

Michaela Valentová
Štěpánská Štěpánská 642/41
110 00 Praha 1

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

V Praze dne 2. dubna 2009

Námítky zástupce veřejnosti k návrhu Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy (ZÚR HMP)

„dopravní koncepce a infrastruktura – pěší doprava“ a „priorit územního plánování a specifické oblasti nadmístního a celoměstského významu - zeleň“

Území dotčená námitkou: celé území hl. m. Prahy a oblast stávajícího celoměstského centra

Jako zástupce veřejnosti zmocněný ___ občany hl. města Prahy dle § 23 zákona č. 183/2006 Sb., zákon o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „stavební zákon“), podávám ve smyslu § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. níže uvedené **námítky** proti návrhu Zásad územního rozvoje hl. města Prahy, zveřejněnému veřejnou vyhláškou (oznámení o zahájení řízení o vydání ZÚR HMP je zveřejněno na úředních deskách Magistrátu hl. m. Prahy od 18. února 2009 do 6. dubna 2009 včetně), týkajícímu se dopravní koncepce a infrastruktury – pěší doprava a priorit územního plánování a specifických oblastí nadmístního a celoměstského významu - zeleň.

Námítky (na základě věcně shodných připomínek občanů hl. m. Prahy):

I. námítka týkající se dopravní koncepce a infrastruktury – pěší doprava:

1) Do kapitoly 2. Obecné zásady územního rozvoje kraje hl. m. Praha **doplnit** takto:

za písmeno m) **vložit nové písmeno n)** ve znění: **„Zajistit dobrou prostupnost území, zejména ve veškerých rozvojových a transformačních oblastech, a to pro všechny druhy pro životní prostředí šetrné, zejména bezmotorové dopravy;“**

Další navazující písmena přejmenovat v návaznosti na vložení nového písmene n).

2) V kapitole 4.1 Oblast stávajícího celoměstského centra, část Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci **přidat písmeno c)** v tomto znění:

„c) v návaznosti na budování Městského okruhu a radiálních komunikací zklidňovat uliční, resp. komunikační síť na povrchu, zajistit její bezbariérovou prostupnost včetně komunikací návazných, např. třídu Milady Horákové nebo Severojižní magistrálu v oblasti celoměstského centra. Zajistit dostatečnou průchodnost územím přes nově budované bariéry Pražského okruhu.“

3) Do kapitoly 5. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu – dopravní infrastruktura **doplnit odstavec 5.8. Pěší doprava** v tomto znění:

„Vymezení: Plochy a koridory pěší dopravy celoměstského významu v horizontu územního plánu respektovat ve všech funkčních úrovních:

- a. **hlavní dopravní pěší cesty, zejména zajišťující napojení na veřejnou dopravu a propojení mezi jednotlivými městskými částmi**
- b. **hlavní třídy s významnou sociální funkcí celoměstského významu,**
- c. **sportovní, rekreační a poutní či historické trasy, zejména ty, které potřebují zajistit návaznost v sousedním regionu;**

Důvody vymezení: Pěší doprava jako environmentálně šetrný způsob dopravy ve městě má oporu ve schválených Zásadách dopravní politiky z roku 1996.

Dosud však chybí jejich promítnutí do územního plánu a konkrétních rozvojových strategií města. Praze chybí systémová podpora pěší dopravy.

Vztah k Územnímu plánu sídelního útvaru hl. m Prahy: Základní koridory a plochy pěší dopravy územní plán neobsahuje.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) **zohlednění urbanistických, prostorových, památkových a dalších podmínek dotčeného území,**
- b) **posouzení v kontextu veřejné dopravy.**

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) **vymezit koridory a plochy celoměstského významu pro pěší dopravu,**
- b) **zmapovat bariéry prostupnosti území pro pěší dopravu, navrhnout vhodné způsoby jejich překonání a doplnění potřebné infrastruktury pro pěší dopravu.“**

Odůvodnění:

Chůze, kterou začíná a končí i každá cesta vykonávaná dopravním prostředkem, je důležitou součástí života člověka. Přes růst stupně motorizace a stále větší používání osobních automobilů se i v současné době v Praze jen chůzí (bez použití dopravního prostředku) vykoná přibližně 1/4 všech vnitroměstských cest. Tuto skutečnost potvrdily výsledky průzkumu chování obyvatel trvale bydlících na území hl. m. Prahy, jehož provedení bylo zajištěno Ústavem dopravního inženýrství hl. m. Prahy v roce 2005. Osoby trvale bydlící v Praze vykonají cca 24 % všech cest pěšky.

Pěší provoz je nutné považovat za rovnocennou, a v některých částech města prvořadou, součástí městské dopravy. Chůze má nejen funkci dopravní (přemísťovací), ale též společenskou, rekreační a poznávací. Přispívá k upevnování fyzického a duševního zdraví osob a k jejich relaxaci. Chůze je základní, levný a k životnímu prostředí nejšetrnější způsob dopravy, je ekologická a ekonomická. Má významnou ekonomickou funkci v podpoře místních center a služeb. Chodci podmiňují společenskou funkci veřejných prostranství. Pěší provoz má ve městě nenahraditelnou a jedinečnou městotvornou a společenskou funkci, je indikátorem kvality života ve městě. Podpora chůze je proto podporou systémové proměny města ve vztahu k jeho dalšímu rozvoji a fungování.

Jako argument pro vybudování Městského okruhu byla uváděna potřeba zklidnění centra, zlepšení životního prostředí a kvalita života jeho obyvatel, proto je nutné uvést v Zásadách jmenovitě zklidnění sběrných a významných obslužných komunikací, jejichž přeměnu na zklidněné obslužné komunikace s běžným městským uličním charakterem by měl Městský okruh umožnit.

Území dotčená námitkou: celé území hl. m. Prahy a oblast stávajícího celoměstského centra

II. námitka týkající se priorit územního plánování a specifických oblastí nadmístního a celoměstského významu – zeleň:

1) V kapitole 1. Priority územního plánování kraje hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území **doplnit bod 10.** takto:

„10. Zvyšovat podíl zeleně a spojovat ji do uceleného systému, zejména doplňovat zeleň v deficitních oblastech, včetně centra města, a chránit stávající zeleň.“

2) V kapitole 4.1 Oblast stávajícího celoměstského centra **doplnit písmeno f)** takto:

„f) zachování veřejných parkových ploch a členění zástavby pomocí zeleně při respektování historického vývoje v území a redukování negativních vlivů automobilové dopravy výsadbou dřevin podél komunikací.“

Odůvodnění:

Ochrana stávající zeleně a rozšiřování nových zelených ploch jsou nezbytnou podmínkou zajištění zdravého životního prostředí města. V době silného znečištění životního prostředí, jsou stromy nenahraditelné. Ostrůvky zeleně v intenzivně využívané krajině a v umělém prostředí měst vytvářejí kyslík, osvěžují vzduch, zachycují prach a škodliviny, snižují počty mikroorganismů, poskytují stín a tlumí hluk. Je zapotřebí zastavit kácení zdravých stromů ve městě pod záminkou zvýšení bezpečnosti dopravy či v zájmu velkých staveb jakéhokoli druhu a naopak systematicky rozšiřovat zelené plochy, a to nejen v okrajových částech města. Městské komunikace v oblasti stávajícího celoměstského centra jsou nadměrně zatížené exhalacemi z automobilové dopravy, hlukem a v létě tropickými teplotami, které jsou dřeviny podél nich schopny výrazně snížit.

Území dotčená námitkou: celé území hl. m. Prahy a oblast stávajícího celoměstského centra

S pozdravem

Michaela Valentová