrh významných cyklotras (tedy nikoliv jako stav) definovat všechny cyklotrasy zařazené v MPP ,které i. budou realizovány mimo profil existující komunikace, ii. nebo budou realizovány na pozemcích v jiném než městském vlastnictví. Celoměstský systém cyklotras tvoří ucelený koncept, který by měl být v územním plánu reflektován v co největším rozsahu. Pro rozhodování o území jsou nepodstatné pouze méně významné cyklotrasy vedené ve stávajícím uličním profilu a realizovatelné bez větších stavebních úprav. Všechny ostatní cyklotrasy je třeba v územním plánu ukotvit, a to z řady důvodů.					
1. pro výstavbu cyklostezek mimo stávající komunikace je územní zajištění - nejlépe formou veřejně prospěšné stavby - zcela nezbytné.					
2. Pro cyklotrasy vedené v souběhu s jinými dopravními záměry nebo tyto záměry křížící, je prezentace v územním plánu nezbytná, aby zabránila riziku opomenutí realizace záměru.					
3. V uliční síti je pak vedení hlavních cyklotras nutné především proto, že jakkoliv Pražské stavební předpisy a další městské normy požadují zřizování vhodných cyklo opatření, v praxi se rozlišuje mezi koridory, které mají pro cyklodopravu různý význam. Vzhledem k poměru dalších zájmů v území, které se při rekonstrukci ulic projevují jako silnější (veřejná doprava, parkování) je zcela nezbytné mít v územním plánu zakotvené ty ulice, ve kterých je zřízení kvalitních cykloopatření neopominutelné.					
4. Měřítko územního plánu (1:20 000) dovoluje začlenění kompletního celoměstského systému, který je připravován v měřítku 1:30 000.					
5. Míra podrobnosti odpovídá požadavkům na územní plán. Výše uvedený výběr je selekcí obsahující pouze část celoměstského systému, vybírá z něj neopominutelné směry a trasy tak, aby					

byl zajištěn funkční systém pro cyklo dopravu v souladu s předpoklady strategických dokumentů města vyžadujících zvýšení podílu cyklistické dopravy.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002778	Nesouhlas
<div>BEZM - 012: Veřejně prospěšné stavby cyklo</div> <div>Obsah návrhu: Navrhujeme zařadit do Metropolitního plánu jako veřejně prospěšnou stavbu, pro kterou lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit, případně jako veřejně prospěšnou stavbu pro uplatnění předkupního práva definovat všechny úseky cyklotras celoměstského systému:</div> <div>1. kde je zřízení veřejně prospěšné stavby požadováno usnesením Komise rady HMP pro cyklistickou dopravu č. 34.3 ze dne 7. 6. 2022.,</div> <div>2. nebo na které byly zpracovány studie proveditelnosti, majetkoprávní studie nebo se zpracovává vyšší stupeň projektové přípravy. Pro stavby sloužící cyklistické dopravě proto existuje veřejný zájem v obdobné míře jako u staveb pro dopravu automobilovou či veřejnou - a koneckonců i pěší.</div> <div>Více než polovina záměrů pro nová bezmotorová spojení (640/-/-)není v příloze PZ_7 - tabulkové části (910)definována jako veřejně prospěšná stavba. Přitom pro řadu akcí existuje vhodná projektová příprava.</div> <div>Současně je vhodné deklarovat veřejný zájem u dobře podložených záměrů v co největší míře, protože není neobvyklé, že se celý záměr či cyklotrasa v délce mnoha kilometrů stává nefunkční vlivem jednoho problémového pozemku.</div>					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002779	Nesouhlas
<div>BEZM- 013: Bezmotorová prostupnost v rozvojových a transformačních plochách</div> <div>Obsah návrhu: Navrhujeme zařadit do Metropolitního plánu jako vymezení nových ulice nebo jako vymezení pěší prostupnosti všechny průchody tras celoměstského systému cyklotras ve stavu z března 2022 rozvojovými a transformačními plochami. V koridorech celoměstských cyklotras vedených přes rozvojová a transformační území není zajištěna prostupnost pro cyklistickou dopravu v souladu s celoměstským systémem cyklotras. Přitom v řadě případů zpracované územní studie pro daná rozvojová území již požadavky na průchod cyklotras územím jasně definují.</div> <div>Průchody celoměstských cyklotras rozvojovými i transformačními plochami je třeba zajistit v měřítku územního plánu i v případě, že se nejedná o tzv. významné cyklotrasy dle čl. 127 (1). Tento požadavek nelze odmítnout z důvodu podrobnosti plánu již proto, že celoměstský systém je připravován v menším měřítku (1:30 000) než územní plán (1 : 20 000). Současně je zřejmé, že jakkoliv v metropolitním plánu nebudou vymezeny všechny celoměstské cyklotrasy, v rozvojových a transformačních plochách, kde je bude v každém případě nutné stavebně realizovat, by tomu naopak být mělo i u celoměstských tras nižšího řádu (hlavní trasy A 100 - A 599). Jsou-li v těchto plochách definovány pouze vybrané prostupnosti, potom právě celoměstsky významné trasy do tohoto výběru nepochybně spadají.</div> <div>Pro vyznačení tras považujeme za dostačující pěší prostupnost, bude-li splněna připomínky BEZM- 003, která by v koridory pěší prostupnosti na cyklistickou dopravu pokud možno dimenzovala.</div>					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002780	Nesouhlas
<div>BEZM - 014: Vybrané trasy celoměstského systému k začlenění na základě usnesení KCD</div> <div>Obsah návrhu: Navrhujeme zařadit do Metropolitního plánu jako významné cyklotrasy následující úseky z celoměstského systému cyklotras:</div> <div>1. A 4 Na Nuselském mostě a v ulici 5. Května, 2. A 4 podél ulice Ryšavého na Praze 11, 3. A 5 v koridoru ulice Českobrodské mezi Hostavicemi a Dolními Počernicemi, 4. A 5 v jižním souběhu s tratí na Kolín západně od zastávky Klánovice, 5. A 6 v oblasti Bubny - Zátory, 6. A 7 podél Jižní spojky mezi trasami A 41 a A 23, 7. A 7 kolem sídliště Skalka mezi trasami A 3 a A 230, 8. A 8 v ulici Olšanské, 9. A 8 od Dolních Počernic východním směrem po hranici Prahy, 10. A 9 mezi Krejčárkem a Balabenkou v poloze severně od rozpletu tratí na Libeň, 11. nezařazené úseky okružní trasy A 50, (<i>*pozn. pořizovatele - problém s délkou zakreslení po celém okruhu Prahy</i>) 12. A 311 mezi Bubenským nábřežím a Pelc-Tyrolkou, 13. A 271 mezi mostem Barikádníků a Střelničnou, 14. A 28 mezi Střelničnou a Kbelskou, 15. A 430 podél Kbelské mezi trasou A 28 a A 43, 16. A 283 podél ul. Žernosecké, 17. A 28 od Čimické po Troju, 18. A 290 mezi trasami A 28 a A 2 v Troji, 19. A 32 přes čističku odpadních vod, (<i>*pozn. pořizovatele - zakres přibližný</i>) 20. A 320 v ulici Patočkově od vozovny Střešovice po Bělohorskou, 21. A 125 mezi trasami A 13 a A 135, (<i>*pozn. pořizovatele - nenalezeno</i>) 22. A 421, A 235 a A 231 ulicemi Ondříčkova, Polská a Budečská, Slezská, Anglická, Žitná Odborů a Myslíkova, 23. Trasa A 145 na Jiráskově mostě a v ulici V Botanice. Připomínka je konkretizací připomínky BEZM - 011. Výběr odpovídá cyklotrasám požadovaným jako veřejně prospěšné stavby v usnesení Komise rady HMP pro cyklistickou dopravu č. 34.3 ze dne 7. 6. 2022. Jedná se z naší strany o nekompletní výčet, který nikterak neomezuje rozsah připomínky BEZM - 011.</div>					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002784	Nesouhlas
<div>BEZM - 014: Vybrané trasy celoměstského systému k začlenění na základě požadavku na chráněný průběh trasy</div> <div>Obsah návrhu: Navrhujeme zařadit do Metropolitního plánu jako významné cyklotrasy následující úseky z celoměstského systému cyklotras:</div> <div>1. propojení konců A 5 mezi ukončením trasy 650/-/33 u Vinohradské ulice a trasou A23 v ulici Perucké, 2. A 160 na ulicích Evropské, ČS. armády a Badeniho, 3. A 168 od letiště Praha po smyčku Divoká Šárka, 4. A 322 mezi Bořislavkou a vozovnou Střešovice, 5. spojnicí A 320 a A 169 z Podbaby Thákurovou k trase A 160, 6. A 16 od Hradčanské po Libeňský most,</div>					

