



## PODATELNOU

Magistrát hlavního města Prahy  
Odbor územního plánu  
Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1

Praha 8. prosince 2009

### **Námítky zástupce veřejnosti** **ke konceptu Územního plánu hlavního města Prahy**

Na základě oznámení o vystavení konceptu Územního plánu hlavního města Prahy, o jehož pořízení rozhodlo Zastupitelstvo hl. m. Prahy svým usnesením č. 7/1 ze dne 31. 5. 2007, včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, které bylo zveřejněno veřejnou vyhláškou, tímto podáváme v zákonné lhůtě 30 dní námítky zástupce veřejnosti v souladu s § 23 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění.

Předem děkujeme za zohlednění a vypořádání těchto námitek.

S pozdravem, za Auto\*Mat

.....  
Michal Krivohlávek

#### **Příloha:**

Námítky zástupce veřejnosti ke Konceptu územního plánu hl. m. Prahy

---

**Auto\*Mat – iniciativa pro lepší kvalitu života ve městě**

Poštovní adresa: Lublaňská 18, 120 00 Praha 2, internet: [www.auto-mat.cz](http://www.auto-mat.cz)

Kontakt: Michal Krivohlávek, tel. 776 237 562, e-mail: [michal.krivohlavek@automat.cz](mailto:michal.krivohlavek@automat.cz)

# Námítky zástupce veřejnosti ke konceptu Územního plánu hlavního města Prahy (KÚPP)

- Níže uvedené námítky se týkají těchto katastrálních území:
  - Benice, Běchovice, Bohnice, Braník, Břevnov, Březiněves, Bubeneč, Čakovice, Černý Most, Čimice, Dejvice, Dolní Chabry, Dolní Měcholupy, Dolní Počernice, Dubeč, Ďáblice, Háje, Hájek, Hloubětín, Hlubočepy, Hodkovičky, Holešovice, Holyně, Horní Měcholupy, Horní Počernice, Hostavice, Hostivař, Hradčany, Hrdlořezy, Chodov, Cholupice, Jinonice, Josefov, Kamýk, Karlín, Kbely, Klánovice, Kobylisy, Koloděje, Kolovraty, Komořany, Košíře, Královice, Krč, Křeslice, Kunratice, Kyje, Lahovice, Letňany, Lhotka, Libeň, Liboc, Libuš, Lipany, Lipence, Lochkov, Lysolaje, Malá Chuchle, Malá Strana, Malešice, Michle, Miškovice, Modřany, Motol, Nebušice, Nedvězí, Nové Město, Nusle, Petrovice, Pitkovice, Písnice, Podolí, Prosek, Přední Kopanina, Radlice, Radotín, Ruzyně, Řeporyje, Řepy, Satalice, Sedlec, Slivenec, Šmíchov, Šobín, Staré Město, Stodůlky, Strašnice, Střešovice, Střížkov, Suchdol, Šeberov, Štěrboholy, Točná, Troja, Třebonice, Třeboradice, Uhřetěves, Újezd u Průhonice, Újezd nad Lesy, Veleslavín, Velká Chuchle, Vinohrady, Vinoř, Vokovice, Vršovice, Vysočany, Vyšehrad, Zadní Kopanina, Záběhlice, Zbraslav, Zličín, Žižkov.

---

## 1 / Zklidnění severojižní magistrály

---

Požadujeme vymezit celou severojižní magistrálu a k ní přiléhající čtvrti jako rozvojovou osu, což umožní celkové zklidnění magistrály a postupnou přeměnu této dálnice vedoucí centrem Prahy v městský bulvár.

- Územní plán upřesňuje nadmístní rozvojové osy stanovené v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy, kterými jsou O/1 Osa jih – ve vazbě na trasu D metra a O/2 Osa Radlice – Západní Město – Zličín.
- Dle našeho názoru je osa O/1 jako „osa metra D“ vhodnou a nezbytnou součástí zdravého rozvoje jižní části města, zatímco osa O/2 jako „osa Radlické radiály a Západního města“ už takto jednoznačný význam nemá.
- Srovnatelný, resp. ještě vyšší význam než osa O/1 a O/2 má celý širší koridor severojižní magistrály, která přímo protíná vnitřní kompaktní město a prochází okrajem historického jádra města, a to v celé délce vymezené na obou koncích trasou Městského okruhu.
- Požadujeme proto doplnit do kapitoly „2.4 Přestavba a rozvoj“, odstavce (3) „Územní plán upřesňuje nadmístní rozvojové osy stanovené v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy, kterými jsou O/1 Osa jih – ve vazbě na trasu D metra a O/2 Osa Radlice – Západní Město – Zličín“ tuto formulaci: „a O/3 Severojižní magistrála – ve vazbě na trasu tzv. severojižní magistrály“. Jedná se tedy především o stávající komunikace zařazené nově do komunikačního systému nižšího dopravního významu, pro tuto osu je zároveň nutné podrobně stanovit a zpracovat následující zásady pro dosažení udržitelného a kultivovaného rozvoje:
  - V rámci této osy budou řešeny nejen stávající komunikace, ale veškeré plánované úseky přeložek a nových komunikací včetně přímo dotčených navazujících prostorů města vymezených v souladu s funkčními plochami v hlavním výkrese.

- Bude přesněji specifikován vhodný, resp. požadovaný charakter komunikace v celé délce uvnitř Městského okruhu, a to na základě širších souvislostí a únosnosti zátěže automobilové dopravy nejen z hlediska jednotlivých úseků koridoru samotné severojižní magistrály, ale i navazující komunikační sítě ve stávajícím zastavěném území (v souladu s principy podrobněji popsány ve dvoudílné studii Auto\*Matu k SJM z května roku 2009, ke stažení na <http://www.auto-mat.cz/aktivity/magistrala/>, citace vybraných pasáží uvedena níže). Především je na základě podrobných průzkumů a rozborů nutné definovat takové řešení, jehož realizace nepovede k dalšímu trvalému poškozování životního prostředí stávající zástavby a překračování přípustných hygienických limitů pro hluk a emise znečišťujících látek v ovzduší, a to na základě porovnání a výběru z několika výrazně odlišných dopravně-územně-plánovacích scénářů. Do té doby tak musí být stanoveno pozastavení veškeré přípravy projektů na významné úpravy přímo dotčených komunikací (včetně možného vyhlášení stavební uzávěry na plochy samotných komunikací a izolační zeleně, tedy stavu s možností pouhé údržby stávajícího stavu a úprav provozního režimu), protože nelze objektivně posoudit dopady jejich fungování, resp. soulad s ucelenou koncepcí.
- Pro přímo dotčené, ke komunikacím přilehlé plochy zastavitelného území a transformačních území T/1 – MASARYKOVO NÁDRAŽÍ a T/3 – BUBNY, pak bude závazná etapizace: pro možnost stanovení charakteru nové zástavby, především její prostorové struktury, funkčního využití a řešení dopravní obslužnosti vč. dopravy v klidu, bude nejprve nutná existence uceleného koncepčního řešení severojižní magistrály (dle popisu ve výše uvedeném bodě) a dostatečně kapacitní veřejné kolejové dopravy (především železnice), kterému bude nový rozvoj podřízen a bez kterého nebude možné zahájit proces přípravy a realizace nových staveb.
- Pro udržitelný rozvoj celé osy i území budou pravděpodobně nezbytné výrazné koncepční změny, především v oblasti organizace dopravy, zvláště dělby přepravní práce (mezi individuální motorovou, veřejnou a bezmotorovou dopravou), internalizace externalit dopravy apod., s dopadem na způsoby modelování dopravy, zpoplatnění dopravy v klidu i v pohybu (tj. zóny placeného stání i mýto, a to s ohledem na časoprostorové podmínky), OTP (obecně technické požadavky) na výstavbu (např. kvantifikace dopravy v klidu) apod. Tato samotná přeměna dopravní strategie (z převážně pasivního přejímání vývoje v jeho aktivnější ovlivňování s vědomím souvisejících dopadů) je sice nad rámec možností samotného územního plánu, ale měla by být logickou součástí průběhu výše uvedených navazujících procesů při rozvoji území v souladu s územním plánem.
- Do kapitoly „4.6 závazné části KÚPP – Plochy a koridory s podmínkou regulačního plánu“, odstavce (1) „Plochy a koridory, ve kterých je pořízení a vydání regulačního plánu podmínkou pro rozhodování o změnách jejich využití:“ požadujeme odstranit formulaci „nejsou stanoveny“, znak tečky nahradit dvojtečkou a do navazující odrážky doplnit formulaci:
  - *Koridor severojižní magistrály v celé délce uvnitř Městského okruhu, tj. od severních MÚK v oblasti Pelc–Tyrolky (Prosecká radiála a nový trojský most) po jižní MÚK (s Jižní spojkou), a to včetně souvisejících komunikací, ploch a přilehlých částí území (zástavby stávající či plánované).*
- Tento požadavek (Rozvojová osa O3 – severojižní magistrála) jsme již vznesli v rámci tzv. „Věcně shodné připomínky k návrhu zásad územního rozvoje hlavního města Prahy (ZÚR)“, avšak naše připomínka nebyla zapracována, resp. pravděpodobně byla zohledněna jen částečně: v konceptu územního plánu se počítá pouze s územní studií severojižní magistrály jako S/3, která však nemá srovnatelně silný význam při rozhodování o záměrech v území jako nadmístní rozvojová osa a je navíc ukončena již na jižním okraji transformačního území T/3 – BUBNY. Koridor severojižní magistrály je však

bezpodmínečně nutné řešit minimálně až po severní část Městského okruhu, včetně napojení.

