

Pražský územní plán: nikdy nekončící příběh (snad) spěje k závěru

Author: SF / pb | Published: 13.05.2011

„Pokud budu velká optimistka, pak by nový územní plán Prahy mohlo schválit její současné zastupitelstvo!“ - takto určitě, byť s výhradou se k nekonečnému procesu schvalování nového územního plánu české metropole vyjádřila Jitka Cvetlerová (ta na pražském magistrátu vzhledem k tomuto klíčovému dokumentu hraje tutéž roli, jako hrával Eduard Janota na ministerstvu financí při tvorbě státního rozpočtu). Z jejích slov lze vyvodit, že rozhodujícím termínem by měl být rok 2014.

Na takřka už pravidelném a vždy hojně navštěvovaném [diskusním setkání Stavebního fóra](#) k této problematice (tentokrát pod názvem „Územní plán Prahy a dopravní infrastruktura“) zazněla ještě řada dalších informací, byť už nikoli tak pozitivních. Tak například valná většina z 16 000 připomínek ke konceptu plánu byla už projednána a zamítnuta, takže lze s jistotou očekávat, že se při procesu projednávání jeho konečné podoby „na stole“ objeví znovu. Zatím se ale ještě pracuje na konceptu - do konce tohoto roku by měl být předán ke schválení radě a zastupitelstvu. „Byla bych velmi ráda, kdyby v březnu 2012 byl tento koncept schválen,“ řekla J. Cvetlerová.

Souběžně jsou na pořadu dne tzv. vlny změn. V chodu je proces projednávání a schvalování (jejich různých částí a v různých režimech) vln 01, 02, 03, 06 a 07. A podle J. Cvetlerové je pravděpodobné, že projekty výstavby na pozemcích smíchovského, žižkovského a Masarykova nádraží budou nakonec koncipovány jako zvláštní změny a projednávány samostatně.

Stejný význam jako územní plán má pro budoucnost Prahy i rozvoj dopravní infrastruktury. Přitom budování jejího integrovaného systému (PID) po takřka dvou desetiletích ještě stále není u konce. „Problémy jsou zejména v propojení dopravních systémů Prahy a Středočeského kraje,“ konstatoval na akci SF Pavel Procházka ze společnosti ROPID. Přitom poukázal na to, že kooperace selhává zejména směrem na západ od Prahy, kde jsou „mezery“ nekoordinovaně zaplňovány autobusovými spoji. Integrace dopravy v rámci celého regionu (zatím je na PID napojena zhruba třetina středočeského kraje) má logiku ekonomickou i zákaznickou (pohodlí cestujících), nicméně v budování systému „jedna síť - jeden tarif - jedna jízdenka - jeden jízdní řád“ jsme podle slov P. Procházky ještě stále na začátku.

Jak ale vyplynulo z vystoupení Libora Šímy z pražského magistrátu, v hlavních směrech rozvoje dopravní infrastruktury má město poměrně jasno: preference hromadné dopravy a naopak omezení autodopravy, integrování železničních tratí do městské dopravy a rozvoj tramvajových linek. V konkrétních problémech ale tak jasno není. Třeba otázka spojení Prahy s ruzyňským letištěm zůstává stále otevřena (po metru či tramvaji se nyní magistrát přiklání k železnici), když stále žhavým tématem - jak vyplynulo zejména z diskuse - je i severní silniční obchvat Prahy.

13.05.2011 09:01, SF / pb