

Územní plán hl. m. Prahy (Metropolitní plán)

název org.	charakter	PID	ID vyjádření	shrnutí	obsah vyjádření
6) Zástupce veřejnosti					
3504 MHMPP0985FRL	Námítka	MHMPP0985FRL	3014708	Jiné	Zástupce veřejnosti zastupuje 293 fyzických osob - viz detail podání.
3504 MHMPP0985FRL	Námítka	MHMPP0985FRL	3014730	Nesouhlas	<p><u>Námítka č. 1 - Pěší prostupnost</u></p> <p>Vítáme, že Metropolitní plán v textové části pracuje s principem prostupnosti, kterou se, dle jeho tvůrců rozumí prostupnost pro pěší pohyb. Kladně též hodnotíme, že přichází s konceptem veřejných prostranství a potvrzuje jejich význam z hlediska pěší mobility.</p> <p>Z některých částí MP, kde je používán pouze pojem „prostupnost“, však není zřejmé, o jakou prostupnost se jedná (např. Čl. 16 odst. 2 - Veřejná prostranství hovoří obecně o prostupnosti města).</p>

3504	MHMPP0985FRL	Námítka	MHMPP0985FRL	3014734	Nesouhlas	<p>Požadujeme:</p> <p>a. Doplnit do Čl. 16 odst. (2) následující větu: „<i>Veřejná prostranství musí být vždy v maximální možné míře plošně prostupná pro chodce.</i>“ Ve všech částech MP, kde má jít o prostupnost pro chodce, požadujeme důsledně používat pojem „pěší prostupnost“ nebo „prostupnost pro pěši“. Za účelem podpory tohoto principu lze v Čl. 16 též odkázat na principy specifikované v § 10 odst. 6 a § 11 odst. 3 PSP.</p> <p>b. V Čl. 128 odst. (2) vymezujícím požadavky na pěší prostupnost požadujeme doplnit následující větu: „<i>Pěší propojení musí respektovat logické a co nejkratších pěší vazby a zohledňovat terénní podmínky nebo případné bariéry.</i>“</p> <p>c. Dále požadujeme do Čl. 128 doplnit <i>základní zásady pro bezpečnou, komfortní a atraktivní pěší dopravu</i> (spojitá síť chodníků a pěších cest, zajištění bezpečného přecházení ideálně na všech ramenech křižovatek, odpočinková místa, aktivní parter, zeleň v ulicích a náměstích zajišťující stín apod.). Požadujeme v této souvislosti též doplnit odkaz na <i>Manuál tvorby veřejných prostranství, Zásady rozvoje pěší dopravy na území hl. m. Prahy ze dne 31. 8. 2010 a Strategii aktivní mobility Prahy</i> (nyní ve stadiu dokončovacích prací), které definují principy a parametry pro podporu a rozvoj pěší dopravy, se kterými musí být infrastruktura pro chodce v souladu.</p> <p>d. Dále požadujeme doplnit do Čl. 128 následující princip. „<i>Pokud se jedná o ulice s automobilovým provozem, je nutné pěší prostupnost zajistit v souladu s příslušnými normami a standardy</i>“. Doplnit odkaz na ČSN 73 6110, ČSN 73 6102, Manuál tvorby veřejných prostranství, Strategii aktivní mobility Prahy, případně další dokumenty, které v odpovídajících kapitolách podporují plošnou prostupnost města pro chodce a definují její minimální parametry.</p> <p><u>Námítka č. 2 - Významné pěší trasy a propojení</u></p> <p>Metropolitní plán nespecifikuje stávající významné pěší trasy prostupující městem a propojující jednotlivé lokality a veřejná prostranství a nestanovuje v úplnosti propojení nová (chybějící). Princip pěší prostupnosti definovaný pouze v textové části MP bez znázornění významných pěších tras v grafické části je pro zajištění ochrany a rozvoje pěší infrastruktury nedostačující.</p> <p>Metropolitní plán nemá samostatný mapový podklad/ilustraci pro významnou pěší dopravu tak, jako je řešena doprava cyklistická (<i>kapitola 09.06.07 - Ilustrace bezmotorové dopravy</i>), čímž se snižuje význam pěších potřeb v území oproti ostatním druhům dopravy. Mapová vrstva <i>Z03 - Hlavní výkres infrastruktury ani samostatná mapa Ilustrace bezmotorové dopravy (kapitola 09.06.07)</i> významné pěší trasy a propojení neznázorňují. <i>Kapitola 09.06.07</i> se zatím omezuje pouze na vybrané cyklistické trasy a lokality staveb pro bezmotorovou dopravu (většinou lávky), navíc bez vizuálních logických souvislostí a návaznosti na pěší tahy, což považujeme z hlediska zachování a podpory rozvoje pěší dopravy za žádoucí a nezbytné.</p> <p>MP také nedefinuje ve výkresu 002 - Širší vztahy příčné bezmotorové vazby přes hranice Prahy se Středočeským krajem, které definuje dokument <i>Cyklopropojení_PHA_Středočeský krajstav_2020</i> (viz Příloha č. 3). Požadavek na doplnění mapové vrstvy znázorňující významné pěší trasy a propojení do Metropolitního plánu vznášíme opakovaně. Je nám vysvětlováno, že pěší doprava je mimo podrobnost územního plánu. Souhlasíme, že není možné zobrazit v MP veškerou síť pěších cest, což by skutečně bylo velice podrobné.</p> <p>Je však nezbytné potvrdit a zanést do MP významné pěší trasy a chybějící propojení, potvrdit tím důležitost pěšího pohybu na významných pěších dopravních tepnách, a tím zaručit chodcům bezpečný a komfortní pohyb po městě. Bez tohoto grafického potvrzení se totiž může stát, že některé významné pěší trasy budou při projektování opomenuty jako území vyžadující maximální pozornost v kontextu pěší dopravy (jak v transformačních, tak stabilizovaných lokalitách). Jako příklad uvádíme ulici Technickou na Praze 6, která není v části Z02 MP vyznačena ani jako ulice čtvrtové úrovně, ačkoli se jedná o významný pěší tah, kudy chodí denně stovky vysokoškolských studentů. Tato ulice je mimochodem využívána ve větší míře, než obecně chodci využívaná ulice Dejvická, která je v MP vedena jako ulice metropolitní úrovně. Ulice Technická není znázorněna ani v části Z03 jako významné pěší propojení, které má být v území určeném k transformaci zachováno.</p> <p>Praha disponuje již nyní podklady, které významný pěší pohyb zakreslují a lze se o ně opřít pro účely doplnění výkresu <i>Z03 - Hlavní výkres infrastruktury a kapitoly Ilustrace bezmotorové dopravy (kapitola 09.06.07)</i>. Jedná se např. o zmíněný dokument <i>Cyklopropojení_PHA_Středočeský krajstav_2020</i>, který lze z velké části použít i pro pěší dopravu, nebo o <i>Územně analytické podklady z roku 2020, sešit č. 600 - Dopravní infrastruktura, kap. 3.4 - Pěší mobilita, výkres 3.4.2.1 Deficity pěších propojení</i>).</p> <p>Pokud jde o výkres 002 - Širší vztahy a nutnost doplnit příčné bezmotorové vazby i mimo území hl. m. Prahy, z dosavadní praxe se jeví jako nezbytné poukázat právě na úrovni MP na potřebu zachování příčných vazeb (nejen pro cyklistickou, ale i pro pěší dopravu), které nelze řešit dodatečně, ale právě v rámci velkých staveb jiných investorů (ŘSD, SŽ atd.). Míra znalosti možností, prověření a dosavadní koordinace mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem je již na takové úrovni, že právě tento výkres může sloužit jako informativně koordinační v nadregionálních širších vztazích.</p> <p>Bezmotorové, a zejména pak významné pěší trasy, velmi souvisí s parkovými a přírodními plochami (rekreace a oddech) a právě prostřednictvím bezmotorových tras je třeba zajistit vzájemné propojení s urbanizovanými centry a subcentry. Společně pak tyto zelené městské osy (trasy bezmotorové dopravy + aleje) definují zelenou kostru, a to konečně i včetně ulic, nejen jako izolované ostrovy nestavebních bloků, jak je tomu v současném návrhu MP. Ten takto nyní pracuje pouze s funkčním využitím ploch, nikoliv s potenciálem funkcí tříd i jako zelených os města. Spokojit se s obecným odkazem na PSP či Manuál veřejných prostranství je zde nekonkrétní, a tedy ve výsledku významu MP v této oblasti jako nedostatečné. Bezmotorová prostupnost města je do značné míry závislá na mikroklimatu těchto koridorů (zejména pro chodce) a doprovodná vzrostlá zeleň v podobě alejí tak přispívá nejen k ochraně chodců v letních měsících, ale též k chůzi motivuje (na kratší, střední i delší vzdálenosti).</p>
3504	MHMPP0985FRL	Námítka	MHMPP0985FRL	3014749	Nesouhlas	<p>Požadujeme:</p> <p>a. Zahrnut do Čl. 128 - Pěší doprava pravidlo respektování podélných i příčných pěších vazeb v ulicích všech úrovní vymezených dle MP. Obdobně jako je definován Článek 127 odst. (2) písm. e) „konkrétní řešení cyklistické infrastruktury nesmí zásadně omezovat bezpečný pohyb chodců“, požadujeme stanovit tuto podmínku ochrany chodců i pro nadřazenou komunikační síť (či. 119), městsku uliční síť (č. 120), infrastrukturu pro železniční dopravu (čl. 126), a to adekvátně měřítku řešení (v případě nadřazené komunikační i železniční sítě zajistit zejména příčné vazby a v případě městské uliční sítě i podélné, resp. paralelní vazby). Smyslem doplnění je legislativní opora pro reálné zajištění požadavků na řádnou prostupnost a dostupnost území oproti relativizování dostatečnosti ze strany zpracovatelů projektové dokumentace či správců infrastruktury. (Např. není dostatečný přechod jen v jednom rameni křižovatky nebo jeden prostup pod železniční tratí v rámci celé čtvrtě apod.)</p>