Vybrané citace z dvoudílné studie Auto\*Matu k SJM z května roku 2009 (ke stažení na <http://www.auto-mat.cz/aktivity/magistrala/>), resp. podrobnější rozvedení zdůvodnění výše uvedených požadavků:

### **1. Vymezení řešeného dopravního koridoru a obsluhovaného území**

- *samotný koridor magistrály tvoří vlastní komunikace a bezprostředně navazující území a objekty, například nájezdy, podchody apod. S ohledem na koncepci takzvaného nadřazeného komunikačního skeletu je tedy nutné pracovat s celou délkou magistrály uvnitř Městského okruhu, tedy s úsekem mezi mimoúrovňovým křížením Jižní spojky a oblastí Pelc-Tyrolky – ulicí V Holešovičkách.*
- *přímo dotčeným územím je zástavba přiléhající ke koridoru magistrály a jeho přivaděčům, tedy budovy bezprostředně ovlivněné provozem na této komunikaci.*
- *obsluhované území tvoří převážná část širšího centra Prahy; nepřímo dotčeným územím pak mohou být některé části celé pražské aglomerace.*

### **2. Stanovení snesitelné dopravní zátěže obsluhovaného území**

- *je nutné provést orientační výpočet, případně alespoň kvalifikovaný odhad*
  - *v závislosti na kapacitních možnostech ulic v okolí magistrály a prostoru pro parkování vozidel lze stanovit maximální únosnou kapacitu této komunikace. Ta musí určovat nejen množství projíždějících aut, ale i počet parkujících automobilů v obsluhovaném území. Stanovená kapacita musí být na jedné straně dostatečná k zajištění dopravní obslužnosti bytů a podniků v příslušné oblasti města, na druhé straně nesmí vyvolávat nadměrnou zátěž životního prostředí.*
- *je nutné posuzovat širší spádové území*
  - *z uceleného systému dopravní sítě a obsluhovaného území není možné účelově vyjmout pouze nepatrnou část magistrály. Díky významu této komunikace je značný také rozsah a vzdálenosti přímých i nepřímých dopadů jakéhokoliv zásahu do prostoru magistrály. Dopravní systém a obsluhované prostředí jsou vzájemně provázány a chovají se podobně jako živý organismus: zásah na jednom místě může negativně či pozitivně ovlivnit i poměrně vzdálené a zdánlivě nesouvisející oblasti.*
  - *z hlediska vymezení přímo dotčených oblastí se jedná minimálně o území městských částí Praha 1, 2, 3, 4, 7 a 8, především Vinohrad, Nového Města, Holešovic, Pankráce, a dále pak oblasti Žižkova, Karlína a dalších. Nepřímo však může být zasaženo mnohem větší území celé pražské aglomerace.*
  - *z převážné části jde o centrální rostlé kompaktní město s pevně definovaným urbanistickým charakterem a hodnotnou zástavbou. Možnosti radikálních stavebních zásahů a změn organismu města jsou zde velmi omezené, nákladné a zpravidla nežádoucí. Míru únosné automobilové zátěže lze tedy vyčíslit relativně snadno. Ekonomickou a stavební náročností pro případné navýšení této kapacity se lze také zabývat, především je však nutné hledat ekonomičtější, realističtější, vhodnější, efektivnější a šetrnější alternativy dopravní obslužnosti pomocí veřejné a bezmotorové dopravy.*
  - *dopravní koridor zároveň prochází dvěma rozvojovými oblastmi (Florenc–Masarykovo nádraží a Bubny-Zátory), jejichž budoucí podoba se teprve postupně utváří.*

Rozhodující je pro ni přitom návaznost na stávající kompaktní město, jehož podoba je pevně dána, a na severojižní magistrálu, jejíž charakter je možné výrazně změnit. Oproti staré zástavbě je v tomto území možné vytvořit vyšší kapacitu silnic a parkovišť pro automobily. Tím by však vznikla výrazná disproporce fungování mezi okolní původní a nově vytvářenou zástavbou, protože nové čtvrti na Florenci a v Holešovicích by automobilovým provozem zatěžovaly i okolní ulice. Stejně tak se ale investoři mohou rozhodnout pro přednostní obsluhu těchto území bezmotorovou a veřejnou dopravou, což by naopak prospělo také okolní zástavbě.

### **3. Podrobné popsání charakteru magistrály a stanovení její optimální a maximální kapacity**

- Stanovení vhodného charakteru magistrály je možné na základě charakteru území, kterým tato komunikace prochází, a jeho požadované kapacity.
  - s ohledem na charakter spádového území a jeho únosného zatížení automobilovou dopravou lze za opodstatněné považovat hodnoty intenzit automobilové dopravy v koridoru nepřevyšující optimálně 40 tisíc, maximálně až 50 tisíc vozidel v obou směrech za jeden běžný pracovní den
  - kapacitu koridoru magistrály tedy proto nemá smysl dimenzovat pro vyšší intenzity automobilové dopravy: samotné území širšího centra města není schopné vyšší automobilovou zátěž pojmout, aniž by v něm docházelo k závažným problémům. Zároveň tranzitní automobilová doprava, jejíž zdroje i cíle jsou mimo centrální území Prahy, by měla oproti současnosti využívat Pražský okruh a úsekem magistrály uvnitř Městského okruhu vůbec neprojíždět.
  - s ohledem na charakter území a kapacitu koridoru lze očekávat, že na převážné části magistrály je nejvhodnější uplatnit městotvorné řešení – tedy přeměnit její charakter v bulvár, případně městskou třídu. Přísné oddělení automobilů od chodců, cyklistů a veřejné (tramvajové) dopravy pak bude adekvátní pouze v relativně krátkém úseku od Pankráce k Jižní spojce. Na ostatních úsecích je vysoce nežádoucí jednotlivé druhy dopravy segregovat.

#### **Městotvorné řešení bulváru a městské třídy předpokládá:**

- úrovněvé řešení komunikace s přímou vazbou na okolní zástavbu a její dopravní obsluhu (žádné podchody, dostatečný počet a šířka přechodů pro chodce, místa pro přecházení)
- úrovněvé křižovatky (všechny významné se světelnou signalizací), mimoúrovněvé křižovatky prakticky vyloučeny
- rovnocennost podmínek automobilové dopravy s veřejnou dopravou a cyklisty přímo v prostoru samotné komunikace
- kvalitní veřejný prostor v přímé návaznosti na vozovku komunikace (úpravy ve fázi studie připravují urbanisté v těsné spolupráci s dopravními odborníky, ne obráceně)

#### **Městské řešení segregované komunikace předpokládá:**

- všechny křižovatky s magistrálou v jižním úseku jsou řešeny jako mimoúrovněvé
- rovnocennost podmínek automobilové dopravy s veřejnou a bezmotorovou dopravou je nutné zajistit odděleným provozem. Kvalita, komfort a plynulost pohybu musí být pro všechny druhy dopravy stejná, a to nejen přímo v koridoru magistrály, ale i v případě odbočování a v příčných směrech.
- v koridoru je zachován kvalitní veřejný prostor (ve fázi studie připravují urbanisté v těsné spolupráci s dopravními odborníky, ne obráceně)

---

## 2 / Zmrazení plánů na stavby dalších dálnic centrem města

---

Požadujeme zařazení dosud nepostavených částí nadřazených komunikací (Městského okruhu, sedmi radiál a dvou spojek) do územní rezervy, případně etapizaci jejich výstavby v závislosti na rozvoji veřejné dopravy. Stavba komunikací dálničního typu obydlými čtvrtěmi vede ke zhoršování kvality života v Praze. Podpora veřejné dopravy musí být větší než dnes.

Požadujeme přesně vymezit území včetně počtu obyvatel, kteří budou po případné realizaci nového územního plánu nadlimitně zatíženi hlukem a emisemi z dopravy, a srovnání se současným stavem, na základě zákonných hygienických limitů.

- S ohledem na omezené možnosti veřejných rozpočtů a financování výstavby nové dopravní infrastruktury v následujícím období předpokládané platnosti územního plánu je žádoucí, aby návrhová část územního plánu obsahovala pouze vhodně vybrané záměry plánované dopravní infrastruktury a ostatní byly zachovány pouze jako územní rezerva anebo jejich realizace byla vhodně podmíněna etapizací (viz níže), především ve vazbě na vyrovnanost podmínek s dopravními sítěmi veřejné i bezmotorové dopravy: realizací jednotlivých částí dopravní infrastruktury v nevhodném časovém pořadí či jednostranným zaměřením výstavby pouze na komunikační systém silniční dopravy mohou vznikat významné disproporce v dopravní obslužnosti území s negativními dopady na životní prostředí a udržitelný rozvoj města. Žádoucí jsou související koncepční změny v oblasti organizace dopravy (viz výše).
- Nadřazený komunikační systém (NKS):
  - Součástí zadání pro zpracování konceptu územního plánu byla povinnost zachovat NKS prakticky v nezměněné podobě.
  - Dle našeho názoru je NKS v současné podobě zastaralou a vadnou koncepcí silniční dopravy, která postupně trvale zhoršuje dopravní situaci, nevratně narušuje vyvážený rozvoj území, poškozují životní prostředí obyvatel a návštěvníků Prahy a nepřípustně zatěžuje veřejné rozpočty.
  - Je nutné nejprve objektivně zhodnotit veškeré dopady NKS na životní prostředí města a následně pravděpodobně upravit stávající či vypracovat novou dopravní koncepci.
  - Z tohoto důvodu by většina plánovaných staveb NKS měla být z kategorie „návrh“ změněna na „územní rezervu“ do té doby, než bude přepracována, posouzena a schválena ucelená multimodální dopravní koncepce, resp. z ní vycházející koncepce silniční dopravy v Praze (viz popis stavu podmiňující vznik a přijetí koncepce severojižní magistrály), anebo alespoň na „etapu návrhu“ minimálně do doby, kdy bude dostatečně rozvinuta síť tras veřejné kolejové dopravy osob.
  - Požadujeme proto změnit na územní rezervu tyto části NKS (v současné navržené podobě) anebo realizovat v etapě \*) po zprovoznění vybraných částí a opatření kapacitní veřejné kolejové dopravy v kategorii návrhu, tj. úseků navrhovaných tramvajových tratí, vybraných železničních stanic a zastávek a minimálně části trasy metra D (to vše včetně případných vhodných úprav – přeměny kategorií „návrh“ a „územní rezerva“ mezi jednotlivými úseky a uzly):
    - Městský okruh – východní část v úseku Pelc-Tyrolka – Štěrboholská radiála
    - Pražský okruh – severní část v úseku Horní Počernice – Ruzyně
      - Horní Počernice – Březiněves
      - Ruzyně – Březiněves
    - Radlická radiála a Břevnovská radiála
    - Libeňská spojka

\*) v případě etapy návrhu však minimálně s dílčími humanizujícími úpravami pro uživatele veřejné, pěší a cyklistické dopravy, především v oblastech MÚK a včetně souvisejících zásahů do plošného vymezení těchto staveb a nutných úprav funkčního využití ploch v dotčené dokumentaci územního plánu, především ve výkresech V2-Hlavní výkres, resp. V2v-Hlavní výkres – varianty, V4-Doprava, resp. V4v-Doprava – varianty a V7-Veřejně prospěšné stavby a opatření, resp. V7v-Veřejně prospěšné stavby a opatření

- Komunikační systém nižšího dopravního významu:

- Součástí nových plánovaných úseků komunikačního systému nižšího dopravního významu jsou i dílčí nákladná opatření, u kterých není prokázána jejich účelnost
- Účelnost těchto vybraných opatření je přinejmenším pochybná stejně jako jejich přínos pro zlepšení životního prostředí, resp. je u nich oprávněné riziko nevratných změn s trvalým zhoršením životního prostředí a poškozením charakteru území
- Požadujeme proto, aby vybrané stavby byly z kategorie „návrh“ změněny na „územní rezervu“, popř. byly řešeny v etapě (shodný rozsah vymezení jako u NKS, viz výše). Jedná se především o tyto stavby:

- Přeložení severojižní magistrály za Národní muzeum
  - tj. nové tunely, nová mimoúrovňová křižovatka mezi Státní operou a Hlavním nádražím a nové mimoúrovňové rampy v Čelakovského sadech (viz též první požadavek – zklidnění severojižní magistrály)
- Komunikační systém v rozvojovém území Bubny
  - tj. nový tunel a další nové kapacitní komunikace vedené napříč centrální částí Holešovic (viz též první bod – zklidnění severojižní magistrály a čtvrtý bod – transformační území)
- Pobřežní IV – severní obchvat Libně
  - tj. jednosměrný dvouproudý silniční tunel pod Palmovkou – napříč Libní
- Nové komunikace v oblasti Bohdalce
  - tj. např. mimoúrovňový silniční průtah Bohdalecká – U Vršovického hřbitova
- Komunikační propojení Evropská – Svatovítská
  - tj. čtyřproudová komunikace sice nijak nepomůže životnímu prostředí přetížených ulic Svatovítská a Evropská či Vítěznému náměstí (dle procesu EIA), ale umožní další růst intenzit a zrychlení automobilové dopravy spojených s likvidací zeleného pásu kolem zástavby Dejvic
- další obdobné nově navrhované komunikace
  - tj. nepřilíš koncepční lokální zlepšení podmínek pro automobilovou dopravu („urychlovače IAD“), které v daném místě zvýší kapacitu uzlu alepší propustnost úseku, čímž sekundárně napomůže zhoršení dopravní situace na navazujících úsecích komunikační sítě, kde realizace obdobného řešení není možná či vhodná. Vznikající disproporce dopravní sítě jsou navíc zvláště v případě mimoúrovňových řešení doprovázeny nevhodnými a prakticky nevratnými necitlivými zásahy do urbánní struktury a potlačují její další žádoucí funkce pobytové i dopravní (především veřejné, pěší a cyklistické).

