



Koncepce dopravy v Metropolitním plánu hlavního města Prahy (verze 4.0): analýza a rizika

Vypracoval Auto*Mat v květnu 2018

Dokument přináší základní analýzu dopravních kapitol Metropolitního plánu hlavního města Prahy a posuzuje možná rizika ve znění výroku a v obsahu jednotlivých výkresů. Zároveň přináší náměty na možné připomínky k návrhu Metropolitního plánu pro veřejnost.

Základem pro analýzu jsou aktuální koncepční dokumenty týkající se udržitelné mobility a požadavek Strategického plánu udržet 70% podíl neautomobilové dopravy. Pro jeho splnění je nezbytné napřít podstatně větší úsilí než dnes na rozvoj veřejné hromadné dopravy. To se neobejde bez výrazného zvýšení počtu záměrů pro veřejnou dopravu a posunutí řady záměrů z územní rezervy do návrhové etapy plánu, jakož i bez podstatného zkvalitnění konceptu pěší a cyklistické dopravy.

Dokument předkládáme k veřejné diskusi dříve, než připravíme vlastní připomínky. Budeme rádi za reakce, které nám pomohou zkvalitnit názor na to, co a jak konkrétně připomínkovat, a to od všech, kteří se k Metropolitnímu plánu a dopravě v něm mohou fundovaně vyjádřit, včetně týmu zpracovatele, jejichž případnou odezvu bychom považovali za velmi hodnotnou.

Doprava v konceptu metropolitního plánu verze 4: analýza a rizika	1
1 Soulad s městskými strategiemi a zadáním	3
2 Ideová východiska řešení dopravy	4
3 Automobilová doprava	5
3.1 Komunikační systém	5
3.2 Nadřazená komunikační síť (NKS)	5
3.3. Městská uliční síť	7
4 Veřejná doprava	9
4.1 Železniční doprava	9
4.2 Metro	10
4.3 Tramvajová doprava	11
4.4. Autobusová doprava	14
4.5 Systém záchytných parkovišť	14
5 Pěší doprava a bezmotorová prostupnost krajiny	15
5.1 Bezmotorová prostupnost území	15
5.2 Bezmotorová propojení a stavby	15
5.3 Nedostatky koncepce ve vztahu k bezmotorové dopravě	16
5.4 Doporučení k připomínkování	17
6 Cyklistická doprava	18
6.1 Shrnutí nedostatků v řešení cyklistické dopravy	18
6.2 Podrobněji k textové části výroku	18
6.3 Podrobněji k výkresu	19
6.4 Doporučení pro připomínky v oblasti cyklistické dopravy	22
7 Dodatek: Sporná ideová východiska Metropolitního plánu mimo oblast dopravy	23

1 Soulad s městskými strategiemi a zadáním

Jakkoliv je soulad s dalšími územně plánovacími dokumenty předmětem řady posudků a základní principy se v návrhu od verze 2.2 příliš neliší, není v našich silách provést nezávislé posouzení aktuální verze ve všech aspektech souladu s městotvornými strategiemi. V obecné rovině tak můžeme pouze vyjmenovat rizika možných nesouladů se strategickými dokumenty a požadovat jejich důsledné posouzení. Hlavními dokumenty, u kterých je třeba posoudit tento soulad, jsou:

- 1. Zadání Metropolitního plánu.** Zde je otázka, zda je návrh MPP v souladu se svým zadáním například v otázce dostřednosti (čl. 10 (1)).
- 2. Zásady územního rozvoje (ZÚR).** Platné zásady územního rozvoje jsou z roku 2014. Rada hlavního města Prahy by měla co nejdříve zadat jejich aktualizaci. Platí, že záměry, které jsou v ZÚR ve formě návrhu, musí být v návrhu také v MPP. Záměry v návrhu ZÚR tak v MPP nesmí být vypuštěny nebo uvažovány jako územní rezerva (např. Břevnovská radiála). Záměry, které jsou v ZÚR v územní rezervě, ale může MPP transformovat do návrhu. Vzhledem k pravděpodobné aktualizaci ZÚR je relevantní podat připomínku na převedení návrhu v MPP do územní rezervy i v rozporu se ZÚR za předpokladu, že budou ZÚR aktualizovány stejným způsobem.
- 3. Strategický plán Prahy (SP).** Návrh MPP v mnoha případech dostatečně nereflektuje a nezdůrazňuje zásady udržitelného rozvoje města stanovené v oddílech 1.3, 1.4. a 1.5 Strategického plánu hlavního města Prahy (dále SP). Jmenovitě se jedná o sekce Život ve městě, Zdravé město a Udržitelná mobilita. Metropolitní plán vytváří dojem, jako kdyby budoucnost města spočívala především v produktivitě jeho provozu a kompaktnosti zástavby. Při zahušťování města je ovšem potřeba citlivě zohledňovat tzv. měkké indikátory rozvoje města ve vztahu k jeho udržitelnému rozvoji, což se poměrně adekvátně snaží definovat právě SP. Hlavním cílem SP je například zvýšit do roku 2030 podíl pěší cyklistické a veřejné dopravy nad 70% (str. 87, 1. Soudržná a zdravá metropole). I přes to, že tento cíl se nezdá být příliš ambiciózní (současný podíl je cca 68%), zdá se, že návrh MPP nenahrává dosažení ani tohoto kosmetického zlepšení. Z návrhu dopravní infrastruktury (zejména poměru staveb pro IAD a VHD v návrhovém horizontu) je patrné, že rozvoj dopravy je plánován v rámci současného statutu quo a nikoliv v souladu ke směřování k udržitelnějšímu poměru jednotlivých druhů dopravy.
- 4. Plán udržitelné mobility.** Téměř dokončený dokument obsahuje řadu konkrétních záměrů, které by se měly propsat do výkresu MPP.
- 5. Krajský integrovaný program snižování emisí.** V programu je mimo jiné deklarován požadavek na omezení výstavby v nadlimitně zatížených územích a nezvyšování dopravní zátěže ve vnitřním městě.
- 6. Akční plán zlepšení akustické situace na území hl.m. Prahy.**
- 7. Klimatická strategie hlavního města Prahy.**
- 8. Plán rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky do roku 2020.**

A další.

Podstatnou přílohou k Návrhu MPP je Vyhodnocení vlivů Územního plánu hl. města Prahy na životní prostředí (SEA), zveřejněné jako příloha Návrhu. Vyhodnocení vyjmenovává v kapitole 1.2 další koncepční dokumenty, které by měly být v MPP zohledněny. Soulad některých z nich s MPP pak dále částečně posuzuje. Analýzu tohoto dokumentu v dopravních kapitolách provedeme dodatečně při přípravě našich připomínek.

Doporučení pro připomínky

V rámci vypořádání připomínek je třeba provést důkladné posouzení souladu návrhu MPP s výše jmenovanými strategickými dokumenty, jakož i s dalšími koncepcemi vyjmenovanými ve vyhodnocení SEA. Připomínky by měly formulovat požadavek na zpracování studií posuzujících soulad MPP s

jednotlivými strategickými dokumenty, a pokud možno jmenovat indikátory či ustanovení těchto strategií, u kterých je riziko, že je MPP nenaplnuje nebo ignoruje.

2 Ideová východiska řešení dopravy

Členění dopravní infrastruktury je v textové části verze č 4 Metropolitního plánu hl. m. Prahy rámcově vymezeno v článku 31 a především pak v člancích 118-130. Původ logiky tohoto pojetí je možno hledat již v hlavních tezích plánu - dostřednost (čl. 10 (1)), nové mosty, propojení a paralely (čl. 10 (8)) a metropolitní třídy (čl. 10 (9)).

Z ideového hlediska konstatujeme, že MPP (nejen v oblasti dopravy) zohledňuje zejména principy plánování vycházející z idejí volného trhu. Uplatňování těchto principů považujeme za velmi sporné, neboť nedostatek inkuzivity městského prostředí je často právě výsledkem chabé regulace územního rozvoje měst.

Dopravní systém Metropolitního plánu hl. m. Prahy (dále MPP) je založen na zásadě vyváženosti (čl. 30 (1)). Ta ale není, mimo vyjmenování druhů dopravy blíže specifikována. MPP pouze vymezuje dopravní stavby s ohledem na vyjmenovaná ekonomická a environmentální kritéria, která nejsou pro jednotlivé záměry specifikována. Bohužel není zveřejněna metodika, jak bylo při posuzování těchto kritérií postupováno, i informací, které jsme získali, je ale zřejmé že dopravní model v návrhu nepředpokládá snižování podílu automobilové dopravy, a to pravděpodobně ani ve vnitřním městě.

Již úvodní článek 30 (1) uvádí, že koncepce dopravní infrastruktury směřuje k zajištění „potřebné úrovně mobility“. Oproti předchozím verzím však ze znění vypadlo zasazení odstavce do kontextu udržitelného rozvoje.

Z řady dalších deklarácí v člancích 117-120 věnovaných automobilové dopravě je zřejmé podcenění problému hypermobility a nutnosti přinejmenším ve vnitřním městě soustavně směřovat ke snížení negativních dopadů automobilové dopravy. Toho je možné při současném růstu intenzity využívání města dosáhnout jedině výrazným snížením podílu automobilové dopravy na vykonaných cestách a v centrální části také absolutním snížením intenzity automobilové dopravy.