3504	MHMPP0985FRL	Námitka	MHMPP0985FRL	3014750	Nesouhlas
3504	MHMPP0985FRL	Námitka	MHMPP0985FRL	3014753	Nesouhlas
3504	MHMPP0985FRL	Námitka	MHMPP0985FRL	3014754	Nesouhlas
3504	MHMPP0985FRL	Námitka	MHMPP0985FRL	3014756	Nesouhlas
3504	MHMPP0985FRL	Námitka	MHMPP0985FRL	3014769	Nesouhlas
3504	MHMPP0985FRL	Námitka	MHMPP0985FRL	3014774	Nesouhlas
3504	MHMPP0985FRL	Námitka	MHMPP0985FRL	3014775	Nesouhlas
3504	MHMPP0985FRL	Námitka	MHMPP0985FRL	3014783	Nesouhlas

- b. Požadujeme doplnit Čl. 128 odst. (1) o tuto větu: „*Metropolitní plán vymezuje významné pěší trasy a propojení, které odpovídají měřítku územního plánu. Dále Metropolitní plán vymezuje stavby pro bezmotorovou dopravu...* (pokračování v původním textu).“
- c. Dále požadujeme doplnit stávající i plánované (nové) významné pěší trasy, které propojují jednotlivé čtvrtově či lokálně významné části města či důležité cíle, a to do výkresu *Z03 - Hlavní výkres infrastruktury* a současně jako samostatný výkres bezmotorové infrastruktury v kapitole *Ilustrace bezmotorové dopravy (09.06.07)* - viz příklad Technické ulice specifikovaný výše. Pro představu, o jakou podobnost by se mělo jednat, uvádíme obrázek níže, který zobrazuje významné pěší trasy v okolí Vítězného náměstí na Praze 6.
- d. Aby mohlo schéma bezmotorové infrastruktury fungovat jako celek a bylo možné s ním tak i pracovat, je ho nutné graficky provázat s významnějšími veřejnými prostranstvími, jako jsou náměstí. Požadujeme doplnit schéma *Ilustrace bezmotorové dopravy (09.06.07)* nejen o významné pěší trasy, ale též o již definovaná náměstí vymezená plochami v Z02, neboť v rámci nich se prostupnost může lišit, resp. se jedná o výchozí či cílové body s mnohdy vícesměrnými pohyby.
- e. Do výkresu *Z03 - Hlavní výkres infrastruktury* a samostatného výkresu bezmotorové infrastruktury v kapitole *Ilustrace bezmotorové dopravy (09.06.07)* požadujeme dále doplnit vstupní a výstupní body / přesahy mimo území hl. m. Prahy, a to v kontextu staveb DO a VRT.
- f. Dále požadujeme doplnit příčné bezmotorové vazby na hranici území hl. m. Prahy a Středočeského kraje, a to do výkresu *O02 - Širší vztahy*.

g. V grafické části provázat parkové a krajinné plochy s významnými bezmotorovými trasami, tj. třídami a náměstími (resp. lokalitami).

h. Doplnit do textové části MP úpravu režimu významných pěších tras, které je nutné provázat s městskou liniovou zelení a zdůraznit její potřebu a význam, s odkazy na příslušná ustanovení PSP či Manuálu veřejných prostranství.

Námitka č. 3 - Návosloví a parametry ulic, znázornění tříd a náměstí

Metropolitní plán se v *Čl. 81 - Hierarchie uličních prostranství* odvolává v otázkách technických požadavků jednotlivých tříd/ulic podle definované hierarchie uličních prostranství na § 13 PSP, které však parametry pro adekvátní pěší prostupnost a vybavenost ulic definují jen částečně (např. šířkou uličních prostranství v § 14 PSP).

Hierarchie ulic v MP (*Čl. 81*) a v PSP (§ 13) je terminologicky nejednotná (MP pracuje s pojmy *ulice metropolitní, čtvrtové a loká lit ní úrovně* x PSP pak s pojmy *městské třídy, významné ulice, lokální ulice, přístupové ulice*).

PSP navíc pracují s obecným termínem „doprava“, aniž by rozlišovaly jednotlivé druhy dopravy, což může mít, v kombinaci s dalšími prvky chybějícími v MP, důsledky v podobě hrozby nedostatečného uchopení podpory pěší dopravy jak při úvodním plánování, tak při navazujícím projektování (např. nedostatečně specifikovaná významnost pěší prostupnosti či chybějící grafické znázornění významných pěších tras a vztahů - viz námitky výše). Terminologická nejednotnost v názvosloví ulic v MP a PSP ve spojení s používáním obecného termínu „doprava“ vytváří podmínky pro nejednotný či široký výklad při plánování a projektování infrastruktury, nezajišťuje pěšímu pohybu chodců jednoznačnou podporu a ochranu a nepoukazuje na význam pěší dopravy v územích s vysokou či vyšší koncentrací chodců.