- Obecnější požadavky k NKS (a dopravní koncepci vůbec) jsme již vznesli v rámci tzv.

„Věcně shodné připomínky k návrhu zásad územního rozvoje hlavního města Prahy (ZÚR)“, avšak naše připomínky nebyly zohledněny, resp. zapracovány (vyplývá to ze zveřejněného konceptu územního plánu, pro který bylo součástí zadání splnění podmínky přejmutí dosavadního NKS beze změn, a s ohledem na nedodržení postupu jednotlivých fází přípravy územně-plánovací dokumentace).

- U dopravních staveb vymezených jako VPS je nutné doplnit výpis pozemků, jichž se VPS dotknou, jak požaduje stavební zákon. Současný podklad to neumožňuje. Protože VPS umožňuje vyvlastňování, je seznam pozemků nezbytný.



---

### 3 / Podpora cyklistické dopravy

---

Požadujeme důsledné zpracování ucelené koncepce rozvoje infrastruktury pro cyklistickou dopravu do územního plánu. Zejména v centrálních částech města a v místech, kde vytvářejí umělou bariéru nejčastěji nadřazené komunikace a komunikace nižšího významu, je nutné vytvořit prostor také pro plnohodnotný provoz jízdních kol.

- **Cyklistická doprava:**
  - V konceptu územního plánu je koncepce cyklistické dopravy znázorněna téměř výhradně sítí páteřních a hlavních cyklotras
  - Je nutné zdůraznění rozvoje sítě doplňkových a místních cyklotras a upřesnění nutnosti integrace prvků cyklistické infrastruktury do převážné části komunikačního systému nižšího dopravního významu.
  - Požadujeme tedy navíc důslednější stanovení podmínek pro významné dopravní stavby a transformační a rozvojová území s ohledem na cyklo dopravu: především zajištění plnohodnotné průjezdnosti územím nejen v základních vazbách motorové dopravy, ale též ve vazbách společně s pěší a veřejnou dopravou (pokud to není přímo s ohledem na lokální podmínky, např. převýšení, zcela vyloučeno), adekvátně (lidskému) měřítku tohoto způsobu dopravy.
  - Souhlasíme s doplňujícími požadavky Komise RHMP pro cyklistickou dopravu: dva výkresy grafické části (závazná část a zdůvodnění), jejichž náhledy jsou níže vloženy k tomuto textu, jsou k němu přiloženy i samostatně v podrobnějším zobrazení a jsou nedílnou součástí této Námitky zástupce veřejnosti ke konceptu Územního plánu hlavního města Prahy

V textové části závazné části konceptu územního plánu hlavního města Prahy požadujeme provést tyto úpravy:

- **1. Koncepce uspořádání krajiny / 1.1 Krajina / odst. (1) / bod 10):**

*Původní znění:*

  - *zachovat (a postupně zlepšovat) prostupnost krajiny jak pro volně žijící organismy (zakládání prvků ÚSES), tak i pro člověka (doplňování sítě pěších a cyklistických stezek, které nekolidují s ÚSES) v souladu s kapitolou 1.4 Prostupnost krajiny.*

*Komentář:*

  - nemělo by se jednat pouze o jeden technický typ komunikace, ale o obecnější definici koridoru s vhodnými parametry – nahradit dopravně zavádějící termín „stezka“ termínem „cesta“:

*Navrhované znění:*

  - *zachovat (a postupně zlepšovat) prostupnost krajiny jak pro volně žijící organismy (zakládání prvků ÚSES), tak i pro člověka (doplňování sítě pěších a cyklistických **cest**, které nekolidují s ÚSES) v souladu s kapitolou 1.4 Prostupnost krajiny.*
- **1. Koncepce uspořádání krajiny / 1.4 Prostupnost krajiny / odst. (2):**

*Původní znění:*

  - *Prostupnost krajiny pro člověka zajišťují:*
    - *koridory významných pěších propojení, tj. významných úseků základní sítě pěších tras v místech, kde nemají náhradu, jsou důležité k překonání bariér (řeky, železniční tratě, průmyslové areály apod.), nebo jsou ohroženy,*
    - *koridory cyklistické infrastruktury vyjadřující vedení páteřních a hlavních cyklotras celoměstského významu.*

Komentář:

- nutné zdůraznit, že prostupnost krajiny pro člověka nezajišťují pouze tyto koridory, přestože jsou významným prvkem její prostupnosti – doplnit např. slovo „především“
- významná propojení nejsou pouze pěší, ale též cyklistická: v měřítku územního plánu jsou totiž znázorněny jen tyto dílčí úseky sítě místních a doplňkových cyklotras:

Navrhované znění:

- *Prostupnost krajiny pro člověka zajišťují **především**:*
  - *koridory významných pěších **a cyklistických** propojení, tj. významných úseků základní sítě pěších tras **a páteřních, hlavních, doplňkových či místních cyklotras v místech**, kde nemají náhradu, jsou důležité k překonání **liniových a plošných** bariér (řeky, železniční tratě, **kapacitní silniční komunikace**, průmyslové areály apod.), nebo jsou ohroženy,*
  - ***významné** koridory cyklistické infrastruktury vyjadřující vedení páteřních a hlavních cyklotras celoměstského významu **a koridory doplňkových a místních cyklotras.***
- **2. Koncepce města / 2.6 Dopravní infrastruktura / (1) Součástí urbanistické koncepce jsou následující systémy dopravní infrastruktury: / bod 4)**

*Původní znění:*

- *Pěší a cyklistická doprava zahrnující vymezené koridory cyklistické infrastruktury a koridory významných pěších propojení.*

Komentář:

- nutné doplnit i významná cyklistická propojení a informaci, že zobrazované trasy v UP jsou pouze vybrané, zároveň vhodná změna pořadí termínů:

Navrhované znění:

- *Pěší a cyklistická doprava zahrnující vymezené koridory **významných pěších a cyklistických propojení a koridory vybrané** cyklistické infrastruktury.*
- **3. Koncepce plošné a prostorové regulace / 3.1. Regulativy ploch s rozdílným způsobem využití:**

Komentář:

- Nutné formulaci v odst. (2), bodu 3) zpřesnit a upravit tak, aby přímo konkrétně stanovila režim (s odkazem na zákon č. 183/2006 Sb., § 6, odst. (1), písm. e) a platnost tohoto postupu obecně pro všechny případy výjimečně přípustných způsobů využití, mj. také k cyklistickým koridorům a jejich změnám
- Doplnit a opravit regulativy pro plochy:
  - termín „**stezky**“ nahradit termínem „**infrastruktura pro cyklisty**“, resp. „**komunikace pro cyklisty**“ a doplnit, resp. upravit příslušné body (zpravidla pasáže s dopravní infrastrukturou) u všech regulativů ploch:

#### 3.1.1 Území krajinné

- *Plochy lesní ZL:*
  - v odstavci (2) – *Přípustné využití* upravit třetí bod
- *Plochy nelesní ZN*
  - v odstavci (2) – *Přípustné využití* doplnit do třetího bodu
- *Plochy zemědělské a pěšební PZ*
  - v odstavci (2) – *Přípustné využití* doplnit do druhého bodu

#### 3.1.2 Území rekreační

- *Plochy parkové ZP*
  - v odstavci (2) – *Přípustné využití* doplnit do třetího bodu
  - v odstavci (3) – *Nepřípustné využití* odstranit termín „cyklostezky“ z posledního bodu (ponechat pouze „garáže se zelení na konstrukci“)
- *Plochy rekreace RP*
  - v odstavci (2) – *Přípustné využití* doplnit do třetího bodu
- *Plochy sportu SP*
  - v odstavci (2) – *Přípustné využití* doplnit do třetího bodu

### 3.1.3 Území obytné

- *Plochy veřejného vybavení VV*
  - v odstavci (2) – *Přípustné využití* doplnit do třetího bodu
- *Plochy bydlení OB*
  - v odstavci (2) – *Přípustné využití* doplnit do druhého bodu
- *Plochy smíšené SM*
  - v odstavci (2) – *Přípustné využití* doplnit do druhého bodu

### 3.1.4 Území produkční

- *Plochy dopravní infrastruktury DP*
  - v odstavci (1) – *Hlavní využití* doplnit do druhé odrážky termín „B+R“ (bike and ride), např. takto: „**záchytná parkoviště P+R a parkování jízdních kol B+R v rámci kombinované dopravy, DPP – parkoviště, parkovací garáže systému záchytných parkovišť P+R a systému parkování jízdních kol B+R včetně souvisejících zařízení;**“
  - v odstavci (2) – *Přípustné využití* doplnit do jediného bodu
- *Plochy produkce PR*
  - v odstavci (2) – *Přípustné využití* doplnit do třetího bodu
- *Plochy technické infrastruktury TI*
  - v odstavci (2) – *Přípustné využití* doplnit do prvního bodu
- *Plochy vodní VO*
  - v odstavci (2) – *Přípustné využití* upravit první bod: „**přístavní bazény, plavební kanály, náhony a ostatní nspecifikované vodní plochy, činnosti, stavby a zařízení související s provozem plochy nebo toku, vodní dopravou, rekreací a vodními sporty; pěší a cyklistická infrastruktura, pokud je přímou součástí vodních staveb a zařízení;**“
  - v odstavci (3) – *Nepřípustné, popřípadě podmíněně přípustné využití* doplnit do prvního bodu

### 3.1.5 Ostatní plochy s rozdílným způsobem využití

- *Plochy dopravní infrastruktury - komunikací DK*
  - v odstavci (2) – *Přípustné využití* doplnit odrážku: „**ostatní komunikace a dopravní cesty a plochy pro provoz bezmotorové, zvláště pěší a cyklistické dopravy (zahrnují především pozemní komunikace IV. třídy a účelové komunikace).**“

