

Participace

Participace územního plánu a
kompletace výstupů pro ná-
sledné zpracování jeho zadání

Veřejné plánovací setkání – výstup

Datum konání:	2. 10. 2025, od 18:00 hod. do 22:15 hod.
Místo konání:	Kulturní centrum (Ringhofferovo náměstí 434, Kamenice)
Účastníci:	Obec: Pavel Čermák, Pavel Šotola, Dan Ševčík, Vladka Benešová, Petr Valášek, Jan Prošek, Michaela Slámová, Jan Jedlička, Tomáš Mojžíšek, Eva Kršňáková, Alois Kačerovský ARCHITEKTI PROSTORU: Karla Kupilíková, Marek Sivák, Radek Janoušek, Tomáš Koňářík Veřejnost: přibližně 120 účastníků
Zapsal:	Karla Kupilíková, Marek Sivák

Průběh setkání

Setkání zahájil pan starosta Pavel Čermák krátkým přivítáním a uvedením důvodu, proč obec Kamenice připravuje nový územní plán. Zdůraznil, že cílem setkání je společně formulovat hlavní témata a potřeby, které by měl územní plán zohlednit.

Následně se slova ujal moderátor a facilitátor setkání Marek Sivák, který v krátkosti představil plánovaný průběh setkání a shrnul dosavadní aktivity – zejména workshop se zastupiteli obce, z něhož vznikl pracovní seznam témat (zástavba proluk, transformace chatových osad, velká rozvojová území, proměna centra, doprava a parkování, příroda a prostupnost krajiny, občanská vybavenost a technická infrastruktura, průmysl a výroba, zemědělství). Poté představil jednotlivá témata včetně jejich základních přínosů a rizik („pro“ a „proti“) a zároveň vysvětlil možnosti a limity územního plánu – tedy, která témata lze řešit přímo jeho prostřednictvím a kde může ÚP působit pouze nepřímě.

Facilitátor se následně ujistil, zda je seznam uvedených témat úplný, a vyzval účastníky k doplnění případných chybějících zásadních bodů.

Na základě představených témat účastníci následně doplnili další okruhy, které považují za důležité v souvislosti s přípravou nového územního plánu:

- Technická infrastruktura – po dohodě přiřazeno k tématu „občanská vybavenost“
- Odpadové hospodářství – po dohodě přiřazeno k tématu „občanská vybavenost“
- Sportoviště – po dohodě přiřazeno k tématu „občanská vybavenost“
- Ochrana památek – zapsáno samostatně jako nové téma
- Voda v krajině – po dohodě přiřazeno k tématu „příroda a prostupnost krajiny“
- Záplavová území – po dohodě přiřazeno k tématu „příroda a prostupnost krajiny“

V průběhu diskuse zároveň zazněla otázka, jakou podobu má Kamenice do budoucna mít: Má se rozvíjet jako město, nebo zůstat u vesnického charakteru? Jaký typ sídla chtějí její obyvatelé? Tato otázka byla též doplněna do seznamu témat.

V diskusi k ní bylo účastníky připomenuto, že Kamenice tvoří svazek deseti vesnic (osad), a jako klíčové téma se proto může ukazovat decentralizace – tedy představa, že každá z částí obce (nebo alespoň ty hlavní) by měla mít vlastní základní vybavenost a funkce.

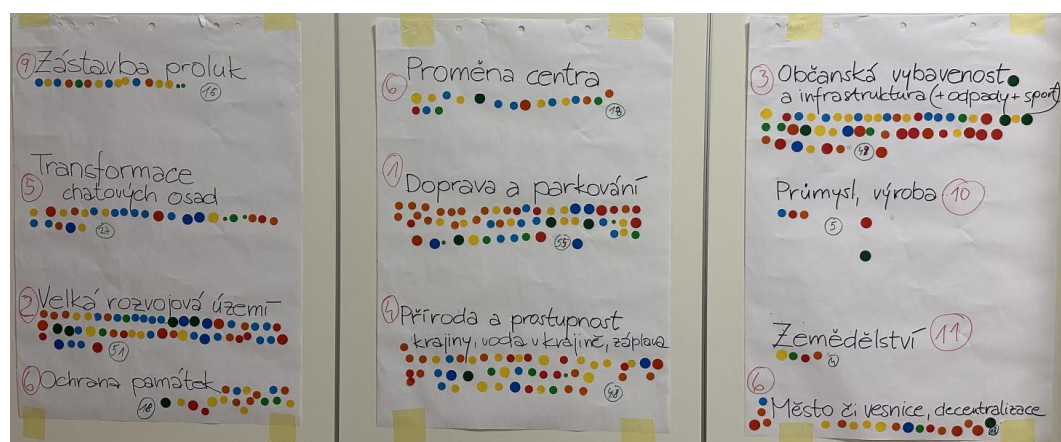
Následovala prioritizace témat. Každý účastník obdržel tři body, které mohl dle vlastního uvážení rozdělit mezi navržené okruhy. K hlasování byla předložena tato témata:

- Zástavba proluk
- Transformace chatových osad
- Velká rozvojová území

- Proměna centra
- Doprava a parkování
- Příroda a prostupnost krajiny, voda v krajině, záplava
- Občanská vybavenost a technická infrastruktura, odpadové hospodářství, sport
- Průmysl a výroba
- Zemědělství
- Ochrana památek
- Město či vesnice, decentralizace

Po sečtení hlasů vznikl žebříček priorit, který určil pořadí témat k následné diskusi:

1. **Doprava a parkování** – 55 hlasů
2. **Velká rozvojová území** – 51 hlasů
3. **Občanská vybavenost a technická infrastruktura, odpadové hospodářství, sport** – 49 hlasů
4. **Příroda a prostupnost krajiny, voda v krajině, záplavová území** – 48 hlasů
5. **Transformace chatových osad** – 27 hlasů
6. **Proměna centra** – 18 hlasů
6. **Ochrana památek** – 18 hlasů
6. **Město či vesnice, decentralizace** – 18 hlasů
7. **Zástavba proluk** – 16 hlasů
8. **Průmysl a výroba** – 5 hlasů
9. **Zemědělství** – 4 hlasy



Největší podporu získala témata zaměřená na dopravu a parkování, velká rozvojová území a občanskou vybavenost s technickou infrastrukturou, následovaná oblastí přírody a prostupnosti krajiny.

Tato posloupnost sloužila jako podklad pro volbu pořadí v navazující interaktivní části („hra“), kde byla jednotlivá témata dále rozpracovávána. Předem bylo zdůrazněno, že se během večera stihnou pokrýt max. 2–3 témata, nicméně jednotlivá témata spolu úzce souvisejí a při řešení jednoho budou částečně adresovány i související další. Témata s nižším počtem hlasů nebyla vyřazena – budou zohledněna v dalších fázích přípravy územního plánu.

Na stanovené priority navázala **interaktivní diskusní část („hra“)**, která probíhala podle pořadí nejlépe hodnocených témat. Diskuse začala tématem doprava a parkování, následovalo téma velká rozvojová území, do něhož se částečně promítala také občanská vybavenost s technickou infrastrukturou a dále oblast přírody a prostupnosti krajiny.