Celkové dopravní uvažování Metropolitního plánu nedostatečně vyzdvihuje upřednostnění veřejné dopravy před automobilovou (30/2c a 117/4¹), zejména při porovnání se Strategickým plánem hl.m, Prahy, je patrné, že nastavení MPP není v dostatečném souladu s progresivním přístupem k městské mobilitě. **Stavby pro IAD jsou v drtivé většině součástí návrhového horizontu a mají deklaraci veřejně prospěšnosti. Velká část staveb pro veřejnou dopravu (zejména tramvajové trati a vysokorychlostní železnice) je navržena pouze v územní rezervě, tedy k realizaci po horizontu platnosti plánu, a nemá deklarovanou veřejnou prospěšnost.** Rozvoj sítě pro veřejnou dopravu není navržen v takové míře podrobnosti a intenzitě jako rozvoj sítě pro IAD, uvádí se například Břevnovská či Vysočanská radiála, ale s výjimkou větve metra do Modřan není pro rozvoj sítě metra definována žádná další územní rezerva, což může rozvoj veřejné dopravy v budoucnu výrazně limitovat.

Dopravní model v MPP předpokládá zvyšování intenzity všech druhů dopravy s ohledem na demografickou prognózu. Není jasné, zdali je brána v potaz potencialita změny dopravního chování směrem k udržitelné mobilitě, která by dokázala korigovat negativní dopady dopravy v intenzivněji

¹ Článek 117/4 Navržené plochy nebo koridory dopravní infrastruktury vymezené Metropolitním plánem je přípustné využít i odlišným způsobem za předpokladu, že nebude znemožněno umístění konkrétní dopravní stavby ani její výstavba a omezeny podmínky pro její funkci, údržbu a provoz

využívaném území. Je pravděpodobné, že MPP tudíž není v souladu s cílem zvýšení podílu neautomobilové dopravy v Praze nad 70 %, deklarovaným v platném Strategickém plánu.

Vize Metropolitního plánu tak navozuje dojem města pro silné, invenční a kreativní jedince a subjekty. Tento fakt se váže i se strategiemi pohybu ve městě. Tematika dopravní koncepce je vnímána jako poměrně neproblematická a unifikovaná rovina městského rozvoje, kde to, co má větší potenciál, určuje další směřování dopravy ve městě. Deklarovaná zásada takzvané “vyváženosti” tak vytváří předpoklady pro budoucí neudržitelný rozvoj dopravy směřující k neúnosně vysoké zátěži území automobilovou dopravou.

Doporučení pro připomínky

Náš spolek bude připomínkovat absenci propojení řešení dopravy s kontextem udržitelného rozvoje a navrhne změny v některých částech výroku preferujících neadekvátně automobilovou dopravu.

S ohledem na uvedená ideová východiska doporučujeme veřejnosti směřovat připomínky na nevyvážené pojetí důležitosti některých záměrů. Doporučujeme požadovat přesunutí konkrétních záměrů pro veřejnou dopravu z územní rezervy do návrhového horizontu, a deklarovat jejich veřejnou prospěšnost. Naopak, u vybraných záměrů pro automobilovou dopravu doporučujeme jejich přesunutí do územní rezervy. Podrobnější doporučení najdete dále.

3 Automobilová doprava

Automobilová doprava je v textu zářimována obecným shrnutím koncepce komunikační sítě. Ta sestává z nadřazené komunikační sítě (radiálně okružní princip) a městské uliční sítě. Přínosem má být návrh komunikačních spojení vytvářející dopravní alternativy v důležitých relacích. Toto tvrzení se dá hodnotit jako velmi rizikové zejména proto, že bez redukce na stávajících tazích dojde spíše ke zvýšení intenzity IAD ve městě.

Celkové pro-automobilové vyznění textu lze ilustrovat zejména na článcích 118, 119 a 120, z jejichž výroků je implicitně patrná rezignace na snižování podílu automobilové dopravy. Odstavce týkající se IAD jsou navíc textově upřednostněny před VHD a bezmotorovou dopravu

3.1 Komunikační systém

Článek 118 (4) obsahuje nedoložené premisy typu “*ucelený dopravní systém minimalizuje zbytnou dopravu v území*” a další jsou deklaracemi, které navíc v dlouhodobém měřítku neplatí. Zbytnou dopravu minimalizuje vhodné nastavení kapacity komunikací a doprovodná regulace vjezdu a parkování. I kdyby se tato nedokazatelná floskule dostala do městské vyhlášky, neznamená, že bude v reálu platit. Pokud chce MPP vyjadřovat a podporovat zastaralou dopravní ideologii, měl by tak činit v odůvodnění. Celý (4) považujeme za zavádějící a měl by být z výroku odstraněn.

Článek 118 (5) MPP definuje závazný minimální rozsah tunelových úseků. Zároveň povrchového vedení radiály ulic v Holešovičkách tak jejich zahloubení nevylučuje. Na druhou stranu znázornění Blanky 2 v tunelech znemožňuje uvažovat v některých úsecích o povrchovém řešení, čímž nedává návrhu NKS dostatečnou flexibilitu. To je potřeba řešit, buď tak, že se takové úseky v MPP povedou po povrchu, nebo tak, že se ve slovním spojení “závazný minimální” nahradí souslovím “doporučený minimální”.

3.2 Nadřazená komunikační síť (NKS)

V oblasti tzv. *Pražského okruhu* by ve znění a stanovení MPP nebylo žádného zásadního rozporu, neboť odvedení transnitní dopravy mimo město je nutnou podmínkou odlehčení dopravní situace v Praze.

Pražský okruh je navíc nadregionálním tématem, který MPP víceméně nemůže řešit inovativně. Vzhledem k tomu, že se tématu vnějšího okruhu podrobně nevěnujeme, nemáme v této oblasti zvláštní doporučení.

Průmyslový polookruh je definován v **článku 119 (1)** jako součást NKS. To je pozitivní, protože to neznemožňuje uvažovat o přehodnocení městského okruhu například do podoby "Duál". Problém je v navrženém provedení, včetně zahloubení Kbelské v Hloubětíně. Souběžný návrh těžkého okruhu Blanka 2 a Průmyslové fakticky znamená zdvojení Městského okruhu ve východní části města. Namísto snižování dopravní zátěže v uliční síti tak v této části města vytváří podmínky pro další enormní nárůsty automobilové dopravy.

Vymezení zbývající trasy *Městského okruhu* je zhruba v souladu s aktuálně připravovaným konceptem "Blanka 2". Městský okruh, tedy vnitřní prstenec komunikací napojený na radiální proudy dopravy do města, je potom definován v **článku 119 (3)** jako *"nejdůležitější prvek systému nadřazené komunikační sítě uvnitř města. Plní rozhodující úlohu ve vedení a rozdělování dopravy z radiálních komunikací na hranici centra města. Omezuje nežádoucí průjezdy centrem a svým technickým řešením výrazně přispívá ke snížení dopravních intenzit na městské uliční síti a pozitivně ovlivňuje kvalitu veřejného prostoru ve prospěch veřejné a bezmotorové dopravy."*

Tvrzení v **článku 119 (3)**, že *MO svým technickým řešením sníží intenzity na městské uliční síti*, považujeme za zavádějící. Je pomíjena skutečnost, že MO jako takový nesníží objem IAD cílové ve vnitřní oblasti, naopak dopravu rozvede a ve střednědobém měřítku bez dalších opatření situaci v centru konzervuje ve stávajícím neúnosném stavu. Negativní vliv na intenzitu provozu vně MO je pak nepopiratelný. Tvrzení se staví proti kompromisním řešením MO, které v kombinaci s mýtem zajistí ochranu centra jistěji než přehnaně kapacitní komunikace na jeho okraji, MPP zde pomíjí, že MO bez mýta dostatečnou ochranu centra nezajistí. Úmyslné stavění se proti městotvorným řešením MO jde dokonce i proti samotným idejím Metropolitního plánu deklarujícího zlepšování kvality uličních prostranství.

Zakreslení Blanky 2, tedy východní části městského okruhu, navíc nereflektuje v současnosti zvažované tři varianty vedení, není problematizováno ani napojení Vysočanské radiály.

Doporučení pro připomínky

- **610/-/49; 610/-/119; 610/-/121; 610/-/122. Městský okruh a Libeňská spojka.** Náš spolek bude podávat komplexní připomínku rozporující navržené provedení Městského okruhu. Zájemcům o alternativní řešení Městského okruhu (zejména v Libni) doporučujeme formulovat připomínku v tom smyslu, aby MPP reflektoval připravovanou změnu Územního plánu Z3125, která má upřesnit vedení MO ve stávajícím územním plánu.
- **610/-/80 Přestavba ulice Kbelské a Průmyslové v oblasti Hloubětína.** Záměry je třeba chápat jako vytvoření další stopy Městského okruhu. Záměry značně zkapacitňují Kbelskou ulici, v zásadě vytvářejí Duál. Náš spolek bude požadovat odstranění záměrů nebo jejich převedení do územní rezervy.
- **610/-/69 Břevnovská radiála.** Doporučujeme požadovat odstranění Břevnovské radiály z návrhu s tím, že ke změně může dojít po aktualizaci ZÚR.
- **610/-/81 Radlická radiála.** Pro vysoký stupeň připravenosti nelze doporučit převedení Radlické radiály do územní rezervy.
- **610/-/120 Vysočanská radiála.** Doporučujeme připomínkovat v tom smyslu, aby zůstala v územní rezervě nebo byla zcela odstraněna.