## • 3.2 Další regulativy a podmínky pro využití ploch

### ◦ 3.2.3 Územní systém ekologické stability

- v odstavci (2) bodě 1) doplnit: „**Přípustné jsou příčné přechody liniových staveb a zařízení dopravní a technické infrastruktury s výjimkou přechodů přes biocentra. Infrastruktura, resp. komunikace pro bezmotorovou dopravu, především pro pěší a cyklisty, jsou přípustné i v souběhu, resp. v podélném směru ÚSES, a to za podmínek, jež stanovuje zákon č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny v pozdějším znění (nebude narušena funkce ÚSES).**“

- **3.2.5 Suché poldry**
  - v odstavci (2) bodě 1) doplnit: „Přípustné je umístování drobných vodních ploch. Pokud nedojde k navyšování terénu a zhoršování odtokových poměrů, přípustné je umístování pěších a cyklistických komunikací a infrastruktury.“
  - v odstavci (2) zrušit bod 2), resp. přečíslovat bod 3)
- **3.3 Prostorová regulace / 3.3.2 Kód struktury zástavby / e) areály (A, A1, A2, A3)**
  - upravit, resp. doplnit text druhé části bodu: „Veřejná prostranství jsou zpravidla jasně ohraničena – uliční prostory a volné plochy, zpravidla s liniovou zelení, u větších celků nutno zakládat pěší a cyklistické prostupy, resp. průjezdy územím.“

## 6. Koncepce dopravní infrastruktury /

- **6.1 Silniční doprava / 6.1.2 Komunikační systém nižšího dopravního významu**  
Komentář:
  - stavby určené pouze pro provoz veřejné dopravy, pěší, cyklisty a případně pohotovostní vozidla by neměly být zařazeny do této kategorie (silniční doprava), ale do příslušných částí kapitoly dle dominantní dopravní funkce určující charakter stavby (např. tramvajový most s vhodnou úpravou pro provoz pěší, cyklistický a pohotovostních vozidel zařadit do části 6.2.2 Tramvajová doprava)
  - do jiných kategorií je žádoucí přesunout tyto stavby:
    - *Dvorecký most (pouze pro tramvajový provoz, pěší, cyklisty a pohotovostní vozidla)*
    - *Trojský most Podbaba – Podhoří (pouze pro tramvajový provoz, pěší a cyklisty)*
    - v případě varianty pouze pro pěší a cyklisty:
      - *Komunikační propojení Střížkov – Letňany*
- **6.2 Veřejná hromadná doprava osob / 6.2.5 Záchytná parkoviště P+R**
  - V odstavci (1) doplnit informaci o povinnosti integrovat plnohodnotné parkování jízdních kol B+R v rámci záchytných parkovišť (garáží) P+R:

*Navrhované znění:*

  - *Koncepce systému záchytných parkovišť (garáží) P+R je stanovena pro lokality uvedené v následující tabulce. **Součástí každého parkoviště (garáže) P+R je systém parkování jízdních kol B+R.** Jednotlivým lokalitám je přiřazena bilance požadovaného počtu stání, která je stanovena jako minimální přípustná. V případě etapizace výstavby musí řešení umožňovat budoucí rozšíření kapacity na navržený cílový stav.*
  - V tabulce „Záchytná parkoviště P+R“ doplnit sloupce s minimální požadovanou kapacitou stání pro jízdní kola pro etapu i návrh, případně zjednodušeně uvést pro všechny lokality shodně minimální procentuální podíl z počtu stání pro motorová vozidla – 10% (5% v odůvodněných případech), min. však 20 stání (s možností koncentrace kapacity ve vhodnějším místě v rámci dané lokality) a tento údaj doplnit do této tabulky či do prvního odstavce.

- **6.5 Cyklistická doprava**

Komentář:

- Samostatný oddíl věnovaný cyklistické dopravě upravit a doplnit tak, aby byla popsána a zdůrazněna nutnost komplexního plošného plnohodnotného řešení cyklistické infrastruktury v rámci dopravní obslužnosti a průjezdnosti území.
- Vymezené významné koridory a propojení ve výkresové dokumentaci tvoří pouze dílčí část celé koncepce cyklo dopravy, kterou je možné, resp. vhodné zobrazit v měřítku územního plánu. Další části koncepce je pak nutné zohlednit právě v textové části.

Navrhované znění:

- (1) **Součástí** koncepce cyklistické dopravy **tvorí vymezené významné koridory cyklistické infrastruktury a koridory významných cyklistických propojení.**
- (2) Vymezené **významné** koridory cyklistické infrastruktury vyjadřují vedení páteřních a hlavních cyklotras celoměstského významu, **významná cyklistická propojení vyjadřují vybrané úseky cyklotras doplňkových a místních, případně celoměstského významu.**
- (3) **Významné** koridory cyklistické infrastruktury vymezují plochy, které zahrnují zejména prostory místní komunikace nebo bezprostředně přilehlé pásy území, a další pásy v nezastavěném nebo nezastavitelném území města, kde se ukládá povinnost realizace kontinuálních opatření pro provoz cyklistů stavebního i dopravně-organizačního charakteru. **Vymezená poloha koridorů významných cyklistických propojení ukládá povinnost zajistit plnohodnotnou průjezdnost územím, případně realizovat infrastrukturu pro cyklistickou dopravu v poloze, která v zásadě odpovídá propojení koncových bodů vyjádřeného propojení v územním plánu.**
- (4) V konkrétním místě nebo úseku koridoru cyklistické infrastruktury (cyklotras) bude realizováno vhodné pro-cyklistické opatření, zejména s přihlédnutím k intenzitám automobilové dopravy a dle místních podmínek tak, aby byla zajištěna bezpečnost cyklistů a maximální komfort i orientace jejich pohybu. Za splnění regulativu se nepovažuje **pouhé** samostatné osazení informativního **směrového značení** pro cyklisty bez adekvátních úprav koridoru.
- (5) Podmíněně přípustné je řešení v jiné poloze (mimo vymezený koridor) za podmínky, že plnohodnotně nahradí požadované propojení. **Odchylné řešení (mimo stanovený koridor) za podmínek stanovených v odůvodnění posuzuje Útvar rozvoje hl. m. Prahy a úřad cyklokoordinátora hl. m. Prahy. Pokud je souhlasně projednáno, nevyžaduje změnu územního plánu. (Úřad cyklokoordinátora hl. m. Prahy je buď Komise Rady hl. m. Prahy pro cyklistickou dopravu (je-li zřízena), nebo jiná organizace či osoba na úrovni orgánů Rady nebo Zastupitelstva hl. m. Prahy, příp. Magistrátu hl. m. Prahy, v jejíž je t. č. cyklistická doprava na úrovni města v gesci. Neexistuje-li žádná z možností, od posouzení se na této úrovni upouští.)**
- (6) **Další cyklistická infrastruktura mimo stanovený systém vyjádřený vymezenými významnými koridory cyklistické infrastruktury a koridory významných cyklistických propojení bude realizována vzhledem k vyvážené dopravní obslužnosti území a přípustná dle regulativů ploch s rozdílným využitím. Odpovídající cyklistická infrastruktura bude řešena v rozsahu doplňkových a místních cyklotras, na převážné části komunikačního systému nižšího dopravního významu, resp. vybrané komunikační sítě.**
- (7) **Součástí každého dopravního uzlu kolejové dopravy (železniční stanice**

**či zastávky, stanice metra, významné zastávky tramvají) je systém parkování jízdních kol B+R v odpovídajícím standardu. Minimální počet stání pro jízdní kola je 20 míst.**

- Ke kapitolám 6.4 *Pěší doprava* a 6.5 *Cyklistická doprava* doplnit společný bodový přehled, resp. tabulku se všemi významnými pěšími a cyklistickými propojeními, znázorněnými ve výkresové části (schéma a výkres č. 4 – Doprava) tak, jako je tomu u ostatních druhů dopravy.
  - **Vymezené koridory významných pěších a cyklistických propojení**
- Všechny vymezené koridory významných pěších a cyklistických propojení uvádět společně pro obě skupiny uživatelů (pěší i cyklisty), pouze vybrané případy označit jako výjimky určené pouze pěším, resp. cyklistům, popř. doplnit údaj o možném vypuštění bezbariérovosti řešení vymezeného koridoru pro pěší
- Do přehledu *Vymezených koridorů významných pěších a cyklistických propojení* navíc doplnit následující propojení (tato jsou též graficky znázorněna v příložené výkresové dokumentaci dopravy):
  - **k. ú. Nebušice – Horoměřice (\* - koridor na území Středočeského kraje, ale spojnice je klíčová pro vzájemnou vazbu obou krajů)**
    - **přes SOKP v historické stopě stávající cesty**
    - **přímé propojení ulic Truhlářka – Do Oříšků**
  - **k. ú. Březiněves – Ďáblice (směr Letňany)**
    - **přes SOKP, návaznosti v rámci krajinných úprav (ZL, ZN apod.)**
    - **přímé rekreačně-dopravní propojení mezi centrem Březiněvsi a okolím ulice Cukrovarská**
  - **k. ú. Třebovice – Jinočany**
    - **přes SOKP v oblasti historické cesty**
    - **přímé propojení, především v souvislosti s rozvojovým územím Západního města**
  - **k. ú. Veleslavín**
    - **přímé propojení ve historické stopě cesty – současné komunikace**
    - **Veleslavínská (Na Petřínách – Pod Novým lesem)**
  - **k. ú. Bubeneč**
    - **přímé propojení v historické stopě – části současné komunikace**
    - **Pod Kaštany a nám. Pod Kaštany (Hradčanská – Stromovka)**
  - **k. ú. Vinohrady**
    - **přímé propojení stávající stezky pro pěší a cyklisty nad Seifertovou ulicí a budovy stanice Praha – hlavní nádraží**
  - **k. ú. Vysočany**
    - **přímé severojižní propojení pod železniční tratí v koridoru ulice Jandova**
  - **k. ú. Horní počernice**
    - **přímé překonání železniční tratí v historické stopě stávající ulice Stoliňská**
  - **k. ú. Dolní Měcholupy**
    - **přímé propojení ulic U Kabelovny a Kutnohorská**
    - **v rámci nového komunikačního propojení**
  - **k. ú. Krč – Kunratice**
    - **přímé propojení ulic Vídeňská – Obrataňská**
    - **v rámci nového komunikačního propojení**
  - **k. ú. Chodov**
    - **přímé propojení fragmentovaného území**