Nejprve měli účastníci možnost vyjádřit se k jednotlivým tématům z pozice občanů — zaznívaly dotazy, konkrétní problémy i náměty k řešení. U tématu doprava a parkování, vzhledem ke své provázanosti s nadmístními vztahy a nutnosti řešení řady souvislostí na úrovni kraje či státu, byla zjištěna

širše okruhů a podnětů formou společné diskuse. Ta se zaměřila i na lokální dopravu, kterou však je nutné, nezávisle na územním plánu, prověřit odbornou dopravní koncepcí.

U tématu velkých rozvojových území po společné diskusi „z pozice občanů“ facilitátor rozdělil přítomné účastníky do pěti skupin. Každé skupině přiřadil specifickou roli, aby bylo možné nahlížet na rozvoj obce z různých perspektiv. Skupiny zastupovaly:

- místní občany
- mladé rodiny s dětmi, které chtějí v obci bydlet
- developery
- ekology (ekologicky orientované obyvatele)
- zástupce obce

Tato forma práce umožnila pojmenovat rozdílné potřeby, možné střety i průniky zájmů, které se k tématu velkých rozvojových území vážou.

V závěrečné části setkání facilitátor zrekapituloval průběh diskuse a připomněl témata, která byla během večera projednána. Byly shrnuty oblasti, ve kterých se podařilo najít shodu, a zároveň byly pojmenovány rozdílné postoje a otázky, které zůstávají otevřené k dalšímu dopracování.

Na závěr bylo vysvětleno, jakým způsobem bude s výstupy dále pracováno — zejména jejich zapracování do podkladů pro zadání územního plánu a možnost navázat dalšími participačními kroky.

Projednávaná témata

DŮLEŽITÉ! V tomto zápise jsou uvedeny informace ve smyslu, jak zazněly od účastníků. **Neznamená to, že jsou ověřené, správné nebo že jde o většinové názory. Cílem záznamu podnětů a příspěvků do diskuse je co nejvěrněji zachytit podstatu diskuse a rozličné zmíněné pohledy na věc.** Konkrétní znění je přibližné a zestručněné, není smyslem výstupu (ani prakticky možné) uvést doslovný přepis a všechny nuance diskuse.

Téma č. 1 Doprava a parkování

a) Tranzitní a kamionová doprava

- Tranzitní doprava by měla být omezena výhradně na krajské páteřní komunikace. Cílem je maximální zkldnění provozu na ostatních komunikacích v obci.
- Tranzitní doprava by měla být vedena po obchvatu Kamenice.
- Stará Benešovská zůstává prakticky nezměněna od roku 1787, s výjimkou adaptace v roce 1971. Od roku 2002 se neúspěšně čeká na její rekonstrukci a vytvoření paralelních tras. Jako historická páteřní komunikace je nadále přetížená a její stav negativně ovlivňuje dopravu v celém kraji. Řešení vyžaduje spolupráci s krajskými orgány.
- Je nezbytné zachovat a rozvíjet paralelní trasy, které doplní hlavní tranzitní komunikace a umožní rovnoměrné rozložení dopravního zatížení.
- Omezení průjezdu kamionové dopravy v obci.
 - **Reakce starosty:** Tato problematika je řešena v rámci připravované dopravní koncepce obce, která se zabývá i možnostmi, jak konkrétně kamionovou dopravu omezit.
- Při zpracování dopravní studie je nutné se aktivně spojit se sousedními obcemi, zejména se Sulicemi, a řešit dopravní koncepci společně. Pouze koordinovaný přístup umožní navrhnout funkční řešení pro tranzitní dopravu i lokální propojení.
- Dostavba dálnice D3 může výrazně ovlivnit dopravní toky v regionu, včetně průjezdu tranzitní dopravy přes Kamenici. Je důležité sledovat vývoj projektu a zohlednit jeho dopady v dopravní

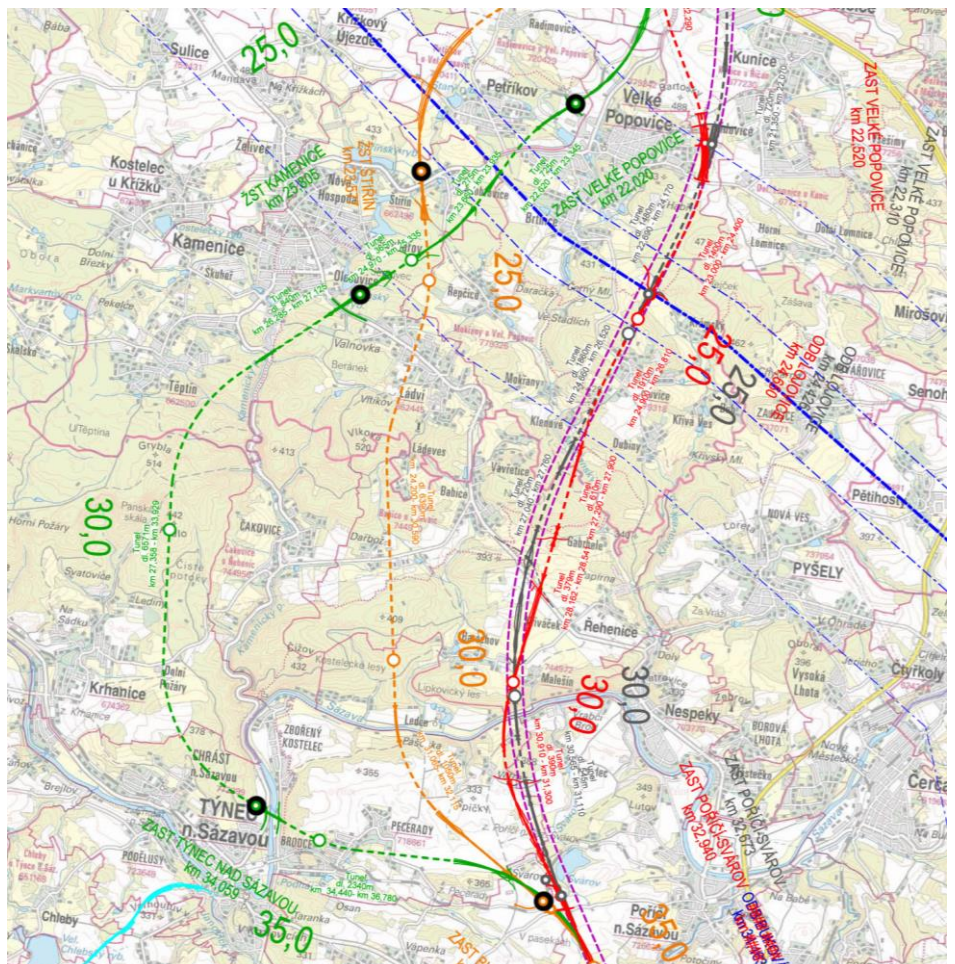
konceptu obce, zejména s ohledem na možné přesměrování tranzitu a změnu intenzity provozu na stávajících komunikacích.

b) Hromadná doprava

- Hromadná doprava (tramvaj, železnice, metro) musí být řešena prioritně. Bez jasně definované dopravní koncepce postrádá smysl pořizování nového územního plánu.