- K vnějšímu okruhu nemáme konkrétní doporučení a odkazujeme v tomto na návrhy, které připravuje spolek [Rozumná doprava](#). Bez ohledu na trasování ale budeme připomínkovat řešení bezmotorové dopravy v okolí záměrů ve stávající podobě.

3.3. Městská uliční síť

Městská uliční síť je deklarována k doplnění alternativních a nových spojení, s cílem lepší distribuce IAD a snížení dopravní zátěže. Reálným dopadem ale bude větší plošná zátěž území z IAD. To je zcela nesprávný přístup, přinejmenším v oblasti uvnitř MO. Přístup k IAD ve vnitřní a vnější části města by měl být diferencovaný, což MPP nestanovuje, naopak vytváří podmínky pro zvýšení dopravní zátěže z IAD uvnitř MO, což je nenápadně – avšak nebezpečně – podpořeno **článkem 120 (4)**, který stanovuje, že je *“nepřípustné stavebními úpravami a změnami profilů neúměrně omezovat dopravu ve vztahu k městu jako celku.”* Nikde naopak není zmíněna podmínka podle které je nepřípustné navyšovat dopravní zátěž v oblastech, které jsou již dopravně přetíženy. Svým vyzněním tento článek může představovat překážku pro snížení dopravní zátěže v městských ulicích, humanizaci magistrály, apod. Podle našeho názoru nelze snižování negativních dopadů dopravy omezovat tímto způsobem, odstavec zasahuje do dopravní politiky města nad rámec kompetencí Metropolitního plánu. Tuto problematiku by měl řešit plán udržitelné mobility. Jsme proto přesvědčeni, že z MPP by měl být tento odstavec bez náhrady odstraněn nebo přeformulován tak, aby se nevztahoval implicitně k automobilové dopravě, a měl by být doplněn podmínkou nezvyšování dopravní zátěže v aktuálně přetížených oblastech.

Nakládání s mimoúrovňovými křižovatkami na městské uliční síti je špatně srozumitelné. Dle článku **120 (2)** se zachovávají a výjimečně přidávají MÚK. Nejsou ale vůbec řešeny stávající MÚK, které ve výkresu “stav” někdy uvedeny nejsou (např. smyčka Lehovce, Türkova - Květnového vítězství a další). Znamená-li to jejich odstranění, mělo by to být deklarováno explicitně. Rušené MÚK by měly být v MPP vyjmenovány.

Potřebu nových přemostění Vltavy a dalších propojení zejména pro IAD argumentují tvůrci potřebou vytvoření kapacitních koridorů jako nástroje pro snížení dopravní zátěže centra stanovuje **článek 120 (3)** (jenž navazuje na podobné deklarace v článku 120 (1)). To považujeme za nepřípustné, zvláště ve spojení s následujícím článkem (120 (4) viz výše). Doplnění spojnic pro IAD v širším centru pouze IAD zatráktivní a dopravní zatížení centra naopak zhorší. Je pochopitelné, že nová zástavba v pojetí MPP vyžaduje více komunikací pro IAD i v širším centru, aby bylo pokryto navýšení intenzit IAD bez snahy o pozitivní změnu modal share. Je to ale naprosto nebezpečná cesta. Zaplňování prázdných prostor s cílem podpořit vznik “města krátkých vzdáleností” je v principu správné, nevede-li ale ke zvýšení dopravní zátěže. A toho lze dosáhnout jedině definováním stropu intenzit IAD ve vnitřním městě a postupným přechodem zbytné IAD na udržitelnější formy dopravy.

Udržitelnou dopravní politiku postavenou na nezvyšování dopravní zátěže z IAD a aplikovanou v různých formách ve městech jako je Curych nebo Bern, tak Metropolitní plán v kombinaci s parkovacími minimy definovanými v Pražských stavebních předpisech pomíjí a prakticky znemožňuje.

Doporučení pro připomínky

V městské uliční síti se objevují následující záměry žádající komentář

- **610/-/85 Rozšíření ulice Karlovarské.** Souběžně je navrhováno paralelní napojení jižně od Bílé Hory směrem k Vypichu. Důvodem je, že zhotovitel chce odstranit Břevnovskou radiálu, ale zatím ji tam musí mít kvůli souladu se ZÚR, viz kap.1. Doporučujeme přesunout do rezervy.

- **610/-/134 Napojení Karlínského mostu - Urxova.** Z kapacitního hlediska není důvodu pro toto propojení v podobě mostu pro motorovou dopravu. Doporučujeme nahradit lávkou pro bezmotorovou dopravu.

Záměry, které doporučujeme z plánu zcela vyřadit, případně převést do územní rezervy a zrušit status veřejně prospěšné stavby.

- **610/-/14 Komunikační propojení Bubenečská - Milady Horákové.** Důvodem je zavlékání IAD do prostoru významného veřejného prostranství za současné existence ulice Pelléova.
- **610/-/56 Napojení Libeňského mostu na severní obchvat Libně a 610/—/86 Severní obchvat Libně** (fakticky tunel pod Palmovkou). Při splnění podmínky nezvyšování dopravní zátěže z IAD v oblasti uvnitř MO je tento záměr nadbytečný.
- **610/-/58 Napojení ulice Vrbovy z Jižní spojky a 611/723/1031 Mimoúrovňová křižovatka Vrbova.** Nové spojení ulice Vrbovy z Jižní spojky hrozí zavlečením nové dopravy z Jižní spojky do ulice Ke Krči, zejména v kombinaci se záměrem 610/-/112, kdy by pro nadmístní dopravu z Jižní Spojky na Smíchov vznikla alternativní spojka mimo k tomu účelu vhodné kapacitní komunikace.
- **610/-/110 Podolský most.** Při splnění podmínky nezvyšování dopravní zátěže z IAD v oblasti uvnitř MO je tento záměr nadbytečný.
- **610/-/112 Dvorecký most.** Jedná se o most pro IAD v souběhu s tramvajovým mostem 622/-/35. Při splnění podmínky nezvyšování dopravní zátěže z IAD v oblasti uvnitř MO je tento záměr nadbytečný.
- **610/-/125 Nové napojení ulice Na Chodovci k ulici Chodovské (po zakrytí ulice Spořilovské).** Doporučujeme upravit v rámci přehodnocení MÚK Chodovská - Jižní Spojka. Domníváme se, že záměr je možné v MPP zrušit.
- **610/-/135 Nová ulice Dělnická.** Záměr je v naprostém rozporu s veškerými koncepcemi řešení území Bubny, a s připravovaným zadáním územní studie na toto území. Spojení Dělnické a Veletržní představuje riskantní záměr pro Prahu 7, neboť hrozí vytvořit vnitroměstskou zkratku Městskému okruhu. Návrh doporučujeme zcela vyřadit, bez převádění do výhledu.
- **611/058/1047 Úprava mimoúrovňové křižovatky 5. května - Na Strži.** V rámci humanizace Seveorjižní magistrály by měla být oblast řešena úsporněji.

Záměry, které doporučujeme převést z návrhu do územní rezervy. V obecné rovině je možné uvažovat o převedení do územní rezervy u všech návrhů pro IAD uvnitř Městského okruhu, s výjimkou vybraných strategických záměrů.

- **610/-/33 Komunikační propojení Otakarova - Nad Vinným potokem.** Doporučujeme doplnit v úseku za Vršovickým nádražím o cykloakci v přidruženém prostoru (viz připomínky cyklo).
- **610/-/12 Komunikační propojení Bartoškova - U Seřadiště - Moskevská.** Lze případně i vynechat.
- **610/-/18 Komunikační propojení Čiklova - Otakarova.**
- **610/-/100 Úprava Pankráckého náměstí.**

Opomenuté záměry dopravního zklidnění. Metropolitní plán nebere vůbec v potaz některé zvažované varianty úprav radiálních či tranzitních proudů dopravy (v zájmu snížení zátěže města a propustnosti z hlediska IAD).

- **Smetanovo nábřeží a Křížovnická ulice** zůstává jako “významná místní komunikace”. Navrhujeme jej v úseku Národní - nám. Jana Palacha z této kategorie vyřadit. V úseku Novotného lávka - Křížovnické nám. pak doporučujeme definovat v ulici nové bezmotorové propojení, případně jako novou bezmotorovou akci v kategorii 640 nebo 650 (podobně jako bylo v návrhu 2009).
- **Severojižní magistrála** je v návrhu definována správně jako sběrná komunikace nadmístního významu. Vzhledem k neexistenci značky “rušených MÚK” není zřejmé, jak MPP přistupuje k odstranění mimoúrovňových křižovatek. Lze podmíněně předpokládat jejich odstranění v transformačních oblastech (MÚK Vltavská a Pankrácké nám). Návrh každopádně předpokládá zachování MÚK Na Strži. Náš spolek věnuje jednu z připomínek také zformulování požadavku na jasnou deklaraci humanizace SJM.
- **Ve výkresu není převedena IAD v oblasti Plzeňské obousměrně do Vrchlického ulice**, i když tuto variantu výhledově narhuje revitalizace Plzeňské třídy zadaná MČ Praha 5 (vytvořená studiem A69 Architekti).