- ulice Roztylská – Pod vodojemem ( / U Kolonie / V Lomech)
  - **k. ú. Chodov**
    - přímé propojení ulice Starochodovská a Opatovská
    - v rámci nové tramvajové trati
  - **k. ú. Kolovraty**
    - přes SOKP v historické stopě stávající cesty
    - přímé propojení ulic K Říčanům – Do Kopečka
  - **k. ú. Kolovraty**
    - přes SOKP v historické stopě stávající cesty
    - přímé propojení ulic V listnáčích – Do Kopečka
  - **k. ú. Královice**
    - přes SOKP v historické stopě stávající cesty
    - rekreačně-dopravní propojení Královice – Kolovraty
  - **k. ú. Královice**
    - přes SOKP v historické stopě stávající cesty
    - rekreačně-dopravní propojení Královice –
  - **k. ú. Uhříněves**
    - přes SOKP v historické stopě stávající silnice (K Uhříněvsi)
    - dopravní propojení Královice – Uhříněves
  - **k. ú. Hájek u Uhříněvsi – Uhříněves**
    - přes SOKP v rámci nové MÚK
    - rekreačně-dopravní propojení několika historických cest a silnic
- **9.1 Veřejně prospěšné stavby a opatření, pro které lze vyvlastnit /**
- 9.1.1 Veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury**
- v odstavci (3) *Označení skupin veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury ve výkresové a tabulkové části* upravit označení skupin takto:
    - namísto „DC významná pěší propojení a prvky cyklistické infrastruktury“  
použít buď **„DC významná pěší a cyklistická propojení a koridory / trasy“**  
Nebo **„DC významná pěší a cyklistická infrastruktura“**
  - Upravit tabulku *„Veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury pro vyvlastnění“* tak, aby zde byla doplněna infrastruktura bezmotorové dopravy v rozsahu srovnatelném s ostatními druhy dopravy:
    - Nutno zpracovat celou (požadovanou) tabulku, resp. bodový přehled z kapitol 6.4 *Pěší doprava* a 6.5 *Cyklistická doprava* tak, aby byla doplněna všechna významná pěší a cyklistická propojení zobrazená ve výkrese č. 4 – Doprava, včetně nezbytného doplnění čísla, označení skupiny „DC“, názvu městské části a katastrálního území a popisu veřejně prospěšné stavby (vizte výše, s případným heslovitým doplněním konkrétní charakteristiky dané stavby a lokality)
    - Zahrnout významné koridory cyklistické infrastruktury (tj. systém celoměstského významu – páteřní a hlavní cyklotrasy) – posoudit tyto možnosti a vybrat nejvhodnější variantu:
      - uvést v celém rozsahu jako síť, případně v rámci popisu veřejně prospěšné stavby vyjmenovat příslušná označení všech páteřních a hlavních cyklotras, a to především v souladu s kap. 9.1.1 odst. (1): *„...stavby, které mají sloužit pro zajištění kvalitní dopravní obsluhy různými systémy dopravy na území hlavního města Prahy...“*

- provést pouze výběr dílčích úseků páteřních a hlavních cyklotras, především s ohledem na jejich častou prostorovou provázanost s jinými skupinami veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury (nejčastěji „DK“), resp. shodnou skupinou „DC“ (významná pěší a cyklistická propojení, definovaná samostatnou grafikou ve výkrese č. 4 – Doprava) či případnou zbytnost tohoto opatření pro některé úseky (např. v historickém jádru města). V tomto případě je vhodné konzultovat výběr dílčích úseků v průběhu přípravy návrhu s Komisí RHMP pro cyklistickou dopravu.
- Přesněji charakterizovat vymezení, resp. sloučení jednotlivých skupin veřejně prospěšných staveb a opatření (en bloc či jednotlivě) v případě, že dochází k jejich vzájemnému překrývání, resp. souběhu, a to buď spojením dotčených označení skupin, převzetím označení podle dominující (rozhodující) skupiny pro všechny dotčené skupiny či tyto skupiny na sebe vzájemně odkázat
  - Například v případě souběžného vedení nově navrhované komunikace nadřazeného komunikačního systému (DK) a významného koridoru cyklistické infrastruktury (DC) použít některou z těchto možností:
    - sloučené označení skupin (např. DK+DC)
    - označení pouze určující skupiny (DK), doplněné o informaci o cyklistickém koridoru v rámci dotčeného popisu veřejně prospěšné stavby
    - samostatná evidence DK i DC, avšak obojí doplněné o informace o druhé související stavbě v rámci dotčených popisů veřejně prospěšných staveb

Tato úprava je zvláště důležitá, pokud je výstavba DC podmíněna výstavbou DK a tyto by tak měly být realizovány současně.

V grafické části závazné části konceptu územního plánu hlavního města Prahy požadujeme provést tyto úpravy:

- **Výkres V4 Doprava, resp. V4v Doprava – varianty**

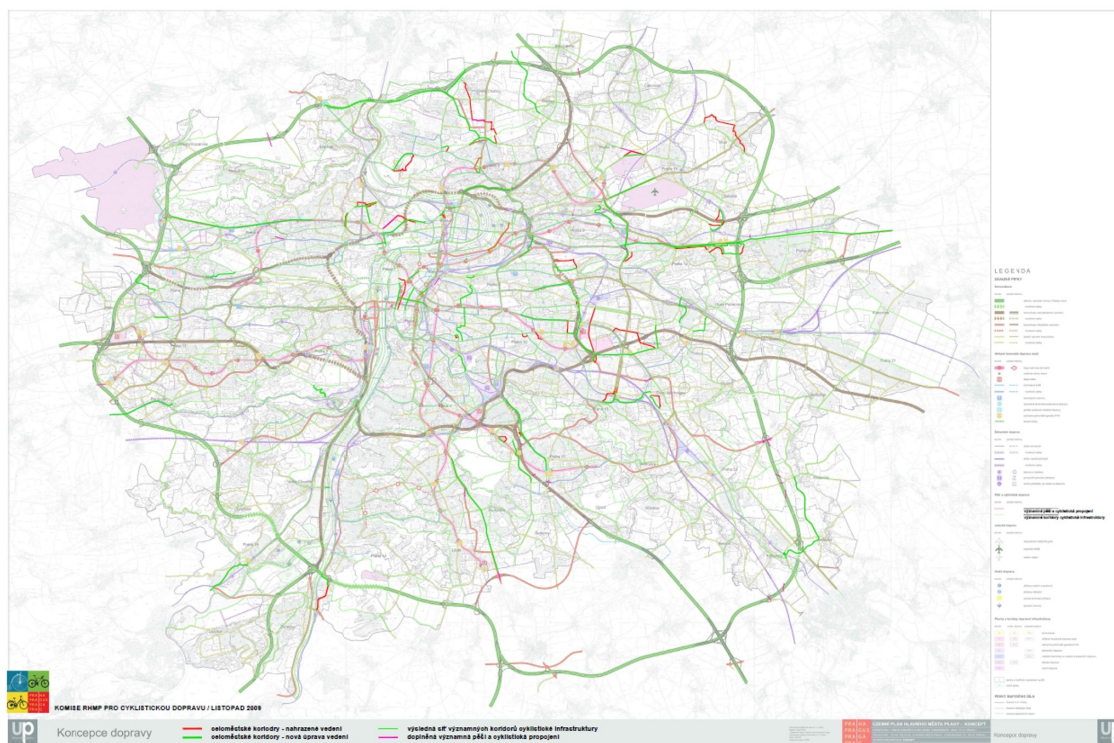
- **Legenda / Závazné prvky:**

- upravit popisky v oddíle „Pěší a cyklistická doprava“ níže uvedeným způsobem, popř. zvážit vhodnost pojmenování oddílu termínem „**Bezmotorová doprava**“:
  - termín „významná pěší propojení“  
nahradit termínem „**významná pěší a cyklistická propojení**“
  - termín „koridory cyklistické infrastruktury“  
nahradit termínem „**významné koridory cyklistické infrastruktury**“

- **mapová část:**



- grafické znázornění úprav trasování významných koridorů cyklistické infrastruktury a významných pěších a cyklistických propojení – náhled níže



(podrobné vektorové výkresy v samostatné příloze):

- **ostatní výkresy:**
  - nutné zanesení souvisejících vyvolaných úprav, vyplývajících ze změn dopravního výkresu, resp. závazné textové části konceptu územního plánu
  - dotčené jsou především tyto části výkresové dokumentace:
    - V2 Hlavní výkres, resp. V2v Hlavní výkres – varianty
    - V7 Veřejně prospěšné stavby a opatření, resp. V7v Veřejně prospěšné stavby a opatření – varianty

Ve zdůvodnění konceptu územního plánu hlavního města Prahy požadujeme provést tyto úpravy:

### Díl C - Komplexní zdůvodnění:

- Doplnit, resp. upravit jednotlivé části dokumentu v souladu s výše uvedenými komentáři závazné části.
- V celém dokumentu nahradit termín „stezka“ termíny **„zařízení pro cyklistickou dopravu“**, resp. **„infrastruktura pro cyklistickou dopravu“**.
- Pro vybranou část dokumentu navrhuje tyto níže uvedené úpravy:

- **6.5 Cyklistická doprava**
  - Provést úpravy textu celé kapitoly:

#### 6.5.1 Výchozí stav

*V cyklistické dopravě je klíčovým úkolem úspěšně plánovat nabídku. Tak, jak byly potřeby*

cyklistů v minulosti redukovány víceméně na její pojmání **pouze** v rekreační rovině, sílí v posledních letech tlak na vytvoření příznivějších podmínek k širšímu uplatnění cyklistické dopravy pro každodenní cesty za prací, do škol, **za kulturou a dalšími aktivitami** apod. Je snaha integrovat cyklistickou dopravu do infrastruktury města.

Cyklistickou dopravu je třeba vnímat jako důležitý **způsob pohybu společně s** dalšími druhy dopravy. Nabízí značnou flexibilitu při pohybu v městském prostředí a výrazněji by se mohla uplatnit i v regionu. Využití cyklistiky k dopravním i rekreačním účelům má stoupající tendenci a tomuto trendu je třeba přizpůsobovat služby i plánování nabídky v dopravě. Vývoj dopravy v Praze však není z pohledu ochrany životního prostředí a zdraví obyvatel optimální. Silniční motorová doprava, osobní i nákladní, v posledních deseti letech silně vzrostla, zvýšil se počet vozidel a především jejich výkon. Podíl cyklistické dopravy na přepravě osob oproti tomu zůstal na zanedbatelných, **ale zvyšujících se** hodnotách. Je nutné, aby pozornost byla kromě podpory řešení problémů motorizované dopravy namířena na celé spektrum dopravních modů.

V roce 1993 schválila Rada hl. m. Prahy Konceptci základního systému cyklistických tras na území hl. m. Prahy, která předpokládala realizaci cca 400 km cyklotras. Síť městských páteřních cyklotras spojujících důležité body (nádraží, stanice metra, sportovní stadiony, kulturní památky, vysoké školy atd.) měla být vybudována do roku 2000, nezahrnovala však místní vazby ani rekreační trasy, ty měly být ponechány na iniciativě městských částí. Tuto koncepci převzal a rozšířil Územní plán hl. m. Prahy z roku 1999. V Zásadách dopravní politiky hl. m. Prahy, přijatých ZHMP v roce 1996, byl za jeden z hlavních úkolů stanoven nárůst objemu cyklistické dopravy na několiknásobek. Plánovaný rozsah cyklistických tras se v následujícím období nepodařilo realizovat. V r. 2003 Rada HMP schválila aktualizovaný základní systém cyklistických tras (s prodloužením na cca 440 km) a realizaci posílila výslovným uložením úkolu zohledňovat cyklistickou dopravu při výstavbě a rekonstrukcích pozemních komunikací. Současně vyznačené úseky cyklistických tras z minulých období negarantují řešení tras formou stezek pro cyklisty, pruhů pro cyklisty nebo jiných opatření, která mají být předmětem naplnění koncepce řešení celoměstsky významných tras.