Železniční doprava

- V oblasti železniční dopravy existuje záměr na zřízení nové železniční linky. Územní plán by měl na tento záměr reagovat, zejména vymezením ploch pro infrastrukturu související s nádražím (např. parkoviště) a vymezením potřebného dopravního koridoru.
- **Reakce starosty:** Obec Kamenice dlouhodobě podporuje záměr vedení železniční tratě přes své území. V minulosti byl zvažován i projekt tramvajového spojení, jehož realizace by však musela být plně financována obcí, což je vzhledem k vysokým nákladům nereálné. Naproti tomu železniční trať by byla hrazena ze státního rozpočtu, což činí tento záměr výrazně životaschopnějším.
- V současné době probíhá prověřování několika variant tras nové železniční linky. Dvě z nich procházejí přes Kamenici, viz výkres níže, ostatní ji míjejí:
 - Varianta oranžová: Zastávka v lesním prostoru za Štířinským parkem (mimo centrum Kamenice). Tato trasa míjí obec Velké Popovice.
 - Varianta zelená: Zastávka na louce pod hájovnou směrem na Ládví (blízko centra Kamenice). Tato trasa má výraznou podporu obcí podél plánované linky, vedle Kamenice zejména Velkých Popovic a Týnce nad Sázavou.



- Jedná se zatím o úvodní fázi projektu, kdy probíhá územně-technické prověřování a sběr podkladů. Cílem je mimo jiné zjistit, zda dotčená sídla nebudou proti vedení trasy výrazně protestovat.
- Na podzim by měl být zahájen proces podrobného posuzování jednotlivých variant. V horizontu přibližně jednoho roku by měly být vybrány trasy, které postoupí do další fáze – tedy posouzení vlivů na životní prostředí (EIA), ekonomického hodnocení a dalších kroků souvisejících s přípravou liniových staveb. Trasa, která bude vyhodnocena jako nejvhodnější, bude následně zařazena do procesu územního rozhodování a přípravy stavebního povolení. Realizace projektu je reálně možná nejdříve za 20 let.
- Záměr realizace železniční tratě v oblasti Kamenice existoval již v 19. století. Projekt se však neuskutečnil kvůli vysokým nákladům na přemostění a výstavbu tunelů. Následně byl záměr zastaven v důsledku vypuknutí první světové války.
- **Dotaz facilitátora:** Facilitátor vznesl dotaz, zda by obec měla vyvíjet maximální úsilí k tomu, aby byla kolejová doprava (např. železnice) v území realizována.
 - **Reakce účastníků:** Z diskuse vyplynul většinový souhlas s potřebou zavedení kolejové dopravy v území. Současně byl kladen důraz na to, aby plánovaná železniční zastávka byla dobře přístupná – pěšky (ideálně blízko nejobydlivějších částí obce), na kole i prostřednictvím navazující veřejné dopravy. Zazněl také podnět, že rozvoj obce by měl být přizpůsoben možnostem rozvoje dopravní infrastruktury.
 - **Reakce účastníka:** Bez spolupráce s nadřazenými entitami, jako je kraj nebo stát, není obec schopna samostatně řešit komplexní dopravní otázky. Lokální opatření, jako jsou cyklostezky nebo bezpečné přejezdy, lze realizovat v rámci obce. Nicméně zásadní záležitosti do dopravní infrastruktury — například odvedení tranzitní dopravy mimo Kamenici — jsou možné pouze ve spolupráci s krajskými či státními orgány. Jedná se o dlouhodobý proces.

Autobusová doprava

- Stávající autobusové spojení do Prahy není vyhovující – ve špičce jsou spoje přeplněné a cesta je časově náročná. Alternativou je vlak ze Strančic, avšak autobusové spojení k vlakové stanici je nedostatečné – spoje jezdí málo, objíždějí velkou trasu a cesta může ve špičce trvat až 45–60 minut. Navíc je u vlakové stanice nedostatek parkovacích kapacit, což komplikuje využití vlaku pro obyvatele, kteří by tam dojížděli autem. Je potřeba podpořit rozvoj autobusové dopravy, která bude efektivně napojena na hlavní alternativní trasy, zejména vlakové spoje ze Strančic.

c) Vnitrokamenická doprava

- V ranních hodinách se opakovaně objevuje problém s dopravní zácpou mezi základní školou a Benešovskou ulicí. Zazněl návrh zvážit vytvoření alternativního příjezdu ke škole, například paralelní trasou kolem ČOV, která by mohla pomoci rozptýlit dopravní zatížení v této lokalitě. Problémem je zejm. kamionová doprava směřující do areálu Strojmetalů.
- Jednosměrné vedení provozu v úseku mezi Štiřínem a centrem Kamenice není vhodné a způsobuje dopravní komplikace.
- **Dotaz facilitátora:** Facilitátor vznesl dotaz, zda a za jakých podmínek by byli rodiče ochotni umožnit, aby se jejich děti dopravovaly do školy jinak než autem – například pěšky, na kole nebo prostřednictvím hromadné dopravy.
 - **Reakce účastníků:** Rodiče by byli ochotni využívat jiné formy dopravy než auto – například pěší chůze, jízdu na kole nebo elektrokoloběžce – za podmínky, že cesta do školy bude bezpečná. K tomu je vhodné zajistit propojení Kamenice s okolními osadami

prostřednictvím cyklostezek a pěších tras, které umožní bezpečný a udržitelný způsob dopravy.

- Děti z Ládví se do školy nemohou dopravit jinak než (autem či) autobusem. Problémem je však nedostatečná dostupnost samotné autobusové zastávky – Benešovskou ulici nelze bezpečně přejít, protože zde chybí přechod pro chodce. V současné situaci tedy není jiná možnost než vozit děti do školy autem.
- V rámci úvah o „decentralizaci“ Kamenice je vhodné zvážit zřízení menších škol v jednotlivých částech obce, zejména pro první stupeň základního vzdělávání. Rozmístění škol na více místech by mohlo přispět k rozptýlení dopravní zátěže, snížení potřeby každodenního dojíždění a zvýšení dostupnosti vzdělávání v docházkové vzdálenosti.
- V některých částech obce chybí chodníky a bezpečné propojení, což znemožňuje pěší a cyklistickou dopravu do centra obce, do školy i na autobusové zastávky. Jedná se o izolované oblasti uvnitř obce, které jsou dopravně neprostopné pro pěší a cyklisty. To vede k tomu, že jsou obyvatelé nuceni využívat automobilovou dopravu, čímž dále zatěžují místní komunikace a zvyšují dopravní zácpy. Zajištění základní infrastruktury pro pěší a cyklisty by mělo být prioritou, a to jak z hlediska bezpečnosti, tak dostupnosti veřejných služeb.
- Při plánování rozvoje je nutné zabránit zastavování ploch, které nemají zajištěnou dopravní obslužnost. Území bez přístupových komunikací by nemělo být určeno k zástavbě, dokud nebude vyřešena jeho dostupnost a napojení na dopravní infrastrukturu.
- Je důležité přistupovat k těmto dopravním problémům z globálního a systémového pohledu, s ohledem na širší souvislosti, návaznosti mezi obcemi, dlouhodobý rozvoj území a udržitelnost navrhovaných řešení.