Např. „*Městské třídy*“ jsou v komentáři k § 13 PSP charakterizovány jako „*druh uličních prostranství s nejvyšší mírou důležitosti a významu v systému veřejných prostranství v měřítku celého města. Běžně jsou charakteristické vyšší mírou zastoupení obchodních a společenských aktivit a vyšší intenzitou dopravy, ať už ve formě pěší a cyklistické, veřejné hromadné nebo individuální automobilové.*“ Jako typický příklad městské třídy jsou uvedeny ulice Vinohradská, Jugoslávských partyzánů nebo Evropská. MP tedy nechává široký prostor pro výklad a další rozhodování o volbě prioritní dopravy, stejně jako nezajišťuje prostupnost pro pěší v důležitých pěších směrech podél těchto městských tříd i příčně (např. dopravní uzel Bořislavka, přecházení přes Evropskou u Vítězného náměstí či na Veleslavíně, kde nejsou příčná úrovněová pěší řešení přes Evropskou buď žádná či jen při jedné straně křižovatky). Komplikuje se tak třeba i dostupnost tramvajových zastávek - v současném stavu je sice území „prostupné“, avšak komplikovaně (podchody, zacházky k výtahům atp.). Ve výsledku je pěší i veřejná doprava (zejména časově a co do fyzické námahy) méně konkurenceschopná, a tedy i logicky méně využívaná. V tomto ohledu může MP fungovat jako zásadní a závazný dokument podporující komfort pěší prostupnosti celého města.

Významná náměstí mají dle *Čl. 81 - Hierarchie uličních prostranství* v kombinaci s grafickou částí *Z02 - Hlavní výkres struktury* význam pouze čtvrtové úrovně. Prochází-li jimi ulice metropolitního významu (zpravidla dle významu dopravního), tak je tento koridor vizuálně nadřazen i tomuto náměstí (např. v případě Vítězného náměstí, kterým prochází ulice Dejvická mající metropolitní úroveň). V praxi to může znamenat upozaďování pěší prostupnosti v méně významných směrech (dle hierarchie), přestože se de facto může jednat o pěší směry primární (např. příčné pěší vazby přes ulice metropolitní úrovně). Městské třídy jsou dle znění MP zároveň tepnami pro veškerou, tedy i motorovou, dopravu, a ta je mnohdy určující z hlediska plynulosti v neprospěch chodců.

Požadujeme:

- a. Sladit terminologii stanovující hierarchii uličních prostranství v MP a PSP.
- b. Doplnit textovou část MP ve smyslu Námitky č. 1 tohoto dokumentu za účelem zakotvení základních principů pěší prostupnosti a zásad pro ochranu a rozvoj pěší dopravy v územním plánování.
- c. Realizovat v této souvislosti i požadavky specifikované v Námitce č. 2 tohoto dokumentu zajišťující ochranu významných pěších tras a vazeb vedoucích podél i napříč komunikací města.
- d. Zrušit grafické naznačení nadřazenosti linií městských tříd nad náměstími, pokud stojí v hierarchii výše, tj. ukončit označení nadřazených městských tříd na hranici náměstí.

Námitka č. 4 - Klimatická změna

Metropolitní plán nedostatečně specifikuje opatření pro zmírňování dopadů klimatické změny v městském prostředí, která nezahrnují podporu bezmotorové dopravy a zeleně v ulicích.

Metropolitní plán předkládá koncept zmírňování dopadů klimatické změny ve městě založený na definování krajinného rozhraní a vymezení hranice zastavitelného území. Tento koncept považujeme za nedostatečný, a to ze dvou důvodů:

1. V městském prostředí klimatickou změnu výrazně ovlivňuje doprava, Metropolitní plán proto musí jasně deklarovat **podporu bezmotorové dopravy jako účinného opatření**, které snižuje emise skleníkových plynů a výrazně přispívá k udržitelnému městskému prostředí.
2. Pro zmírňování dopadů klimatické změny je potřeba výrazně chránit a podporovat nejen nestavební krajinné celky, ale i **zeleň v rámci stavebních bloků** (nezpevněné vnitrobloky, stromořadí v ulicích i solitérní stromy, liniovou a izolační zeleň v odůvodněných případech i prostory vágní zeleně), která ve městě vykonává důležité ekosystémové služby včetně klimatických. Města jsou z hlediska projevů změn klimatu velmi zranitelná díky velké koncentraci obyvatelstva, nejrůznějších aktivit a negativních ekologických jevů, jako je znečištěné ovzduší, zvýšená hlučnost, vyšší spotřeba zdrojů, obrovské zpevněné plochy. Projevy změny klimatu se proto budou stále více projevovat zejména ve městech. Metropolitní plán přitom klimatickou změnu zmiňuje pouze v obecných principech, které jsou prezentovány veřejnosti. V závazné textové části Metropolitního plánu již klimatická změna jako princip nebo teze vůbec nefiguruje.

Doprava se v Praze podílí na emisích skleníkových plynů 25 %, z toho většina připadá na osobní automobilovou dopravu. Pěší doprava negeneruje skleníkové plyny. Vzhledem k tomu, že většina cest po městě je kratší než 5 km, představuje rozvoj pěší dopravy, která by mohla nahradit velkou část cest vykonaných automobilem, značný potenciál pro celkové snížení produkovaných emisí.

Metropolitní plán v žádné své části neuvažuje o pěší dopravě a rozvoji pěší infrastruktury jako o účinném nástroji ke snižování dopadů klimatické změny.

Jak již bylo řečeno výše, bezmotorová doprava je v souladu s rozšiřováním parkových a přírodních ploch, vznikem zelených městských os (trasy bezmotorové dopravy + aleje).

Z hlediska adaptace na změnu klimatu městského prostředí (oteplení, střídající se období extrémního sucha a příválových dešťů) i pro kvalitu života obyvatel ve městě je účinnější vzrostlá zeleň a nezaplněné plochy v bezprostřední blízkosti míst, kde lidé bydlí, pracují nebo se pohybují, než rozsáhlé parkové plochy či otevřená krajina, kam se musí dopravovat. Je proto potřeba chránit a rozvíjet vzrostlou zeleň s vysokým klimatizačním a hygienickým výkonem v ulicích, na náměstích, ve vnitroblocích apod. Zároveň je nezbytně třeba zajistit, aby zeleň byla přístupná pro širokou veřejnost. Uvědomujeme si, že izolované prvky městské zeleně jsou přílišným detailem v měřítku Metropolitního plánu, domníváme se nicméně, že přítomnost vzrostlé zeleně je možné stanovovat parametricky k zastavěné ploše a hmotě stavebních bloků.

Požadujeme:

- a. Zařadit klimatickou změnu do základních deseti tezí Metropolitního plánu a deklarovat, že podpora a rozvoj bezmotorové dopravy pomáhá zmírňovat klimatickou změnu i její dopady.
- b. V krycích listech lokalit definovat, které prvky krajinné infrastruktury ve stabilizovaných územích jsou předmětem ochrany z hlediska klimatické udržitelnosti a je žádoucí je zachovat případně rozvíjet (např. nezaplněné vnitrobloky, stromy v ulicích).
- c. Pomocí parametrických regulativů specifikovat požadavky na zeleň ve smyslu jejího výkonu pro ekosystémovou stabilitu a snižování dopadu klimatické změny tak, aby nebylo možné parametrické požadavky naplnit například trávníkem nebo zbytkovou zelení, která je z hlediska městských ekosystémů nevýhodná a vzhledem k adaptaci neúčinná.
- d. Požadujeme, aby do parametrických regulativů byla započítána jen taková zeleň, k níž má veřejnost přístup.
- e. Stanovit parametrický regulativ pro opatření podporující hospodaření s vodou, její vsakování a zadržování.
- f. Požadujeme rozvoj lokalit v souladu se schváleným Klimatickým plánem hl. M. Prahy.