4 Veřejná doprava

Rozvoj veřejné dopravy je ve MPP pojat na první pohled pozitivně s důrazem na rozvoj tramvajové a podzemní kolejové dopravy (122/3). Při bližším pohledu je však zřejmé, že koncept rozvoje zejména tramvajových tratí není příliš odvážný a dotažený, jinými slovy nevytěžuje plně racionální možnosti uliční sítě a preferované proudy cestování městem a nezačleňuje dokonce ani některé záměry uvažované pro prioritní realizaci.

4.1 Železniční doprava

Pozitivně hodnotíme rozvoj železniční sítě včetně zachování či doplnění nákladních železničních vleček do vybraných průmyslových a logistických terminálů (**čl. 126 (5)**). Jistou pochybnost máme ohledně dostatečnosti návrhu pro souběh intenzivní příměstské osobní dopravy a dopravy nákladní. Potenciální přechod výraznějšího podílu kamionového tranzitu na železnici by si patrně vyžádal fyzické oddělení městské a příměstské sítě železniční veřejné dopravy od nákladní dopravy. Za výrazný nedostatek, zejména ve srovnání se záměry pro IAD, považujeme přítomnost některých záměrů pouze v územní rezervě, přičemž jejich realizace by měla být stejně nebo i více prioritní než u řady záměrů pro IAD. Vztah k ZÚR umožňuje zařadit tyto záměry do návrhu. Neobstojí protiargument, že se jedná o záměry v gesci státu, a to zejména u záměrů, které leží zcela na území města (železniční diametr).

Doporučení pro připomínky

- **630/-/2 Železniční trať Nové spojení II.** Silně doporučujeme převést z územní rezervy do Návrhu a deklarovat jako veřejně prospěšnou stavbu. Je vysoce žádoucí, aby bylo Nové spojení II realizováno v podobném časovém horizontu jako Městský okruh, jinak nelze předpokládat dostatečné odlehčení centra ani realizaci některých doprovodných opatření ke zprovoznění MO požadovaných posouzením EIA na dostavbu MO, zejména zpoplatnění vjezdu do oblasti uvnitř MO. Záměr leží kompletně na území Hlavního města Prahy a je možné jej realizovat v městské režii.
- **Vysokorychlostní trati 630/-/33; 630/-/101; 630/-/103-109.** Doporučujeme navrhnout vysokorychlostní trati v maximální možné míře z územní rezervy do návrhu (aktuálně je v návrhu

jen spojení na západ). Tam, kde je řešení variantní, je žádoucí převést do návrhu pravděpodobnější variantu a alternativu ponechat v územní rezervě. Vysokorychlostní trati v územní rezervě jsou tak v souladu se ZÚR, je ale možné převést je do návrhu.

- Doplnění železniční zastávky na budoucí osobní tangentě trati Dolní Počernice - Malešice v lokalitě Kyje východně od ul. Průmyslové.

4.2 Metro

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

Komplikovaná je situace kolem vedení metra D, které je v návrhu MPP zakončeno na náměstí Republiky, Zastupitelstvo hlavního města Prahy ale současně schválilo úkol prověřit a do územního plánu zpracovat odklon linky D na Žižkov (a to již bez zmínění náměstí Republiky jako koncové či průběžné stanice). Jakkoliv nejsou veřejně k dispozici studie hodnotící toto vedení, považujeme záměr přetrasování linky D mimo historické centrum za mimořádně nešťastný. Linka D může dobře plnit buď dostřednou funkci odpovídající aktuálním ideám MPP, nebo funkci transversální, nabízející na východě města atraktivní alternativu automobilové dopravě. Vedení přes Hlavní nádraží na Žižkov by ale neplnilo dobře ani jednu z těchto funkcí.

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

Doporučení pro připomínky

Náš spolek bude předkládat připomínku navrhuující nové posouzení kapacitní podpovrchové veřejné dopravy na Žižkově dle zásad uvedených výše. Dále navrhneme prodloužení linky D z náměstí Republiky na Letenské nám. Případný výhled směr ZOO a Bohnice a návrh druhé etapy železničního diametru nebudeme do Metropolitního plánu přímo požadovat, navrhneme ale jejich prověření při aktualizaci ZÚR.). Budeme požadovat prověření kapacitní veřejné dopravy na Žižkov jinak než závletem linky D.



Obr.: Možné trasování linky metra D severně od Náměstí republiky směrem na Letnou s naznačeným výhledovým pokračováním směr Troja a Bohnice.

4.3 Tramvajová doprava

Rozvoj tramvajové dopravy je navrhován v důležitých dopravních koridorech směrem ze širšího centra do hustě obydlených oblastí, a dále jsou součástí jižní, východní a severní tramvajová tangenta.

Vzhledem vymezení města ve východiscích plánu jako “města krátkých vzdáleností” se nabízí úvaha, zdali více koncepčně neuvažovat o zhuštění tramvajových tratí v centru Prahy a inspirovat se vedením tratí před rokem 1980.

Za projev jisté nevyváženosti MPP považujeme skutečnost, že je řada záměrů na tramvajové trati pouze v územní rezervě (a tedy bez přiznání statutu veřejně prospěšné stavby), některé záměry, o kterých se již v současnosti uvažuje, pak návrh MPP neobsahuje vůbec.

Doporučení pro připomínky

Následující trati považujeme z hlediska rozšíření tramvajové sítě a prostupnosti města za zvláště významné a doporučujeme proto v připomínkách **zdůraznit nutnost jejich zachování v MPP**:

- 622/-/2 Tramvajová trať Budějovická - Dvorce.
- 622/-/6 Tramvajová trať Kobylisy - Bohnice. Není racionální vést v tomto koridoru tramvajovou trať jinak než po povrchu.
- 622/-/14 Tramvajová trať Nádraží Podbaba - Suchdol.
- 622/-/16 Tramvajová trať Počernická
- 622/-/18 Tramvajová trať Sídliště Modřany (Levského) - Libuš (stanice metra D)

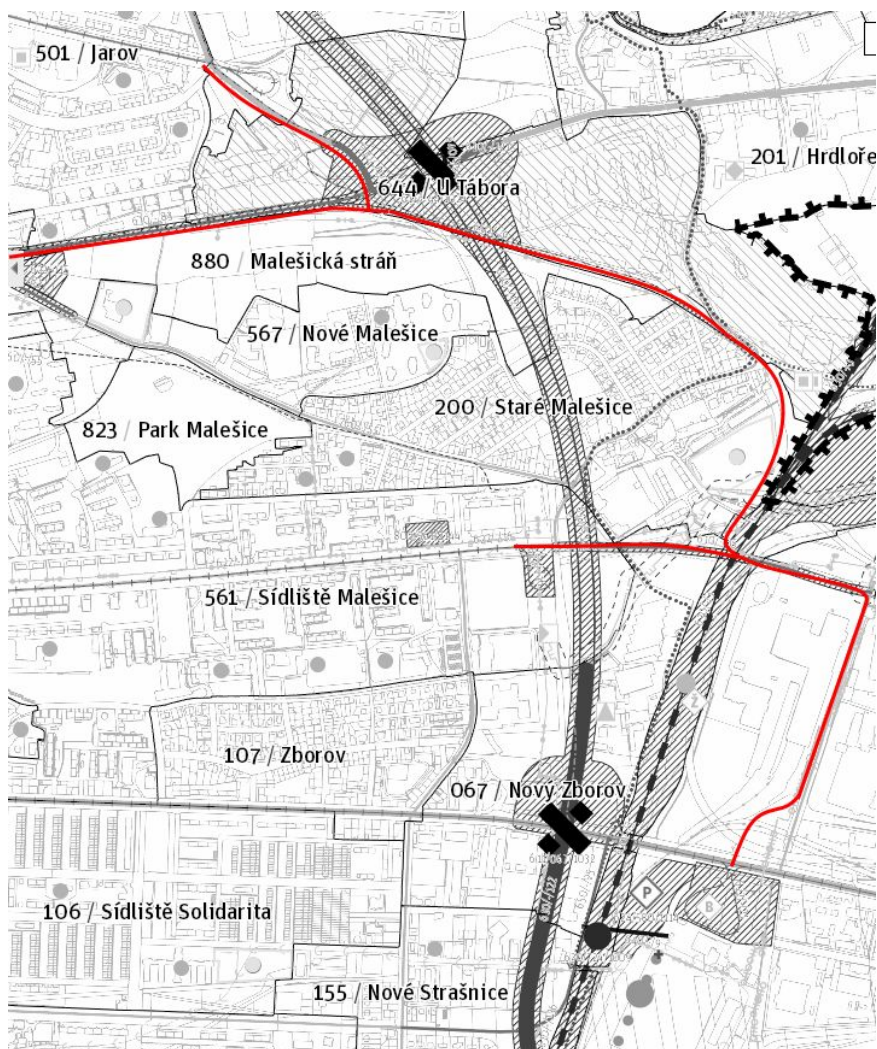
- 622/-/20 Tramvajová trať Spořilov - Chodovec - Opatov - Háje - Jižní Město. Trať je třeba zachovat v návrhu v celé délce, tj. včetně úseku ulic Opatovská.
- 622/-/27 Tramvajová trať Vinohradská - Hlavní nádraží - Bolzanova
- 622/-/28 Tramvajová trať Vinohradská - Václavské náměstí. Potřebné jsou obě větve trati od Muzea, tuto nelze v žádném případě vyloučit.
- 622/-/31 Tramvajová trať Vltavská - Dělnická - Komunardů
- 622/-/35 Tramvajová trať Zlíchov - Dvorce (Dvorecký tramvajový most)

Náš spolek bude předkládat připomínku směřující k převedení drtivé většiny tramvajových tratí z územní rezervy do návrhu (jedná se o záměry 622/-/1, 3, 8, 12, 13, 19, 22, 39, 40 a 42). U následujících záměrů považujeme jejich **převedení do návrhu a začlenění mezi veřejně prospěšné stavby** za zvláště důležité:

- **622/-/3 Tramvajová trať Budějovická - Vyskočilova - Michle (U Plynárny).**
- **622/-/8 Tramvajová trať Podbaba - Troja (Zoo) - Poliklinika Mazurská a 622/-/42 Tramvajová trať Podbaba - Troja - Sídliště Bohnice, trasa ZÚR.** Druhá část severní tramvajové tangenty je nezbytná pro zajištění konkurenceschopnosti veřejné dopravy v severním sektoru Prahy, která výrazně poklesla po zprovoznění tunelu Blanka. Navrhujeme ji proto překloupat z územní rezervy do návrhu v jedné z předložených variant a druhou ponechat v územní rezervě.
- **622/-/12 Tramvajová trať Nádraží Hostivař - Horní Měcholupy - Petrovice - Jižní Město**
Pozn.: Výkres obsahuje zjevnou chybu, když část trati deklaruje jako územní rezervu a část v Petrovicích jako návrh.
- 622/-/39 Tramvajová trať Dukelských hrdinů - Bubny (Brazilská).