Shrnutí diskuse k dopravě

Doprava je jedním z klíčových témat, která zásadně ovlivňují kvalitu života v Kamenici. Řešení si žádá komplexní přístup, který zohlední jak tranzitní dopravu, tak každodenní místní mobilitu. Mezi hlavní problémy patří chybějící paralelní trasy k páteřním komunikacím (část veřejnosti však nechce těmto trasám „obětovat“ další dnes přírodní území), nevyřešená kamionová doprava, nedostatečná prostupnost obce pro pěší a cyklisty a nízká bezpečnost v dopravním prostoru (např. absence chodníků, přechodů a přístupových komunikací). Tyto nedostatky znemožňují obyvatelům využívat alternativní způsoby dopravy, jako je chůze, jízda na kole nebo veřejná doprava. V důsledku toho jsou nuceni používat automobil i na krátké vzdálenosti, například při cestě do školy, na nákup nebo k nejbližší zastávce. To nejen zvyšuje dopravní zátěž na místních komunikacích, ale také přispívá ke zhoršení bezpečnosti, hlučnosti a kvality veřejného prostoru.

Obecně panuje spíše neochota akceptovat další navyšování dopravní zátěže (které však ovlivní tranzitní doprava tak jako tak). Jakékoli nové záměry by měly respektovat kapacitní možnosti území a přispívat ke zklidnění dopravy. Řešení hlavních problémů však vyžaduje strategické plánování dopravní infrastruktury, které bude vycházet z reálných potřeb území a jeho obyvatel. Nezbytná je spolupráce s krajem, státem i okolními obcemi, a to jak při přípravě dopravní koncepce, tak při realizaci konkrétních opatření. Důraz by měl být kladen na systémový přístup, dlouhodobou udržitelnost a koordinaci s nadřazenými dopravními projekty.

Zároveň je velký zájem dělat kroky, které jsou v možnostech obce – zajistit koncepci řešení „vnitro-kamenické“ dopravy (již je v přípravě), posílit dostupnost veřejné dopravy (velmi žádané je i maximálně podporovat její nové formy – např. novou trasu železnice), zlepšit napojení na stávající vlakové spoje (přímý rychlý bus), rozvíjet kvalitní, příjemné a bezpečné cyklostezky a pěší propojení mezi jednotlivými částmi obce i okolními sídly a myslet na specifické skupiny vč. dětí (školní bus).

Téma č. 2 Velká rozvojová území

a) Rozvoj a dostupné bydlení

- Kamenice se v posledních letech bouřlivě rozvíjí – aktuálně má přibližně 5 000 oficiálních a až 6 500 neoficiálních obyvatel. Mezi obyvateli panuje obava z příliš rychlého nárůstu počtu obyvatel, který by mohl negativně ovlivnit dopravní situaci, kapacitu veřejné infrastruktury a dostupnost občanské vybavenosti. Tyto dopady jsou patrné již dnes, zejména v oblasti dopravy a technické infrastruktury. Rozvoj obce by měl být plánován s ohledem na reálné možnosti území, aby nedošlo k přetížení základních služeb a zhoršení kvality života.
- Ačkoli se často objevuje kritika dalšího rozšiřování zástavby, je třeba vnímat rozvoj obce v širších souvislostech. Mnozí obyvatelé mají děti, které zde chtějí v budoucnu bydlet, a proto je další výstavba přirozenou součástí rozvoje obce.
- Je důležité podporovat rozmanitou nabídku bydlení, která zahrnuje nejen drahé velké pozemky, ale i dostupnější formy pro mladé rodiny, jako jsou byty nebo řadové domy.
- Mladí lidé často nemají v Kamenici dostupné možnosti bydlení a jsou nuceni se stěhovat jinde. V obci chybí nájemní byty a cenově dostupné formy bydlení, které by jim umožnily zůstat. Regulace výstavby je důležitá, ale zároveň je potřeba aktivně podporovat vznik bydlení pro mladou generaci, aby se obec mohla přirozeně rozvíjet.
- V obci se nachází množství starších domů, které často obývají senioři. Je vhodné podporovat rekonstrukce stávající zástavby, které mohou přispět k obnově území, zlepšení kvality bydlení a zachování charakteru obce. Rekonstrukce představují alternativu k nové výstavbě a mohou být efektivním nástrojem pro udržitelný rozvoj.

b) Regulace

- Nová zástavba by měla být regulována tak, aby respektovala krajinný ráz a charakter obce. Je důležité, aby nové domy a obytné soubory zapadaly do okolního prostředí, nenarušovaly vizuální kontinuitu krajiny a podporovaly vesnický charakter sídla.
- Nová výstavba by měla být jasně definována z hlediska typologie domů, aby odpovídala charakteru stávající zástavby. Není žádoucí, aby vedle rodinného domu vznikl vícepodlažní bytový dům, který naruší měřítko a urbanistickou strukturu okolí.
- Preferovány by měly být domy s jednou bytovou jednotkou, nikoli objekty s více samostatnými byty, jak je tomu v některých případech dnes.
- Je nutné jasně definovat podmínky pro výstavbu, aby každý, kdo chce v obci stavět, měl k dispozici srozumitelné regulativy a pravidla, které zajistí kvalitu a jednotný charakter zástavby.
- Při plánování nové výstavby by neměla být hlavním kritériem velikost pozemku, ale spíše to, kolik zelené plochy na něm zůstává zachováno. Důraz by měl být kladen na kvalitu prostředí, dostatek vegetace a respektování krajinného rázu, nikoli pouze na hustotu zástavby nebo velikost parcel.
- Při plánování rozsáhlejších rozvojových území je důležité řešit kvalitní veřejný prostor, který bude sloužit jako místo pro setkávání obyvatel, komunitní život a každodenní pobyt. Takový prostor by měl být přirozeně začleněn do struktury zástavby, dostupný pěšky a vybavený základními prvky jako jsou lavičky, zeleň, hřiště apod.

c) Zajištění kvality rozvoje

- V obci chybí odbornost. Bylo by vhodné zřídit funkci městského architekta nebo urbanisty, který by odborně koordinoval rozvoj zástavby, nastavoval pravidla pro výstavbu a její začlenění do struktury obce. Současná urbanistická struktura je vnímána jako nesourodá a chaotická, což negativně ovlivňuje kvalitu prostředí i celkový charakter obce.
 - **Reakce starosty:** Rada odsouhlasila vypsání výběrového řízení na obecního architekta.
- Na zastupitelstvu byl vznesen návrh na zřízení Výboru pro územní plánování, který by byl složen ze zástupců napříč politickým spektrem. Cílem bylo vytvořit širší pracovní skupinu, která by se podílela na tvorbě dlouhodobé koncepce rozvoje obce a zajistila, aby územní plánování nebylo závislé na aktuálním politickém vedení. Návrh byl však odmítnut