Námitka č. 5 - Dostupné město krátkých vzdáleností

Vítáme, že Metropolitní plán deklaruje jako klíčový princip potřebu zajistit dostatečnou a kvalitní veřejnou vybavenost obytných lokalit, čímž se má zajistit, že se z Prahy stane město krátkých vzdáleností. Konkrétní regulativy ani krycí listy lokalit však tento princip dostatečně neupevňují ani nepotvrzují.

Polyfunkční charakter obytných lokalit spolu s polycentrickou strukturou města mají potenciál jak pro omezení nadbytečných cest, které zatěžují městský dopravní systém, tak pro zvýšení kvality života obyvatel. Obyvatelé města by měli mít k dispozici vyvážené zastoupení vybavení pro uspokojení hlavních životních potřeb, aniž by museli za jejich naplněním dlouze cestovat.

Pokud budou dobře a jednotně definovány funkce, které má obytné město plnit, bude možné provést analýzu dostupnosti odpovídajícího vybavení v jednotlivých lokalitách, případně v okolí subcenter města, a na jejím základě pracovat na případném doplnění funkcí chybějících.

5.1 - Funkce obytného města

V textové části MP není jednoznačně specifikováno, co všechno spadá do kategorie veřejné vybavenosti, a tedy jaké funkce by mělo obytné město plnit. Hlavním využitím zastavitelné obytné lokality je podle Čl. 63 „smíšené obytné město, které zahrnuje **bydlení, veřejnou vybavenost, veškeré služby zahrnující pracovní příležitosti, a jejich kombinaci**“. Podle Čl. 34 je veřejná vybavenost „rozdělena na **komerční, občanskou a rekreační**“ s odkazem na § 8 PSP. PSP však mezi veřejnou vybavenost řadí stavby, zařízení a pozemky pro **občanské vybavení, obchod a služby**, přičemž občanské vybavení PSP definují podle § 2 odst. 1 písm. k) bodu 3 stavebního zákona (Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu) jako stavby, zařízení a pozemky sloužící například pro vzdělávání a výchovu, sociální služby a péči o rodinu, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu, ochranu obyvatelstva. Definice tak zahrnuje především školy, nemocnice, knihovny, divadla, muzea apod. Stavební zákon dodává, že pro účely územního plánování je vhodné doplnit další vybavení pro obchod, služby a pracovní příležitosti.

Zvýše uvedeného plyne, že pouze Metropolitní plán chápe jako součást veřejné vybavenosti i rekreační vybavenost. **To vítáme a požadujeme zdůraznění ve vymezení definice obytného města.**

Požadujeme:

- a. Specifikovat, jaké funkce by v obytném městě měly být dostupné. Na základě vymezení MP i PSP navrhujeme: *bydlení, vzdělávání a výchovu, sociální služby a péči o rodinu, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu, ochranu obyvatelstva, rekreaci, obchod a služby a pracovní příležitosti.*
 - b. Kvantifikovat minimální požadavek na zastoupení jednotlivých funkcí, a to na základě jejich kapacity v poměru k počtu obyvatel a jejich demografické struktuře, nikoliv na základě podílu z plochy.
- 5.2 - Využití území

Návod k listu „Odůvodnění vymezení a regulativů lokality“ je obtížně dostupný, terminologicky nejednotný s textovou částí MP a neurčitý. Ke každé lokalitě je dostupný list s názvem „Odůvodnění vymezení a regulativů lokality“, které popisují například i využití území. Návod (legenda) k nim je dostupný pouze po stažení kompletní dokumentace MP, není ani v aplikaci ani nikde v textové části.

Položky grafů uvedených v listech odůvodnění zobrazující využití území nejsou kvantifikovány (např. procentuálně) a zobrazují pouze stávající, nikoli cílový, požadovaný stav. Bez tohoto určení nelze účinně plánovat rozvoj využití území.

V části *Odůvodnění vymezení a regulativů lokality* je specifikováno využití území na základě plošného zastoupení jednotlivých způsobů využití, jejichž výčet a označení nekoresponduje s termíny používanými v textové části MP - *Hlava III - Využití území*.

MP by přitom mohl v Odůvodnění vymezení a regulativů lokality (terminologicky a logicky provázaném s textovou částí MP - *Hlava III - Využití území*) stanovit podmínky pro plánování využití území jednotlivých lokalit, a to s ohledem na požadované zastoupení veřejné vybavenosti, služeb a rekreačních příležitostí.

Požadujeme:

3504	MHMPP0985FRL	Námitka	MHMPP0985FRL	3014824	Nesouhlas
3504	MHMPP0985FRL	Námitka	MHMPP0985FRL	3014827	Nesouhlas
3504	MHMPP0985FRL	Námitka	MHMPP0985FRL	3014833	Nesouhlas
3504	MHMPP0985FRL	Námitka	MHMPP0985FRL	3014837	Nesouhlas

- a. Zjednodušit přístup k *Návodu ke čtení krycích listů odůvodnění (KLO)*
- b. Specifikovat položky grafů v listech (např. procentuální kvantifikací nejen stávajícího, ale i cílového stavu apod.). Doplnit grafy zobrazující cílový stav.
- c. Terminologicky sladit a více provázat Návod k listu „Odůvodnění vymezení a regulativů lokality“ s textovou částí MP - Hlava III - Využití území.
- d. V části *Odůvodnění vymezení a regulativů lokality* vymezit a kvantifikovat požadované zastoupení veřejné vybavenosti, služeb a rekreačních příležitostí vzhledem k předpokládanému vývoji počtu obyvatel (ne na základě plošného zastoupení)

5.3 - Polycentrické město

Metropolitní plán nedefinuje a nevymezuje podmínky pro vznik funkčního polycentrického města a požadavky na vybavenost subcenter. Město krátkých vzdáleností nemůže být monocentrickým městem. MP implicitně předpokládá vznik subcenter u některých stanic kolejové dopravy a naznačuje ho například možností vyšších budov na základě výškové regulace. Metropolitní plán by však měl budoucí polycentrickou strukturu města definovat jasně, a to včetně vyznačení adekvátního vzájemné spojení těchto center veřejnou, ideálně kolejovou, dopravou mimo hlavní městské centrum. U definovaných subcenter pak Metropolitní plán musí stanovit požadovanou veřejnou vybavenost, dostupnost veřejné dopravy i rekreačních ploch.

Metropolitní plán musí také jasně definovat širší vazby Prahy do území Středočeského kraje, obzvláště pracovat s potřebou obyvatel Středočeského kraje dojíždět do Prahy za prací, vzděláním i službami.

Požadujeme:

- Doplnit do MP výkres polycentrické struktury města a dopravní infrastruktury pro veřejnou dopravu mezi jednotlivými centry.
- Definovat očekávaná subcentra a stanovit parametry pro dostupnost veřejné vybavenosti.
- Zohlednit širší vazby Prahy do území Středočeského kraje, obzvláště s ohledem na potřeby obyvatel Středočeského kraje dojíždět do Prahy za prací, vzděláním i službami.

