

Věcně shodné připomínky k opakovanému projednání metropolitního plánu

Podání č. 3

Shodné připomínky k organizaci území a infrastrukturním stavbám v oblasti „Severního kříže“.

Připomínka č.8.

Neplnění cílů a úkolů dle platné právní úpravy

MPP není a v okamžiku nabytí jeho účinnosti nebude v souladu s cíli a úkoly platného a účinného právního předpisu. Cíle a úkoly územního plánování zakotvené v § 38 a 39 nového stavebního zákona jsou odlišné od cílů a úkolů již neplatného zákona č. 183/2006 Sb. (§ 18 a 19). Platné cíle územního plánování dle § 38 NSZ oproti zrušené právní úpravě přidává nové akcenty (kvalita vystavěného prostředí, identita sídel, zelená infrastruktura). § 38 NSZ zdůrazňuje oproti předchozí právní úpravě, že **cílem není jen umožnit stavět, ale primárně racionálně a funkčně uspořádat území. Zavádí se na cíle orientované plánování.** Dále uvedené konkrétní rozpory dokazují, že bez uvedení MPP do souladu se smyslem opatření NSZ není možné začít MPP používat pro rozhodování o území.

Cílem územního plánování je dle § 38 NSZ zajišťovat udržitelný rozvoj (odst. 2), koordinovat veřejné zájmy v území a podněty na změny, nikoliv koordinovat veřejné a soukromé zájmy (viz § 18/2 zrušeného SZ). Cíl se tedy jednoznačně mění a přesouvá ze „souladu veřejných a soukromých zájmů“ k ochraně a koordinaci veřejných zájmů a k pojmu udržitelného rozvoje. Cílem územního plánování je také nově: zvyšovat kvalitu vystavěného prostředí sídel, rozjet jejich identitu, vytvářet funkční a harmonické prostředí pro každodenní život obyvatel. Tento požadavek na rozdíl od předchozí pr. úpravy vyžaduje realizaci kvalitního veřejného prostoru, architektonických požadavků a naopak odmítnutí „čistě technicky“ vyhovujícího, ale urbanisticky destruktivního řešení. Nový STZ výslovně přidává jako samostatný cíl „ochranu a rozvoj zelené infrastruktury“ (§ 38 odst. 4), a při vymezení zastavitelných ploch pracuje s „možnostmi rozvoje území“ (místo „potenciálu rozvoje“). CO se týče úkolů územního plánování, nový STZ výrazně posiluje akcent na hospodárné využívání území (brownfieldy), doplňuje klimatickou adaptaci, bezpečnost státu a vymezení VPS/VPO. Oproti § 19 starého stavebního zákona je zde navíc úkol výslovné ochrany volné krajiny, povinnost stanovit podmínky prostupnosti území, a přímé napojení hodnocení změn v území na ochranu veřejných zájmů a hospodárné využívání území. NSZ jako úkol doplňuje funkční požadavky a důraz na míru využití území a kvalitu veřejných prostranství, nově je samostatně formulován úkol vytvářet předpoklady pro hospodárné využívání území, zejména důsledným využíváním zastavěného území sídel prostřednictvím revitalizace znehodnocených nebo zanedbaných ploch.

NSZ tedy jako zásadně odlišný úkol územního plánování stanoví primární využití brownfieldů. NSZ obsahuje jako úkol zjevný nový klimaticko-adaptační akcent. NSZ přidává výslovný úkol adaptace sídel a krajiny na změnu klimatu. NSZ oproti neplatné právní úpravě požaduje ochranu volné krajiny a stanovení podmínek prostupnosti území (tedy průchodnost, cyklotrasy, pěší vazby apod.).

Odůvodnění jednotlivých připomínek

Odůvodnění připomínky č. 8

Neplnění cílů a úkolů dle platné právní úpravy

Aktuální platná právní úprava přináší nový přístup k územnímu plánování. Vyžaduje sledování plnění specifických cílů. Pokud to vyžaduje zákon, je nezbytné, aby územní plán každé opatření odůvodnil a prokázal, že zvolené řešení skutečně k plnění specifických cílů skutečně přispívá. Navazující Politika územního rozvoje a územní rozvojový plán vedou k tomu, aby došlo ke skutečnému propojení strategické a územně plánovací dokumentace. Jde o obecně požadovaný princip, bez kterého prokázání plnění stanovených cílů není možné. Stát pro svoji úroveň územního plánu (územní rozvojový plán) §74 odst.1 uvádí: „...zohledňuje požadavky vyplývající ze strategických koncepcí České republiky a mezinárodních závazků a přispívá k jejich naplňování.“ Krajům a obcím pak totéž ukládá prostřednictvím politiky územního rozvoje. Následně v zákoně konkretizuje úkoly a cíle územního plánování tak, že explicitně vyjmenovává zásady práce a mluví o udržitelném rozvoji. Nutnost koordinace společných a vlastních cílů a vyžaduje mezioborový přístup, tedy strategické plánování. Takto však metropolitní plán zpracován není. Slovně deklaruje plnění vybraných cílů. Jako hesla dávají smysl, ale ne pak pro odůvodnění územního plánu, protože stavební zákon není výběrový katalog líbí nelíbí, ale jde o provázaný právní dokument, který vyžaduje ověřitelně a kontrolovatelně specifické i obecné strategické cíle plnit.

