

# 1100—Hodnoty a problémy



IPR  
PRAHA

UAP Praha / **2014**

Územně analytické podklady hl. m. Prahy

—  
2014  
—

**1100 / Hodnoty a problémy**

**POŘIZOVATEL**

Odbor stavební a územního plánu MHMP  
Jungmannova 29/35, Praha 1

**ZPRACOVATEL**

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy  
Vyšehradská 57/2077, Praha 2

<b>SWOT ANALÝZY</b>	<b>1110</b>	.....	4
SWOT analýzy	<b>1111</b>	.....	4
<b>HODNOTY</b>	<b>1120</b>	.....	20
Hodnoty celoměstské	<b>1121</b>	.....	20
Hodnoty dílčí	<b>1122</b>	.....	24
<b>PROBLÉMY</b>	<b>1130</b>	.....	30
Problémy celoměstské	<b>1131</b>	.....	30
Problémy dílčí	<b>1132</b>	.....	32

1100 /  
Hodnoty a problémy

## 1111 SWOT analýzy

### SWOT: ŠIRŠÍ VZTAHY

#### SILNÉ STRÁNKY

*(stávající příznivé charakteristiky Prahy)*

- poloha Prahy ve středu Evropy, trvající atraktivita a prestiž města
- poloha Prahy v těžišti Čech
- tradiční postavení Prahy jako střediska české státnosti a správy státu, vzdělanosti a kultury
- unikátní kulturně-historické dědictví světového významu, mimořádná turistická přitažlivost Prahy
- nový komunikační vizuální styl Prahy využívaný v oblasti cestovního ruchu
- napojení na činnost unijních struktur EU
- zásadní přínos pražské ekonomické základny pro hospodářství ČR

#### SLABÉ STRÁNKY

*(stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)*

- nedostatečná úroveň spojení na nejvýznamnější (konkurenční) města západní Evropy a na evropské dopravní síť
- málo rozvinutá koordinace aktivit a spolupráce mezi veřejným a soukromým sektorem (při prosazování zájmů města v zahraničí)
- nedostatečná koordinace Prahy a České republiky v oblasti zahraničních aktivit
- organizačně i věcně neúplné koordinační vazby Prahy se Středočeským krajem, neexistence dlouhodobého komplexního provázaného programu rozvoje
- nevyhovující úroveň regionální železniční dopravy
- nedokončenost Pražského okruhu
- nestabilita většinově přijímaných rozvojových priorit
- nevyrovnaná kvalita a nestabilita veřejné správy s dopadem na kontinuitu platnosti dlouhodobých cílů, záměrů a priorit
- nevyužitý potenciál pro podporu rozvoje společnosti znalostí, pasivita při naplňování role Prahy jako inovačního centra a atraktivního místa pro investory
- dosud jen průměrná úroveň komunikačního a informačního propojení
- nepřipravenost obyvatel na větší otevřenost města
- nepříznivá pověst některých pražských služeb

#### PŘÍLEŽITOSTI

*(stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)*

- získání inovačních impulsů pro řešení rozvoje Prahy na základě intenzivnější spolupráce s evropskými městy a intenzivnějšího zapojení do mezinárodních programů
- optimální a zodpovědné využití finančních prostředků ze zdrojů EU, zajišťující jejich maximální čerpání
- odstranění deficitů dopravní infrastruktury

#### OHROŽENÍ

*(stávající a pravděpodobné budoucí rizikové a negativní vnější vlivy)*

- rychlý růst konkurence jiných evropských měst, stagnace pozice Prahy na trhu metropolí Evropy, Praha se dostává mimo hlavní střeoevropské rozvojové osy,
- vznik nebo dlouhodobé trvání ekonomické (finanční) krize některých evropských států a tím i celkové oslabení EU
- nekonceptní přístup a komerční tlaky měnící Prahu na „běžné“ velkoměsto s internacionální unifikací – ztráta jedinečnosti a atraktivitu
- nepříznivý vliv turismu na unikátní celek Památkové rezervace hlavního města Prahy, jeho genia loci, nárůst cizích vlivů nepříznivě ovlivňujících život města a překračujících míru tolerance občanů

## PROBLÉMY K ŘEŠENÍ: ŠIRŠÍ VZTAHY

### PROBLÉMY K ŘEŠENÍ NÁSTROJI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

- Neúplnost a nedostatečná kapacita dopravní a technické infrastruktury v rámci metropolitního regionu a návaznost na hlavní evropské sítě.
- Zvýšení významu železnice v regionální dopravě
- Malá stabilita a nejasná identifikace vhodných ploch a lokalit pro umístění významných stavebních akcí s mezinárodní prestiží.
- Absence koordinace rozvoje bydlení a dalších aktivit v rámci města a příměstského území.
- Nedostatečná koncepce rozvoje rekreačního potenciálu a prostupnosti území.
- Chybějící propojení systému zeleně hl. m. Prahy se systémem zeleně v příměstském území..

### MIMO KOMPETENCI ÚZEMNÍHO PLÁNU

- Chybějící aktualizace některých částí koncepce zahraniční politiky z roku 2006, a na to navazujícího akčního programu.
- Reálné posouzení rozvojového potenciálu regionu (v některých segmentech nadhodnoceného) ve srovnání s konkurenčními metropolemi střední Evropy (vymezení reálných specifik a forem průniku atraktivit Prahy na trh evropských metropolí).
- Zvýšený investorský zájem zahraničních i tuzemských subjekt.
- Zlepšení vazeb na hlavní ekonomická centra střední Evropy, zejména na makroregion Mnichova.
- Využití polohy Prahy v Evropě k umístění sídla některého dalšího úřadu (agentury) EU nebo mezinárodních organizací a pro konání významných mezinárodních aktivit.
- Nekompromisní odstranění nedostatků stěžujících čerpání finančních zdrojů EU a racionální přístup k rozdělení sníženého objemu dotací.
- Tlaky na urbanisticky a provozně nepřiměřené využití Památkové rezervace hlavního města Prahy, které mohou ve svých důsledcích ovlivnit její postavení mezi památkami.
- Nedostatečná kvalita a chybějící koordinace informačních vazeb mezi pražskou radnicí a ostatními městskými částmi při propagaci hlavního města Prahy.
- Sjednocení postupů pro alokaci významných aktivit.
- Doplnění jednotného komplexního systému marketingu a pravidel jeho aktivní prezentace.
- Absence organizačně i věcně strukturovaného stabilního subjektu delegovaného samosprávným vedením, Prahy a Středočeského kraje, zaměřeného zejména na identifikaci společných problémů a při koordinaci přípravy rozvojových záměrů, vč. zajištění podmínek pro jejich realizaci.