Zástupce veřejnosti zastupuje 293 fyzických osob - viz detail podání.

Námitka č. 1 - Pěší prostupnost

Vítáme, že Metropolitní plán v textové části pracuje s principem prostupnosti, kterou se, dle jeho tvůrců rozumí prostupnost pro pěší pohyb. Kladně též hodnotíme, že přichází s konceptem veřejných prostranství a potvrzuje jejich význam z hlediska pěší mobility.

Z některých částí MP, kde je používán pouze pojem „prostupnost“, však není zřejmé, o jakou prostupnost se jedná (např. Čl. 16 odst. 2 - Veřejná prostranství hovoří obecně o prostupnosti města).

Čl. 128 - *Pěší doprava*, který má upravovat základní principy rozvoje a ochrany pěší dopravy v územním plánování, pracuje vhodně s principem pěší prostupnosti, kterou však dále nerozvádí (jako činí např. Čl. 127 - *Cyklistická doprava*). Metropolitní plán se v textové části v otázkách technických požadavků jednotlivých tříd/ulic podle definované hierarchie uličních prostranství odvolává na § 13 Pražských stavebních předpisů (dále jen „PSP“), které však parametry pro adekvátní pěší prostupnost a vybavenost ulic také nestanovují. To považujeme pro účely územního plánování za nedostatečné. Pěší doprava byla doposud jako základní způsob dopravy na krátké vzdálenosti ve strategickém i územním plánování města přehlížena, podceňována a zanedbávána. Proto je potřeba v Metropolitním plánu náležitě a v základních principech zakotvit základní zásady, které se budou v územním plánování dodržovat. Nestačí pouze definovat důležitost pěší prostupnosti a zásadu bezpečnosti, ale je potřeba specifikovat, co v praxi znamená maximální prostupnost pro chodce. Existuje již řada předpisů, o které se lze v MP opřít a odkázat na ně (viz níže). Jinak hrozí nebezpečí zavádějícího výkladu pojmu prostupnost. I parkoviště na náměstí může být totiž někým považováno za místo relativně dobře prostupné pro chodce.

3504	XXXXXXXXXXXXX	Námitka	MHMPP0985FRL	3014734	Nesouhlas
3504	XXXXXXXXXXXXX	Námitka	MHMPP0985FRL	3014740	Nesouhlas
3504	XXXXXXXXXXXXX	Námitka	MHMPP0985FRL	3014742	Nesouhlas
3504	XXXXXXXXXXXXX	Námitka	MHMPP0985FRL	3014744	Nesouhlas
3504	XXXXXXXXXXXXX	Námitka	MHMPP0985FRL	3014745	Nesouhlas

Požadujeme:

- a. Doplnit do *Čl. 16 odst. (2)* následující větu: „ *Veřejná prostranství musí být vždy v maximální možné míře plošně prostupná pro chodce.*“ Ve všech částech MP, kde má jít o prostupnost pro chodce, požadujeme důsledně používat pojem „pěší prostupnost“ nebo „prostupnost pro pěší“. Za účelem podpory tohoto principu lze v Čl. 16 též odkázat na principy specifikované v § 10 odst. 6 a § 11 odst. 3 PSP.
- b. V Čl. 128 odst. (2) vymezujícím požadavky na pěší prostupnost požadujeme doplnit následující větu: „*Pěší propojení musí respektovat logické a co nejkratších pěší vazby a zohledňovat terénní podmínky nebo případné bariéry*“.
- c. Dále požadujeme do Čl. 128 doplnit *základní zásady pro bezpečnou, komfortní a atraktivní pěší dopravu* (spojitá síť chodníků a pěších cest, zajištění bezpečného přecházení ideálně na všech ramenech křižovatek, odpočinková místa, aktivní parter, zeleň v ulicích a náměstích zajišťující stín apod.). Požadujeme v této souvislosti též doplnit odkaz na *Manuál tvorby veřejných prostranství, Zásady rozvoje pěší dopravy na území hl. m. Prahy ze dne 31. 8. 2010 a Strategii aktivní mobility Prahy* (nyní ve stadiu dokončovacích prací), které definují principy a parametry pro podporu a rozvoj pěší dopravy, se kterými musí být infrastruktura pro chodce v souladu.
- d. Dále požadujeme doplnit do Čl. 128 následující princip. „*Pokud se jedná o ulice s automobilovým provozem, je nutné pěší prostupnost zajistit v souladu s příslušnými normami a standardy*“. Doplnit odkaz na ČSN 73 6110, ČSN 73 6102, Manuál tvorby veřejných prostranství, Strategii aktivní mobility Prahy, případně další dokumenty, které v odpovídajících kapitolách podporují plošnou prostupnost města pro chodce a definují její minimální parametry.

Námitka č. 2 - Významné pěší trasy a propojení

Metropolitní plán nespecifikuje stávající významné pěší trasy prostupující městem a propojující jednotlivé lokality a veřejná prostranství a nestanovuje v úplnosti propojení nová (chybějící). Princip pěší prostupnosti definovaný pouze v textové části MP bez znázornění významných pěších tras v grafické části je pro zajištění ochrany a rozvoje pěší infrastruktury nedostačující.

Metropolitní plán nemá samostatný mapový podklad/ilustraci pro významnou pěší dopravu tak, jako je řešena doprava cyklistická (*kapitola 09.06.07 - Ilustrace bezmotorové dopravy*), čímž se snižuje význam pěších potřeb v území oproti ostatním druhům dopravy. Mapová vrstva *Z03 - Hlavní výkres infrastruktury ani samostatná mapa Ilustrace bezmotorové dopravy (kapitola 09.06.07)* významné pěší trasy a propojení neznázorňují. *Kapitola 09.06.07* se zatím omezuje pouze na vybrané cyklistické trasy a lokality staveb pro bezmotorovou dopravu (většinou lávky), navíc bez vizuálních logických souvislostí a návaznosti na pěší tahy, což považujeme z hlediska zachování a podpory rozvoje pěší dopravy za žádoucí a nezbytné.

MP také nedefinuje ve výkresu 002 - Širší vztahy příčné bezmotorové vazby přes hranice Prahy se Středočeským krajem, které definuje dokument *Cyklopropojení_PHA_Středočeský kraj_stav_2020* (viz Příloha č. 3).
Požadavek na doplnění mapové vrstvy znázorňující významné pěší trasy a propojení do Metropolitního plánu vznášíme opakovaně. Je nám vysvětlováno, že pěší doprava je mimo podrobnost územního plánu. Souhlasíme, že není možné zobrazit v MP veškerou síť pěších cest, což by skutečně bylo velice podrobné.

Je však nezbytné potvrdit a zanést do MP významné pěší trasy a chybějící propojení, potvrdit tím důležitost pěšího pohybu na významných pěších dopravních tepnách, a tím zaručit chodcům bezpečný a komfortní pohyb po městě. Bez tohoto grafického potvrzení se totiž může stát, že některé významné pěší trasy budou při projektování opomenuty jako území vyžadující maximální pozornost v kontextu pěší dopravy (jak v transformačních, tak stabilizovaných lokalitách). Jako příklad uvádíme ulici Technickou na Praze 6, která není v části Z02 MP vyznačena ani jako ulice čtvrtové úrovně, ačkoli se jedná o významný pěší tah, kudy chodí denně stovky vysokoškolských studentů. Tato ulice je mimochodem využívána ve větší míře, než obecně chodci využívaná ulice Dejvická, která je v MP vedena jako ulice metropolitní úrovně. Ulice Technická není znázorněna ani v části Z03 jako významné pěší propojení, které má být v území určeném k transformaci zachováno.