7. A 310 od trasy A 1 k trase A 6,
8. A 214 od nádraží Krč po Libuš,
9. A 427 z Opatova do Šeberova,
10. A 219 a A 209 z Opatova do Újezda u Kateřinek,
11. A 41 mezi retenčkami na Košíkovském potoce a Hájemi,
12. A 229 mezi Hájemi a Hostivařskou přehradou,
13. A 43 v jižním souběhu s tratí na Benešov,
14. A 42 od ul. Chodovské po Vinohradskou
15. A 430 od nádraží Hostivař po ul. Kolbernovu,
16. A 42 mezi Koněvovou a Krejčírkem,
17. A 440 od trasy A 249 po A 24
18. A 511 od trasy A 24 na jih po hranici Prahy,
19. A 431 od trasy A 25 po A 266 okolo Rajské zahrady,
20. A 267 Via Sancta v celé délce,
21. A 44 ve Kbelích a severně od nich,
22. A 28 východně od Střelničné,
23. A 43 od metra Letňany severně,
24. A 276 mezi Dáblicemi a ul. Tupolevovou,
25. A 261 od Kolčavky po vozovnu Kobylisy,
26. A 42 od vozovny Kobylisy severně po hranici Prahy,
27. A 40 (Hradební Korzo) od mostu Legií po Štefáníkův most a A 24 Václavské náměstí. (trasy jsem našel*)
Připomínka je konkretizací připomínky BEZM - 011. Jmenujeme část tras, u kterých je vhodné zajistit vyšší stupeň oddělení od automobilové dopravy a proto je relativně důležitější zaznamenat je v územním plánu. Jedná se z naší strany o nekompletní výčet, který nikterak neomezuje rozsah připomínky BEZM - 011.

ad 1) Podzemní cyklotrasa pod Vinohrady nabízí možnost objet centrum Prahy po své hranici s minimem spádů, vytváří tak komfortní alternativu trasám při břehu Vltavy, kde lze souvislou a kapacitní chráněnou cyklotrasu zřídit jen velmi obtížně a za cenu značných změn organizace dopravy. Propojení vytváří severo jižní průjezd atraktivní pro téměř úrovněové spojení Karlína a Vršovic, návaznosti jižním směrem pokračují v podobě drážních stezek do Malešici přes Kačerov až na jih Prahy jako celek. Délka tunelu je cca 1200 metrů, tedy přibližně trojnásobek délky Žižkovského tunelu. Tunel by měl být propojen výtahem s Náměstím míru.

BEZM - 015: opravy a přeložky významných cyklotras

Obsah návrhu:
Navrhujeme přeložit vybrané významné cyklotrasy v návrhu Metropolitního plánu:
1. A 22 v Krčském lese a přes sídliště Jižní Město II do jižnější polohy dle platného celoměstského systému cyklotras, (vložil jsem do přílohy PDF z internetu*)
2. A 22 od metra Háje východně po ulici Milánskou do koridoru ulic Opatovská a Novopetrovická dle platného celoměstského systému cyklotras,
3. A 13 mezi metrem Radlická a Jinonice do koridoru ulice Radlická dle platného celoměstského systému cyklotras,
4. A 14 v Motolském údolí z ulice Zahradníčkova do koridoru ulice Plzeňská dle platného celoměstského systému cyklotras.
Vývoj celoměstského systému cyklotras překládá některé cyklotrasy do koridorů vhodnějších pro přímé nadmístní spojení nebo pozemkově či jinak výhodnějších. Tuto aktualizaci by měly významné cyklotrasy v MPP respektovat.

BEZM - 016: Vybrané bezmotorové stavby jako veřejně prospěšné

Obsah návrhu:
Navrhujeme zařadit do Metropolitního plánu jako veřejně prospěšné stavby pro bezmotorovou dopravu následující cyklotrasy:
1. A 1 od Sedlce po severní hranici Prahy (studie TSK),
2. A 3 na železničním mostě po ul. Vyšehradskou (studie samospráva HMP, radní pro dopravu),
3. A 3 Vršovická drážní promenáda od budovy nádraží Vršovice po ulici Dolíneckou (studie MČ Praha 10),
4. A 4 přemostění Masarykova nádraží v koridoru ul. Wilsonovy (studie TSK),
5. A 5 Cyklotrasa za Hlavním nádražím,
6. A 6 Kladenská drážní stezka v celé délce od hranice Prahy po ul. Svatovítskou (studie samospráva),
7. A 6 Kladenská drážní stezka od prodloužení Bubenečské po Stromovku (studie samospráva),
8. A 6 Kladenská drážní stezka v území řešením studií Bubny - Zátory (studie IPR + připomínky MČ Praha7),
9. A 8 v rozvojové oblasti Nákladové nádraží Žižkov a Jarovské třídy (studie IPR + TSK),
10. A 9 od Krejčírku na Balabenku (studie TSK),
11. A 9 od nádraží Vysočany po hranici Prahy (studie MČ Praha 14, 18, 19, 20),
12. A 50 podél staveb SOKP 518 a 519 a příčné vazby celoměstských cyklotras přes SOKP 518 a 519 (studie TSK),
13. A 511 podél stavby SOKP 511 a příčné vazby celoměstských cyklotras přes SOKP 511 (DÚR +připomínky KCD a dalších v minulosti),
14. A 2 a A 290 podél stavby Městského okruhu od Pelc-Tyrolky po ulici Českomoravskou a dále jižně od Českomoravské cca po ul. Kurta Konráda (DÚR).
Připomínka je konkretizací připomínky BEZM - 012. Jedná se z naší strany o nekompletní výčet, který nikterak neomezuje rozsah připomínky BEZM - 012.

Jedná se o úseky celoměstských cyklotras a významná místní propojení, na které a) dosavadní projektová příprava zpravidla odůvodňuje zřízení veřejně prospěšné stavby, nebo kde b) hrozí znepřístupnění volného koridoru investiční výstavbou, nebo kde c) není možné bez statutu veřejně prospěšné stavby pokračovat v pozemkovém vypořádání.