Metropolitní plán brání doplňovat zástavbu MČ na okrajích města a rozšiřovat tak zábor zemědělské půdy. Neřeší, zda a jak toto doplnění přispívá k vyvážení místních potřeb MČ. Neřeší vznik místních center s vybaveností. Nevytváří podmínky pro vznik dostupného bydlení, rozvoje služeb, volnočasových a oddechových aktivit. Nenabízí propojení okraje Prahy rychlou konkurenci schopnou městskou dopravou. Návrh se opírá o koncepci mono centrického rozvoje města. Regulativy negarantují možnost aktivního plánování dle potřeb občanů. **Metropolitní plán však garantuje zábor zemědělské půdy ve městě a jeho bezprostředním okraji pro vedení mezinárodní dálnice s mezi úrovněmi křižovatkami a dálničními přivaděči. Ve městě se vytváří oplocený neprostupný koridor o ploše přibližně 1km². Jde o plochu celého Starého města. Místo rozvoje služeb, vybavenosti a vytváření krátkých městských vazeb, metropolitní plán dává přednost rozvoji individuální a mezinárodní kamionové dopravy.**



Mezinárodní dálnice nevytváří přátelské městské prostředí. Omezuje prostupnost krajiny. Prokazatelně zhorší životní prostředí občanům města.

Rozhodnutí přeměnit přírodní, kulturní a historickou krajinu města, které má sloužit k oddechu a rekreaci na dálnici se sjezdy a přivaděči logicky přináší i změnu pohledu na rozvojové priority území. Dálnice bude dominantním prvkem v území, která bude určovat další rozvoj. Na investici do kapacitní dopravní infrastruktury navazuje i odpovídající doprovodná infrastruktura skladů, hal a velkoplošných center. Jde o zákonitý důsledek výstavby dálnice, který se k dané infrastruktuře váže. Infrastruktura generuje nabídku specifickým podnikatelským subjektům, kteří dále s územím pracují. Proto také nevhodné zábory zemědělské půdy a znehodnocení jedinečné krajiny bude pokračovat.

Přesně tento postup degradace území popisují územně analytické podklady i metodické podklady jako chybný přístup, který poškozuje krajinu města. Místo doplňování zástavby a vytváření přehledného kompaktního svébytného, dobře propojeného městského území dochází k fragmentaci území a vyvážení bariér. Kapacitní komunikace generují další dopravu, která vyvolává potřeby dalších investic do dopravních opatření. Místo rozvoje pěší a bezmotorové dopravy se zvyšují nároky na potřebu individuální automobilové dopravy i v prostředí města. Jde o neudržitelný a město poškozující koncept rozvoje, která je v příkrém rozporu s vlastními strategickými dokumenty města i cíli ČR.

Sever hlavního města Prahy je jedinou částí města, kde je stále zachován přirozený přechod rostlého města do příměstské a venkovské krajiny. Hodnocení krajinného rázu ukazuje vizi udržitelně se rozvíjející krajiny, která dokáže nabídnout kromě požadovaného propojení dálnic i rychlé městské spojení. Na stejné ploše, kterou má zabrat dálnice je možné vytvářet požadované město krátkých vzdáleností, přináší rozvoj služeb vybavenosti, nabízí zdravé, bezpečné inovativní prostředí a příležitosti pro naplňování potřeb občanů v místě bydliště. Unikátní možnost propojení zelených ploch na severu Prahy umožňují ekonomicky výhodně transformovat intenzivně využívanou zemědělskou půdu na pestrou historickou krajinu, která kromě hospodářské funkce dokáže nabídnout občanům metropole pestrou nabídku služeb a příležitostí k poučení, sportu, oddechu, rekreaci. Umožňuje se zachování plynulého přechodu městské krajiny do příměstské sídelní krajiny. Umožňuje oddělení ploch rostlého města od svébytně se rozvíjejícího příměstského území, které nabídkou služeb a vybavenosti snižuje poptávku po mobilitě. Umožňuje zvýšit schopnost zadržovat vodu v krajině a snižovat působení městských tepelných ostrovů. Vytváří území, které nároky na mobilitu dokáže uspokojit rychlou městskou dopravou a individuální dopravu funkčně řídit a regulovat.

Politika územního rozvoje úkoluje hlavní město Prahu k regionálnímu rozvoji. Jde o čtvrt'ové plánování, kde se v rámci regionu má nabídnout občanům vše co potřebují pro plnohodnotný život. Tento přístup vyžaduje vymezit místní centra a umožnit jejich kvalitní propojení městskou

dopravou. Požadavek metropolitního plánu na mono centrický rozvoj města nijak nerozvíjí polyfunkčnost území kolem místních center. Neumožňuje vytvářet svébytná území. Nelze ani pracovat s občany a srozumitelně diskutovat jejich životní potřeby.

Řada míst Prahy, která jsou označené jako Brownfieldy, ve kterých se plánuje v zásadě monofunkční bytová výstavba pro tisíce dalších občanů. To však ale často nejsou prázdné plochy nikoho. Jde o místa, kde jsou umístěné různé volnočasové aktivity, komunitní služby, obchod s produkty větší velikosti, velkoobchod pro podnikatele, servisy, řemeslné dílny, prodejny stavebních materiálů a další. To vše také město potřebuje ke svému životu. Vytlačení těchto funkcí za město zhorší kvalitu života a dále zvýší potřebu mobility. To nelze považovat za vyvážený rozvoj a hospodárné využívání území. Není možné město jen zahustit developerskou bytovou výstavbou. Vytváření města pro život znamená aktivně a podrobně plánovat. Jen požadavek na pokrytí území územními studiemi a navazujícími regulačními plány dokáže zajistit žádoucí polycentrický a polyfunkční rozvoj území.