Mimo v MPP uvažovaných tramvajových tratí považujeme za důležité **rozšířit návrh tramvajové sítě v návrhové části** v následujících úsecích:

- **Tramvajová trať Motol - Nové Butovice - Velká Ohrada (s případnou větví k obratišti Malá Ohrada).** Z motolské křižovatky Bucharovou ulicí přes Nové Butovice a Jeremiášovu Červeňanského ulicí do prostoru stávajícího obratiště autobusů Velká Ohrada. Trať se objevuje v návrhu Plánu udržitelné mobility.
- **Tramvajová trať Depo Hostivař - Sazečská - most Pod Táborem - Jarovská spojka s odbočkami Počernická a Spojovací.** Trať propojuje existující či navržené slepé trati v Koněvově, na Jarovské spojkce a v Počernické s přestupním uzlem Depo Hostivař a vytváří předpoklady pro zajištění konkurenceschopnosti veřejné dopravy ve východní části kompaktního města po dostavbě Městského okruhu.
- **Tramvajová trať Vozovna Kobylisy - hranice Prahy (Zdíby).** (návrh). Jedná se o přeshraniční trať pokračující na území Středočeského kraje.



Obr.: Možné vedení tramvajových linek mezi Depem Hostivař a Jarovem, vytvářející kapacitní tranverzály pro veřejnou dopravu alternující Městský okruh.

Mimo v MPP uvažovaných tramvajových tratí považujeme za důležité **rozšířit návrh tramvajové sítě v územní rezervě** v následujících úsecích:

- Trať v Husitské a Koněvově Bulhar - Ohrada.
- Trať na dolním Václavském náměstí a v ul. Na Příkopě po nám. Republiky.
- Prodloužení trati z Lehovce Ocelkovou ulicí na Černý Most.
- Chilská - Kateřinky (podél D1) - hranice Prahy (obchodní zóna Čestlice).
- Chilská - Na Jelenách - podél Kunratické spojky - depo Písnice.
- Depo Písnice - hranice Prahy (Jesenice).
- Spojka Chodovec - Roztyly (M).
- Tramvajová trať na Slatiny.

Opatření 622/-/7, tedy tramvajovou trať Kubánské náměstí - Vinohradská (Želivského), považujeme za nevhodně trasovanou, a to z následujících důvodů:

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

S ohledem na vedení trati tímto způsobem v ZÚR doporučujeme požadovat řešení tohoto úseku ve variantách, s druhou variantou vedenou ulicí Bělocerkevskou a případně tunelem pod areálem Vinohradské nemocnice s vyústěním trati přímo do ulice Želivského. Takové vedení trati zajistí u tangenty dostatečnou atraktivitu a zvýší konkurenceschopnost veřejné dopravy ve vnitřním městě.

4.4. Autobusová doprava

Autobusová doprava je považována za dostačující s mírným apelem na její snižování, zejména ve vnitřním městě. Tomu samozřejmě musí odpovídat intenzivnější rozvoj sítě tramvajových tratí, jak jej navrhujeme v předchozí kapitole. V oblasti příměstské dopravy tedy v integrovaném systému koordinovaném ROPID, nicméně autobusová doprava představuje a bude představovat i v budoucnu důležitý způsob dopravy. V návrhu pak rozvoj autobusové dopravy stanovuje pouze osm autobusových terminálů pro vnější dopravu (příloha PZ_7 Tabulkové části 3./623), které jsou umístěny konečných navrhovaných nových tramvajových tratí a linky metra. U terminálů autobusové dopravy umístěných plovoucí značkou nejsou specifikovány žádné upřesňující parametry.

Doporučení pro připomínky

Navrhujeme k terminálům pro autobusovou dopravu doplnit jako závazné tyto údaje:

- minimální kapacitu odstavu (v počtu autobusů),
- počet nástupních hran,
- maximální vzdálenost nejvzdálenější zastávky (nástupní nebo výstupní) určené pro veřejnost, od vstupu do vestibulu metra či k zastávkám kapacitní kolejové dopravy.

Absence trolejbusů

Systém veřejné dopravy v článku 121 (2) nebo 124 vůbec nejmeneje parciální trolejbusy. Jakkoliv jsou stávající plány města v této oblasti nedopracované, je zřejmé, že zavedení parciálních trolejbusů může výrazně přispět ke kvalitě veřejné dopravy i životního prostředí. Považujeme za žádoucí doplnit parciální trolejbusy do výčtu dopravních prostředků systému veřejné dopravy v článku 121.

4.5 Systém záchytných parkovišť

Do systému integrované veřejné dopravy (**čl. 121, odstavec 2**) MPP zařazuje i tzv. P+R parkoviště. Všechna P+R parkoviště jsou uvedena v příloze PZ_7 Tabulkové části v sekci 624 (celkem 37 návrhů). V rámci P+R nejsou vymezena B+R parkoviště. V definici záchytných parkovišť je stanovena minimální kapacita, nikoliv už ale maximální docházková vzdálenost. Oproti verzi 3.3 rovněž vypadlo tvrzení o nutnosti koordinace výstavby P+R infrastruktury se Středočeským krajem, což sice není zcela relevantní, ukazuje ale na rezignaci nezbytnost řešení dopravy ve spolupráci se Středočeským krajem.

Doporučení pro připomínky

U plovoucích značek parkovišť P+R navrhujeme definovat kromě kapacity také maximální docházkovou vzdálenost mezi vstupem do objektu P+R a nejbližším vstupem do vestibulu stanice metra. Tato vzdálenost by měla jen výjimečně přesahovat 100 metrů.

V oblasti **lodní dopravy**, považujeme za důležité upozornit na to, že MPP nepracuje s návrhem paralelní plavební komory v oblasti Dětského ostrova, jež má pro optimalizaci provozu na řece Vltavě výsadní význam. Zároveň v návrhu mezi přístavišti chybí přístavní molo navrhované v prostoru Rašínova nábřeží, které by mělo být výsledkem dalších etap revitalizace pražských náplavek (navrženo studiem BrainWork/Petr Janda).

5 Pěší doprava a bezmotorová prostupnost krajiny

Poslední verze návrhu Metropolitního plánu hl. m Prahy (verze 4.0) není v oblasti bezmotorové dopravy příliš přehledná.

Za povšimnutí stojí, že v poslední verzi již autoři pěší dopravu po městě nevymezují jako centrální způsob pohybu po městě *“jemuž se všechny ostatní subsystémy musí přizpůsobovat”* (čl. 51, odst. 6 a čl. 167, odst. 2 verze 3. 3). Chůze je proto stále řazena v souslednosti dopravních odvětví města téměř nakonec, přičemž principy rozvoje jsou propsány v šesti velmi stručných odstavcích. Takto pojatá stručnost nicméně přináší spíše vágnost a reálnou absencí regulace.

Základním problémem v celkovém pojetí dopravní oblasti v MPP je skutečnost, že bezmotorová doprava není dostatečně akcentována, navíc je ve výkresech plánu poměrně nevýrazná a těžko dohledatelná (Hlavní výkres a především sekce Z_03 výkresy infrastruktury). Autoři MPP tak i přes deklaraci důležitosti bezmotorové dopravy, ponechávají daleko více prostoru *“silovějším”* způsobům dopravy.

5.1 Bezmotorová prostupnost území

Pěší prostupnost a její autorské uchopení definuje zejména **článek 24 (2)** *Metropolitní plán ukládá zlepšit prostupnost krajiny doplněním propojení novými cestami či stezkami všude tam, kde je v současnosti indikována jejich nedostatečnost. V otevřené krajině stanovuje plán prostupnost pro člověka zejména s přihlédnutím k využití pro účely rekreace a sportu.*

V článku 31 (5) se uvádí: *Koncepce cyklistické dopravy je založena na zlepšování prostupnosti města pro cyklisty. Uspořádání pozemních komunikací musí umožnit prostupnost území pro bezpečnou cyklistickou dopravu, pokud to závažné územně technické nebo provozněbezpečnostní důvody nevyklučují.*

V článku 88 zabývajícím se prostupností obecně vůči všem plochám, je deklarace z článku 31 (5) opomenuta a uvažuje pouze prostupnost pěší.