## SWOT: KRAJINA

### SILNÉ STRÁNKY

*(stávající příznivé charakteristiky Prahy)*

- bohatá terénní morfologie nejvýznamnější osou tvořenou údolím Vltavy, na kterou dostředně navazují údolí potoků a hrany hřebenů, přirozených os propojujících střed města s jeho periferií
- zachovalá rozsáhlá území s přírodními a přírodě blízkými ekosystémy, relativně vysoký podíl lesů s přírodě blízkou druhovou skladbou v některých okrajových oblastech města
- existence většího počtu zvláště chráněných území národního i mezinárodního významu
- mimořádné kulturní dědictví v podobě historických zahrad
- přítomnost obtížněji zastavitelných svahů se zelení, a to i v rámci vnitřního města
- přítomnost několika rozsáhlejších lesních komplexů a parkových ploch uvnitř města
- potenciál pro vznik nové veřejné zeleně na plochách tzv. brownfields, zejména v hustě zastavěném území
- nadprůměrná kvalita zemědělské půdy v okraji města (volné krajiny), především v severovýchodní a jihovýchodní části
- příznivé klima mírného klimatického pásu
- kvalitní monitorování a informační systém o stavu životního prostředí ve městě, zejména o ovzduší, a pravidelná aktualizace informací
- rozšiřování protihlukových opatření jako součásti nových dopravních staveb

### SLABÉ STRÁNKY

*(stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)*

- vysoký stupeň zornění zemědělské půdy a stále malý podíl lesů na celkové rozloze města, s tím související nízký koeficient ekologické stability podstatné části pražské krajiny
- zvýšená rekreační zátěž a s tím související poškození lesů i jiných přírodě blízkých prvků v důsledku jejich nedostatečné rozlohy a nerovnoměrného rozložení na území města
- ruderalizace vegetace, rozšiřování invazních druhů, vznik rozsáhlých neudržovaných a neprostupných přírodních ploch bez jasného programu, které často vytvářejí bariéru v území
- fragmentace a omezení průchodnosti krajiny především v důsledku nárůstu uzavřených stavebních celků, zahušťování komunikační sítě a místy i výstavby protihlukových opatření
- nízký podíl parků zejména v jihovýchodní části Prahy, v oblasti holešovického meandru a na Zličíně, nízké zastoupení alejových výsadeb v uličním prostoru a jejich nedostatečná údržba některých hustě zastavěných částech města
- likvidace zeleně na rostlém terénu v některých vnitroblocích
- nevhodné technické úpravy mnoha koryt vodních toků i v místech, kde to není nezbytné (např. v extravilánu)
- znečištění povrchových toků v přímém důsledku lidské činnosti
- vysoká eutrofizace vodních toků a nádrží
- rozsáhlé zpevněné plochy s omezeným vsakem srážek a zrychleným odtokem vody z prostředí města mající za následek ubývání vody v krajině a zhoršování mikroklimatických podmínek
- relativně vysoký podíl obyvatel žijících v prostředí se znečištěným ovzduším
- relativně vysoký podíl obyvatel zasažených nadměrným hlukem zejména v okolí komunikací s intenzivním dopravním provozem
- riziko sesuvů na svazích podél okrajů křídových plošin a sesuvů vyvolaných antropogenními vlivy

### PŘÍLEŽITOSTI

*(stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)*

- existence ploch zeleně ve Středočeském kraji, které by bylo možné dále rozvíjet a propojit s pražskými plochami zeleně
- využití dotačních programů ze strukturálních fondů EU i zdrojů tuzemských pro revitalizace vodních toků, různá krajinná opatření apod.
- celoevropský trend preference čisté městské dopravy (veřejná doprava, pěší a cyklistická doprava atd.)
- využití nových technologií ve stavebnictví vedoucích ke zmenšení energetické náročnosti staveb, hlučnosti a prašnosti při výstavbě; možnost využívání alternativních druhů vytápění

### OHROŽENÍ

*(stávající a pravděpodobné budoucí rizikové a negativní vnější vlivy)*

- postupující suburbanizace pražského okolí, s tím související narušení rázu krajiny, zhoršení prostupnosti a častá ztráta vazeb (systém zeleně atd.) se Středočeským krajem
- výrazný rozdíl mezi cenami zemědělských pozemků a stavebních pozemků vyvolávající enormní tlaky vlastníků pozemků na přeměnu na cenově výhodnější charakter pozemků a vytvářející prostor pro spekulativní nákupy pozemků
- riziko nevhodných „technicistních“ břehových úprav Vltavy a Berounky v úsecích s dosud přírodním charakterem v souvislosti se záměrem splavnění obou řek
- tlaky na zahušťování obytné zástavby na úkor stávající vegetace spolu se zábory rezerv pro monofunkční plochy zeleně
- stále častější výskyt období extrémně vysokých teplot v důsledku klimatické změny
- stále častější výskyt období extrémních srážek, nebo období sucha v důsledku klimatické změny
- přetrvávající akustické zatížení leteckým hlukem a hlukem z navazující dopravy
- dostatečná ochrana krajiny ve městě v důsledku stávajícího právního vymezení hranice mezi zastavěným a nezastavěným územím
- tlak na developerskou výstavbu v produkční krajině namísto její proměny v rekreační a přírodní zázemí města
- destrukce přirozené městské struktury, stagnace stávajících lokálních center spolu se zhoršením podmínek pro jejich revitalizaci a zvýšené nároky na dopravní obsluhu spolu s nadměrným zatížením komunikační sítě Prahy, mimo jiné v důsledku výstavby kapacitních monofunkčních zón a nekontrolovaného nárůstu sídel ve volné krajině v Praze i v jejím kontaktním území
- tlak na maximální využití území a ekonomickou výhodnost projektů bez ohledu na skutečné potřeby obyvatel, limity a podmínky území, dopady na životní prostředí a nároky na dopravní i technickou infrastrukturu
- zvyšující se tlak mimopražských obyvatel na využívání zařízení občanské vybavenosti na území Prahy