Praha disponuje již nyní podklady, které významný pěší pohyb zakreslují a lze se o ně opřít pro účely doplnění výkresu *Z03 - Hlavní výkres infrastruktury a kapitoly Ilustrace bezmotorové dopravy (kapitola 09.06.07)*. Jedná se např. o zmíněný dokument *Cyklopropojení_PHA_Středočeský kraj_stav_2020*, který lze z velké části použít i pro pěší dopravu, nebo o *Územné analytické podklady z roku 2020, sešit č. 600 - Dopravní infrastruktura, kap. 3.4 - Pěší mobilita, výkres 3.4.2.1 Deficity pěších propojení*).

Pokud jde o výkres 002 - Širší vztahy a nutnost doplnit příčné bezmotorové vazby i mimo území hl. m. Prahy, z dosavadní praxe se jeví jako nezbytné poukázat právě na úrovni MP na potřebu zachování příčných vazeb (nejen pro cyklistickou, ale i pro pěší dopravu), které nelze řešit dodatečně, ale právě v rámci velkých staveb jiných investorů (ŘSD, SŽ atd.). Míra znalosti možností, prověření a dosavadní koordinace mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem je již na takové úrovni, že právě tento výkres může sloužit jako informativně koordinační v nadregionálních širších vztazích.

Bezmotorové, a zejména pak významné pěší trasy, velmi souvisí s parkovými a přírodními plochami (rekreace a oddech) a právě prostřednictvím bezmotorových tras je třeba zajistit vzájemné propojení s urbanizovanými centry a subcentry. Společně pak tyto zelené městské osy (trasy bezmotorové dopravy + aleje) definují zelenou kostru, a to konečně i včetně ulic, nejen jako izolované ostrovy nestavebních bloků, jak je tomu v současném návrhu MP. Ten takto nyní pracuje pouze s funkčním využití ploch, nikoliv s potenciálem funkcí tříd i jako zelených os města. Spokojit se s obecným odkazem na PSP či Manuál veřejných prostranství je zde nekonkrétní, a tedy ve výsledku významu MP v této oblasti jako nedostatečné. Bezmotorová prostupnost města je do značné míry závislá na mikroklimatu těchto koridorů (zejména pro chodce) a doprovodná vzrostlá zeleň v podobě alejí tak přispívá nejen k ochraně chodců v letních měsících, ale též k chůzi motivuje (na kratší, střední i delší vzdálenosti).

Požadujeme:

a. Zahrnut do Čl. 128 - Pěší doprava pravidlo respektování podélných i příčných pěších vazeb v ulicích všech úrovní vymezených dle MP. Obdobně jako je definován Článek 127 odst. (2) písm. e) „konkrétní řešení cyklistické infrastruktury nesmí zásadně omezovat bezpečný pohyb chodců“, požadujeme stanovit tuto podmínku ochrany chodců i pro nadřazenou komunikační síť (či. 119), městsku uliční síť (č. 120), infrastrukturu pro železniční dopravu (čl. 126), a to adekvátně měřítku řešení (v případě nadřazené komunikační i železniční sítě zajistit zejména příčné vazby a v případě městské uliční sítě i podélné, resp. paralelní vazby). Smyslem doplnění je legislativní opora pro reálné zajištění požadavků na řádnou prostupnost a dostupnost území oproti relativizování dostatečnosti ze strany zpracovatelů projektové dokumentace či správců infrastruktury. (Např. není dostatečný přechod jen v jednom rameni křižovatky nebo jeden prostup pod železniční trať v rámci celé čtvrtě apod.)

b. Požadujeme doplnit Čl. 128 odst. (1) o tuto větu: „*Metropolitní plán vymezuje významné pěší trasy a propojení, které odpovídají měřítku územního plánu. Dále Metropolitní plán vymezuje stavby pro bezmotorovou dopravu...* (pokračování v původním textu).“

c. Dále požadujeme doplnit stávající i plánované (nové) významné pěší trasy, které propojují jednotlivé čtvrtové či lokálně významné části města či důležité cíle, a to do výkresu *Z03 - Hlavní výkres infrastruktury* a současně jako samostatný výkres bezmotorové infrastruktury v kapitole *Ilustrace bezmotorové dopravy (09.06.07)* - viz příklad Technické ulice specifikovaný výše. Pro představu, o jakou podrobnost by se mělo jednat, uvádíme obrázek níže, který zobrazuje významné pěší trasy v okolí Vítězného náměstí na Praze 6.

d. Aby mohlo schéma bezmotorové infrastruktury fungovat jako celek a bylo možné s ním tak i pracovat, je ho nutné graficky provázat s významnějšími veřejnými prostranstvími, jako jsou náměstí. Požadujeme doplnit schéma *Ilustrace bezmotorové dopravy (09.06.07)* nejen o významné pěší trasy, ale též o již definovaná náměstí vymezená plochami v Z02, neboť v rámci nich se prostupnost může lišit, resp. se jedná o výchozí či cílové body s mnohdy vícesměrnými pohyby.

e. Do výkresu *Z03 - Hlavní výkres infrastruktury* a samostatného výkresu bezmotorové infrastruktury v kapitole *Ilustrace bezmotorové dopravy (09.06.07)* požadujeme dále doplnit vstupní a výstupní body / přesahy mimo území hl. m. Prahy, a to v kontextu staveb DO a VRT.

f. Dále požadujeme doplnit příčné bezmotorové vazby na hranici území hl. m. Prahy a Středočeského kraje, a to do výkresu *O02 - Širší vztahy*.

g. V grafické části provázat parkové a krajinné plochy s významnými bezmotorovými trasami, tj. třídami a náměstími (resp. lokalitami).

h. Doplnit do textové části MP úpravu režimu významných pěších tras, které je nutné provázat s městskou liniovou zelení a zdůraznit její potřebu a význam, s odkazy na příslušná ustanovení PSP či Manuálu veřejných prostranství.

Námítka č. 3 - Návosloví a parametry ulic, znázornění tříd a náměstí

Metropolitní plán se v *Čl. 81 - Hierarchie uličních prostranství* odvolává v otázkách technických požadavků jednotlivých tříd/ulic podle definované hierarchie uličních prostranství na § 13 PSP, které však parametry pro adekvátní pěší prostupnost a vybavenost ulic definují jen částečně (např. šířkou uličních prostranství v § 14 PSP).

Hierarchie ulic v MP (*Čl. 81*) a v PSP (§ 13) je terminologicky nejednotná (MP pracuje s pojmy *ulice metropolitní, čtvrtové a loká lit ní úrovně* x PSP pak s pojmy *městské třídy, významné ulice, lokální ulice, přístupové ulice*).

