

Příloha P.171

kapitoly 15 textové části odůvodnění

[Pokračování odůvodnění]

Dosavadní ÚP SÚ stanovoval tzv. celoměstský systém zeleně (CSZ) s cílem vytvořit a chránit ucelenou soustavu nezastavitelných ploch zeleně v rámci zastavitelného a nezastavitelného území. MPP vychází z odlišné koncepce, přičemž na základě vztahu k hranici zastavitelného území vymezuje dva základní typy parků, a to městské parky (čl. 84) a krajinné parky (čl. 109).

Pojem „park“, resp. „městský park“, je v těchto souvislostech užit jako zastřešující obecně srozumitelný termín pro vnitřně diferencovaný soubor zpravidla veřejně přístupných ploch sloužících rekreaci na území Prahy. Jeho obsah nelze zaměňovat s obsahem pojmu „park“ definovaným z hlediska jiných účelů.

Parky v nezastavitelném území jsou označeny jako krajinný park, naopak městské parky jsou jako nestavební bloky částmi zastavitelného území určenými převážně k nestavebním účelům. Začlenění ploch městských parků do zastavitelného území vyplývá z § 58 ve spojení s § 2 odst. 2 písm. d) stavebního zákona, podle něhož jsou veřejná prostranství, kterými městské parky jednoznačně jsou, ex lege součástí zastavěného území. Pomocí regulativů MPP je rozvíjen nestavební charakter městských parků, jímž se rozumí převážné zastoupení přírodních složek městské krajiny a zásadně omezené umístování budov a jiných staveb.

Pro vymezení nových parků v návrhu MPP byly významnými podklady Analýza dostupností a deficitů parků a na ní navazující Vyhodnocení městských džunglí, vypracované Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Přírodní území, která nemají jasný charakter ani využití a obyvatelé ho často vnímají jako nebezpečné, tudíž ho nenavštěvují, byla označena jako městské džungle. Městské džungle jsou zpravidla území neprostupná a zanedbaná, tedy nevyužitá a nevyužívaná. Jejich potenciál k rozvoji města či k rozvoji městské přírody byl následně zkoumán. Vymezování a hodnocení ploch městských džunglí proběhlo v několika kolech a bylo opakovaně ověřováno. Na základě všech zkoumání a vyhodnocování bylo získáno mnoho podkladů pro rozhodování, kde je potenciál pro vytvoření nových parků největší, kde existuje zájem městských částí tento záměr podpořit a naplňovat a kde naopak ne. Do návrhu MPP byly výsledky zapracovány v podobě návrhu nových parků regulovaných vymezením plochou, bodem, nebo procentem.

Je nutné zdůraznit, že návrhem nových parků MPP snižuje počet a rozsah deficitních oblastí. Deficit zůstává v centru města, hustě zastavěných a obydlených lokalitách, převážně se strukturou blokového města. Taková území, ač vykazují deficit parků, disponují naproti tomu velmi kvalitními, udržovanými a živými ulicemi a náměstími. Výsledek analýzy ukazuje, že existují lokality s objektivně vysokou kvalitou obytného prostředí, i když se jedná o území s deficitem parků. Veřejná prostranství ve formě uličních prostranství, dle konkrétních prostorových dispozic s městskými vegetačními úpravami či jednotlivými prvky, jsou hodnotou, která v určitém rozsahu dokáže nedostatek parků nahradit.

MPP dále rozvíjí stávající velmi dobrou prostupnost územím městské krajiny a otevřené krajiny tím, že navrhuje doplnit propojení formou nových cest či stezek tam, kde je v současném stavu evidována jejich absence. V územích určených MPP k plošně významným změnám

v uspořádání a využití území (transformační území, rozvojová území) jsou obdobně navrhována potřebná uliční a cestní propojení.

Co se týče pěší prostupnosti, k jejímu zajištění v městských parcích a stavebních blocích vymezuje MPP síť pěšin, stezek a ulic, na které se nevztahují šířkové požadavky na uliční prostranství dle PSP. Rozlišuje přitom dva typy prostupnosti: (a) pěší propojení dvou bodů, které definuje přesnou polohu koncových bodů, mezi kterými je nutné zajistit pěší propojení; (b) pěší napojení, které definuje přesnou polohu výchozího bodu pěšího propojení a jeho předpokládaný směr. Stejně typy pěší prostupnosti jsou vymezeny i pro plochy otevřené krajiny. Dále je nutné zdůraznit, že dle čl. 88 odst. 5 MPP lze pěší prostupnost realizovat, i pokud není MPP přímo vymezena.