Dostupné studie zpracovala buď TSK, nebo samospráva (tj. ODO), nebo městské části, uvádíme tam, kde je nám známo nebo kde předpokládáme, že studie je či by měla být k dohledání. K dalším úsekům uvádíme:

Ad 5) Cyklotrasa za hlavním nádražím navazuje přímo na drážní stezku Starého spojení a napojuje ji na uliční síť Vinohrad. Značný potenciál má výhledové pokračování trasy tunelem do Vršovic, které zatím není součástí návrhu. Trasa prochází územím, kde již probíhá výstavba. S ohledem na další zájmy v území deklarace veřejného zájmu nezbytná pro zajištění alespoň legálního průjezdu.

BEZM - 017: Vybraná uliční a pěší propojení

Obsah návrhu:
Navrhujeme zařadit do Metropolitního plánu jako nová uliční nebo pěší propojení následující úseky z celoměstského systému cyklotras:
1. A 163 přes transformační plochu Nová Ruzyně 411/165/2332 a 411/165/2549,
2. A 149 přes transformační plochu 415/215/4042,
3. A 149 přes skupinu transformačních a rozvojových ploch 415/216/4066 a po její hranici,
4. A 130 v rozvojové ploše 413/183/2496,
5. A 125 v rozvojových plochách 413/524/2392 a 413/248/2483 (Řeporyje – Za Ohradou),

6. A 128 východně od ul. Radlické v transformační a rozvojové ploše 415/073/4101,
7. A 119 v rozvojové ploše 413/616/2165,
8. A 50 od trasy A 2 ke Komořanům (není v rozvojové ploše, ale v jiném směru je zde pěší prostupnost vymezena), ((tento bod jsem nenašel*))
9. A 50, A 209 a A 423 v transformační a rozvojové ploše 415/626/4058 U Vestecských,
10. A 50 a A 209 v ploše 413/264/2825 u Písnice,
11. A 50 v ploše 415/192/4117 v lokalitě U Rybníčků,
12. A 219 v ploše 415/062/4070 v lokalitě Chodov komerce,
13. A 423 v transformační ploše 411/077/2391 v lokalitě Opatov,
14. A 50 v rozvojové ploše 413/400/2368 v lokalitě Zelená hruška,
15. A 414, A 424, v ploše 411/154/2299, Slatiny,
16. A 234 v ploše 411/154/2132, Slatiny a v ploše 411/079/2565 V Korytech,
17. A 427 v ploše 411/078/2219 Pod Bohdalcem,
18. A 246 v ploše 411/066/2034 Hagibor,
19. A 43 v ploše 411/162/2312 Avia Letňany,
20. A 24 v ploše 415/191/4107 Dolní Počernice - jih
21. A 44 v ploše 415/225/4009 Dolní Počernice.
Připomínka je konkretizací připomínky BEZM - 013. Jedná se z naší strany o nekompletní výčet, který nikterak neomezuje rozsah připomínky BEZM - 013.

BEZM - 018: Vybrané bezmotorové stavby do výkresu O02

Obsah návrhu:
Žádáme začlenění veřejně prospěšných bezmotorových staveb do výkresu O02, případně začlenění všech bezmotorových staveb.
Výkres O02 slouží jako přehledná informace i pro organizace připravující stavby na národní úrovni (ŘSD, SŽ a další) a je žádoucí, aby byla tato informace zjevná již na úvodní úrovni poznání území.

Urbanismus a územní rozvoj

Obecné odůvodnění k sekci urbanismu a územního rozvoje, platné pro všechny připomínky v této sekci:

1) Konstatujeme, že Metropolitní plán hl. m. Prahy ve svém stávajícím znění nepředstavuje dokument, který by byl přístupný široké veřejnosti. I když se dá chápat, že územní plánování je složitou doménou, v záplavě často suplementárních regulativů se i pozorný čtenář často ztratí. I tak je ale MPP závaznou, ale společensky vyjednanou dohodou o území. Z tohoto faktu vyvozujeme, že do problémů s výkladem litery zákona se budou dostávat nejen občané, ale i úředníci a úřednice na stavebních úřadech. Požadujeme proto zásadní zesrozumitelnění a vzájemné odkazování propojených regulativů v textové části výroku (některé z těchto požadavků jsou předmětem následujících připomínek).

2) Respektujeme, že územní plán musí vytvářet určitý prostor pro přizpůsobení rozvoje území dle aktuálních potřeb, zároveň však nejsme přesvědčeni, že plán ve stavu, ke kterému vznášíme námitky, pomůže reagovat na výzvy a problémy, se kterými se město potýká již dnes. Kromě jiného totiž poskytuje velký prostor pro individuální výklad, a tudíž manipulační prostor pro vlastní uvážení úředníka. To považujeme za nešťastné, protože to na jednu stranu uvádí majitele pozemků a investory do nejistoty a na druhou stranu nahrává “větším” investorům s větší zkušeností a větší mírou finanční jistoty. To může bránit rozvoji polyfunkčního pestrého města a v konečném důsledku dokonce brzdit rozvoj některých komplikovanějších lokalit.

3) Ideologické nastavení MPP vychází z logiky uvažování investorů a snaží se maximalizovat ekonomický potenciál Prahy. Toto paradigma se v posledních letech v rámci výzkumů v oblasti urban studies (Např. Huse 2014;Stein 2018, Slater 2021) jeví jako velice sporné. Bez hlubší definice a odkazů na měkké cíle (strategické plány, plány udržitelné mobility, klimatické strategie, metodiky spoluúčasti developerů na rozvoji území) a výslovného zohlednění veřejných zájmů tento dokument nemůže sloužit jako příkladná rukověť pro vytváření města 21. století, které si váží svých občanů a je schopno se udržitelně rozvíjet.

4) Považujeme za velmi nešťastné, když tak důležitý dokument, jakým územní plán bezesporu je, nerespektuje a ani neodkazuje na cíle, stanovené ve Strategickém plánu hl. m. Prahy, což by bezesporu pomohlo k jeho pochopení všemi účastníky územního řízení a kontinuitě v rozhodování o území.

Z těchto důvodů níže požadujeme některá posílení či korekce regulativů, které MPP nadměru liberálně stanovuje. Tuto navrhovanou regulaci nepovažujeme za restrikcí, ale především za nastavení jasných pravidel pro skutečnou demokratizaci rozvoje města.