PSP navíc pracují s obecným termínem „doprava“, aniž by rozlišovaly jednotlivé druhy dopravy, což může mít, v kombinaci s dalšími prvky chybějícími v MP, důsledek v podobě hrozby nedostatečného uchopení podpory pěší dopravy jak při úvodním plánování, tak při navazujícím projektování (např. nedostatečně specifikovaná významnost pěší prostupnosti či chybějící grafické znázornění významných pěších tras a vztahů - viz námitky výše). Terminologická nejednotnost v názvosloví ulic v MP a PSP ve spojení s používáním obecného termínu „doprava“ vytváří podmínky pro nejednotný či široký výklad při plánování a projektování infrastruktury, nezajišťuje pěšímu pohybu chodců jednoznačnou podporu a ochranu a nepoukazuje na význam pěší dopravy v územích s vysokou či vyšší koncentrací chodců.

Např. „*Městské třídy*“ jsou v komentáři k § 13 PSP charakterizovány jako „*druh uličních prostranství s nejvyšší mírou důležitosti a významu v systému veřejných prostranství v měřítku celého města. Běžně jsou charakteristické vyšší mírou zastoupení obchodních a společenských aktivit a vyšší intenzitou dopravy, ať už ve formě pěší a cyklistické, veřejné hromadné nebo*

individuální automobilové." Jako typický příklad městské třídy jsou uvedeny ulice Vinohradská, Jugoslávských partyzánů nebo Evropská. MP tedy nechává široký prostor pro výklad a další rozhodování o volbě prioritní dopravy, stejně jako nezajišťuje prostupnost pro pěší v důležitých pěších směrech podél těchto městských tříd i příčně (např. dopravní uzel Bořislavka, přecházení přes Evropskou u Vítězného náměstí či na Veleslavíně, kde nejsou příčná úrovněová pěší řešení přes Evropskou buď Žádná či jen při jedné straně křižovatky). Komplikuje se tak třeba i dostupnost tramvajových zastávek - v současném stavu je sice území „prostupné“, avšak komplikovaně (podchody, zacházky k výtahům atp.). Ve výsledku je pěší i veřejná doprava (zejména časově a co do fyzické námahy) méně konkurenceschopná, a tedy i logicky méně využívaná. V tomto ohledu může MP fungovat jako zásadní a závazný dokument podporující komfort pěší prostupnosti celého města.

Významná náměstí mají dle *Čl. 81 - Hierarchie uličních prostranství* v kombinaci s grafickou částí *Z02 - Hlavní výkres struktury* význam pouze čtvrťové úrovně. Prochází-li jimi ulice metropolitního významu (zpravidla dle významu dopravního), tak je tento koridor vizuálně nadřazen i tomuto náměstí (např. v případě Vítězného náměstí, kterým prochází ulice Dejvická mající metropolitní úroveň). V praxi to může znamenat upozaďování pěší prostupnosti v méně významných směrech (dle hierarchie), přestože se de facto může jednat o pěší směry primární (např. příčné pěší vazby přes ulice metropolitní úrovně). Městské třídy jsou dle znění MP zároveň tepnami pro veškerou, tedy i motorovou, dopravu, a ta je mnohdy určující z hlediska plynulosti v neprospěch chodců.

Požadujeme:

- Sladit terminologii stanovující hierarchii uličních prostranství v MP a PSP.
- Doplnit textovou část MP ve smyslu Námitky č. 1 tohoto dokumentu za účelem zakotvení základních principů pěší prostupnosti a zásad pro ochranu a rozvoj pěší dopravy v územním plánování.
- Realizovat v této souvislosti i požadavky specifikované v Námitce č. 2 tohoto dokumentu zajišťující ochranu významných pěších tras a vazeb vedoucích podél i napříč komunikací města.
- Zrušit grafické označení nadřazenosti linií městských tříd nad náměstími, pokud stojí v hierarchii výše, tj. ukončit označení nadřazených městských tříd na hranici náměstí.

Námitka č. 4 - Klimatická změna

Metropolitní plán nedostatečně specifikuje opatření pro zmírňování dopadů klimatické změny v městském prostředí, která nezahrnují podporu bezmotorové dopravy a zeleně v ulicích.

Metropolitní plán předkládá koncept zmírňování dopadů klimatické změny ve městě založený na definování krajinného rozhraní a vymezení hranice zastavitelného území. Tento koncept považujeme za nedostatečný, a to ze dvou důvodů:

- V městském prostředí klimatickou změnu výrazně ovlivňuje doprava, Metropolitní plán proto musí jasně deklarovat **podporu bezmotorové dopravy jako účinného opatření**, které snižuje emise skleníkových plynů a výrazně přispívá k udržitelnému městskému prostředí.
- Pro zmírňování dopadů klimatické změny je potřeba výrazně chránit a podporovat nejen nestavební krajinné celky, ale i **zeleň v rámci stavebních bloků** (nezpevněné vnitrobloky, stromořadí v ulicích i solitérní stromy, liniovou a izolační zeleň v odúvodněných případech i prostory vágní zeleně), která ve městě vykonává důležité ekosystémové služby včetně klimatických. Města jsou z hlediska projevů změn klimatu velmi zranitelná díky velké koncentraci obyvatelstva, nejrůznějších aktivit a negativních ekologických jevů, jako je znečištěné ovzduší, zvýšená hlučnost, vyšší spotřeba zdrojů, obrovské zpevněné plochy. Projevy změny klimatu se proto budou stále více projevovat zejména ve městech. Metropolitní plán přitom klimatickou změnu zmiňuje pouze v obecných principech, které jsou prezentovány veřejnosti. V závazné textové části Metropolitního plánu již klimatická změna jako princip nebo teze vůbec nefiguruje.

Doprava se v Praze podílí na emisích skleníkových plynů 25 %, z toho většina případů na osobní automobilovou dopravu. Pěší doprava negeneruje skleníkové plyny. Vzhledem k tomu, že většina cest po městě je kratší než 5 km, představuje rozvoj pěší dopravy, která by mohla nahradit velkou část cest vykonaných automobilem, značný potenciál pro celkové snížení produkovaných emisí.

Metropolitní plán v žádné své části neuvažuje o pěší dopravě a rozvoji pěší infrastruktury jako o účinném nástroji ke snižování dopadů klimatické změny.

Jak již bylo řečeno výše, bezmotorová doprava je v souladu s rozšiřováním parkových a přírodních ploch, vznikem zelených městských os (trasy bezmotorové dopravy + aleje).

Z hlediska adaptace na změnu klimatu městského prostředí (oteplování, střídající se období extrémního sucha a přivalových dešťů) i pro kvalitu života obyvatel ve městě je účinnější vzrostlá zeleň a nezpevněné plochy v bezprostřední blízkosti míst, kde lidé bydlí, pracují nebo se pohybují, než rozsáhlé parkové plochy či otevřená krajina, kam se musí dopravovat. Je proto potřeba chránit a rozvíjet vzrostlou zeleň s vysokým klimatizačním a hygienickým výkonem v ulicích, na náměstích, ve vnitroblocích apod. Zároveň je nezbytně třeba zajistit, aby zeleň byla přístupná pro širokou veřejnost. Uvědomujeme si, že izolované prvky městské zeleně jsou přílišným detailem v měřítku Metropolitního plánu, domníváme se nicméně, že přítomnost vzrostlé zeleně je možné stanovovat parametricky k zastavěné ploše a hmotě stavebních bloků.