#### 6.5.2 Koncepce **cyklistické** infrastruktury

Z hlediska územního plánování se potřeba rozvoje bezpečné infrastruktury pro cyklistickou dopravu plošně obsluhující město dotýká především specifikace tras – koridorů, kde se mají příslušná opatření přednostně realizovat. Návrh cyklistické dopravy musí být nedílnou součástí řešení dopravní soustavy města a má být především plánováním nabídky pro rozvoj této dopravy. Pro cyklistickou dopravu územní plán stanovuje v Praze vytvoření ucelené sítě cyklotras, která umožní plošnou dopravní obsluhu a kvalitní spojení potenciálních zdrojů a cílů, včetně širších regionálních vazeb, zahrnující obě funkce cyklistické dopravy – dopravní i rekreační.

Základem vymezeného systému je kategorizace cyklotras, již dříve schválená Radou hl. m. Prahy, přičemž pro úroveň územního plánu jsou vybrány zejména trasy celoměstského významu, tzv. páteřní cyklotrasy (I. třídy) a hlavní cyklotrasy (II. třídy). **Ty jsou zpravidla tvořeny tzv. „chráněnými cestami“ či komunikacemi s integračními opatřeními. Doplnkové a místní cyklotrasy (III. a IV. třídy) se ponechávají mimo závazný regulativ územního plánu jako vrstvy vyplývající z místních podmínek s výjimkou úseků zahrnutých v rámci významných pěších a cyklistických propojení.** Jako samostatné kategorie lze chápat izolované cyklostezky (nejsou součástí sítě cyklotras, např. okruhy v parcích).

Páteřní cyklotrasy tvoří základní kostru pro cyklistickou dopravu v Praze. Slouží především pro dálkové vztahy uvnitř města i pro spojení se středočeským regionem. Zajišťují dopravní, **resp. dopravní a** rekreační funkci. Pokud možno sledují přirozené linie terénu (vodní toky, terasy), což umožní jejich sklonově příznivý průběh. Osou systému jsou cyklotrasy podél Vltavy, levobřežní a pravobřežní. Na trasy podél Vltavy navazují radiály, vedené především podél potoků, případně po hřebenech. Celý systém páteřních tras propojují severojižní tangenty.

Hlavní (sběrné) cyklotrasy rozšiřují síť páteřních cyklotras. Slouží dopravní, **popř. i rekreační** funkci. Zahrnují hlavní osy obsluhy území a vzájemná propojení městských částí. Sledují urbanistické osy, významné **trasy** veřejné dopravy a další směry s vysokou potenciální poptávkou po cyklistické dopravě.

**Doplňkové a místní** cyklotrasy slouží k plošné obsluze území, zajišťují napojení na celoměstskou síť, **resp. její zahuštění**. Dále zahrnují čistě rekreační trasy s minimálním dopravním významem. Tyto cyklotrasy nejsou v územním plánu obsaženy a jejich realizace se předpokládá v různých plochách s rozdílným způsobem využití v souladu s jejich regulativy.

**Územní plán dále vymezuje koridory významných cyklistických propojení, tj. takové linie cyklistických propojení, které nemají náhradu, nebo je jejich existence ohrožena, a jsou důležité k překonání bariér (řeky, žel. tratí, průmyslové areály, nesprávně založené komplexy bydlení, liniové trasy technické infrastruktury apod.) a dotvářejí přirozené trasy. Zpravidla jsou součástí doplňkových a místních, případně páteřních a hlavních cyklotras a jsou navrhována společně s významnými pěšími propojeními.**

Kromě **graficky** vyjádřených tras **a propojení** se předpokládá realizace odpovídajících prvků infrastruktury pro provoz cyklistů **v celém prostoru města. Především pro dopravní účely se odpovídající řešení cyklistické infrastruktury předpokládá v rozsahu tras převážné části komunikačního systému nižšího dopravního významu, vymezeného v textové části územního plánu a ve výkrese Doprava, resp. vybrané komunikační sítě vymezené v Hlavním výkrese. Pro dopravní i rekreační účely se předpokládá příslušná infrastruktura a opatření** v dalších plochách s rozdílným způsobem využití.

Cyklistické trasy vymezené v územním plánu jsou chápány a předepsány jako liniové koridory pro kontinuální infrastrukturu vhodně upravenou speciálně pro pohyb cyklistů (formou cyklistických pruhů a pásů na komunikacích v hlavním i přidruženém dopravním prostoru, samostatných stezek pro cyklisty nebo smíšených stezek pro pěší a cyklisty, přejezdů komunikací, opatření na světelně řízených křižovatkách, provozu cyklistů v protisměru jednosměrných komunikací a v pěších nebo obytných zónách apod.), **případně pomocí výrazného zkliďnění dopravy při společném provozu s motorovými vozidly.** Ve vyznačených trasách (koridorech) je realizace opatření nezbytná.

Síť koridorů cyklistické infrastruktury vychází z principu plánování nabídky vhodné dopravní infrastruktury a vytváření prostředí s vyváženou dopravní obslužností a vyrovnanými podmínkami pro jednotlivé druhy dopravy v souladu s dopravní strategií města i státu.

Koridory cyklistické infrastruktury zahrnují cyklistické trasy sloužící dopravní, rekreační i smíšené funkci, proto souběh koridorů v některých územích a lokalitách není závadou plánu, nýbrž záměrnou koncepcí vyplývající ze znalosti místních podmínek.

Úseky koridorů cyklistické infrastruktury, které reflektují a současně do návrhu potvrzují již realizovaná opatření pro cyklisty, mohou mít charakter polohově přesněji vymezené linie; jinak platí, že jsou v grafice standardně vázány zpravidla na osu komunikace, již má cyklistická infrastruktura sledovat.

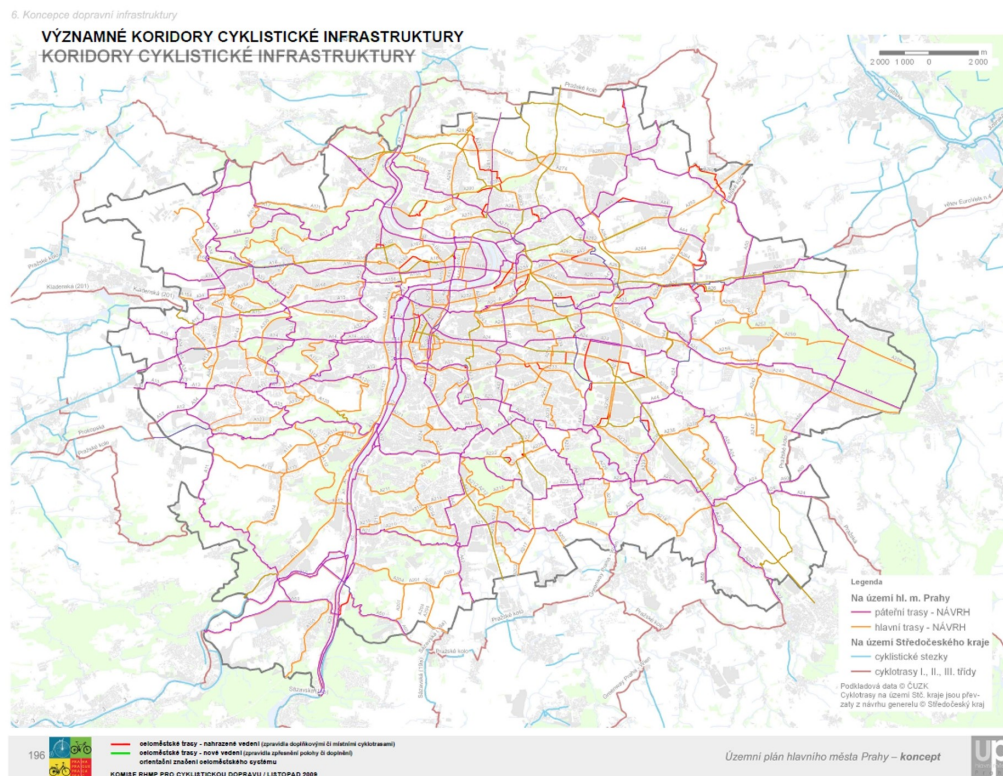
Koridory cyklistické infrastruktury nestanovují konkrétní provedení opatření pro provoz cyklistů a neurčují přesnou polohu či způsob průjezdu cyklistů prostorem místních komunikací, popřípadě v bezprostředně sousedním území, ale stanoví požadavek na řešení místa odpovídající cyklistické infrastruktury.

Od stanovených koridorů se lze při rozhodování v území odchýlit pouze v případech, kdy se

prokáže objektivní nerealizovatelnost vhodného opatření v rámci stanoveného koridoru, nebo bude nalezeno vhodnější propojení uzlů ve stanovených trasách, vyhovující svým charakterem dopravní nebo rekreační či smíšené funkci cyklotrasy a všeobecné podmínce regulativů ploch s rozdílným využitím. Odlišné řešení oproti regulativu koridoru cyklistické infrastruktury musí být doloženo návrhem alternativního vhodného řešení stopy v území. V opačném případě trvá nadále požadavek na řešení cyklistické infrastruktury v rámci koridorů v původní stopě dle územního plánu.

Zpracování následných korekcí průběhu koridorů cyklistické infrastruktury se předpokládá v rámci aktualizace územního plánu, zejména na podkladě přijatých odchylných řešení a podrobnějších prověření.

- Provést opravy, resp. úpravy tabulky „Páteřní cyklotrasy“ a doplnění tabulky „Hlavní cyklotrasy“. Doplnit informaci o průběžných aktualizacích systému (s ohledem na probíhající rozvoj a změny v dotčeném území), např. takto: **„System páteřních a hlavních cyklotras je průběžně aktualizován, tabulky jsou pouze informativní, platné k datu vyhotovení tohoto Zdůvodnění“**
- Provést opravy, resp. úpravy výkresu „Koridory cyklistické infrastruktury“ sítě páteřních a hlavních cyklotras vč. přejmenování výkresu v souladu se závaznou částí na **„Významné koridory cyklistické infrastruktury“** a doplnit informaci o průběžných aktualizacích, např. takto **„System páteřních a hlavních cyklotras je průběžně aktualizován, výkres je pouze informativní, platný k datu vyhotovení tohoto Zdůvodnění“** (náhled, podrobné vektorové výkresy v samostatné příloze):



---

## 4 / Moderní řešení dopravy v nových čtvrtích Prahy

---

V souvislosti se vznikem nových čtvrtí ve významných přestavbových územích – na místě nevyužívaných pozemků Masarykova nádraží, Nákladového nádraží Žižkov, Smíchovského nádraží, nádraží Bubny a dalších územích – požadujeme vytvořit dostatečnou kapacitu veřejné dopravy a vytvořit podmínky pro pěší a cyklisty. Teprve pak lze umožnit výstavbu.