# PROBLÉMY K ŘEŠENÍ: KRAJINA

## PROBLÉMY K ŘEŠENÍ NÁSTROJI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

- Přetrvávající upřednostňování rozvoje zástavby do volné krajiny před využíváním rezerv v již urbanizovaných oblastech. Absence stanovení jasné hranice pro rozvoj městské krajiny (zastavěného území).
- Nedostatečná ochrana ZPF a srůstání zastavěných území ve volné krajině, srůstání této zástavby s obcemi ve správním území Středočeského kraje.
- Nedostatek lesů s ohledem na potřeby hl. m. Prahy, vazby do Středočeského kraje, vysoká rekreační zátěž stávajících lesů i jiných přírodě blízkých ploch.
- Vysoký podíl zornění ZPF na území města, mimo jiné též v lokalitách s vysokým ochranným potenciálem zatravnění (protierozní funkce, zajištění ploch pro rozliv vodních toků, hygienický a rekreační potenciál apod.).
- Existence oblastí s velmi malým podílem různých tradičních forem krajinné vegetace (meze, stromořadí, vysokokmenné sady atd.).
- Nedostatečné zajištění územní ochrany přírodně hodnotných ploch včetně nových ZCHÚ a lokalit soustavy Natura 2000; hrozící izolace těchto ploch navrhováním nevhodného funkčního využití okolí.
- Nedostatečná ochrana bezprostředního okolí přírodních parků před velkoplošným rozvojem zástavby, který degraduje krajinný ráz i uvnitř PŘP.
- Chybějící jasná hierarchie městských parků a nedostatek parkových ploch místního významu (veřejných prostranství se zelení) v dostupné vzdálenosti v některých částech kompaktně zastavěného území i v nové výstavbě, zábory stávajících ploch zeleně v zástavbě; nevhodné vedení inženýrských sítí bránící novým výsadbám dřevin.
- Nedostatečná ochrana krajinných dominant a pohledově exponovaných svahů, podílejících se na jedinečnosti obrazu města.

- Nevhodné využívání říčních a potočních niv, malý podíl stabilních forem zeleně a extenzivního hospodaření; nediferencovaný přístup (intravilán x extravilán) k vodním tokům a jejich okolí.
- Absence vymezení úseků vodních toků potenciálně vhodných k revitalizaci.
- Nedostatečná územní ochrana pramenných oblastí vodních toků a cenných mokřadů (včetně jejich širšího okolí) i dalších území s významem pro územní retenci srážkových vod.
- Problém stanovení zdůvodněného limitu růstu počtu obyvatel Prahy a jejích městských částí s ohledem na omezení vyplývající z přírodních podmínek, zdrojů, dopravní obsluhy a životního prostředí.
- Absence nízkoemisních oblastí v rezidenčních zónách.
- Stabilizace tichých oblastí na území Prahy, kterých je nedostatek, a jejich využití pro krátkodobou rekreaci obyvatel.

## MIMO KOMPETENCI ÚZEMNÍHO PLÁNU

- Nezhlednění potřeby zachování prostupnosti krajiny u nových, zejména liniových staveb dopravní a technické infrastruktury a velkých účelových areálů.
- Dosud nezajištěné cílevědomé získávání potřebných pozemků pro výsadbu nových lesů.
- Nedostatečná údržba a doplňování stávajících vegetačních prvků.
- Ovlivnění urbanizovaného území smyvy a splachy, vyplavování škodlivých látek do povodí a kontaminace vody v tocích splaškovými vodami prostřednictvím přepadů ze sítě jednotných kanalizací mají významný vliv na kvalitu vody v drobných vodních tocích.
- Nadměrná eutrofizace povrchových vod s dopadem na špatnou kvalitu vody v nádržích.
- Zpřísnění opatření směřujících k omezování automobilové dopravy ve městě; potřeba vymezení nízkoemisních zón a zavedení opatření směřujících ke zklidnění a výraznějšímu uplatnění stromové zeleně v uličních profilech komunikací v obytných zónách.
- Regulace a zklidnění dopravy v obytných zónách
- Malá podpora emisně šetrné hromadné dopravy, cyklistiky a pěších tras.
- Nerealizace protihlukových opatření u stávajících komunikací, kde jsou překračovány přípustné hygienické limity.
- Nedostatečná koordinace se Středočeským krajem při stanovení rozvoje obcí se zřetelem na dopravní a technickou infrastrukturu.