Podněty vycházející z pohledů jednotlivých rolí**Výstup skupiny – místní občané**

- Ideál je nestavět vůbec – myšleno s nadsázkou. Pokud však má k rozvoji dojít, má splňovat následující podmínky:
- Rozvoj obce musí být koncepčně řízený, nikoli nahodilý nebo nekoordinovaný.
- Rozvoj území musí být harmonický a v souladu se všemi složkami životního prostředí.
- Je nezbytné, aby byl rozvoj území navázán na dopravní infrastrukturu a občanskou vybavenost, včetně škol, služeb a veřejné dopravy.
- Výstavba by měla být pozvolná, etapizovaná a rozložená v čase, aby bylo možné reagovat na vývoj infrastruktury a potřeb obyvatel.
- Je nutné, aby byla výstavba regulována kvalitním regulačním plánem, ideálně zpracovaným renomovaným architektem s dobrými referencemi.
- Procento zeleně na pozemku by mělo být jasně definováno a dostatečné – zeleň je vnímána jako klíčový prvek kvality prostředí.
- Rozvojová území se nesmí stát neprostupnými bloky – důležitá je prostupnost a propojení území, včetně pěších a cyklistických tras.
- Nová výstavba by měla respektovat okolní prostředí, zapadat do krajinného rázu a mít vesnický charakter, zejména v osadách.
- V osadách by měly být přípustné pouze domy s jednou bytovou jednotkou (jednodomy), maximálně dvougenerační domy pro jednu rodinu, v souladu s charakterem daného místa.
- V centru Kamenice si lze představit bytové domy, ale mimo centrum by měla být výstavba nízkopodlažní.
- Je důležité, aby se developer choval transparentně a čestně, respektoval dohodnuté podmínky a jednal v souladu s veřejným zájmem i charakterem obce.

Výstup skupiny – developeri

- Rozvoj obce je důležitý, zejména s ohledem na potřeby mladých lidí, kteří zde chtějí zůstat, ale nemají dostupné možnosti bydlení.
- Územní plán by měl být co nejpřesněji zpracován, včetně detailních regulačních plánů. Potřebujeme znát předem, kolik domů lze na konkrétním pozemku postavit, jak dlouho bude proces trvat a jaký bude ekonomický výsledek.

- Preferujeme menší pozemky a co nejmenší omezení výstavby (např. z hlediska výšky budov, počtu bytových jednotek v rodinných domech).
- Klíčová je pro nás spolupráce s obcí – potřebujeme jasně nastavená pravidla, například vzorové plánovací smlouvy. Rychlost a předvídatelnost procesu jsou zásadní; každá nejasnost znamená zdržení a tím i zdražení projektu.
- Pravidla musí být co nejpřesnější a daná dopředu, abychom mohli plánovat a připravit se na investici.
- Jsme otevření kontribucím (např. výstavba DPS, školky), pokud budou ekonomicky únosné. Pokud budou podmínky nepřiměřené, budeme investovat v jiných obcích.
- **Dotaz facilitátora:** Co byste dělali, kdyby obec kompletně zastavila zástavbu na rozvojových územích, například do doby, než bude postavena železnice?
 - **Reakce:** Pokud bychom zde již vlastnili pozemek, zvažovali bychom soudní cestu kvůli zmařené investici. Pokud bychom pozemek nevlastnili, přesunuli bychom investici do jiné obce.
- **Vstup facilitátora:** Doplnění kontextu – rozvojové plochy, které jsou dnes v územním plánu, se neplánují rozšiřovat. Z žádné strany nezazněl požadavek na jejich navýšení (vyjma malých nelogických proluk apod.). Naopak se objevily názory, že by bylo vhodné zvážit redukci některých zastavitelných ploch vymezených v současném územním plánu.

Výstup skupiny – ekologové

- Je nová výstavba v globálním kontextu vůbec potřeba? Populace obecně klesá, a v Kamenici je navíc velké množství domů po seniorech, které by bylo možné rekonstruovat. Nejekologičtější forma výstavby je právě rekonstrukce stávajících objektů. Proč tedy potřebujeme novou masivní výstavbu? Je skutečně nutná, nebo by bylo vhodnější využít to, co už v obci existuje?

Téma Voda

- Ochrana spodních vod musí být prioritou.
- Zvyšování podílu zpevněných ploch vede ke ztrátám vody – je nutné zajistit důsledné vsakování dešťové vody na celém území obce, jak u soukromé výstavby, tak ve veřejném prostoru.
- Likvidace odpadních vod musí odpovídat hygienickým normám. Pokud bude kvalita odpadních vod dostatečná, bude možné využívat studny, což je ekologicky i ekonomicky nejvýhodnější varianta.
- V územním plánu musí být zachovány všechny existující vodní plochy a toky, aby nemohly být zastavěny nebo vyjmuty z ochrany.

Téma Krajina

- Postupnost zástavby a krajiny je zásadní. Pokud se bude Kamenice rozvíjet tak, že se po jejím území bude možné pohybovat pěšky a na kole, nebude nutné jezdit autem. Zlepšení propustnosti obce povede nejen ke zlepšení životního prostředí, ale také ke zklidnění dopravy. Rozvoj by měl být plánován tak, aby zástavba nevytvářela bariéry, ale naopak umožňovala přirozený pohyb krajinou i mezi jednotlivými částmi obce.
- Je nutné zprůjezdnit alternativní trasy (pro vnitrokamenickou dopravu), zejména Jednosměrnou a Ringhofferovu ulici.
- Revitalizace krajiny by měla být součástí rozvoje – pokud se někde krajina odebere, jinde by měla být obnovena (např. tvorba tůní, parků apod.).
- Řešit ochranná pásma v krajině, aby nedocházelo k jejich narušování.

Téma Zeleň

- U každé nové výstavby by měla být důsledně obnovována zeleň.
- Developeři by měli nést odpovědnost za budoucí údržbu zeleně – zeleň nesmí být likvidována, jak se dnes často děje.

Téma Hospodářská zvířata

- V obci je velké množství koní – je nutné regulovat minimální prostor na jedno zvíře, aby nedocházelo ke znečišťování veřejných ploch a spodních vod.
- Při plánování prostupnosti krajiny je důležité řešit křížení tras lidí a koní, aby nedocházelo ke konfliktům.

Téma Hromadná doprava

- Hromadná doprava by měla být aktivně podporována. V případě realizace železničního spojení je zásadní, aby na železnici navazovaly autobusové linky, které budou dobře dostupné a časově efektivní.
- Je potřeba zřídit přímou autobusovou linku na vlakovou stanici do Strančic, která nebude objíždět okolní obce. Současné spojení je ve špičce neefektivní. Zaznívalo např. i posílení stávající linky.
- Odstaviště autobusů v centru Kamenice by mělo být přesunuto na vhodnější místo. Pro běžný provoz postačí standardní autobusová zastávka – není nutné, aby autobusy dlouhodobě stály v centru. Zároveň je potřeba kontrolovat chování řidičů, zejména to, aby nenechávali běžet motory při stání, což má negativní dopad na životní prostředí i kvalitu ovzduší v centru obce.