- Tyto požadavky směřují především na všechny plochy zařazené do kategorie transformačních území, ale i případných rozvojových území (jejichž etapizace by se měla odvíjet od vyčerpání ploch transformačních území): tedy relativně velké plochy (v řádu desítek až stovek hektarů) s výrazně odlišnými koncepčními možnostmi zakládání a tvorby prostorových, resp. funkčních struktur a s významnými dopady na fungování okolního prostoru, především stávajícího zastavěného území a dopravní infrastrukturu.
- Požadujeme, aby závazná část územního plánu lépe a podrobněji definovala podmínky pro zastavění těchto území, především nutnost mnohem propracovanějšího koncepčního určení podoby těchto ploch již od stupně studií, tj. např. včetně povinnosti vypracování a porovnávání výrazně odlišných vývojových scénářů (i opakovanému) pro území samotné i pro přímo, resp. nepřímo dotčené území a dopravní systémy v širších souvislostech, včetně povinnosti následného vytvoření regulačních plánů. Zvláště důležitými podmínkami jsou:
  - stanovení povinnosti vytvoření a porovnání variant v závislosti na rozdílném předpokladu zastoupení jednotlivých druhů dopravy (v relativních i absolutních parametrech)
  - dodržování základní hierarchie priorit v rámci celkové a lokální dopravní obslužnosti území s přímým dopadem na formování prostorové struktury území a zástavby (v lokálním měřítku území preference pěší a cyklistické dopravy, v celkovém měřítku pak nadřazenost veřejné dopravy, vždy při zachování nezbytné dopravní obslužnosti pomocí automobilové dopravy, která by však neměla být v dominantní pozici vytvářející nevyrovnané podmínky ostatním druhům dopravy).
  - tyto výše uvedené podmínky požadujeme zapracovat (pravděpodobně nejvhodněji) do samostatné kapitoly závazné části konceptu územního plánu, povinnost tvorby regulačních plánů pro všechna přestavbová a rozvojová území městská požadujeme doplnit do kapitoly 4.6 „závazné části KÚPP – Plochy a koridory s podmínkou regulačního plánu“, upraveného odstavce (1) „Plochy a koridory, ve kterých je pořízení a vydání regulačního plánu podmínkou pro rozhodování o změnách jejich využití:“ (viz první bod- SJM) vložení navazujících odrážek formulovaných takto:
    - **Významná rozvojová území městská**
      - M/1 - Letňany
      - M/2 - Východní Město
      - M/3 - Petrovice
      - M/4 - Jižní Město – KIZ II
      - M/5 - Krč
      - M/6 - Novodvorská
      - M/7 - Libuš
      - M/8 - Barrandov – Slivenec
      - M/9 - Dívčí hrady
      - M/10 - Západní Město
      - M/11 - Ruzyně – Drnovská
    - **Významná přestavbová území včetně brownfields**
      - T/1 - Masarykovo nádraží



- T/2 - Maniny
  - T/3 - Bubny
  - T/4 - Letňany – Avia
  - T/5 - Letňany – Letov
  - T/6 - Vysočany
  - T/7 - Nádraží Žižkov
  - T/8 - Nusle – sladovna
  - T/9 - Bohdalec – Slatiny
  - T/10 - Švehlova
  - T/11 - Malešicko-hostivařská oblast
  - T/12 - Nové Dvory
  - T/13 - Braník – pivovar
  - T/14 - Hodkovičky
  - T/15 - Modřany – Nestlé
  - T/16 - Modřany – cukrovar
  - T/17 - Lipence
  - T/18 - Nádraží Smíchov
  - T/19 - Radlické údolí
  - T/20 - Zličín
  - T/21 - Strahov
- Pro udržitelný rozvoj území bude nezbytné stanovení maximálního přípustného zatížení automobilovou dopravou (především s ohledem na stávající zástavbu a komunikační síť) a s tím související (pravděpodobně nezbytné) výrazné koncepční změny, především v oblasti organizace dopravy (viz první bod – zklidnění severojižní magistrály), které vyplynou z rozvoje území v souladu s podmínkami danými územním plánem.
  - Kromě výše uvedené obecné úpravy, společné pro všechna území, požadujeme navíc „upřesňující závazné regulativy nad rámec plánem obecně stanovených regulativů“ pro tato „významná přestavbová území včetně brownfields“:
    - T/1 - Masarykovo nádraží a T/3 - Bubny:
      - existence ucelené koncepce severojižní magistrály a z ní vyplývající definování maximální únosnosti dopravního zatížení automobilovou dopravou z těchto území (viz první bod – zklidňování severojižní magistrály)
      - městotvorné začlenění koridoru severojižní magistrály a souvisejících komunikací do nové zástavby
    - T/7 - Nádraží Žižkov
      - vytvořit nový městský bulvár s tramvajovou dopravou při zachování a transformaci stávajících funkcionalistických budov nákladového nádraží
      - vytvoření jednoho ze zásobovacích center celoměstského významu (pozn.: včetně kolejového napojení na stávající železniční síť a nezbytných úprav návrhu nového vedení komunikací a tramvajové trati)
    - T/21 – Strahov
      - rozšíření transformačního území západním směrem po ulice Nad Tejnkou, Loutkářská, Kopeckého, Tomanova a Spiritka
      - změna části ploch OB na ZP tak, aby došlo k přímému propojení parkových ploch v oblasti Ladronky a Malovanky, včetně pěšího a cyklistického propojení

---

## 5 / Rozvoj zastavěných částí města namísto zastavování další nezastavěné krajiny

---

Namísto nové zástavby v oblasti stávajícího, původně venkovského osídlení ve vnějším pásmu Prahy požadujeme šetrné zahušťování současných prostorových rezerv v kompaktním městě. Požadujeme, aby využití stovek hektarů volné krajiny (dnes nezastavěných pozemků) bylo formou etapizace vázáno na vyčerpání potenciálu významných přestavbových území včetně brownfields. Projekty Západního a Východního města a další zbytečně zvyšují zatížení uliční sítě automobilovou dopravou.

- Součástí koncepce územního plánu je požadavek „upřednostňovat stavební rozvoj v obou pásmech kompaktního města, a to zejména transformaci nevhodně využívaných ploch (plochy přestavby včetně brownfields), před plošným rozvojem zastavitelných ploch ve vnějším pásmu“.
- Dle našeho názoru je toto jeden ze základních vhodných principů vyváženého udržitelného rozvoje prostoru, pokud nemá postupně dojít k vytvoření města „hypermobility“ s velkými dopravními vzdálenostmi a závislostí především na IAD.
- Některá v konceptu územního plánu obsažená území v kategorii „návrhu“ či „etapy návrhu“ tento princip nejen nesplňují, ale jsou s ním v přímém rozporu. Závažným problémem je především plošné rozrůstání současných sídel (převážně původně venkovského osídlení) do krajinného území ve vnějším pásmu města (rozvoj hypermobility téměř plně závislé na automobilové dopravě), ale i vznik některých nových rozvojových území na „greenfields“ (rozvoj hypermobility alespoň s částečnou konkurenceschopností veřejné dopravy ve vazbě na vnitřní město).
- Nejzávažnější je problém extenzivního rozrůstání menších sídelních celků do nezastavěného území tam, kde dosahuje řádově i desítek procent plochy v současnosti zastavěného území. Při takto razantní plošné rozpínavosti (především ploch obytných a smíšených) celků je totiž kromě samotných souvisejících dopravních problémů vysoce pravděpodobné, že bude po dosažení vyčerpanosti, resp. zastavění těchto ploch nadále vysoký tlak na rozšíření dalších nových zastavitelných ploch mimo toho času již zastavěné území v rámci změn či tvorby příštího územního plánu přesně tak, jako je tomu právě nyní. V tomto časovém horizontu tak může snadno dojít k nežádoucímu srůstání sídelních celků, ke kterému v tomto územním plánu zpravidla ještě úplně nedochází.
- Všechna tato dotčená území jsou přesně definována ve výkresu „Výkres základního členění“ pomocí kategorie „Zastavitelné plochy mimo zastavěné území“. Jmenovitě se jedná zvláště o tyto lokality:
  - zvláště významný nevhodný extenzivní rozvoj lokalit:
    - Benice, Královice, Cholupice, Pitkovice, Křeslice, Hájek, Uhříněves, Újezd, Lipence, Šeberov, Březiněves, Sobín, Zličín, Řeporyje, Štěrboholy, Běchovice, Dolní Počernice, Horní Počernice, Dolní měcholupy, Čakovice, Dáblice, Klánovice, Slivenec, Lochkov
  - další nevhodný extenzivní rozvoj lokalit:
    - Přední Kopanina, Nebušice, Vnoř, Dolní Chabry, Újezd nad Lesy, Nedvězí...
  - nevhodný extenzivní rozvoj formou rozvojových území:
    - M/2 VÝCHODNÍ MĚSTO
      - rozsáhlé části rozvojového území přímo navazující na současnou existující zástavbu, především Štěrboholy a Dolní Počernice

- ostatní plochy, tvořící podstatnou část největší „expanze“ do volného prostoru (krajiny), jsou již nyní navrženy jako územní rezerva
- M/10 ZÁPADNÍ MĚSTO
  - podstatná část největší „expanze“ do volného prostoru v konceptu územního plánu jako etapa návrhu, ostatní části přímo jako návrh
- Požadujeme proto změnit dotčené (výše definované) plochy z kategorie „etapy návrhu“ na „územní rezervy“ a většinu ostatních dotčených, v současnosti nezastavěných ploch (lokality bez dostatečně kvalitní dopravní obslužnosti, mimo docházkovou vzdálenost ke stanicím a zastávkám stávající kolejové veřejné hromadné dopravy) z kategorie „návrhu“ změnit na „etapu návrhu“ (s podmínkou vyčerpání rozvojového potenciálu výrazné většiny ostatních ploch v pásmu vnitřního a vnějšího kompaktního města a podmínkou zajištění adekvátní dopravní obslužnosti, především pomocí kolejových systémů veřejné dopravy).



---

## 6 / Vypuštění variant s negativním dopadem na životní prostředí

---

Požadujeme vypuštění všech variant řešení jednotlivých staveb a území, které mají negativní dopad na životní prostředí a podmínky pro život v Praze.

- Nesouhlasíme s návrhem zastavitelných území v následujících lokalitách řešených variantně ve vnějším pásmu města. Nesouhlas odůvodňujeme především potřebou vytvoření zeleného pásu po obvodě hlavního města a zelených klínů, nesrůstání původních sídel v zájmu zachování přirozeného charakteru příměstské krajiny a omezení nárůstu individuální automobilové dopavy, tedy snížení nároků na komunikační systém města a dopravní výkon IAD, s příznivými důsledky na stav životního prostředí v Praze.