# SWOT: MĚSTO

## SILNÉ STRÁNKY

*(stávající příznivé charakteristiky Prahy)*

- časově i prostorově kontinuální rozvoj města
- živé a atraktivní historické jádro
- monocentrický charakter města
- prostorové rezervy pro umístění celoměstských funkcí na transformačních plochách v centru
- město je dlouhodobě atraktivní pro migranty, což vytváří předpoklad pro růst počtu obyvatel
- vysoká a zvyšující se naděje dožití
- dostatečná kapacita bytového fondu, jeho technická vybavenost a relativně vysoká obydlenost
- široká nabídka nových bytů, územní rezervy pro další bytovou výstavbu
- výrazná prostorová scéna města
- rozmanitá urbánní struktura a kompoziční pestrost
- unikátní panoramatické pohledy na město, unikátní veduty z četných vyhlídek
- přijetí připravovaných koncepčních a legislativních dokumentů (např. Pražské stavební předpisy)
- vysoký potenciál veřejných prostranství, prostorová provázanost
- volné plochy spojující město s okolní krajinou (rekreační příležitosti, vytvoření zeleného prstence)

## SLABÉ STRÁNKY

*(stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)*

- preference výstavby v nezastavěném území ve vnější zóně města, narůstající suburbanizace
- stárnutí populace a zvyšující se počet osob v poproduktivním věku
- růst počtu lidí bez domova
- nízká finanční dostupnost bydlení vzhledem k vysokým tržním cenám bytů a vysoké zatížení domácností náklady spojenými s bydlením
- neúčinná bytová politika hl. m. Prahy, absence sociálního bydlení, zanedbatelná komunální výstavba a pokračující privatizace obecního bytového fondu
- úbytek bytů a obyvatel v centru města
- roztržitěná urbánní struktura
- nekoncepční přístup k umístování výškových a rozměrných staveb - narušování vizuální scény města a střešní krajiny
- neuvážené zásahy do měřítka a kapacit stávající zástavby
- nízká úroveň městského parteru a pomalá revitalizace veřejných prostorů
- preference prostorových nároků automobilové dopravy v rámci uspořádání veřejného prostoru
- malý důraz na řešení prostupnosti ve stávající i navrhované zástavbě
- nezájem na odstraňování stávajících bariér a vytváření pravidel pro vznik systému veřejných prostranství

## PŘÍLEŽITOSTI

*(stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)*

- využití dotačních titulů EU, státu a projektů PPP v oblasti revitalizace města ve smyslu celoevropského trendu posílení rozvoje intravilánu měst
- migrace cizinců – nové pracovní síly pro pokrytí nezajištěných profesí
- zájem obyvatel ČR i cizinců o bydlení v Praze, přitažlivost města pro osoby v produktivním věku v centru a vnitřním městě
- zájem investorů realizovat bytovou výstavbu v rámci transformačních území a rovněž přizpůsobit některé stávající kapacity v celoměstském centru pro trvalé bydlení
- podpora vzniku veřejných prostranství v legislativě a v územně plánovací dokumentaci
- nové celoevropské přístupy k řešení a k úpravám veřejného prostoru zahrnuté do nových koncepčních materiálů (např. Manuál tvorby veřejných prostranství hl. města Prahy, Koncepce pražských břehů)
- zvyšující se zájem o užívání a rozvoj veřejných prostranství a doplňování center

## OHROŽENÍ

*(stávající a pravděpodobné budoucí rizikové a negativní vnější vlivy)*

- přemíra legislativních opatření ovlivňující rozvoj centrální oblasti města (památky UNESCO)
- nezájem investorů o ponechávané rezervy pro založení center
- tlak na výstavbu na volných plochách v okraji a okolí města s nároky na vybavenost, infrastrukturu a dopravu
- zvýšení sociálních nerovností a polarizace české společnosti (mj. v důsledku problémů se splácením hypoték, půjček a nájemného) a s tím spojený růst rezidenční segregace

# PROBLÉMY K ŘEŠENÍ: MĚSTO

## PROBLÉMY K ŘEŠENÍ NÁSTROJI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

- Dlouhodobě nedokončené koncepce významných městských lokalit a sídlištních založení, nedostatečné využití jejich potenciálu.
- Chybějící nabídka lokalit pro významné veřejné stavby a obtížné zajišťování ploch pro chybějící veřejné vybavení.
- Úbytek funkce bydlení v centrální části města a její nedostačující ochrana
- Nedostatečné využití transformačních ploch využitelných pro bydlení
- Chybějící občanská vybavenost a převažující monofunkčnost nových obytných celků.
- Tlak na necitlivé zahušťování obytné zástavby, s důsledkem snížení kvality obytného prostředí pro stávající obyvatele.
- Chybějící jednoznačná podpora výstavby uvnitř zastavěného území a na transformačních plochách
- Nedostatečná prostorová regulace a neexistující zásady pro umísťování výškových a rozměrných staveb.
- Chybějící pravidla pro posuzování staveb, které mohou negativně ovlivnit pražské veduty
- Nevyjasněná koncepce transformačních území a ostatních morálně dožitých území.
- Chybějící charakteristika stabilizovaných území podporující respekt k jejich struktuře a kompozici.
- Chybějící pravidla pro vznik a nekoncepční přístup k veřejným prostranstvím, nevhodná preference dopravních funkcí v rámci uspořádání veřejného prostoru.
- Snížování propustnosti území výstavbou uzavřených celků a neřešení stávajících omezení.
- Celkové přetížení centra města dopravou, nepříznivé prostorové aspekty dopravních staveb.

