



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

PhDr. Matěj Stropnický

náměstek primátorky hlavního města Prahy pro územní rozvoj a územní plán

Vážený pan
Ing. Pavel Peterka, Ph.D.
V Cibulkách 4
150 00 Praha 5

V Praze dne 3. března 2015

ČJ: MHMP 321564/2015

Vážený pane Peterko,

v rámci přípravy věcné novelizace Pražských stavebních předpisů má tým pracovní a konzultační skupiny za úkol mj. vyhodnotit nakolik byly limity v oblasti dopravy v klidu nastaveny vhodně, či nevhodně. V každém případě součástí samotného zastupitelstvem schváleného programového prohlášení této Rady HMP je, že Rada:

„zavede nové povinné finanční odvody developerů; bude důsledně vymáhat podíl developerů na technické vybavenosti města dle platné legislativy“.

Naším cílem je, aby soukromý developer nesl podíl na tvorbě a údržbě veřejné vybavenosti potřebné v té které lokalitě s hlavním zřetelem na veřejnou infrastrukturu, či kvalitní veřejná prostranství.

Současně chceme podporovat především takovou novou výstavbu, která bude navázaná na současnou či budoucí síť linek veřejné dopravy tak, aby primárním způsobem dopravy byla pro jeho obyvatele i nadále doprava hromadná (dnes 42% cest po Praze) která v kombinaci s chůzí (22% cest) dohromady představuje 64% cest vykonaných dnes po Praze, a neposilovala se tak v předchozích dvou desetiletích uměle podporovaná společenská závislost na vlastnictví automobilu. Tento snad již překonaný trend masivní preference jednoho druhu dopravy nad ostatními přitom minimálně diskriminuje často opomíjenou značnou část obyvatel, kteří automobil nevlastní, vlastnit nechtějí nebo vlastnit nemohou (typicky lidé, kteří si nemohou dovolit provozní a pořizovací náklady vozu, značná část seniorů, kterým se jeho vlastnictví vzhledem k potřebám nevyplatí, mládež do 18 let věku či přibývajícím počet lidí, pro které není vlastní automobil záležitostí sociálního statusu).

Právě ve věci regulativů týkajících se řešení "dopravy v klidu", tedy parkování, by měla námi spuštěná věcná novelizace Pražských stavebních předpisů přinést do výsledného předpisu větší míru logické propracovanosti. Jedním z bodů zadání věcné novelizace je, že novelizované PSP...

"... stanoví požadavky na zajištění dopravy v klidu a způsobu jejího zajištění s ohledem na polohu, dostupnost a obsluhu veřejnou dopravou, na míru a způsob využití pozemku, a to formou minimálních anebo maximálních hodnot.

...vymezí území v centru města, kde bude nárůst kapacity parkování výstavbou parkovacích zařízení kompenzován adekvátní redukcí parkovacích stání na veřejném prostranství."

Členem konzultační skupiny, která bude aktualizaci PSP asistovat je také vámi citovaný Ing. Jan Majer, který jistě bude své poznatky při tvorbě nového dokumentu hájit.

Paralelně k tomu již v současnosti Kancelář prostorových dat IPR zpracovává evidenci parkovacích stání, která sice nebude tak sofistikovaná jako navrhuje vy (zároveň zpracovat podklady v detailu, který navrhuje, by bylo mnohem zdlouhavější), ale která i tak pomůže zásadním způsobem při tvorbě návazné územně plánovací dokumentace.

Závěrem nutno poznamenat, že s ohledem na finanční náročnost či zkušenosti např. z existujících parkovacích budov v centru města či ze Slaného, se s vámi shodneme na tom, že stavět parkovací domy z veřejných rozpočtů je ta nejméně vhodná forma investice do kvality života všech obyvatel.

S pozdravem