Jedná se především o tyto lokality:

- VU 12 Horní Počernice východ
  - Zcela nežádoucí nabídka možnosti výstavby na východním okraji Prahy, která by přispěla k negativnímu srůstání zástavby mezi Prahou a přilehlou částí regionu, přispěla by k degradaci příměstské krajiny a přinesla by další nárůst IAD na komunikační síti města.
- VU 15 Dolní Počernice – Běchovice
  - Možnost zástavby v předmětné lokalitě zakládá možnost nevhodné urbanizace u přírodně cenného území, kterých je v Praze nedostatek a které s ohledem na rozšiřování města je třeba naopak chránit pásem nezastavitelného území. Nová zástavba v území vynucuje realizaci další mimoúrovňové křižovatky na Pražském okruhu u Počernického rybníka, tedy vyvolání nových územních nároků na komunikační systém v předmětné lokalitě včetně provozních komplikací v mezikřižovatkových úsecích Pražského okruhu.
- VU 20 Královice
  - Území je v odlehle poloze na východním okraji Prahy, nemá vhodnou vazbu na veřejnou dopravu, zástavba v daném území by byla klasickým projevem nevhodné suburbanizace příměstské krajiny.
- VU 21 Uhříněves východ
  - Území východně od Uhříněvsi na východním okraji Prahy nemá vhodnou vazbu na veřejnou dopravu, zástavba v daném území by byla klasickým projevem nevhodné suburbanizace příměstské krajiny, znamenala by nevhodné zvyšování automobilového zatížení, dopravního výkonu a nároků na dopravní systémy.
- VU 22 Uhříněves jih
  - Urbanizace v předmětném území by znamenala nežádoucí srůstání zástavby Uhříněvsi a Kolovrat, je projevem nevhodné urbanizace vnějšího pásma města a znehodnocování charakteru příměstské krajiny.
- VU 23 Kolovraty
  - Zcela nevhodná možnost zástavby na hranici Prahy přispívající k suburbanizaci příměstské krajiny a srůstání zástavby mezi obcemi.
- VU 25 Pitkovice
  - Zástavba v předmětné lokalitě je zcela nežádoucí, nemá příznivé vazby na veřejnou dopravu, je v těsném sousedství chráněné Pitkovické stráně a údolí Pitkovického potoka s vysokým potenciálem pro krátkodobou rekreaci celoměstského významu. Negativní vlivy urbanizace předmětné lokality by znehodnotily přírodní potenciál spádového území (obdobně jako nová zástavba v oblasti Křeslic).
- VU 26 Háje
  - Urbanizace území představuje zásah do dosud nezastavitelného území u areálu lesoparku Hostivařské přehrady. S ohledem na negativní vlivy suburbanizace je

třeba v kontaktu s kapacitní zástavbou Jižního Města ponechat území u Hostivařské přehrady nezastavitelné, určené pro rekreaci.

- VU 28 Šeberov
  - Území podél dálnice D1 mezi Šeberovem, Jižním Městem a Újezdem u Průhonic je třeba ponechat nezastavitelné v zájmu zachování možností pro vytvoření zeleného pásu kolem Prahy na pražském území a se zřetelem na nepřiměřený rozsah ploch pro novou zástavbu na území Průhonic (na plochách západně do D1 u Újezda). Nová zástavba u Šeberova podél dálnice D1 spolu s novou zástavbou u D1 a Vestecké spojky na území Průhonic by znamenala zcela nežádoucí extrémní proces suburbanizace předmětného území s mnoha negativními důsledky.
- Nesouhlasíme s řešením, které v základním návrhu počítá s realizací golfového areálu v Klánovicích.
  - Návrh v základní variantě vytváří bezprecedentní nabídku na likvidaci rozsáhlých zalesněných ploch. Golfové hřiště je v ČR v porovnání s jinými státy srovnatelné velikosti a počtu obyvatel dostatek, jejich další případný nárůst je možný na méně kvalitních plochách bez stávající zeleně. Argumentace, že v dané lokalitě v první polovině minulého století golfové hřiště bylo, je zcela nemístná, protože přírodní podmínky a stav životního prostředí byly před 80 lety oproti současné době nesrovnatelně příznivější.
- Nesouhlasíme s návrhem rozvojové plochy OB ve východním sousedství areálu zámečku v Záběhlicích v meandru Botiče.
  - Toto považujeme za bezprecedentní ignoranci přírodních hodnot, výsměch všem standardním postupům sledovaným v zájmu ochrany krajiny a přírodního prostředí. Toto území je třeba kultivovat ve prospěch veřejné zeleně, případně zde ponechat funkci zahrádek.

---

## 7/ Vytvoření „Koncepce dopravní obslužnosti prostoru“

---

Společné doplnění šesti výše uvedených částí Námitky zástupce veřejnosti ke konceptu Územního plánu hlavního města Prahy.

- Koncept územního plánu je v oblasti dopravy celkem složeným z mnoha dílčích záměrů jednotlivých druhů dopravy, definovaných vyobrazením konkrétních koridorů, staveb a ploch ve výkresové části a popisem v textové části.
- Vzájemné vztahy mezi vymezeným prostorem (města i krajiny) a dopravou, resp. jeho dopravní obslužností, i mezi jednotlivými druhy dopravy jsou zmiňovány v jednotlivých částech dokumentace v různém rozsahu a kontextu, avšak vždy pouze dílčím fragmentovaným způsobem: v textové části například okrajově v rámci regulativů ploch, podmínek etapizace výstavby apod., ve výkresech pak pouze samotným prostorovým vyobrazením a skladbou.
- V konceptu územního plánu však zcela naprosto chybí ucelená vize a bilance dopravní obslužnosti prostoru (nejen současného, ale především předpokládaného, tedy návrhového – „cílového“ stavu v mezietapách i dlouhodobějším výhledu), resp. sjednocené vyhodnocení dopravních staveb a rozvoje území na životní prostředí všech částí prostoru hlavního města Prahy (vymezeného všemi výše uvedenými katastrálními územími).
- Díky absenci ucelené koncepce dopravní obslužnosti jsou tak konceptem územního plánu ošetřeny pouze nejvýraznější potenciálně problematické případy, které jsou zcela zřejmé (např. podmíněnost etapizací výstavby v nyní dopravně obtížně dostupných lokalitách v závislosti na dobudování konkrétních staveb kolejové veřejné dopravy, resp. komunikačních propojení či zvýšení jejich kapacity). Tímto však nejsou dostatečně prověřeny související dopady na zbytek dopravní sítě (především komunikací a systémů veřejné dopravy) a prostoru, včetně stávající zástavby (zvláště v kompaktním městě s minimálními možnostmi na významné změny uličních profilů a objektů samotných). V rámci prováděného orientačního modelování dopravy je pak zcela nedostatečně zohledněna proměnnost prostředí a především změny v chování uživatelů v závislosti na změně podmínek (kvalitativní či kvantitativní změny v nabídce dopravní infrastruktury, aktivní dopravní politika – mytný systém), včetně neschopnosti modelování související redistribuce dopravních výkonů mezi jednotlivými druhy dopravy či celkovému poklesu dopravních výkonů v absolutních číslech.
- Požadujeme proto doplnění samostatné části „*Koncepce dopravní obslužnosti prostoru*“, a to buď jako první podkapitoly v kapitole „6. *Koncepce dopravní infrastruktury*“ (včetně souvisejícího přečíslování následujících podkapitol) anebo jako samostatné kapitoly (včetně souvisejícího přečíslování následujících kapitol).
  - Základní problematikou této části musí být komplexní vyhodnocení souvislosti a dopadů mezi dopravou a dotčeným (dopravně obsluhovaným) prostorem. Podstatou je definování optimálního a maximálního přípustného zatížení dotčeného prostoru vč. jeho životního prostředí, a to nejen u nové zástavby a dopravní sítě, ale především ve stávající zástavbě a na stávající dopravní síti. To se přímo dotýká kapacity systémů veřejné dopravy i komunikací. Tato problematika je podrobněji rozváděna ve výše uvedených částech tohoto dokumentu, nejpodrobněji pak v první části – zkliďnění severojižní magistrály

- Vyhodnocení vlivů neobsahuje podklad, který by umožňoval zjistit, jak velký počet obyvatel Prahy je v současné době zasažen hlukem a emisemi z dopravy nad rámec platných hygienických limitů (Praha přitom patří mezi nejhlučnější a nejspínavější metropole Evropy, podle Územně-analytických podkladů je 500.000 obyvatel nadlimitně zatíženo hlukem, dochází k soudním sporům, situace je předmětem kritiky EU). Tento stav způsobuje zásadní rozpor projednávaného materiálu konceptu územního plánu se zákonem.
  - Požadujeme proto doplnění vyhodnocení vlivů o rozdílové mapy hluku, tedy porovnání současného reálného stavu se změněnou (předpokládanou-modelovanou) situací po realizaci nových částí návrhu, resp. etap návrhu územního plánu.
  - Územní plán musí na základě tohoto komplexního vyhodnocení stanovit priority města v rámci dopravní obslužnosti a prostorového rozvoje, tedy především masivní rozvoj veřejné dopravy a tvorby udržitelné zástavby (viz výše uvedené části, např. rozvoj zastavěných částí města namísto zastavování další nezastavěné krajiny), a to především jako opatření pro snižování emisí a hluku,
- V návrhu územního plánu musí být pouze takové dopravní stavby (a rozvojová či transformační území, resp. nově zastavované plochy), u kterých je možné s přijatelnou přesností předpovídat jejich související dopady na životní prostředí celého města. Pokud by nevhodným pořadím realizace různých staveb a záměrů mělo dojít k ohrožení životního prostředí, je nezbytné stanovit etapizaci návrhu v takovém pořadí, které tuto eventualitu vyloučí. V územní rezervě územního plánu by pak měly být všechny ostatní dosud neexistující dopravní stavby či záměry, pro které toto komplexní posouzení není vyhotoveno, resp. u kterých se po dobu platnosti územního plánu ani nepočítá se zahájením územního a stavebního řízení (především z ekonomických důvodů). Vymezení rozsahu staveb v územní rezervě by mělo být provedeno účelně s minimalizací nežádoucího omezování přirozeného rozvoje území.
- Územní plán konstatuje z hlediska ochrany veřejného zdraví protizákonný stav znečištění v území, aniž by navrhoval opatření na jeho nápravu. Územní plán dále navrhuje stavby, jejichž vlivy jsou v rozporu s podmínkami ochrany veřejného zdraví (zákonem 285/2000 Sb).
  - Konstatujeme, že u vybraných staveb dochází k porušení § 18 odst. 1 a § 19 odst. 1 písm. b), c), e), a j) stavebního zákona, neboť negativním dopadem na životní prostředí nevytváří vyvážený vztah podmínek v území, nezohledňuje stávající hodnoty a podmínky v území, nezohledňuje rizika s ohledem na veřejné zdraví a životní prostředí.
  - Z uvedených důvodů není takto vypracovaná podoba Konceptu územního plánu v souladu s cíli a úkoly územního plánování, jak to požaduje § 40 odst. 1 písm. b) stavebního zákona. Požadujeme nápravu tohoto stavu.