Téma Osvětlení

- Nové plochy by měly být osvětleny rozumně, s ohledem na omezení světelného smogu.

Výstup skupiny – mladé rodiny s dětmi, které chtějí v obci bydlet

- Potřebujeme místo, kde budeme moci bydlet. Rozvoj obce by měl zahrnovat dostupné formy bydlení, zejména nájemní a startovací byty, případně obecní bytové jednotky.
- Výstavba by měla být cílená na mladé rodiny, matky samoživitelky a seniory. Vhodné bydlení pro seniory (např. menší byty, DPS) může vést k uvolnění rodinných domů pro mladší generace, čímž se podpoří přirozená generační výměna.
- Rozhodování o bydlení je úzce spjato s dostupností občanské vybavenosti, jako jsou školy, školky, lékařská péče, kulturní zázemí, hřiště a drobné provozovny. Tyto služby zajišťují životní standard, který obyvatelé očekávají. Infrastrukturu je možné řešit formou kontribucí, tedy spoluprací s developery při plánování a realizaci výstavby.
- Každé rozvojové území by mělo mít vlastní subcentrum – místo, kde se lidé mohou potkávat, například hřiště, komunitní prostor nebo drobné služby.
- Kamenice je atraktivní díky své přírodní kvalitě – lesy, krajina a veřejná zeleň by měly být zachovány a dále rozvíjeny jako součást identity obce.
- Důraz je kladen na rozvoj bezpečných a funkčních tras pro pěší a cyklisty, které povedou ke snížení závislosti na automobilové dopravě. Zároveň je důležitá podpora hromadné dopravy, která by měla být dostupná, efektivní a navázaná na širší dopravní síť.
- Rozvoj obce by měl zahrnovat i prostor pro malopodnikání a vznik pracovních míst, aby obyvatelé nemuseli dojíždět za prací mimo obec.

Výstup skupiny – zástupci obce

- Spolupráce mezi opozicí a koalicí by měla být základním předpokladem pro společné rozhodování. V rámci 15členného zastupitelstva by měla panovat shoda na cíli – racionálním rozvoji území. Je důležité vytvářet prostor pro dialog a umožnit všem skupinám obyvatel promluvit na veřejných jednáních, aby se rozhodování opíralo o široké spektrum názorů.
- Motivace obyvatel k přihlášení k trvalému pobytu, protože právě počet trvale hlášených obyvatel ovlivňuje možnosti čerpání veřejných financí.

Téma Charakter obce a rozvoj

- Podpora a udržení vesnického charakteru, včetně jednotlivých osad, které tvoří specifickou strukturu sídla.
- Vytvoření společného centra, které by sloužilo jako místo pro identifikaci celého území – otázkou zůstává jeho umístění.
- Udržení historického charakteru s citlivým doplňováním o nové prvky.
- Rozvoj vycházející z reálných potřeb obyvatel, s důrazem na otevřenou komunikaci a hledání dohody.
- Čitelný a stabilní plán rozvoje, kde budou regulativy jasně nastaveny a nebude možné s nimi libovolně manipulovat.
- Rozvoj by měl být koordinovaný napříč územím – je nutné vyvážit centralizovanou a individuální výstavbu.
- V územním plánu by měly být uplatněny ochranné mechanismy – územní studie, regulační plán, plánovací smlouva.

Téma Doprava

- Doprava je jedním z největších problémů.
- Maximální využití stávajících cest, včetně historických tras, které byly v posledních desetiletích zanedbávány nebo zanikly. Tyto cesty by měly být obnovovány a využívány zejména pro pěší dopravu, aby se zlepšila propustnost mezi jednotlivými částmi sídla.
- Podpora železnice i ostatních forem hromadné dopravy – autobusová doprava má v Kamenici tradici již od roku 1918.
- Zlepšení dopravního spojení nejen na Prahu, ale i k Říčánům, které slouží jako důležité správní centrum (např. pro vyřizování dokladů).
- Zavedení malého školního autobusu, který by svážel děti ze vzdálenějších částí sídla do škol, s cílem omezit individuální dopravu rodičů.

Téma Krajina a přírodní prvky

- Aleje jako charakteristický prvek krajiny od 18. století – jejich ochrana, údržba a rozšiřování by měly být podporovány.
- Vodní plochy jako historický prvek od 15. století – zachování, obnova zaniklých rybníků (jejich propachtování rybářům) a využití pro rekreační účely.
- Hlídkání kvality vody jako součást péče o krajinu.

Téma Technická infrastruktura

- Je třeba prověřit stávající infrastrukturu a na jejím základě stanovit zóny rozvoje.

- Technická infrastruktura je v některých částech území výrazně nedostatečná. Veliký problém představuje zásobování vodou, které je závislé na vodojemu s omezenou kapacitou (cca 22 hodin), napojeném na zdroj z Brtnice. Vodohodnotení zároveň zásobuje i okolní obce. Smluvní vztahy mezi obcemi ale nejsou jednoduché a plně funkční. Celková infrastruktura byla původně projektována pro cca 10 000 obyvatel, zatímco dnes jich v území žije přes 15 000. Potrubní síť je kapacitně nevyhovující – trubky jsou příliš úzké. Je potřeba prověřit možnosti rozvoje sítě a zároveň zajistit, aby se developéři podíleli na financování oprav i nové infrastruktury.

Shrnutí diskuse k tématu Velká rozvojová území

Rozvojová území představují podle účastníků zásadní téma, které ovlivňuje budoucí podobu Kamenice i kvalitu života jejích obyvatel. Diskuse ukázala, že rozvoj je vnímán jako nevyhnutelný, ale zároveň vyžaduje citlivý, koncepční a koordinovaný přístup. V posledních letech dochází k výraznému nárůstu počtu obyvatel, což již dnes vytváří tlak na dopravní infrastrukturu, veřejné služby a technické zázemí. Jsou zde obavy z jejich přetížení a je potřeba, aby další rozvoj respektoval reálné kapacitní možnosti území.

Zároveň zaznává potřeba rozmanité a dostupné nabídky bydlení, která umožní mladým lidem, rodinám i seniorům zůstat v obci (zejména těm, kteří k ní již mají vztah). Vedle nové výstavby je třeba podporovat rekonstrukce stávajících domů, jež mohou přispět k udržitelnému rozvoji a zachování charakteru sídla.

Velký důraz je kladen na regulaci výstavby – zástavba by měla být etapizovaná, navázaná na infrastrukturu, a především respektovat krajinný ráz, měřítko okolní zástavby a (mimo centrum obce, které může být „městštější“) vesnický charakter jednotlivých osad. Vznikající obytné soubory by měly být propojené s okolím, prostupné a doplněné o veřejný prostor, který podpoří komunitní život.