UUR - 001: Přeformulování možnosti navýšení RPB na úkor parku ve volné zástavbě (dále PvVZ)

Obsah návrhu:
Definice a regulativy pro park ve volné zástavbě nechrání stávající strukturu modernistického města dostatečně. V článku 94 navrhujeme usměrnit vymezení míry ustoupení parku ve volné zástavbě rozšířením RPB budov, které PvVZ obklopuje. A to tak, aby nemohlo docházet k extenzivní výstavbě zejména na velkých panelových sídlištích, která jsou výsledkem tzv. komplexní bytové výstavby a jejichž budovy dosahují rozsáhlých půdorysných ploch. Odstavec (3) článku 94 tak navrhujeme nahradit odstavcem: “*V parku ve volné zástavbě je nepřipustné rozšiřovat regulovaný půdorys parkem obklopené budovy (RPB) o více než 2m ve všech směrech* . *Povoleny mohou být nástavby na obytných panelových domech (max. do 2 podlaží, avšak pokud to dovolí výšková hladina definovaná MPP přímo prodané místo a nebude to v rozporu s dalšími regulativy v MPP či PSP).*”
Textová část výroku MPP definuje snahu respektovat charakter modernistického města. Rozsah tohoto respektu k sídlištím je však z následných regulativů těžko čitelný, zejména ve vztahu k některým opatřením vymezeným v článku94 definujícím *park ve volné zástavbě*. Pražská panelová sídliště svojí urbanistickou strukturou logicky svádí k dalšímu zastavění. Při pohledu na hustotu zalidnění na sídlištích je však možno konstatovat (zpravidla 150lidí/hektar a více, viz. http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/obecne/znote_prahu_e.pdf), že jakékoli další zahušťování nejen prostorové, ale i demografické, je nežádoucí. Jakékoli opatření vedoucí k zahušťování, tedy ito, jež je definováno odst 3. článku 94 maximálním navýšením RPB o 20% na úkor parku ve volné zástavbě, působí proti původnímu konceptu velkorysých veřejných prostranství, konceptů tzv. město-parku či bydlení v zeleni.

Z posledních let je možno uvést několik příkladů zásahů, jejichž přínos pro pražská sídliště je možné hodnotit negativně. Jako vhodný příklad slouží Praha 13, kde během posledních let vznikly uvnitř sídliště projekty, jež jsou v rozporu s urbanistickou skladbou sídliště. Jde například o Bytový dům Luka Living, který zastíňuje veřejná prostranství a budovy severně od projektu, plánovanou výstavbu dvou věžových domů u nákupního centra při stanici Lužiny, jež neúměrně zatíží lokalitu nejen dopravou ale právě i zastíněním, a také o plánované objekty Alfa, Beta, Gama, Delta etc., v blízkosti ulic Archeologická a Mukařovského, které mají ambici zastavět poslední volné plochy v sousedství. Podobné stavby však vznikly (a mají vzniknout) i na dalších sídlištích (Jižní město, Černý Most).

Tyto praktiky MPP do velké míry eliminuje. Dle našeho názoru však - mimo těchto poměrně solitérních staveb -není park ve volné zástavbě vhodné omezovat ani přístavbami zvyšujícími RPB budovy, a to zejména ze čtyř provázaných důvodů:

1. V MPP užívaný pojem “budova” je definován dle Pražských stavebních předpisů následovně: “*budovou (se rozumí) nadzemní stavba včetně její podzemní části, prostorově soustředěná a navenek převážně uzavřená obvodovými stěnami a střešní konstrukcí.*” Z této definice vyplývá, že v případě některých dlouhých deskových domů by 20 %RPB, které v současném znění odst

(3) figurují, mohlo znamenat i rozsah několika dalších vchodů					
2. Většina místních obyvatel si hustější zástavbu nepřeje (viz aktivity občanů Prahy 13 - Lužiny, Šostakovičovo náměstí, Praha 14 - developerský projekt CANABA či dostavba DSS Bojčenkova, kauza okolo územní studie sídliště Ďáblice, Roztyly, etc.)					
3. V roce 2018 schválená novelizace Pražských stavebních předpisů ve věci zrušení podmínek pro oslunění bytů představuje další potenciální faktor, který dereguluje možnost zastavět právě park ve volné zástavbě.					
4. Problém zastavitelnosti parku ve volné zástavbě je třeba nahlížet v kontextu zákona 183/2006 v §19 (1c),který uvádí, že úkolem územního plánování je zejména <i>“prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí. ”</i>					
Konstatujeme, že i přes chvályhodnou snahu tvůrci Metropolitního plánu dostatečně nezohlednili převládající a jednoduše identifikovatelný veřejný zájem obyvatel sídlišť, který spočívá především v respektování ale i ochraně jejich přírodně i architektonicky hodnotného prostředí a dále účtē k jejich dosavadním obyvatelům. Na celé řadě sídlišť je navíc stále možné další výstavba, jak je v MPP vidno z celé řady často rozvojových i transformačních ploch. Námi navrhovaná změna tak necílí na konzervaci sídliště, ale na zachování některých unikátních prostorových kompozic při současném zachování možnosti konsenzuálního rozvoje bytové výstavby a staveb občanské vybavenosti v rámci ÚPčP tak, jak je definuje odstavec 4 článku 94.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002827	Nesouhlas
UUR - 002a: Definice výškové regulace veřejné vybavenosti v článku 47 Modernistická struktura					
Obsah návrhu: Do článku 47 navrhujeme přidat odstavec (2)e, ve kterém budou jasně definovány přinejmenším odkazy na další regulativy (jejich články a odstavce) určující výškovou regulaci pro záměry občanské, komerční a rekreační vybavenosti stanovených plochou či bodem - především odstavec (3) v článku 103 (pravidla pro dominanty).					
Jako smysluplnější variantu k předešlému navrhujeme přesun celého odst. (3) z článku 103 do nového bodu 47 (2)e.					
Zároveň požadujeme jednoznačné stanovení, na základě kterého konkrétního dokumentu bude posuzována RNP stávajících budov (stav ke dni vydání MPP). Ze znění textové i výkresové části MPP není jasně zřetelné, zda-li se na veřejnou vybavenost v modernistické struktuře (parku ve volné zástavbě) vztahuje výšková regulace stanovená čtvercem, nebo je nutno hledat další výškové regulativy. V některých lokalitách jsou totiž plochy veřejné vybavenosti ve čtvercích s výškovou hladinou 8 a vyšší. K odstavci (3) článku 103, který výškovou regulaci pro veřejnou vybavenost v modernistické struktuře stanovuje, nevedou z článků týkajících se veřejné vybavenosti či modernistické struktury v současném znění žádné odkazy.					
Umístění odstavce regulace výšek veřejné vybavenosti v modernistické struktuře v článku 103 (Pravidla pro dominanty) považujeme za nevhodné a nelogické.					
Oceňujeme uvedení odkazu na stávající stav území dle podkladu katastrální mapy platné ke dni vydání územního plánu pro stanovení stavu RPB budov a považujeme za klíčové mít takový jednoznačný podklad také pro stanovení RNP.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002831	Nesouhlas
UUR - 002b: Jasná regulace rozlohy plochy u veřejné vybavenosti					
Obsah návrhu: Upozorňujeme na fakt, že znění článku 149 v odstavcích (2), (3) a (5) nejasně definuje rozlohu ploch veřejné vybavenosti a je v rozporu s regulativy pro Park ve volné zástavbě. Jsme přesvědčeni, že se jedná o formulační chybu, přesto bychom rádi navrhli, jak by znění těchto odstavců mělo při zachování znění ostatních článků vypadat a odůvodnit proč.					
Návrh úpravy odstavců: 149 (2) Stávající služby komerční vybavenosti v modernistické struktuře jsou značeny plochou, která představuje rozlohu stávajících komplexů komerční vybavenosti, kterou je nutné zachovat. Je možné měnit její přesné umístění, pokud se plocha výrazně neodchýlí od bodového umístění a její minimální rozloha zůstane zachována. Stejně tak j Je možné měnit konkrétní účel komerční vybavenosti v závislosti na aktuální potřebě. V plochách komerční vybavenosti je přípustné umísťovat budovy a jiné stavby občanské vybavenosti <u>či komerční a občanskou vybavenost v rámci jedné budovy kombinovat</u> .					
149 (3) Stávající služby občanské vybavenosti jsou značeny bodem, případně <u>bodem a plochou</u> . Bod představuje umístění a plocha rozlohu stávající občanské vybavenosti, kterou je nutné zachovat. Její přesné umístění je možné měnit, pokud se plocha výrazně neodchýlí od bodového umístění a její minimální rozloha zůstane zachována. Stejně tak j Je možné měnit konkrétní účel občanské vybavenosti v závislosti na aktuální potřebě.					
149 (5) Stávající služby rekreační vybavenosti jsou značeny bodem, případně plochou. Bod představuje umístění a plocha rozlohu stávající rekreační vybavenosti, kterou je nutné zachovat. Její přesné umístění je možné měnit, pokud se plocha výrazně neodchýlí od bodového umístění a její minimální rozloha zůstane zachována. Stejně tak j Je možné měnit konkrétní účel rekreační vybavenosti.					
- Jsme ochotni připustit vložení formulace <u>“Přesné umístění budov a jiných staveb je v rámci vymezené plochy možné měnit pokud se RPB výrazně neodchýlí od bodového umístění a minimální RPB i RNP (či odpovídající podlažní plocha) zůstane zachována.”</u> namísto stávajícího <i>Její přesné umístění je možné měnit, pokud se plocha výrazně neodchýlí od bodového umístění a její minimální rozloha zůstane zachována</i> . shodně do všech těchto odstavců. (pozn. pořizovatele - tučný text ke zrušení) Stávající znění je možné si vyloučit tak, že je vymezenou plochu pro veřejné vybavení možno měnit či dokonce rozšiřovat (<i>minimální rozloha zůstane zachována</i>). Pokud to tak zpracovatel skutečně zamýšlel, nese to s sebou dva problémy: - plocha by se měnila či rozšiřovala na úkor Parku ve volné zástavbě, který je ze své definice veřejně přístupný a svými regulativy neumožňuje jiný zábor než zábor rozšiřováním stávajících budov, které přímo obklopuje. - rozšiřování ploch komerční vybavenosti přináší hrozbu bytnění velkých komerčních areálů, ať už jde o administrativní komplexy či obchodní centra, které zvyšují dopravní zátěž ve svém okolí.					
975	XXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3002861	Nesouhlas
UUR - 003: Jasně vyčlenění budov a veřejné vybavenosti z parku ve volné zástavbě					
Obsah návrhu: Článek 94 navrhujeme upravit v odstavci (3) a připojit odstavec (5) následovně::					