## MIMO KOMPETENCI ÚZEMNÍHO PLÁNU

- Preference ekonomické výhodnosti využití území na úkor urbanistických hledisek.
- Nedostatečná koordinace postupu dotčených orgánů a organizací při ochraně kulturních hodnot města (absence site-managera).
- Nedůsledné uplatňování přijatých zásad a postupů orgány s rozhodující pravomocí při nové výstavbě i rekonstrukcích objektů (nedostatečná stavební kázeň).
- Koncentrace škodlivin v ovzduší (plynů i prachových částic), které urychlují stárnutí objektů a negativně ovlivňují podmínky bydlení v některých částech města.
- Příliš velká koncentrace turistických aktivit na malém území historického jádra Prahy (Královská cesta), která má za následek přetížení tohoto území.
- Nedostatečná koordinace zájmů a záměrů se Středočeským krajem a sousedními obcemi
- Stárnutí populace a zvyšující se počet osob v poproduktivním věku, které mají zvýšené nároky na určité typy služeb a způsoby života ve městě.
- Stěhování trvale bydlících obyvatel za administrativní hranice města při pokračujícím využívání obslužené infrastruktury Prahy.
- Sociální degradace určitých lokalit ve městě.
- Relativně pomalé tempo celkové regenerace, oprav a vybavení sídlišť jako plnohodnotných městských částí.
- Chybějící prevence vzniku deprivovaných obytných částí města a řešení sociálního bydlení.
- Absence zákona o sociálním bydlení.
- Nebezpečí redukce obecního bytového fondu pod úroveň, která by městu umožňovala provádět jakoukoliv reálnou bytovou politiku.
- Nedostatečná preference výstavby na přestavbových plochách před volnými plochami.
- Pomalá a nedostatečná rekultivace a rehabilitace veřejných prostorů a městské zeleně.
- Špatná koordinace a neexistence programu pro využití určitých prostorů (oblasti související s řekou).

# SWOT: VYUŽITÍ ÚZEMÍ

## SILNÉ STRÁNKY

*(stávající příznivé charakteristiky Prahy)*

- dostatek rezerv v zastavěném území města pro jeho rozvoj a zajištění nezbytných podmínek jeho fungování
- existující rezervy pro vnitřní územní rozvoj většiny městských a lokálních center
- vysoký podíl obytného území v zastavěném území
- tradiční existence vysokoškolských zařízení v centru města – podpora pestrosti městského prostředí

## SLABÉ STRÁNKY

*(stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)*

- rozdrobenost zastavěného území
- v hranicích města vysoký podíl nezastavěného území a vysoký podíl produkčních krajinných ploch
- zahrnutí významných lesoparků a nezastavěných rekreačních ploch do právní hranice zastavěného území
- probíhající nová výstavba na volných nezastavěných plochách, generující zvýšené nároky na dopravu
- soustředění většiny občanské vybavenosti, pracovních příležitostí a správy do centra Prahy
- silné zaměření služeb a činností v celoměstském centru na turisty a zaměstnance prestižních institucí a firem, které zde mají sídlo
- nedostatečná občanská vybavenost a chybějící pracovní příležitosti ve velkých sídlištních celcích a v nově zakládaných obytných souborech
- vysoké zatížení vltavských nábřeží automobilovou dopravou

## PŘÍLEŽITOSTI

*(stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)*

- zájem o posílení rozvoje městských a lokálních center
- zájem investorů o znovuvyužití devastovaných a zanedbaných území
- zájem o doplnění přirozené mnohavrstevné struktury města, preferenci polyfunkčnosti a pestrosti využití výstavby

## OHROŽENÍ

*(stávající a pravděpodobné budoucí rizikové a negativní vnější vlivy)*

- vnedostatečná ochrana krajiny ve městěv důsledku stávajícího právního vymezení hranice mezi zastavěným a nezastavěným územím
- tlak na developerskou výstavbu v produkční krajině namísto její proměny v rekreační a přírodní zázemí města
- destrukce přirozené městské struktury, stagnace stávajících lokálních center spolu se zhoršením podmínek pro jejich revitalizaci azvýšené nároky na dopravní obsluhu spolu s nadměrným zatížením komunikační sítě Prahy, mimo jiné v důsledku výstavby kapacitních monofunkčních zón a nekontrolovaného nárůstu sídel ve volné krajině v Praze i v jejím kontaktním území
- tlak na maximální využití území a ekonomickou výhodnost projektů bez ohledu na skutečné potřeby obyvatel, limity a podmínky území, dopady na životní prostředí a nároky na dopravní i technickou infrastrukturu
- zvyšující se tlak mimopražských obyvatel na využívání zařízení občanské vybavenosti na území Prahy

# PROBLÉMY K ŘEŠENÍ: VYUŽITÍ ÚZEMÍ

## PROBLÉMY K ŘEŠENÍ NÁSTROJI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

- Narušování racionální urbánní struktury
- Rozšiřování zastavěného území a zastavitelných ploch na úkor kvalitní zemědělské půdy a krajiny s potenciálem proměny k rekreačnímu využívání – zejména tlak na kapacitní bytovou výstavbu nebo velkokapacitních obchodních center na volných plochách krajiny na okraji města a v kontaktním území Prahy, bez vazeb na dopravní a technickou infrastrukturu a bez potřebného občanského vybavení, generující neúměrné zatížení veřejných rozpočtů na infrastrukturu
- Chybějící celková koncepce umísťování celoměstsky významných staveb občanského vybavení
- Vznik monofunkčních zón, deformujících přirozené městské prostředí a generujících zvýšené nároky na dopravní obsluhu

## MIMO KOMPETENCI ÚZEMNÍHO PLÁNU

- Ze strany města nedostatečný management územní a pozemkové přípravy staveb významných veřejných budov, veřejného vybavení a vysokého školství
- Prosazování maximální ekonomické výhodnosti využití území bez ohledu na potřeby a podmínky území, dopady na životní prostředí a nároky na dopravní i technickou infrastrukturu.