5.2 Bezmotorová propojení a stavby

Metropolitní plán definuje následující nové prvky bezmotorové infrastruktury:

- **Pěší propojení.** Jedná se o navržená propojení v parcích, volné krajině či transformačních oblastech. Pro ně **Článek 127 (3)c)** stanovuje: *Metropolitním plánem navržená pěší propojení (a nové cesty v otevřené krajině přímo Metropolitním plánem nevyomezené) budou přizpůsobena jízdě na kole, jestliže to bude v souladu s jejich účelem a umožní-li to morfologie terénu.*
- **Stavby pro bezmotorovou dopravu,** pro která dle článku **128 (1)** platí: *Metropolitní plán vymezuje stavby pro bezmotorovou dopravu, pěší lávky, tunely nebo jiná stavební opatření sloužící k překonání výrazné bariéry v území, které jsou určeny pro chodce i cyklisty. Ve výroku je uvedeno, že výčet těchto staveb je v sekci 600, mělo by se jednat o akce 640, které jsou ale poněkud nevhodně nadepsány jako Pěší doprava.*

- **Významné cyklotrasy**, dle čl 127 (4): *Metropolitní plán vymezuje základní nadřazenou síť významných cyklotras, které umožňují bezpečný pohyb napříč městem a rovnoměrně pokrývají jeho území. Článek 127 (3)c doplňuje: analogicky nové stavby pro cyklistickou dopravu musí umožnit pohyb chodců.* Ve výroku je uvedeno, že výčet těchto staveb je v sekci 600, jedná se o akce v sekci 650.
- **Nová propojení významných cyklotras.** článek 127 (5): *Metropolitní plán vymezuje v chybějících úsecích nadřazené sítě významných cyklotras nová propojení, která definují polohu koncových bodů, mezi kterými je nutné zajistit odpovídající propojení.*

V dopravním výkresu a v tabulkách sekce 600 je definováno zřízení cca 120 nových staveb pro pěší dopravu (sekce 640, čl. 128 (1)) a 80 staveb pro bezmotorovou / cyklistickou dopravu (sekce 650).

5.3 Nedostatky koncepce ve vztahu k bezmotorové dopravě

Problém první - bezmotorová doprava není zásadním východiskem

Pěší doprava je v konceptu MPP verze 4.0 definována textové části jako součást dopravní koncepce předně v článku 30: (2) *Pro naplnění koncepce dopravní infrastruktury se stanovují tyto zásady:(...) e) zkvalitnění vybavenosti veřejného prostoru se zaměřením na zlepšování podmínek pěší a cyklistické dopravy.* Zlepšování podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu je ale chápáno jako součást zkvalitnění vybavenosti veřejného prostoru a nikoliv jako samostatná zásada, není ani deklarován cíl zvýšení podílu těchto druhů dopravy. Tento problém se vyjevuje především v souvislosti tematizace prostupnosti.

Problém druhý - nedůsledné pojetí bezmotorové prostupnosti ve výroku

Od verze 3 bylo znění výroku upraveno k lepšímu, stále ještě ale není dostatečně jasné.

- **Chůze ≠ Doprava.** Pěší prostupnost krajiny v něm není dostatečně deklarována jako vlastní dopravní funkce (například pro zajištění pěší dostupnosti uzlů veřejné dopravy)
- **Bezmotorovost není začleněna důsledně.** Prostupnost území není deklarována jako obecně bezmotorová v člancích 24 a 88, je zde uvedena pouze prostupnost pěší.
- **Není zcela jasné, jaké podmínky pro cyklistickou dopravu se očekávají na stavbách z tab. 640.** , tj. zda jsou určeny i pro jízdu na kole nebo ne. Příkladem je propojení 640/-/37 přes Masarykovo nádraží, které je součástí celoměstského systému cyklotras (A410), v návrhu MPP je ale zařazen jako pěší spojení. Připravované stavební záměry (Penta) a navrhuje propojení přes nádraží s dvojicí eskalátorů a výtahy, což je pro jízdu na kole naprosto nevhodné řešení.
- **Mimo návrhy nových spojení není pěší prostupnost nijak systematizována.** Není definován žádný systém či zásady pro hlavní pěší tahy či spojení, na jejichž základě by byly definovány jasné požadavky na pěší propojení mimo navržené akce. Tím na tom je definice pěších propojení paradoxně ještě hůř než cyklo doprava, která alespoň nějakou základní kostru má. Významná pěší propojení jsou v důsledku “rozkouskována” do kombinace pěší prostupnosti a dopravních akcí.

Problém třetí - nepřehlednost výkresů pro posouzení bezmotorové prostupnosti

Pěší prostupnost krajiny je zobrazena pouze v hlavním výkresu (Z02). Pěší prostupnost tak není vůbec začleněna do výkresu infrastruktury (Z03). Naopak, síť stávajících komunikací cyklistické dopravy je znázorněna pouze ve výkresu infrastruktury v hlavním výkresu jsou pouze nové cyklotrasy ze seznamu 650, bez vzájemného propojení.

- Mimo hlavní výkres tak není možné posoudit pěší prostupnost území jako celku.

- Neexistuje vůbec žádný výkres, ve kterém by bylo možné posoudit prostupnost území současně pro bezmotorovou dopravu jako celek.

Výkresy návrhu MPP jsou takpro posouzení bezmotorové dopravy použitelné jen s obtížemi.

Problém čtvrtý - pojetí veřejné prospěšnosti a její hodnocení

Více než polovina záměrů pro nová pěší spojení (640/-/-)není v příloze PZ_7 - tabulkové části (910) definována jako veřejně prospěšná stavba. Ve výroku ani odůvodnění není specifikováno, proč jsou některé záměry ve veřejném zájmu a některé nikoliv. Není nám zřejmé, proč záměry, které nejsou uvedeny jako veřejně prospěšné do MPP vůbec uvádět, neboť jako klíč ke stanovení této "prospěšnosti je možno využít pouze závěrečná ustanovení textové části (část devátá - Jiná ustanovení čl. 150-154), která tematizují spíše legislativně-právní charakter tohoto vymezení. **Žádný záměr pro cyklistickou dopravu není deklarován jako veřejně prospěšný, což potvrzuje okrajovou roli bezmotorové dopravy v ideové struktuře plánu.**

Problém pátý - absence řešení pro některé problémové oblasti

V rozsahu celého města nejsme schopni posoudit potřebnost či vhodnost lokality jednotlivých pěších záměrů (také s ohledem na značnou nepřehlednost výkresové části, viz výše). I dílčí náhled ale odhaluje problémy, které by měly být řešeny s důkladnější znalostí jednotlivých lokalit

Postrádáme některé již připravované akce, které by patrně v MPP být měly jako akce 640 nebo 650, jmenovitě:

- lávka přes Bělehradskou ulici propojující Wenzigovu ulici a Zvonařku.

Navržená pěší propojení se v řadě lokalit jeví jako nedostatečná. Jakkoliv Návrh umožňuje plošnou prostupnost nad rámec propojení deklarovaných ve výřezu, je třeba projít jednotlivě zejména transformační a rozvojové lokality a doplnit pěší propojení.

5.4 Doporučení k připomínkování

Obecně doporučujeme připomínkovat nedostatečnou plošnou prostupnost v rozvojových a transformačních oblastech a navrhopvat zde nová pěší propojení.

Dále doporučujeme připomínkovat nejasnou definici použitelnosti pro cyklodopravu u konkrétních staveb pro bezmotorovou dopravu (640) jejich zařazením do sekce 650.

Náš spolek předloží připomínky požadující následující změny:

- 1) Pěší prostupnost území deklarovat bezvýhradně také jako dopravní, ne pouze jako rekreační a sportovní.
- 2) V článku 24 a 88 řešit nejen pěší, ale i bezmotorovou prostupnost, pravděpodobně následujícím návrhem: Na konec článku 88 doplnit nový odstavec (6) Neznemožňují-li to zvláštní okolnosti, uvažuje se pěší prostupnost také pro cyklistickou dopravu.
- 3) Do výkresu infrastruktury doplnit znázornění pěší (bezmotorové) prostupnosti tak, aby bylo možné posuzovat z něj navrhovanou bezmotorovou prostupnost celého území Prahy jako celek, včetně společného řešení dopravy pěší a cyklistické.
- 4) Zajistit, aby bylo jednoznačně zřetelné, u kterých bezmotorových propojení (640/-/?) je současně požadována plnohodnotná průjezdnost pro cyklistickou dopravu, protože jsou významná i z

hlediska cyklistické dopravy. To jde provést buď jejich převedením do sekce 650, nebo zvláštní deklarací u každého záměru.

- 5) Stanovit všechny zásadní záměry pro pěší či bezmotorovou dopravu (640/-/?, 650/-/?) určené k realizaci v návrhovém horizontu plánu jako veřejně prospěšné.

6 Cyklistická doprava

Nedostatečnému provázání cyklistické a pěší dopravy jsme se věnovali výše v hodnocení bezmotorové prostupnosti území. K samotné cyklistické dopravě je nicméně třeba připojit ještě zvláštní analýzu.