(3) Stávající budovy obklopené parkem ve volné zástavbě (dle katastru nemovitostí k datu vydání Metropolitního plánu) je možné nahrazovat novými stavbami a provádět změny dokončených staveb při zvětšení maximálně o 20 %RPB na úkor parku ve volné zástavbě.

(5) Plochy veřejné vybavenosti nejsou prvkem parku ve volné zástavbě.

Pozn.: V případě, že bude kladně vypořádána připomínka 001, úpravu odstavce (3) nepožadujeme.
Park ve volné zástavbě je *nezastavěná veřejně přístupná část stavebního bloku*, tudíž by jeho prvkem neměly být prvky ze své podstaty zastavěné či veřejně nepřístupné, tedy budovy ani areály veřejné vybavenosti. Touto úpravou se také textová část dostane do souladu s grafickou značkou pro park ve volné zástavbě.

975XXXXXXXXXXX

Námítka

MHMPXPJ2W011

3002994

Nesouhlas

UUR - 004a: Fixní požadavek na zpracování ÚPČP nebo ÚS s regulačními prvky ve všech transformačních územích

Obsah návrhu:
Požadujeme stanovení jednoznačného požadavku na zpracování ÚPČP či Územní studie jako podmínky pro rozhodování v území pro veškeré transformační a rozvojové plochy stanovené v MPP (alternativně pro vybrané dle významu). Navrhujeme proto úpravu Článků 71, 72 , 159 a 165 viz níže:

Článek 71 Transformační plochy
nový odstavec:
(6) Podmínkou pro rozhodování v transformačních plochách je vypracování Územní studie, případně ÚPČP, která může být vypracována i na širší území dle Metropolitních priorit.

Článek 72 Rozvojové plochy
nový odstavec:
(6) Podmínkou pro rozhodování v rozvojových plochách je vypracování Územní studie, případně ÚPČP, která může být vypracována i na širší území dle výkresu Metropolitních priorit.

Článek 159 Územní plán vymezené části Prahy
úprava odstavce:
(3) Vydání ÚPČP není podmínkou pro rozhodování v území. Do doby účinnosti ÚPČP se rozhoduje podle Metropolitního plánu. Výjimkou jsou transformační a rozvojové plochy, pro které je stanovena podmínka zpracování ÚPČP či územní studie s regulačními prvky (viz Článek 71 (6) a Článek 72 (6)).

Článek 165 Plochy podmíněné územní studií
(1) Metropolitní plán vymezuje plochy a koridory, v nichž je podmínkou pro rozhodování o změnách v území zpracování územní studie [94] . Jedná se o Transformační a rozvojové plochy dle Článku 71 (6) a Článku 72 (6).

(2) V případě zpracování územní studie bude pro jeho prvky užita shodná terminologie a legenda jako v Metropolitním plánu. V odůvodněných případech je možné jednotlivé obecné prvky legendy doplnit o specifické prvky na základě zadání územní studie.

Akceptovatelnou alternativou je stanovení podmínky zpracování ÚS či ÚPČP pouze pro vybrané celoměstsky významné transformační a rozvojové plochy, které by bylo potřeba definovat (například na základě platného Územního plánu hl. m. Prahy).
Požadavek (Čl. 77 (4)) na splnění parametrického regulativu veřejných prostranství a veřejné vybavenosti, vypočteného z celé rozvojové nebo transformační plochy, považujeme za nedostatečný pro zajištění udržitelného rozvoje území. Článek 77 sice motivuje investory v těchto územích ke koordinovaným záměrům na celém území, ale zároveň vytváří potenciál pro zvýhodnění velkých developerů na úkor menších investorů v územích definovaných jako rozvojová i transformační. Nebezpečí spočívá především ve dvou potenciálních úskalích:

- tlak na dohodu o území s menšími subjekty - hrozí, že bude docházet k dalšímu odkupu parciálních zbytků území ve prospěch velkých developerů a už tak nerovnovážný systém se stane předmětem dalšího posilování hegemonie několika málo hráčů. Posilování tohoto stavu je z hlediska územního plánování nežádoucí.

- zablokování výstavby pokud developerských subjektům přijde dohoda nevýhodná a nemají motivaci k ní přispívat.

Na příkladech z poslední doby (Nákladové nádraží Žižkov, Bubny-Zátory) se ukazuje, že cesta skrze využití institutu podrobnějšího podkladu, do kterého může vstupovat jak státní správa, tak samospráva, jednoznačně snižuje výše zmíněná rizika. Územní studie je pro projednání jednodušší, a proto by měla mít v MPP svoje významné místo.

Je proto v zájmu města zajistit, aby pro transformační a rozvojové plochy vznikaly ÚPČP či Územní studie s regulačními prvky povinně.