# SWOT: ROZVOJOVÝ POTENCIÁL

## SILNÉ STRÁNKY

*(stávající příznivé charakteristiky Prahy)*

- velký rozsah transformačních ploch v zastavěných částech města
- vysoký podíl transformačních ploch s příznivými podmínkami pro rozvoj
- rozvojové rezervy pro založení nových plnohodnotných městských částí obslužených kolejovými systémy hromadné dopravy
- otevřené podnikatelské prostředí, nadprůměrná ekonomická výkonnost, příznivé ratingové hodnocení

## SLABÉ STRÁNKY

*(stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)*

- velké množství ploch dle stávající územně plánovací dokumentace umožňujících rozvoj v nezastavěném území
- restriktivní funkční regulativy stávající územně plánovací dokumentace, stavební uzávěry a nevyjasněné závazné podmínky pro výstavbu na významných transformačních plochách, svazující možnosti rychlé transformace území
- málo rozvinuté vazby správy města a podnikatelských struktur, absence programu podpory podnikání
- nestabilní hospodářská politika rostoucí zadlužení města, chybějící městská majetková strategie
- nedostatečná koordinace ekonomických aktivit Prahy a Středočeského kraje

## PŘÍLEŽITOSTI

*(stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)*

- zahraniční inspirace pro vytváření nástrojů územně plánovací dokumentace směřující k usnadnění vstupu investorů do transformačních ploch
- zajištění podmínek státem pro rozvoj znalostní společnosti v souladu se strategií Evropa 2020; naplnění nové Regionální inovační strategie hl. m. Prahy
- využití finančních zdrojů EUk posílení konkurenceschopnosti Prahy (Operační program 2014–2020 Praha – pól růstu ČR)

## OHROŽENÍ

*(stávající a pravděpodobné budoucí rizikové a negativní vnější vlivy)*

- trvající investorský tlak na výstavbu na volných plochách v nezastavěném území v krajinné zóně města
- opakování globální ekonomické krize/recese znamenající stagnaci národní ekonomiky a další zhoršení fiskálních možností státu při financování provozu i rozvoje města, vč. realizace celostátně významných investic na jeho území
- trvající mezinárodně vnímané aspekty ohrožující renomé Prahy, mj. korupce, byrokracie, neúplná informovanost investorů při vstupu na pražský trh, problémové dopravní napojení města na evropské sítě
- obtížná majetková dostupnost ploch pro realizaci městské infrastruktury a výsadby zeleně

## PROBLÉMY K ŘEŠENÍ: ROZVOJOVÝ POTENCIÁL

### PROBLÉMY K ŘEŠENÍ NÁSTROJI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

- Nedostatečné využívání územně plánovacích nástrojů pro nasměrování investorů do transformačních území.
- Nepružnost územně plánovací dokumentace, komplikující proces funkční a prostorové transformace území.

### MIMO KOMPETENCI ÚZEMNÍHO PLÁNU

- Dokončení Regionální inovační strategie jako nástroje růstu konkurenceschopnosti ekonomické základny Prahy.
- Zvýšení participace státního rozpočtu na projektech národního a mezinárodního významu realizovaných v Praze.
- Přijetí a respektování dlouhodobé stabilizované strategie rozvoje městské ekonomiky
- Chybějící ekonomické nástroje a nedostatečná politická podpora pro upřednostnění přestavbových ploch před výstavbou na nezastavěných plochách.
- Vytvoření iniciačního prostředí pro využívání transformačních ploch - vybudování informační a servisní základny pro usnadnění vstupu do území
- Nejasná pravidla pro prodej městských pozemků a nakládání s ostatním majetkem města
- Vysoká intenzita dojížděky do zaměstnání – silné proudy denní dojížděky do zaměstnání uvnitř města i přes jeho hranice, vysoké nároky na veřejnou dopravu a uliční síť.

# SWOT: DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

## SILNÉ STRÁNKY

*(stávající příznivé charakteristiky Prahy)*

- významná křižovatka historicky založených dopravních spojení republikového i evropského významu umocněná příznivou polohou Prahy v rámci České republiky a středoevropského prostoru
- rostoucí význam železnice v rámci integrovaného dopravního systému v Praze včetně propojení s regionálními sídly
- příznivý podíl veřejné dopravy na celkovém dopravním výkonu
- rostoucí význam, kvalita a atraktivita Pražské integrované dopravy (PID)
- významné zastoupení kolejových subsystémů v rámci integrované veřejné dopravy
- významný podíl tunelových úseků Městského okruhu zmírňující negativní dopady individuální automobilové dopravy do území a eliminující bariérový efekt dopravní stavby
- velký podíl zrealizovaných úseků Městského okruhu nabízející kapacitní trasu pro automobilovou dopravu mimo centrum města
- příznivá časová dostupnost centra Prahy systémem metra a železniční dopravou
- rozvojové možnosti města v přímé vazbě (docházkové vzdálenosti) na stávající stanice metra nebo železnici (např. Karlín, Holešovice-Bubny, Smíchov, Opatov, Vysočany)

## SLABÉ STRÁNKY

*(stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)*

- nedokončená páteřní dopravní infrastruktura (především Pražský okruh, tramvajové tratě, metro, spojení letiště s centrem města, přemostění Vltavy apod.)
- „vyliďňování“ centra města v kombinaci se značnou koncentrací pracovních příležitostí vedoucí k zvýšené mobilitě
- rozvoj monofunkčních obytných území v okrajových částech Prahy i regionu zvyšující nároky na dopravní systémy i dopravní výkon
- složité územně-technické a urbanistické podmínky v Praze komplikující možnosti řešení dopravních problémů
- nedostatečná kapacita hlavních železničních tratí, absence většího počtu železničních stanic a zastávek
- rušení železničních vleček
- negativní dopady automobilového provozu a kongescí na území města na životní prostředí (včetně zhoršení mikroklimatických podmínek) na kvalitu a spolehlivost povrchové MHD
- degradace veřejných uličních prostorů automobilovým provozem na úkor pěších a cyklistů
- vysoké nároky na rozsah zpevněných ploch pro silniční dopravu ve městě
- obtížně řešitelná problematika dopravy v klidu
- nedostatečná kapacita systému záchytných parkovišť P+R v Praze a regionu
- přetížení úseků metra a tramvajové sítě v centru
- nedostatečné uplatnění urbanistických a architektonických požadavků na zapojení dopravních staveb do veřejného prostoru