Co se týče cyklistické dopravy, MPP se v této oblasti orientuje na vymezení základní kostry veřejných prostranství jako základu plánování města. Dobře vymezená veřejná prostranství jsou základem pro celoměstskou koncepci a další strategii cyklistické dopravy. Hlavním smyslem nového pojetí tvorby veřejných prostranství je zvýšení kvality veřejného prostoru ulic pro pobytovou funkci a pohodlný pohyb pěších a cyklistů. Koncepce cyklistické dopravy vychází ze struktury veřejných prostranství a struktury komunikační sítě. Ta musí v kontextu svých prostorových poměrů a s přihlédnutím k dopravní situaci umožnit prostupnost území pro bezpečnou bezmotorovou dopravu. Vzhledem k tomu, že cyklistické a pěší dopravě jsou přístupné veřejné prostory včetně komunikační sítě, MPP striktně nevymezuje všechny trasy cyklistické dopravy. V rámci veřejného prostoru ulic jsou umísťovány jako součást profilu vozovek. Na komunikacích s nízkou intenzitou dopravy je cyklistická doprava součástí smíšeného provozu s motorovými vozidly na vozovkách.

Cyklistické trasy jsou chápány jako liniové koridory pro kontinuální infrastrukturu vhodně upravenou pro pohyb cyklistů. Jsou definovány formou cyklistických pruhů a pásů na komunikacích v hlavním a přidruženém dopravním prostoru, samostatných stezek pro cyklisty nebo smíšených stezek pro pěší a cyklisty vybavených přejezdy komunikací apod.

Síť cyklistické infrastruktury vymezená MPP vychází z principu plánování vhodné infrastruktury pro zajištění dostatečné prostupnosti území a dostupnosti cílů pro uživatele bezmotorové dopravy. Cyklotrasy nejsou samy o sobě samostatnými stavbami. Těmi se stávají vymezením ve veřejném prostranství jako úseky zvláště vyznačené svislým a vodorovným dopravním značením, které je definuje jako stezky pro cyklisty nebo stezky pro pěší a cyklisty.

Tato vymezení jsou měřítkem pod rozlišovací schopností MPP a jako dopravní opatření nejsou jeho nástrojem. MPP pro rozvoj cyklistické dopravy stanovuje základní pravidla pro zajištění prostupnosti zastavěného území i otevřené krajiny pro pohodlný pohyb všech uživatelů bez omezujících bariér, ukládá zajistit v rámci realizace dopravní stavby bezkolizní, bezpečné a bezbariérové křížení komunikací pro bezmotorovou dopravu s trasami motorové dopravy, vymezuje koridory pro stavby doplňující chybějící městská propojení v oblasti cyklistické infrastruktury.

Významné cyklotrasy vymezené MPP tvoří základní kostru pro cyklistickou dopravu v Praze. Slouží pro dálkové vztahy uvnitř města a pro spojení se středočeským regionem. Zajišťují dopravní i rekreační funkci. MPP předpokládá další rozvoj a doplňování systému pomocí dalších územně plánovacích nástrojů a měkkých strategických dokumentů (například

cyklogenerel 2018 s aktualizací 2019) a vymezuje jen nejnужnější síť tras, která odpovídá jeho měřítku a která musí být v území zachována. Významné cyklotrasy jsou vymezeny liniovým koridorem, který vyjadřuje propojení dvou míst, přičemž přípustné je řešení i v jiné poloze mimo vymezený koridor za podmínky, že plnohodnotně nahradí požadované propojení.

Z výše uvedeného vyplývá, že MPP zajišťuje systémově ucelenou strukturu zeleně, jakož i propojení města pro pěší a cyklisty, tj. jak pěší prostupnost, tak prostupnost z hlediska cyklistické dopravy byla v MPP řešena dostatečně a způsobem odpovídajícím míře podrobnosti územního plánu, a to jak v zastavitelném, tak v nezastavitelném území. Požadavky na podrobnější vymezení všech tras a zelených os nelze akceptovat, neboť by překračovaly úroveň podrobnosti, kterou stavební zákon územnímu plánu dovoluje.