Požadavek na podmíněnost rozhodování ve vybraných územích zpracováním ÚPČP je stanoven také v Zadání MPP v oddíle II. G. (Vymezení území řešeného územně plánovací dokumentací hl. m. Prahy):

Jak je uvedeno v předchozím textu zadání, je jednou ze zásad pro pořízení nového Územního plánu hl. m. Prahy požadavek na vytvoření uceleného, logického a vzájemně provázaného systému územně plánovací dokumentace hlavního města Prahy.

...
*K zajištění tohoto uceleného a jednotného systému územního plánování v hl. m. Praze Metropolitní plán prověří a vyznačí území, pro něž **bude** pro jejich specifickou polohu, význam, rozsah nebo nedostatečnou určitost podmínek uspořádání nebo využití **předepsán požadavek nebo stanovena podmínka pořízení územního plánu pro vymezenou část území hl. m. Prahy ve smyslu ustanovení § 43 odst. 4 a 5 stavebního zákona.***

975XXXXXXXXXXX

Námítka

MHMPXPJ2W011

3002996

Nesouhlas

UUR - 004b: Stanovení požadavku stanovení podmíněnosti výstavby v rámci ÚPČP či ÚS

Obsah návrhu:
Článek 160
Přidat odstavec:
(7) V ÚPČP musí být stanovena podmíněnost výstavby stavebních záměrů pro přednostní či nejpозději současnou výstavbu dopravní a veřejné infrastruktury pro obsluhu daného území.

Vzhledem k požadavku připomínky 004a požadujeme doplnit Územní studii jako samostatný článek či sloučit požadavky na její zpracování s požadavky pro zpracování ÚPčP. Tato část textové části výroku by proto vyžadovala větší reorganizaci. Alternativně požadujeme přidat požadavky ke zpracování Územní studie do článku 165 jako nový odstavec viz níže:

Článek 165
(3) V ÚS musí být stanovena podmíněnost výstavby stavebních záměrů pro přednostní či nejpozději současnou výstavbu dopravní a veřejné infrastruktury pro obsluhu daného území. V celém MPP postrádáme institut etapizace či podmíněnosti staveb, který považujeme za klíčový pro udržitelný rozvoj území, protože předchází zvyšování nároků na dopravu v území (viz také obecná připomínka IAD - 001).

Dobrá fyzická dostupnost veřejné dopravy, veřejných prostranství a základních potřeb (komerční, občanská i rekreační vybavenost) je základním předpokladem pro rozvoj města krátkých vzdáleností, které sníží nároky na dopravu ve městě a v konečném důsledku podpoří udržitelný rozvoj města jako celku v souladu s Klimatickým plánem Prahy.

UUR - 004c: Jednoznačné vymezení možnosti vyřešení parametrických regulativů transformačních ploch zpracováním ÚPčP nebo ÚS včetně jednoznačného stanovení podmíněností

Obsah návrhu:
Článek 77
Nový odstavec:
(8) Parametrické regulativy je možno naplnit ve zpracovaném Regulačním plánu Územní studii či ÚPčP. Pro rozhodování v území je pak prioritní splnění požadavků v RP. ÚS či ÚPčP namísto splnění odstavce (4).
V současném znění článku 77 není jednoznačně zmíněna možnost vypořádání požadavku plynoucího z odstavce (4) formou detailnějšího podkladu či dokumentace pro rozhodování v území. Přijde nám nešťastné požadovat po investorech jednotný záměr na celé území, k čemuž nepřímo odstavec 4 motivuje a vyzývá. Územní studii s regulačními prvky, Regulační plán či ÚPčP považujeme za vhodnější zejména pokud bude v MPP stanoven požadavek na zapracování podmíněnosti výstavby, která je předpokladem pro udržitelný rozvoj území viz výše.

UUR - 005: Ulice metropolitní a čtvrt'ové

Obsah návrhu:
Navrhujeme přeformulovat Článek 81 (2) tak, aby se požadavek stavby nové budovy přímo na hranici uličního prostranství týkal jen skutečně nově povolovaných staveb, a ne rekonstrukcí stávajících budov či výstavby v rámci uzavřených areálů.

Zároveň doporučujeme přehodnotit celý článek či konkrétní vymezení těchto ulic v území tak, aby nebyl porušen ustálený charakter a struktura stabilizovaných lokalit, pro které není uliční prostranství tohoto typu typické.
Požadavek bude v některých případech těžké dodržet. Článek 81 se tak může dostat do rozporu s Čl. 70 (1)Zastavitelná stabilizovaná plocha je část zastavitelného území s ustáleným charakterem, ve které se nepředpokládá zásadní změna struktury veřejných prostranství a zástavby. Stabilizované plochy zahrnují proluky [42] . V zastavitelné stabilizované ploše nejsou vyloučeny dílčí změny, vždy je však nutné přihlédnout ke stávajícímu charakteru území. Na území památkových rezervací a památkových zón jsou s respektem ke kulturním hodnotám uvedeným v čl. 9 odst. 7 a 8 přípustné pouze nepodstatné změny ve struktuře veřejných prostranství a doplňování zástavby. Jenom na Evropské třídě se nachází řada různých typů zástavby, pro které není zástavba na uliční čáře typická.

UUR - 006: Hlubší definice a chybějící regulativy pro obytné lokality

Obsah návrhu:
Metropolitní plán nestanovuje regulaci prostřednictvím koeficientu bydlení mimo historické centrum města (článek 64 (4)). To považujeme za nešťastné. Město tak rezignuje na možnost aktivně určovat politiku bydlení ještě před tvorbou územní studie, nebo dokonce v případech, kdy územní studie nebude podmínkou zastavění území.
Navrhujeme, aby koeficienty bydlení byly podmínkou minimálně pro metropolitní priority, lépe však pro všechny lokality obsahující zastavitelné (tedy i rozvojové či transformační plochy). Tyto koeficienty mohou být přílohou MPP a měly by být stanoveny na základě sociodemografické analýzy rizik prostorové segregace a potřeby bydlení na území Prahy.
Stávající platný územní plán stanovuje minimální podíl bydlení na širším území než MPP. Z hlediska právní kontinuity je tedy požadavek na stanovení minimálního podílu bydlení minimálně v tomto rozsahu odůvodněný. Hrozí, že město nebude mít dostatečné podklady pro stanovení potřeby bydlení jak pro jednotlivé lokality, tak pro území Prahy jako celku. V době globální krize bydlení si Praha nemůže dovolit rezignovat na boj s nedostupností bydlení v základním územně plánovacím dokumentu. Bydlení nesmí být podhodnoceno a zároveň nesmí být zcela dominantní. Bez rozumného a řízeného socio-ekonomického plánování se navíc souběžně dostává do ohrožení cíl vytvářet město krátkých vzdáleností (hrozba výstavby převážně produkčních či rezidenčních oblastí).

UUR - 007: Jednoznačná definice podmínek pro rozhodování o výškové regulaci

Obsah návrhu:
V pravidlech pro dominanty (článek 103) požadujeme do jednotlivých odstavců doplnění výšek, o které bude možno navyšovat regulovanou výšku budov vůči výškové regulaci stanovené čtverci.
V textové části MPP je v článku 98 stanovena pro vyšší podlažnosti maximální povolená výška stavby stanovená v metrech. Článek 103 pak stanovuje pravidla pro dominanty, pro které je stanoveno pouze navýšení podlažnosti, ne však regulované výšky budovy.