## PŘÍLEŽITOSTI

*(stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)*

- celoevropský trend šetrnějšího chování k životnímu prostředí společně s mediálním vlivem a větší informovaností ovlivňující obyvatele města při volbě dopravního prostředku
- preferenci rozvoje ekologických dopravních systémů v rámci EU využít k podpoře výstavby prvních etap vysokorychlostních tratí (VRT) z evropských investičních fondů (v Praze s efektem segregace dálkové a příměstské železniční dopravy)
- příznivá časová dosažitelnost Prahy z velké části České republiky s perspektivou jejího dalšího zkrácení po dokončení dopravní infrastruktury státu
- prioritní výstavby Pražského okruhu v rámci investic státu do dopravní infrastruktury
- rozvoj letiště Praha/Ruzyně v souvislosti s výstavbou paralelní dráhy
- změna trendu vývoje automobilové dopravy
- přírodní potenciál podél malých vodních toků pro rozvoj sítě bezmotorové dopravy

## OHROŽENÍ

*(stávající a pravděpodobné budoucí rizikové a negativní vnější vlivy)*

- enormní rozsah dopravy na území Prahy v porovnání s ostatním územím ČR neodpovídající podílu investiční podpory státu při výstavbě celoměstských dopravních systémů
- suburbanizace v kontaktním území kolem Prahy s vysokými nároky na dopravní služby
- nárůst individuální automobilové dopravy v příměstských a okrajových oblastech Prahy zvyšující zatížení komunikační sítě města
- výstavba logistických center na území města i v příměstských oblastech podél zatížených kapacitních komunikací mezinárodního významu (podél D1 na území města i přilehlé části regionu; D5, R6, R7, D8, R10, D11 na území regionu)
- značný rozsah tranzitní automobilové dopravy s vysokým podílem kamionů především v jihovýchodní části města (Jižní spojka, ul. Brněnská a Spořilovská) s častými rozsáhlými kongescemi
- komplikovanost a náročnost procesu přípravy dopravních staveb
- snižování podílu nákladní lodní dopravy v rámci celé ČR a její náhrada nákladní automobilovou dopravou
- riziko městem neovlivnitelného vývoje letecké dopravy
- nepřiměřené požadavky hygienických předpisů a technických norem negativně ovlivňující kvalitu řešení dopravních staveb včetně jejich investiční náročnosti a jejich urbanistické začlenění do veřejného prostoru
- narůstající provozní výdaje dopravního systému

# PROBLÉMY K ŘEŠENÍ: DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

## PROBLÉMY K ŘEŠENÍ NÁSTROJI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

- Neexistence značné části Pražského okruhu způsobuje přetrvávající zatížení území města tranzitní automobilovou dopravou.
- Značné dopravní zatížení v omezených prostorových poměrech ulic stávající městské zástavby.
- Řešení provozně problémových míst dopravní infrastruktury.
- Značné intenzity automobilové dopravy z příměstských oblastí Prahy na omezené silniční síti ve stávající historicky vzniklé zástavbě okrajových městských částí Prahy.
- Vysoké dopravní zatížení Městského okruhu a navazujících sběrných komunikací (Jižní spojka, ul. Brněnská, Spořilovská, K Barrandovu a Kbelská).
- Vysoké intenzity automobilové dopravy na severojižní magistrále, její nepříznivý dělicí efekt v kompaktní městské zástavbě.
- Uspořádání ul. Průmyslové a Kbelské v oblasti Hloubětína.
- Nevhodné řešení veřejného prostoru dopravně významných místních komunikací ve stávající zástavbě s ohledem na pěší a cyklistickou dopravu.
- Nevhodné uspořádání MÚK Evropská – Aviatická v souvislosti s provozem na letišti Praha/Ruzyně.
- Nedostatečná nabídka parkovacích stání na území města.
- Absence kvalitních tangenciálních (kolejových) spojení MHD mezi jihozápadní a jižní částí města, mezi severozápadní a severní částí města mimo oblast rozšířeného celoměstského centra, která by přispěla k odlehčení dopravního systému v centru města.
- Chybějící další kapacitní kolejové propojení v jižní části Prahy s centrem města, které by snížilo rozsah autobusové MHD a nabídlo rovněž alternativní trasu pro případ opravy Nuselského mostu.
- Značné zatížení úseků metra v centru Prahy při nedostatečné alternativní nabídce tramvajových propojení v centrální části města.
- Absence některých vazeb v tramvajové síti (např. v centru města).
- Potřeba rozšíření a stabilizace přestupních terminálů MHD (PID) na obvodě města v zájmu snížení autobusové dopravy na komunikační síti města.

- Potřeba stabilizace výhledového uspořádání železničního uzlu v centru města.
- Nedokončená přestavba železničního uzlu Praha, omezená kapacita železničního uzlu Balabenka ve vztahu k Novému spojení, komplikované podmínky pro zkapacitnění železničního uzlu Praha v centrální oblasti města.
- Nedostatečná kapacita hlavních vstupních železničních tratí vyvolaná neoddělením regionální a dálkové železniční dopravy.
- Absence železničního propojení letiště Praha/Ruzyně a kvalitního železničního spojení Praha–Kladno.
- Malá hustota železničních stanic a zastávek.
- Chybějící přestupní vazby železnice – MHD (např. Praha Malešice / Depo Hostivař, Rajska zahrada).
- Rušení železničních vleček, ztráta zavlečkovatelných území (např. Malešicko-hostivařská oblast).
- Rušení ploch pro lodní dopravu.
- Nedostatečný rozsah cyklistické infrastruktury na území města a chybějící vazby do regionu.
- Tlak na novou převážně monofunkční zástavbu v nezastavitelném území, kde do budoucna není zajištěna kvalitní kolejová veřejná doprava a tím zvyšující se nároky na individuální automobilovou dopravu (např. Šeberov, Hrnčíře, Újezd, Křeslice, Pitkovice).