Rozvoj cyklistické dopravy v Praze je definován Konceptí rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky, která jako jeden z cílů stanoví dosažení 5-7% sezónního podílu cyklistické dopravy. Pro takový podíl je nezbytné zajistit dostatečnou infrastrukturu, zejména v podobě souvislé a dopravně použitelné sítě chráněných cyklotras, doplněné o integrační opatření v provozu. V kompetenci územního plánu je především definice systému chráněných cyklotras, které se v převážné většině neobejdou bez územního zajištění.

6.1 Shrnutí nedostatků v řešení cyklistické dopravy

Návrh řešení cyklistické dopravy je postaven na v Praze již překonané představě primárně rekreační funkce jízdního kola, což je po odstranění části deklarativních prvků výroku zřetelné zejména z výkresu. Začlenění cyklistické dopravy se uvažuje v možnostech uličního profilu, tedy víceméně mimo oblast působnosti Metropolitního plánu. Nezbytné investice a nová propojení definovaná nad sítí tras pro cyklisty ve výkresech je definována primárně s rekreačním účelem a v řadě případů neplní dopravní funkci. Hustota navržených tras příliš malá, neodpovídá ani měřítku plánu ani existujícímu [generelu cyklistické dopravy](#).

Zejména postrádáme následující trasy (seznam není úplný)

- Hlávkův most – Karlov – Pankrác – Kačerov – Rožtyly v jakékoliv podobě (v generelu A41/A410/A411)
- Drážní stezka podél Kladenské trati (A16) provedená jako akce ve veřejném zájmu,
- Trasa na letiště (A168) vedená oproti současnosti mimo terminál 3 a značnou zajíždkou kolem uvažované MÚK,
- Nástupová trasa na sídliště Prosek, Ďáblice a Bohnice.
- Celoměstská cyklotrasa v koridoru Vltava – Vinohrady – Želivského – Malešice.
- Celoměstská cyklotrasa spojující cyklostezku pod Vítkovem s pravobřežní povltavskou trasou.

Cyklistická vrstva nebyla původní součástí plánu. Jakkoliv je oproti verzi 3.3 zlepšena její integrace s konceptem pěší prostupnosti území, stále není provedena v dostatečné míře. Konečně, **žádný záměr pro cyklistickou dopravu není deklarován jako veřejně prospěšný**, což v praxi znamená, že ačkoliv je systém cyklotras součástí výroku, i tak jde stále pouze o právně nevymahatelné čáry na papíře.

6.2 Podrobněji k textové části výroku

Konkrétně je cyklistická doprava řešena v článku 127. V článku 127 (1) je uvedeno, že v MPP jsou definovány samostatné stezky mimo uliční profil pouze v míře odpovídající měřítku plánu. Už při předběžném dotazování, proč není ve výkresu značná část celoměstského systému (cyklogenerelu) nám

bylo sděleno, že je to z důvodu měřítko výkresu. Nicméně cyklogenerel je vyhotoven v měřítku 1:30 000 a je tudíž do Metropolitního plánu v měřítku 1:25 000 (a hlavního výkresu v měřítku 1:10 000) přenositelný v plném rozsahu. Příkladem je absence cyklotrasy A22 v úseku Chodov - Háje, byť zde se jedná o cyklotrasu vedenou částečně mimo stávající komunikace a mající jako součást dálkové trasy Greenway Praha - Wien dokonce nadregionální význam.

Článek 127 (3c) již byl citován u bezmotorové prostupnosti. Z hlediska cyklodopravy je formulace nedostatečná. Ve sporných případech dopravně významných ale obtížně řešitelných spojení (zejména na celoměstských cyklotrasách, které nejsou propány do MPP) není dána záruka zajištění plnohodnotného (tedy legálního a nepřerušovaného) průjezdu na kole. Tento problém lze řešit doplněním nové kategorie bezmotorových propojení, u kterých bude jednoznačný požadavek na cyklistický průjezd.

Článek 127 (3d) deklaruje: *Cyklistická infrastruktura bude v zastavitelném území primárně budována mimo zatížené koridory pozemních komunikací, vlastními trasami zpravidla krajinou ve městě, dopravně nezatíženými částmi města nebo podél železničních tratí.* **Taková deklarace nedává z hlediska dopravního významu cyklodopravy smysl. Cyklotrasy mají vést tam, kde je to nejvhodnější s ohledem na plnění dopravní funkce cyklotrasy,** přímost spojení a minimalizaci podélných sklonů.

Článek 127 (3e) deklaruje: *Konkrétní řešení cyklistické infrastruktury nesmí zásadně omezovat bezpečný pohyb chodců.* Jakkoliv je obecný požadavek na bezpečný pohyb chodců ve smíšeném režimu opodstatněný a správný, takováto deklarace je jednostranná a nadbytečná především s ohledem na dostatečně definovaná práva a povinnosti účastníků provozu v zákoně o provozu na pozemních komunikacích. Je proto žádoucí tento bod buď zcela vypustit, nebo učinit neustranným tím, že se obdobné ustanovení deklarující nepřípustnost omezování bezpečného pohybu chodců a cyklistů doplní do kapitoly k automobilové dopravě.

Článek 127 (4) deklaruje: *Metropolitní plán vymezuje základní nadřazenou síť významných cyklotras, které umožňují bezpečný pohyb napříč městem a rovnoměrně pokrývají jeho území.* Oproti verzi 3.3 byla odstraněna „rekreační“ deklarace nadřazené sítě (*Významné cyklotrasy jsou vymezené primárně podél vodních toků a napříč rekreačními a přírodními plochami, aby zajistily jednoduchou a rychlou cestu ven z centra města do jeho krajinného zázemí a sekundárně jako tangenciální propojení těchto tras, s důrazem na jejich vedení krajinným rozhraním.*) To je nepochybně pozitivní. Vzhledem k tomu, že výkres se oproti verzi 3.3 výrazně nezměnil, ale rekreační základ návrhu přetrvává. MPP i nadále postrádá uspokojivou definici systému cyklotras fungující stejně tak rekreačně jako dopravně.

Ani jeden záměr pro cyklistická spojení není v příloze 3 definován jako veřejně prospěšná stavba. Znamená to, že výkres cyklistické dopravy, jakkoliv se dostal do výroku, nezajišťuje jmenovaným koridorům absolutně žádnou územní ochranu a má tedy zhruba stejnou informativní hodnotu jako stávající cyklogenerel, pouze s tím rozdílem, že vedení tras je mnohem řídkší a nevytváří podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy.

6.3 Podrobněji k výkresu

Koncept cyklistické dopravy ve výkresu je definován „stavem“ cyklistické infrastruktury - vybraných cyklotras, ke kterým je definována sada zhruba 80 záměrů vyjmenovaných dále v tabulkové části. Výběr cyklotras ve „stavu“ není podmnožinou celoměstského systému cyklotras (generelu) ani v provedení 2012, ani v provedení 2018.

Deklaraci „ucelené sítě“ nenaplnuje výkres zejména v zastavěném území. Pro uliční profily je sice v MPP (prostřednictvím PSP) deklarován požadavek na odpovídající cykloopatření. Opomenutí zásadních cyklodopravních relací v zástavbě znamená nicméně značný zásah do v textové části deklarované „ucelenosti“ sítě. Domníváme se, že MPP by neměl opomíjet zásadní cyklotrasy v zástavbě i proto, že – na

rozdíl od stávajících komunikací, které v zástavbě vyznačeny jsou – jsme nyní v situaci, kdy je potřeba většinu těchto cyklotras teprve vybudovat.

V návrhu MPP se objevuje řada pozitivních akcí, například rekreační trasa Motolským údolím, koridor Patočkovy, trasa podél východní sekce Pražského okruhu, drážní stezka v Michlí, spojnice Malešic a Hutí, nově vedená trasa mezi Kyjemi a Čakovicemi nebo přetrasování A21 jižně od Kunratic. Najdeme zde ale také několik rozsáhlých rekreačních tras z hlediska priorit celého systému naprosto marginálních (trasa údolím Pitkovického potoka, výstup z Radlické na Děvín). Větší problém je ale v absenci řady dopravních záměrů vzhledem k tomu, že celý systém není adaptací celoměstského systému cyklotras v podobě vycházející z generelu 2018. Také nové záměry zejména drážních stezek nejsou v návrhu řešeny v dostatečném rozsahu.

Oproti verzi 3.3 byl cykloobsah mírně změněn, byla odstraněna část nedostatků, nicméně stále některé přetrvávají. Následující příklady si rozhodně nečiní nárok na to být plným výčtem nepřesností vyžadujících korekci.

A) Ve „stavu“ se vyskytují koridory, které nejsou v terénu obousměrně legálně průjezdné, a jejich vyznačení je za současných podmínek málo pravděpodobné. Takové trasy je nezbytné buď vést jinudy, nebo převést na záměr veřejně prospěšné stavby. Například:

- A33 Prokopské údolí JZM - existující cesta, neprojednatelné s majiteli pozemků.
- A16 do Hostovic - neprojednatelné s majitelem pozemků (VÚ rostlinářský)
- Stará Hostivař podél Botiče v koridoru metr širokého chodníku bez zábradlí - neřešitelné bez náročné investiční akce zasahující do průtočného profilu potoka.