Pokud pravidla pro dominanty nemají navyšovat stanovenou regulovanou výšku budovy, považujte tuto připomínku za bezpředmětnou.

UUR - 008: Zpřesnění podmínek, které bude muset splňovat ÚPčP zejména ve vztahu k Parku ve volné zástavbě

Obsah návrhu:
Požadujeme doplnění jednoznačné definice, že ÚPčP musí splňovat regulaci stanovenou v MPP. Požadavek je možno naplnit odkazem na znění § 43 (5) Stavebního zákona.

Odstavec (4) článku 161 požadujeme z MPP úplně vypustit, případně doplnit do KLZ lokalit s modernistickou strukturou jednoznačně individuálně definovat cílový charakter lokality a podmínky, za kterých bude umožněno do parku ve volné zástavbě vstupovat novými budovami.

Formulaci v článku 160 (1) považujeme za nedostatečnou, neboť odkazuje pouze na definici a význam regulativů, ne však na požadavek jejich plnění.
Článek 160 odst. (1) (cit.: *Regulativy Metropolitního plánu vztahené na lokalitu jsou pro ÚPčP závazné. V případě potřeby může ÚPčP tyto regulativy Metropolitního plánu zpřesnit, nesmí se tak ale stát v rozporu s koncepcemi Metropolitního plánu.*) považujeme za matoucí, jelikož upozorňuje pouze na soulad s regulativy vztahenými nadanou lokalitu. ÚPčP však ze zákona musí být v souladu s veškerými regulativy stanovenými územním plánem.

Textová část výroku v článku 161 (4) stanovuje, že: ÚPčP *může vymezit plochy pro umístění nových budov v parku ve volné zástavbě nebo změnit vymezení parku ve volné zástavbě za podmínky, že tyto budovy budou doplňovat celkovou kompozici a koncepci dané modernistické struktury.*

Vzhledem k tomu, že je Park ve volné zástavbě zpravidla vymezen ve stabilizovaném území, není možné z povahy věci do dokončených modernistických celků doplňovat další budovy, neboť je v článku 10 odst. 3 a, b uvedeno toto:

(3) Modernistické město
a) Metropolitní plán respektuje modernistickou zástavbu sídlišť jako nedílnou součást dnešního města. I v těchto částech města podporuje odlišnost a autonomii jednotlivých lokalit, umožňuje vkládání nových vrstev zástavby a městského života do otevřených struktur sídlišť.

b) Metropolitní plán respektuje původní koncepce modernistického města. Ve strukturách sídlišť vymezuje park ve volné zástavbě jako klíčovou část návrhu modernistického města.

Z toho vyplývá další nutnost: pokud MPP vymezuje transformační a rozvojové plochy na sídlištích, je třeba, aby je vymezil definitivně, tzn. aby vymezil všechny plochy, u kterých je potenciál k jejich budoucímu zastavění, aniž by utrpěla urbanistická kompozice stabilizovaného modernistického města. Pokud tak bude učiněno, článek 161 (4) nebude potřeba. Tento článek totiž veškerou regulaci pro park ve volné zástavbě limituje v tom smyslu, že rozhodnutí o zastavení PvVZ bude na konkrétních stavebních úřadech a na aktivitě investorů, kteří tyto pozemky vlastní.

UUR - 009a: Zpřesnění definic pojmů a jejich použití v MPP - “Jiná stavba”

Obsah návrhu:
Požadujeme zpřesnění definic pojmů a důslednou kontrolu jejich použití v textové i grafické části MPP.

V našich námitkách uvádíme dvě z nejasností (009a, 009b), které se ve znění MPP nachází.

Definici pojmu “jiná stavba” požadujeme reformulovat následovně:

Článek 3
(3) *Jinou stavbou* se pro účely Metropolitního plánu rozumí **kromě budov** všechny stavby, zařízení a opatření ve smyslu stavebního zákona [4] s výjimkou budov.
(pozn. pořizovatele - tučný text ke zrušení)
Za nešťastnou považujeme stávající formulaci “se rozumí **kromě budov** všechny stavby...”, která umožňuje jak výklad “budovy a všechny ostatní stavby” tak “všechny stavby s výjimkou budov”. Preferujeme formulaci, směřující k druhé variantě viz například způsob formulace v § 103 (1) e) 4., 5., 6., 7. Stavebního zákona .

UUR - 009b: Zpřesnění definic pojmů a jejich použití v MPP - “Přihlídnutí k výšce okolní zástavby”

Obsah návrhu:
Požadujeme přesnější definici, ke které části okolní zástavby se má při rozhodování podle Čl. 98 (2) a) přihlížet (zda k vyšší či nižší), kam až sahá “okolí stavby” a jak se má rozhodovat v případě, že okolní zástavba je nižší, než maximum stanovené čtvercem.
V rámci veřejných projednání zaznělo, že v případě jednotné výšky okolních budov by neměla být ve stabilizovaných územích povolena stavba vyšší. To je však v některých lokalitách v rozporu s návrhovou výškovou regulací (modré čtverce) a zároveň to do jisté míry konzervuje výškovou hladinu, což může v konečném důsledku bránit přirozenému rozvoji města a naplněním požadavků na zabydlení lidí, kterých se stěhuje do měst stále víc.

- příklad, kde může dojít k nepochopení záměrů zpracovatele MPP, je lokalita Kasárna Ruzyně

Dále zde odkazujeme na obecné odůvodnění námitek v oddílu Urbanismus a územní rozvoj zejména v bodě 2)
citují:
2) *Respektujeme, že územní plán musí vytvářet určitý prostor pro přizpůsobení rozvoje území dle aktuálních potřeb, zároveň však nejsme přesvědčeni, že plán ve stavu, ke kterému vznášíme námítky, pomůže reagovat na výzvy a problémy, se kterými se město potýká již dnes. Kromě jiného totiž poskytuje velký prostor pro individuální výklad, a tudíž manipulační prostor pro vlastní uvážení úředníka. To považujeme za nešťastné, protože to na jednu stranu uvádí majitele pozemků a investory do nejistoty a na druhou stranu nahrává “větším” investorům s větší zkušeností a větší mírou finanční jistoty. To může bránit rozvoji polyfunkčního pestrého města a v konečném důsledku dokonce brzdit rozvoj některých komplikovanějších lokalit.*

UUR - 009c: Zpřesnění definic pojmů a jejich použití v MPP - “Zastavitelnost stavebního bloku”

Obsah návrhu:
Požadujeme dospecifikovat a prověřit dopady odstavce (4) Článku 76 v různých plochách MPP.

Článek 76 (4) *Zastavitelnost stavebního bloku se neposuzuje, jde-li o stavbu do 350 m 2 RPB v přímé návaznosti na uliční prostranství vymezené dle čl. 80.*
Znění odstavce otevírá možnost stavební blok čerpat po jednotlivých menších stavbách o daném maximálním půdorysu. Není jasně specifikováno, že za stavbu je zde považován celý stavební blok a hrozí dělení stavebního bloku na jednotlivé záměry o daném maximálním půdoryse, kdy bude v konečném důsledku překročeno stanovené maximum zastavitelnosti.