Požadujeme:

- Zařadit klimatickou změnu do základních deseti tezí Metropolitního plánu a deklarovat, že podpora a rozvoj bezmotorové dopravy pomáhá zmírňovat klimatickou změnu i její dopady.
- V krycích listech lokalit definovat, které prvky krajinné infrastruktury ve stabilizovaných územích jsou předmětem ochrany z hlediska klimatické udržitelnosti a je žádoucí je zachovat případně rozvíjet (např. nezpevněné vnitrobloky, stromy v ulicích).
- Pomocí parametrických regulativů specifikovat požadavky na zeleň ve smyslu jejího výkonu pro ekosystémovou stabilitu a snižování dopadu klimatické změny tak, aby nebylo možné parametrické požadavky naplnit například trávnikem nebo zbytkovou zelení, která je z hlediska městských ekosystémů nevýhodná a vzhledem k adaptaci neúčinná.
- Požadujeme, aby do parametrických regulativů byla započítána jen taková zeleň, k níž má veřejnost přístup.
- Stanovit parametrický regulativ pro opatření podporující hospodaření s vodou, její vsakování a zadržování.
- Požadujeme rozvoj lokalit v souladu se schváleným Klimatickým plánem hl. M. Prahy.

Námitka č. 5 - Dostupné město krátkých vzdáleností

Vítáme, že Metropolitní plán deklaruje jako klíčový princip potřebu zajistit dostatečnou a kvalitní veřejnou vybavenost obytných lokalit, čímž se má zajistit, že se z Prahy stane město krátkých vzdáleností. Konkrétní regulativy ani krycí listy lokalit však tento princip dostatečně neupevňují ani nepotvrzují.

Polyfunkční charakter obytných lokalit spolu s polycentrickou strukturou města mají potenciál jak pro omezení nadbytečných cest, které zatěžují městský dopravní systém, tak pro zvýšení

kvality života obyvatel. Obyvatelé města by měli mít k dispozici vyvážené zastoupení vybavení pro uspokojení hlavních životních potřeb, aniž by museli za jejich naplněním dlouze cestovat.

Pokud budou dobře a jednotně definovány funkce, které má obytné město plnit, bude možné provést analýzu dostupnosti odpovídajícího vybavení v jednotlivých lokalitách, případně v okolí subcenter města, a na jejím základě pracovat na případném doplnění funkcí chybějících.

5.1 - Funkce obytného města

V textové části MP není jednoznačně specifikováno, co všechno spadá do kategorie veřejné vybavenosti, a tedy jaké funkce by mělo obytné město plnit. Hlavním využitím zastavitelné obytné lokality je podle Čl. 63 „smíšené obytné město, které zahrnuje **bydlení, veřejnou vybavenost, veškeré služby zahrnující pracovní příležitosti, a jejich kombinaci**“. Podle Čl. 34 je veřejná vybavenost „rozdělena na **komerční, občanskou a rekreační**“ s odkazem na § 8 PSP. PSP však mezi veřejnou vybavenost řadí stavby, zařízení a pozemky pro **občanské vybavení, obchod a služby**, přičemž občanské vybavení PSP definují podle § 2 odst. 1 písm. k) bodu 3 stavebního zákona (Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu) jako stavby, zařízení a pozemky sloužící například pro vzdělávání a výchovu, sociální služby a péči o rodinu, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu, ochranu obyvatelstva. Definice tak zahrnuje především školy, nemocnice, knihovny, divadla, muzea apod. Stavební zákon dodává, že pro účely územního plánování je vhodné doplnit další vybavení pro obchod, služby a pracovní příležitosti.

Zvýše uvedeného plyne, že pouze Metropolitní plán chápe jako součást veřejné vybavenosti i rekreační vybavenost. **To vítáme a požadujeme zdůraznění ve vymezení definice obytného města.**

Požadujeme:

- a. Specifikovat, jaké funkce by v obytném městě měly být dostupné. Na základě vymezení MP i PSP navrhujeme: *bydlení, vzdělávání a výchovu, sociální služby a péči o rodinu, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu, ochranu obyvatelstva, rekreaci, obchod a služby a pracovní příležitosti.*
- b. Kvantifikovat minimální požadavek na zastoupení jednotlivých funkcí, a to na základě jejich kapacity v poměru k počtu obyvatel a jejich demografické struktuře, nikoliv na základě podílu z plochy.

5.2 - Využití území

Návod k listu „*Odůvodnění vymezení a regulativů lokality*“ je obtížně dostupný, terminologicky nejednotný s textovou částí MP a neurčitý. Ke každé lokalitě je dostupný list s názvem „*Odůvodnění vymezení a regulativů lokality*“, které popisují například i využití území. Návod (legenda) k nim je dostupný pouze po stažení kompletní dokumentace MP, není ani v aplikaci ani nikde v textové části.

Položky grafů uvedených v listech odůvodnění zobrazující využití území nejsou kvantifikovány (např. procentuálně) a zobrazují pouze stávající, nikoli cílový, požadovaný stav. Bez tohoto určení nelze účinně plánovat rozvoj využití území.

V části *Odůvodnění vymezení a regulativů lokality* je specifikováno využití území na základě plošného zastoupení jednotlivých způsobů využití, jejichž výčet a označení nekoresponduje s termíny používanými v textové části MP - *Hlava III - Využití území*.

MP by přitom mohl v Odůvodnění vymezení a regulativů lokality (terminologicky a logicky provázaném s textovou částí MP - *Hlava III - Využití území*) stanovit podmínky pro plánování využití území jednotlivých lokalit, a to s ohledem na požadované zastoupení veřejné vybavenosti, služeb a rekreačních příležitostí.

Požadujeme:

- a. Zjednodušit přístup k *Návodu ke čtení krycích listů odůvodnění (KLO)*
- b. Specifikovat položky grafů v listech (např. procentuální kvantifikací nejen stávajícího, ale i cílového stavu apod.). Doplnit grafy zobrazující cílový stav.
- c. Terminologicky sladit a více provázat Návod k listu „Odůvodnění vymezení a regulativů lokality“ s textovou částí MP - *Hlava III - Využití území*.
- d. V části *Odůvodnění vymezení a regulativů lokality* vymezit a kvantifikovat požadované zastoupení veřejné vybavenosti, služeb a rekreačních příležitostí vzhledem k předpokládanému vývoji počtu obyvatel (ne na základě plošného zastoupení)

5.3 - Polycentrické město

Metropolitní plán nedefinuje a nevymezuje podmínky pro vznik funkčního polycentrického města a požadavky na vybavenost subcenter. Město krátkých vzdáleností nemůže být monocentrickým městem. MP implicitně předpokládá vznik subcenter u některých stanic kolejové dopravy a naznačuje ho například možností vyšších budov na základě výškové regulace. Metropolitní plán by však měl budoucí polycentrickou strukturu města definovat jasně, a to včetně vyznačení adekvátního vzájemné spojení těchto center veřejnou, ideálně kolejovou, dopravou mimo hlavní městské centrum. U definovaných subcenter pak Metropolitní plán musí stanovit požadovanou veřejnou vybavenost, dostupnost veřejné dopravy i rekreačních ploch.

Metropolitní plán musí také jasně definovat širší vazby Prahy do území Středočeského kraje, obzvláště pracovat s potřebou obyvatel Středočeského kraje dojíždět do Prahy za prací, vzděláním i službami.

Požadujeme:

- Doplnit do MP výkres polycentrické struktury města a dopravní infrastruktury pro veřejnou dopravu mezi jednotlivými centry.
- Definovat očekávaná subcentra a stanovit parametry pro dostupnost veřejné vybavenosti.
- Zohlednit širší vazby Prahy do území Středočeského kraje, obzvláště s ohledem na potřeby obyvatel Středočeského kraje dojíždět do Prahy za prací, vzděláním i službami.