Pro developéry je zase zásadní transparentnost podmínek, procesu a časové náročnosti. Výměnou za to jsou ochotni přistoupit na kontribuce, zajištění kvalitního veřejného prostoru či části občanské vybavenosti, pokud to bude odpovídat finančním možnostem vzhledem k zisku z výstavby.

Diskuse rovněž poukázala na nedostatek odborného vedení v oblasti územního plánování. Zazněla potřeba zřídit funkci městského architekta nebo urbanisty, který by garantoval kvalitu rozvoje. A zároveň poptávka po transparentním a dlouhodobě stabilním plánování, které nebude závislé na aktuálním politickém vedení (například prostřednictvím výboru složeného napříč stranami).

V rámci rolové hry se ukázalo, že různé skupiny obyvatel – místní, mladé rodiny, ekologové, developéři i zástupci samosprávy – sice mají některé odlišné priority, ale zároveň u nich existují důležité průniky zájmů, které mohou být základem pro společnou dohodu. Klíčové je vytvářet prostor pro dialog, hledat rovnováhu mezi rozvojem a ochranou prostředí a plánovat budoucnost Kamenice jako funkčního, dostupného a udržitelného sídla.

Podněty vzešlé z následující diskuse

- V rámci diskuse zaznělo, že mnohé požadavky na rozvoj se vzájemně kříží a je nutné hledat vyvážená řešení a stanovovat priority. Například požadavek na budování paralelních tras pro automobilovou dopravu může být v přímém rozporu s ochranou cenných krajinných prvků. Konkrétně byl zmíněn zelený pás kolem Kamenice – táhnoucí se od Kostelce přes nivu okolo ČOV až směrem na Ládví a Všedobrovice. Tento pás má pro některé vysokou ekologickou a rekreační hodnotu. Zaznělo varování, že pokud by zde vznikly paralelní automobilové trasy, mohlo by dojít ke ztrátě této hodnotné krajinné struktury, což by mělo dlouhodobé negativní dopady na charakter území i kvalitu života obyvatel.
- Rozvoj území nelze plánovat izolovaně – je třeba stanovovat priority, které budou vycházet z reálných potřeb obyvatel, kapacit území, dlouhodobých cílů a ekonomických možností sídla.

– **Dotaz facilitátora:**

Zkusím shrnout, co jsem od jednotlivých skupin vnímal jako důležité, a položit otázku: Pokud by se tedy podařilo dostatečně zlepšit regulaci výstavby, nastavit jasná pravidla, nastavit etapizaci, posílit technickou infrastrukturu, zajistit adekvátní občanskou vybavenost, zlepšit alespoň částečně dopravní situaci (např. prostupnost pro pěší, cyklotrasy apod.) a další oblasti, jak tu dnes opakovaně zaznívalo, rád bych se vás zeptal:

Jaký rozsah rozvojových ploch by byl podle vás v takovém případě přijatelný?

- a) **Zachovat stávající stav** – tedy ponechat rozvojové plochy v rozsahu, v jakém jsou dnes vymezeny ve stávajícím územním plánu?
- b) **Zvýšit počet rozvojových ploch** (více stavět) – s cílem umožnit další rozvoj?
- c) **Snížit počet rozvojových ploch** (méně stavět) – i s vědomím, že by to mohlo vést k nárokům na náhradu škody ze strany vlastníků pozemků? (Pokud by ke snížení počtu rozvojových ploch skutečně došlo, může to mít právní důsledky, zejména v případech, kdy již byly vynaloženy investice. Takové rozhodnutí může být vnímáno jako zmaření investice, což by mohlo vést k žádostem o náhradu škody nebo dokonce k soudním sporům.)

Diskuse / odpovědi na dotaz:

- **Reakce účastníka:** Vztah s developery a vlastníky pozemků nemusí nutně vést k právním sporům. Je možné např. jednat o směně pozemků, úpravě záměrů nebo hledání společného řešení, které by respektovalo veřejný zájem i investiční záměry.
- **Dotaz účastníka:** Dá se říct kolik by to bylo lidí? Co ten rozvoj znamená o jakém rozvoji se bavíme?
 - **Odpověď facilitátora:** V Kamenici dnes reálně žije přibližně 6 000 až 6 500 obyvatel, z toho cca 5 000 s trvalým pobytem (dle dat mobilních operátorů a evidence obyvatel). Ze statistik vyplývá, že roční přírůstek obyvatel se pohybuje mezi 100 až 200 osobami, a to při výstavbě na zastavitelných územích vymezených ve stávajícím územním plánu. Podle propočtu obce může stávající maximální kapacita zastavění území dosáhnout cca 10 000 až 11 000 obyvatel, v závislosti na intenzitě využití ploch. Předpokládaný časový horizont dosažení tohoto počtu obyvatel je 20 až 40 let, pokud by se udrželo stávající tempo. Při plném využití těchto ploch by tedy mohlo dojít cca k (necelému) zdvojnásobení počtu obyvatel. Cílem nového územního plánu je proto nastavit nástroje, jako jsou regulativy, etapizace a plánovací smlouvy, které umožní řídit tempo rozvoje a udržet ho v přijatelných mezích.
- **Dotaz účastníka:** V plánování by se měl odrazit i rozvoj v chatových osadách, tedy transformace rekreačních objektů na trvalé bydlení. Tento proces už reálně probíhá a proto je důležité ho zahrnout do demografických propočtů.
 - **Odpověď facilitátora:** Ano, v uvedených propočtech se počítá se všemi typy zástavby, tedy: zástavba proluk, transformace chatových osad na trvalé bydlení, velká rozvojová území. Podle odhadů připadá zhruba jedna třetina budoucího přírůstku obyvatel na každý z těchto typů zástavby. To znamená, že transformace chatových osad je rovnocennou součástí rozvojového potenciálu obce a je s ní v plánování počítáno.
 - Facilitátor doplnil, že v případě chatových oblastí bude nutné jejich podrobné prověření zpracovatelem územního plánu. V některých lokalitách není dnes možné zajistit odpovídající technickou infrastrukturu ani občanskou vybavenost – například kvůli nedostatečné šířce komunikací, složité konfiguraci terénu (svahy) nebo jiným

přírodním omezením. Zaznělo, že některé problémy jsou technicky či právně řešitelné (např. vlastníci mohou věnovat na komunikaci část pozemků, když o to budou stát), ale jiné bohužel ne. Proto bude nutné detailně vyhodnotit, kde je transformace na trvalé bydlení reálně možná a kde nikoli, popř. za jakých okolností. Facilitátor také upozornil, že velkým tématem bude regulace výstavby – pokud bude transformace umožněna, měla by být vázána na jasné definované podmínky, které budou odpovídat charakteru území. Například: omezená zastavěná plocha (např. 70–80 m²), omezená výška zástavby (např. přízemí + podkroví), zachování podílu zeleně na pozemku, respektování velikosti a struktury pozemků. Cílem je, aby nová výstavba odpovídala danému místu, byla měřítkově přiměřená a nepřetížila území, které nebylo původně určeno pro trvalé bydlení.