UUR - 010: Rozšíření ploch parku ve volné zástavbě pro lokalitu 522 sídliště Stodůlky

Obsah návrhu:
Požadujeme rozšířit plochy parku ve volné zástavbě v lokalitě s modernistickou strukturou - jedná se o pás izolační zeleně a protihlukových valů podél Jeremiášovy ulice (plochy vymezené oranžovou čarou).
Izolační zeleň a terénní valy jsou cenným prvkem původní urbanistické koncepce sídliště Stodůlky. Možnost výstavby v těchto prostorech by do budoucna vedla k zastínění budov stávajícího sídliště a narušení výhledu do městské krajiny. Přetvoření Jeremiášovy ulice do formy “bulváru” v tomto koridoru nedává smysl, neboť by došlo k narušení otevřeného charakteru celé sídlištní lokality.

UUR - 011: Vymezení veřejné vybavenosti v lokalitě 531 Sídlíště Pankrác I.

Obsah návrhu:
Požadujeme vymezit plochou stávající budovy veřejné vybavenosti podél ulice Pujmanové (vyznačeno oranžově)

					Stávající objekty občanské vybavenosti jsou nedílnou součástí sídliště Pankrác. Proto si z hlediska ochrany unikátní urbanistické struktury zaslouží regulaci pro občanskou vybavenost, tak jak je definována MPP.
975	XXXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3003011	Souhlas
					UUR - 012: Ochrana a vymezení veřejné vybavenosti ve stabilizovaných lokalitách (souhlasná připomínka)
					Obsah návrhu: Vítáme vymezení a ochranu veřejné vybavenosti v rámci lokalit MPP a rádi bychom, aby zůstalo v principu zachováno. Ve stabilizovaných lokalitách je třeba chránit stávající veřejnou vybavenost a zajistit její další rozvoj v případě změny počtu obyvatel či demografické struktury v území. Totéž platí i pro lokality určené k transformaci, neboť umístění základních potřeb v dostupné vzdálenosti je základním předpokladem pro rozvoj města krátkých vzdáleností, které sníží potřebu dopravy na delší vzdálenosti a v konečném důsledku podpoří udržitelný rozvoj města jako celku.
975	XXXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3003014	Nesouhlas
					UUR - 013: Veřejná vybavenost v transformačních územích
					Obsah návrhu: Parametrickou regulaci pro transformační území považujeme obecně za nedostatečnou a navrhujeme individuální přizpůsobení procentuálního podílu aktuálním potřebám sousední zástavby. Zároveň žádáme odůvodnění, na základě čeho byla hodnota parametru stanovena. Dále postrádáme konkrétnější požadavky na druhy občanské vybavenosti a jejich kapacity, případně alespoň odkazy na strategické dokumenty, kde by byly požadavky blíže stanoveny. Metropolitní plán se svojí strukturou a dělením na lokality snaží přistupovat k jednotlivým částem města individuálně, a vytváří tak určitý potenciál pro individuální přístup k jejich rozvoji ve smyslu řešení hrozeb a potenciálů plynoucích z daných podmínek. Tento potenciál však bohužel zůstává v mnoha ohledech nevyužit. Potenciál transformačních ploch spočívá v možném řešení deficitů lokality, ve kterých se nacházejí. Z hlediska veřejné vybavenosti, zejména té občanské, není však individuální reakce na specifická území jednoznačná.
					Například procentuální podíl je ve většině transformačních ploch stanovený na stejné hladině, což neodpovídá různorodým požadavkům v současnosti heterogenního města Prahy.
975	XXXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3003015	Nesouhlas
					UUR - 014: Monofunkce veřejné vybavenosti
					Obsah návrhu: Kvitujeme vymezení veřejné vybavenosti na celém území Prahy včetně ochrany té stávající. Podotýkáme však, že v plánu současné doby bychom preferovali kreativnější přístup, který by umožňoval výstavbu jiných než monofunkčních budov a to především mimo modernistickou strukturu. Konkrétní návrh řešení necháváme na zpracovateli, veřejná vybavenost by však vždy měla mít stanovenou minimální RPB a RNB. Ty nahrazují minimální HPP, která by pro tyto případy kombinace využití byla vhodnější. Metropolitní plán chrání hodnoty různých specifíků území Prahy a skrze obecnější regulativy vytváří prostor proliberální rozvoj města. Chybí mu provázání se Strategickým plánem města, který určuje priority, kterých by se měla Praha ve svém rozvoji držet. Směřování k polyfunkčnímu městu je jednou z nich.
					<i>Viz Strategický plán hl. m. Prahy; Strategický cíl 1.3 Oblast A. Město krátkých vzdáleností: (...) - podpora rozšiřování koncentrované, polyfunkční zástavby s relativně vyšší hustotou obyvatel dle současných požadavků na kvalitu, vybavení a veřejná prostranství; při efektivním využití místa, se zřetelem na charakter a podmínky stabilizovaných území.</i>
					Základem udržitelného rozvoje města je určitý mix využití území a stejně tak, jako určitou polyfunkci (minimálně v parteru) vyžaduje MPP v rámci jiných budov, neměl by jí bránit ani v případě budov pro veřejnou vybavenost. V okamžiku, kdy se budou v území nacházet enklávy s jedním či podobnými způsobem využití, hrozí těmto částem města využívání omezené časově či jen specifickými skupinami obyvatel. Což kromě zbytečného nevyužití potenciálu města může vést k nižší sociální kontrole území a s tím souvisejícím problémům. Nehledě na to, že se tím opět navýšují nároky na dopravu a zhoršují podmínky pro rozvoj města krátkých vzdáleností tím, že jsou enklávy hůře dostupné většímu množství obyvatel.
975	XXXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3003020	Nesouhlas
					UUR - 015: Operování s “budoucími konkrétními řešeními v transformačních nebo rozvojových plochách”
					Obsah návrhu: Článek 157 navrhujeme upravit takto:
					(4) Index návrhový (dále také „i n“) je podílem součtu HPP budov ve stabilizované části lokality s předpokládanými HPP v [T] a [R] plochách a rozlohy celé lokality. Návrhový index je teoretickou hodnotou, které by bylo dosaženo při úplném naplnění jednotlivých ploch potenciálu v dané lokalitě. <u>Pro nalezení jeho hodnoty je užít zjednodušující výpočet využívající průměrných bilančních hodnot zpravidla odvozených od minimálního rozsahu veřejných prostranství UP min a PP min dle čl. 87, zastavění stavebního bloku ZB N dle čl. 96, výškové regulace a charakteru území.</u>
					Odstavec (6) navrhujeme vypustit. Územní plán by z principu neměl počítat s “budoucími záměry”, které nejsou v místě v době nabytí platnosti MPP realizovány.
975	XXXXXXXXXXXXX	Námítka	MHMPXPJ2W011	3003021	Jiné
					UUR - 016: Model vývoje počtu obyvatel - upřesnění
					Obsah návrhu: Žádáme o upřesnění, z jakého zdroje vychází predikce vývoje počtu obyvatel v Odůvodnění Krycích listů. Nerozumíme tomu, jak je možné, že dochází k nezanedbatelnému nárůstu počtu obyvatel ve stabilizovaných lokalitách bez jakýchkoli transformačních ploch pro obytné využití. Takový nesoulad můžeme vidět například v lokalitě 050 / Karlínské nábreží