B) Ve „stavu“ se vyskytují koridory, které v současné době nesplňují parametry celoměstské cyklotrasy, protože fakticky nedovolují bezpečnou jízdu na kole dle článku 127 (4). Je tedy otázka, zda by takovéto koridory neměly být vyznačeny spíše jako navržené akce. Výjimečně se ve stavu nacházejí cesty, které v terénu vůbec neexistují. Příkladů je celá řada, proto jen ty nejvýraznější:

- Smetanovo nábřeží a Křížovnická (zcela nevyhovující pro silný provoz),
- Ulice U tvrze a Pod Táborem (zcela nevyhovující pro silný provoz),
- Průjezd starou Uhříněvsí (zcela nevyhovující pro silný provoz),
- Trasa nad železniční tratí při budoucí zastávce Rajská zahrada (cesta v terénu neexistuje).

C) Ve „stavu“ jsou některé cesty voleny z hlediska jízdy na kole nevhodně, ačkoliv existuje výhodnější alternativa. Tyto chyby lze řešit drobnými úpravami trasování.

- Nelogické napojení trasy od Milíčovského potoka k Botiči v místě, kde ulice Novopetrovická překonává Botič po vysokém náspu.
- Jediné spojení Uhříněvsí a Petrovic namísto po rovině s klesáním k Dobré Vodě.
- Část trasy v ulici Českobrodské v Újezdě nad lesy (paradoxně, stávající užívaná trasa vede vedlejšími ulicemi bez problému a je dokonce kratší).

D) Ve „stavu“ chybí některé důležité cyklotrasy, významné dokonce i rekreačně, bez odpovídající náhrady novou akcí.

- Existující cyklostezka na páteřní trase A50 mezi Horními Počernicemi a Klánovicemi,

E) Vedení tras někdy zbytečně kopíruje současný koridor, ačkoliv souběžně existuje pěší akce či pěší prostupnost nabízející kvalitnější propojení. Příklady:

- vedení trasy mezi sídlištěm Prosek a Ďáblice po stávající ulici Vysočanské, aniž by byla použita nově navržená lávka č. 640/-/66, která by navrženou trasu jednak vyvedla z koridoru frekventované komunikace, jednak zřetelně zkrátila.
- nevyužití navrhovaných lávek přes D1 640/-/20 a 640/-/28 v Kateřinkách pro trasu A21, která je ponechána ve výškově nevyhovujícím podjezdu.

F) Příklady pro dopravu nevhodných vedení rekreačních tras:

- Údolí Botiče a Pitkovického potoka od Hostivařské přehrady dál - v chráněném území nelze cyklostezku zřídit.
- Celoměstsky významná trasa na Dívčí Hrady.

G) Některé pěší záměry leží buď na trasách cyklistického návrhu, nebo na trasách generelu cyklo 2018. Pěší záměry na trasách cyklistického návrhu v MPP (pokryto vše). Tyto záměry by nejspíš měly být převedeny do kategorie 650.

- 640/-/87 bypass Vyšehradského tunelu - na trase A2, velmi důležitý pro cyklo.
- 640/-/56 lávka z Císařské louky - na trase A1, velmi důležité pro cyklo.
- 640/-/75 lávka přes SOKP poblíž letiště (A33)
- 640/-/31 křížení trasy A160 (gen 2018) a trati na letiště. Odhlédneme od nereálnosti koridoru bez VPS, ale i zde je pěší akce na cyklotrase.
- 640/-/47 překřížení D5 západně od Jeremiášovy (na nijak špičkové rekreační trase)

H) Vybrané duplicitní pěší a cyklistické záměry

- 640/-/58 lávka z Holešovického přístavu - souběžné s akcí 650/-/3
- 640/-/102 podchod pod tratěmi v Michli - souběžný s akcí 650/-/16
- 640/-/32 křížení D7 vně SOKP, souběžné s akcí 650/-/37.
- 640/-/48, přemostění MO mezi Mrázovskou a Strahovským tunelem - vedena rekreační cyklotrasa 650/-/30
- 640/-/20 přemostění D5 na 650/-/50 (mimo generel 2018)
- 640/-/45, propojení pod Prašným mostem, A16 (650/70)

I) Vybrané pěší záměry na trasách celoměstského generelu (nepokryto vše). U těchto záměrů je třeba posoudit převedení do kategorie 650 nebo jiné zajištění průjezdnosti pro cyklisty.

- 640/-/31 překřížení Masarykova nádraží (A411)
- 640/-/35, 640/-/36, lávky přes Štvanici (A421)

- 640/-/85, lávka od ČOV na Císařském ostrově k ZOO, A32.
- 640/-/77 přemostění trati 221 mezi Zahradním Městem a Strašnicemi (A231 generelu)
- 640/-/10 podjezd pod tratí 231 ve Vysočanech (A43 generelu)
- 640/-/46 lávka přes Jižní Spojku mezi Kačerovem a Roztyly (A410 generelu, významná)
- 640/-/98 lávka přes D1 na výhledové přeložce A22 (není v generelu, prověřuje se)
- 640/-/34 lávka na severním přemostění Vltavy na SOKP (A286)
- 640/-/53 nová lávka v Radotíně (A11)

J) Nové záměry pro cyklistickou dopravu

Návrh MPP obsahuje řadu ambiciózních záměrů pro veřejnou a pěší dopravu, v oblasti cyklistické dopravy pak rozsáhlé záměry rekreační. Postrádá ale zásadní návrhy zlepšující podmínky pro cyklistickou dopravu zejména v širším centru města. Navrhujeme proto do MPP doplnit zejména následující akce, a to nad rámec generelu 2018:

- Cyklistický tunel pod Vinohrady (ústící za Hlavním nádražím)
- Drážní stezku Smíchov (Radlická) - Železniční most - Nádraží Vršovice, navazující na již připravovanou drážní promenádu.

6.4 Doporučení pro připomínky v oblasti cyklistické dopravy

Obecně doporučujeme připomínkovat absenci konkrétních cyklotras s ohledem na jejich celoměstský význam a přítomnost v generelu 2018. V MPP nemusí být znázorněny trasy, které se zcela obejdou bez větších stavebních úprav (integrováné koridory či trasy vedené zklidněnými komunikacemi), nedotvářejí-li ale souvislý systém.

Doporučujeme požadovat převedení vybraných staveb pro pěší (640/-/?) ležící na významných cyklotrasách do sekce akcí cyklo (650/-/?), případně u nich jednotlivě definovat požadavek na plnohodnotnou cyklistickou prostupnost. Orientační seznam viz výše.

Náš spolek bude požadovat začlenění vybraných významných cyklotras z generelu i několika záměrů doplňujících, jmenovitě:

- 1) cyklistický tunel mezi Vršovicemi a Vinohrady (ústící za Hlavním nádražím),
- 2) drážní stezku Smíchov (Radlická) - Železniční most - Nádraží Vršovice, navazující na již připravovanou drážní promenádu.

Dále je vhodné požadovat úpravy článku 127 tak, aby deklaroval postavení cyklistické dopravy jako rovnocenného dopravního modu, a síť cyklotras formuloval primárně s ohledem na cyklodopravu. Poté, co byla odstraněna „rekreační“ definice systému v článku 127 (3d) je na zvážení, zda by tento článek neměl deklarovat, že páteřní cyklotrasy mají zajistit primárně dopravní spojení centra a hustě zalidněných částí města, případně napojení okrajových částí města na kapacitní veřejnou dopravu, potom teprve rekreaci. S ohledem na celkové zestručnění výroku MPP to ale není nezbytné.

7 Dodatek: Sporná ideová východiska Metropolitního plánu mimo oblast dopravy

Mimo oblast dopravy vnímáme několik významných sporných ideových východisek Metropolitního plánu, které mají nepřímý dopad i na oblast dopravy.

- 1) Metropolitní plán nevymezuje žádné plochy pro uplatnění předkupního práva pro stavby občanského vybavení, to samé platí i pro veřejná prostranství oproti Územnímu plánu. IPR zodpovědný za rozvoj města se vzdává práva a povinnosti na rozhodování o strategicky důležitých územích, jejich systémové propojenosti, vybavenosti (parky, veřejná prostranství, občanská vybavenost) a budoucímu rozvoji. Metropolitní plán v aktuální podobě tak neumožňuje dostatečné koncepční řešení města. Rozvojová území atraktivní pro investory budou nerovnoměrně zastavována bez povinnosti je doplnit o prvky občanské vybavenosti (nemocnice, školy, dětská hřiště apod.) a vybavení veřejného prostranství.
- 2) Plán nezdůrazňuje potřebu aktivní majetkové politiky města, tzn. aktivní přístup města a MČ při vyjednávání se soukromými investory (developery) - zajištění dostatečné infrastrukturní propojenosti s okolím, dostupnost, novou výstavbu občanské vybavenosti na náklady developera či zajištění kapacitního parkování. Tato problematika nemusí podrobně zmiňována přímo v Metropolitním plánu, mělo by však být alespoň odkazováno na strategické dokumenty, které možná řešení navrhnou a vymezují (Strategický plán, Manuál participace apod.).
- 3) V plánu je vymezen ideál pohybu a rozvoje ve smyslu pokroku, není však nijak rozlišeno, jak probíhá lokální diskuse nad tím, co pokrok znamená. S pojmem udržitelnosti se pracuje velmi vágně, často ve formě, jež je pacifikována právě důrazem na neoliberální prosperitu města.
- 4) V zájmu udržitelnosti města by měl MPP akcentovat více direktivně úpravy vedoucí k lepšímu hospodaření s vodními zdroji a vodou obecně (viz článek 135 a 136). Veřejně prospěšná opatření zvyšující retenční schopnost území stanovuje Metropolitní plán v příloze č. 7, sekci 910-710/-/-/