- **Reakce účastníka:** Uvedl, že ideální by bylo zachovat současný počet obyvatel, bohužel to neumožňuje platný územní plán z roku 2000, který vymezuje rozsáhlé rozvojové plochy. Účastník vyjádřil skepsi vůči odhadovanému přírůstku 100–200 obyvatel ročně, protože podle jeho názoru se tento trend týkal období, kdy neexistovaly regulační plány a výstavba byla výrazně omezená. V současnosti očekává výrazný nárůst, protože výstavba se rozběhne naplno a počet obyvatel poroste rychleji. Zaznělo, že je nutné najít legální cestu, jak stávající územní plán využít co nejeefektivněji, a zároveň minimalizovat rizika pro obec, například v podobě náhrad škody nebo právní odpovědnosti starosty. Účastník také upozornil, že vlastníci pozemků pravděpodobně nebudou ochotni dobrovolně přistoupit na změnu ze zastavitelných na nezastavitelné plochy. Proto je podle něj nutné smířit se s tím, že počet obyvatel může dosáhnout až 10 000, ale zároveň je třeba nastavit podmínky tak, aby obec získala maximum prostředků. Jako příklad uvedl obec Horoměřice, která má obecní vyhlášku, podle níž se za každý m² čisté bytové plochy odvádí částka 4 000 Kč. Například za byt o velikosti 100 m² by developer zaplatil 400 000 Kč.
(Pozn.: Z dostupných zdrojů nebyla zmíněná vyhláška dohledána, obec pravděpodobně postupuje individuálně v rámci jednotlivých plánovacích smluv. V roce 2018 proběhlo doporučení stavební komise na zřízení fondu investic, na který by byly vybírány příspěvky developerů na rozvoj obce v navrhované výši min. 5 000 Kč/m² podlahové plochy a v komerční zóně 300 Kč/m² na plochu pozemku. Komise doporučila přípravu vyhlášky.)
- **Reakce účastníka:** Rozumím, že rozšiřování je problematické, ale kde bude mladá generace bydlet? Děti, které dnes navštěvují školku a školu, budou odcházet, pokud zde nebudou dostupné formy bydlení – a už se to děje.
- **Reakce účastníka:** My jako celý národ vymíráme – kdybychom neměli přistěhovalce, chybělo by nám ročně až 200 000 lidí.
- **Reakce facilitátora:** Ano, uvidíme, jak se bude trend úbytku obyvatel dále vyvíjet, nicméně stále přetrvává tendence stěhování se do perimetru kolem Prahy.
- **Reakce účastníka:** To ale my právě nechceme, my chceme aby tady bydleli naši mladí, ne aby se sem stěhovali lidé odjinud.
- **Reakce účastníka:** Také roste společenský trend individuálního bydlení – lidé chtějí bydlet samostatně, což zvyšuje nároky na množství dostupných pozemků. I tento aspekt je důležité zohlednit při plánování rozvojových ploch.
- **Reakce účastníka:** Zaznělo, že změna stavebního pozemku na nestavební nemusí nutně vést k prohře obce. Byl uveden příklad vyhraného soudního sporu ve prospěch obce, což ukazuje, že právní rizika nelze zobecňovat. Podle účastníka bychom neměli

automaticky předpokládat, že každé omezení výstavby povede k finančním nárokům vůči obci.

- **Reakce účastníka:** Zazněl názor, že obec má v případném soudním sporu výrazně lepší postavení než soukromý subjekt. Že obec je obecně podporována státem, a pokud jedná v souladu s vůlí obyvatel, developer nemusí mít silnou právní pozici. Podle účastníka bychom neměli automaticky předpokládat, že jakékoli omezení výstavby povede k prohře obce.
- **Reakce účastníka:** Zazněl také návrh, že je možné se na situaci podívat jinak – tedy hledat podmínky, za kterých by byl developer ochoten spolupracovat s obcí. Cílem by mělo být vytěžit ze situace více než jen konfrontaci, a místo „být na ostří nože“ hledat dohodu, která přinese přínos pro obě strany.
- **Reakce účastníka:** Územní plán je právní dokument s určitou platností a měl by být vnímán jako součást podnikatelského rizika. Developer, který vlastní pozemky vymezené jako zastavitelné již od roku 2000, měl 25 let na to, aby s nimi pracoval. Pokud za tu dobu nedošlo k žádnému rozvoji, musí počítat s tím, že se podmínky mohou změnit – stejně jako se mění zákony a předpisy.
- **Reakce účastníka:** Naopak bylo poukázáno na to, že developer nemohl pozemky zhodnotit, protože přestože byly v zastavitelném území, nebyl pro ně 25 let zpracován regulační plán, bez kterého nemohl stavět. Obec za tuto dobu nebyla schopna definovat podmínky, za kterých by bylo možné výstavbu realizovat. Zaznělo, že právě proto je důležité, aby územní plán obsahoval jasná a předvídatelná pravidla, která budou platit pro všechny stejně – tedy rovné podmínky pro všechny vlastníky.
- **Reakce účastníka:** Zazněl dotaz, že jsou přece dva typy regulačního plánu – z podnětu a na žádost. A že to není tak že regulační plán vzniká pouze z podnětu obce – může se přihlásit developer a říct, že ho zaplatí, může sám být v procesu aktivní.
 - **Doplnění facilitátorů:** Nový stavební zákon víceméně zná už jen jeden způsob – z podnětu. Navíc je (a i dřív bylo) min. potřeba, aby obec schválila zadání regulačního plánu, tzn. někdy, i když zájem investora byl, se zadání nemuselo schválit.
- **Reakce účastníka:** Nejsem teď rozhodnut, zda zachovat stávající rozsah, nebo plochy snížit. Pravděpodobně bych je nenavyšoval. Rozhodnutí by mělo být učiněno v návaznosti na okolnosti, jako je stav technické infrastruktury, právní rámec a možnosti obce.

Shrnutí facilitátora k otázce rozsahu rozvojových ploch:

Na závěr facilitátor shrnul postoje účastníků k otázce vznesené výše. Z diskuse vyplynulo, že **není poptávka po rozšiřování zastavitelných ploch nad rámec stávajícího územního plánu.**

Část účastníků by souhlasila se zachováním stávajícího množství rozvojových ploch, za podmínek, které byly v průběhu jednání podrobně specifikovány – zejména s důrazem na **regulaci výstavby, etapizaci, posílení technické infrastruktury a občanské vybavenosti.**

Někteří účastníci se přiklání k možnosti snížení rozsahu rozvojových ploch, ale zároveň upozorňují na nutnost pečlivého **vyhodnocení právních a ekonomických dopadů.**

Další účastníci se jednoznačně nepřiklání ani k zachování ani ke snížení, ale shodují se, že spíše **nechtějí rozšiřování ploch.** Chtějí však **odborné a podložené rozhodnutí, co nejlepší pro obec, učiněné v návaznosti na související okolnosti** (infrastruktura, právní rámec apod.).

Úkol pro vedení obce / zastupitelstvo: Zajistit rozumný rozvoj a profesionální, odborný přístup k tvorbě nového územního plánu.