## MIMO KOMPETENCI ÚZEMNÍHO PLÁNU

- Omezování IAD progresivně směrem k centrální oblasti snižováním dopravního komfortu pro motorovou dopravu ve prospěch bezmotorové dopravy.
- Efektivnější využití telematiky k výraznějšímu ovlivnění a usměrnění individuální automobilové dopravy na území města.
- Regulace parkování systémem zón placeného stání, naléhavá potřeba řešení podmínek pro parkování vozidel ve stávající zástavbě (snižující celkový dopravní výkon).
- Riziko nedostatečného využívání zpoplatněných parkovacích kapacit v obytné zástavbě v důsledku cen překračujících kupní sílu místních obyvatel.
- Optimalizace služebních a komerčních cest.
- Změna ve skladbě dopravních proudů (city-logistika, zásobování města).
- Opožděná příprava a realizace Pražského okruhu v úsporných parametrech technického řešení chybějících úseků a urychlená příprava jejich výstavby.
- Karlovarská a Patočkova komunikace – návrh účelného uspořádání a zkapacitnění prostorově omezených úseků ve stávající stopě.
- Radlická radiála – stabilizace technického řešení.
- Východní obchvat Písnice – stabilizace technického řešení.
- Potřeba zmírnění negativního prostorového účinku stávajících nadřazených celoměstsky významných komunikací (nové lávky pro pěší a cyklisty, zkvalitnění uličního prostoru).
- Pomalý rozvoj systému záchytných parkovišť P+R.
- Potřeba zlepšování podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu v rámci zkvalitňování uličního parteru.
- Pomalé tempo rozvoje tramvajové sítě v Praze.
- Potřeba optimalizace výhledového rozsahu letecké dopravy.
- Problém zajištění příznivých podmínek pro vodní dopravu.
- Neochota investorů podporovat systém P+R u stanic metra na privátních pozemcích.
- Nízká kultura prostředí některých důležitých železničních stanic a zastávek, komplexní revitalizace nádražních objektů, nádraží jako živý přestupní uzel s občanskou vybaveností.
- Integrace systémů PID a SID.
- Potřeba kontinuální obnovy vozového parku veřejné dopravy.
- Možnost využít fondů EU při výstavbě nových úseků metra, zkvalitňování veřejného prostoru a životního prostředí ve městě.

## DOPORUČENÍ PRO ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI

- Stabilizace systému hlavní komunikační sítě.
- Při realizaci celoměstsky významné komunikační sítě respektovat prioritu výstavby Pražského okruhu (SOKP).
- Potvrdit Pražský okruh (SOKP) v dlouhodobě stabilizované trase.
- Stabilizovat řešení východní části Městského okruhu.
- Provéřit a stabilizovat rozsah radiál.
- Podpora rozvoje systému záchytných parkovišť P+R.
- S výjimkou Pražského okruhu (SOKP) upřednostnit výstavbu kolejových systémů veřejné hromadné dopravy.
- Oddělit dálkovou a regionální železniční dopravu nabídkou nových úseků VRT.
- Zajistit prostorové podmínky pro koridor trati Praha–Kladno v rámci její modernizace, s připojením letiště Praha/Ruzyně.
- Vytvořit prostorové podmínky pro obnovu či výstavbu nových železničních zastávek a stanic.
- Provéřit územně-technické podmínky pro zkapacitnění železniční dopravy mezi centrální oblastí města a Smíchovským nádražím.
- Vymezit terminály kombinované dopravy a rozsah plošných nároků zázemí nákladní železniční dopravy.
- Zachovat zavlečkování produkčních území.
- Vytvořit prostorové podmínky pro rozvoj nových tramvajových tratí včetně odpovídajícího zázemí (tramvajové vozovny, opravny apod.).
- Stabilizovat umístění koridorů tramvajových tangenciálních propojení významných částí města včetně rozšíření tramvajové sítě v centrální oblasti.
- Řešit chybějící další kapacitní kolejové propojení jižní části Prahy.
- Rozšířit a stabilizovat přestupních terminály MHD (PID) na obvodě města.
- Stabilizovat plochy pro přiměřený rozvoj letecké dopravy.
- Stabilizovat plochy a vytvořit prostorové podmínky pro rozvoj všech typů vodní dopravy.
- Vytvořit prostorové podmínky pro další rozvoj systému bezpečné a dobře vybavené cyklistické dopravy.
- Zohlednit vymezený systém koridorů cyklistické infrastruktury (páteřních a hlavních cyklotras) a dále ho v podrobnějších návrzích rozpracovat a přiměřeně řešit.



## SWOT: TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

### SILNÉ STRÁNKY

*(stávající příznivé charakteristiky Prahy)*

- vysoký podíl domácností (přes 99%) napojených na veřejný vodovod, kanalizaci a čistírny odpadních vod
- realizace protipovodňových opatření na Vltavě a Berounce zajišťovaných městem
- vysoká spolehlivost a dostatečné kapacitní zajištění zásobování energiemi
- dostatečná technická úroveň systémů energetické infrastruktury (zásobování plynem, zásobování elektrickou energií, centrální zásobování teplem)
- vysoký podíl domácností napojených na energetická média přijatelná pro životní prostředí – na zemní plyn ze sítě, na systémy centrálního zásobování teplem, aj.
- systém elektronických komunikací svojí kapacitou pokrývá současně i výhledové požadavky obyvatelstva a podnikatelské sféry
- vysoký stupeň kolektORIZACE v celoměstském centru a v sídlištní zástavbě
- dobře organizovaný a fungující tříděný sběr odpadů
- energetické využívání komunálních odpadů ve spalovně v Malešicích (ZEVO Malešice)

### SLABÉ STRÁNKY

*(stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)*

- stáří rozvodů vody, jejich značná poruchovost a vysoké ztráty upravené vody ve vodovodní síti
- stáří stokové sítě a s tím spojená netěsnost mnoha stok, pronikání balastních vod do stokové sítě
- nedostatečná účinnost čištění Ústřední čistírny odpadních vod s ohledem na evropské standardy kvality povrchových vod v recipientech
- nedostatečná nebo již překročená kapacita velké části lokálních čistíren odpadních vod
- složitá problematika odvádění srážkových vod a hospodaření s nimi v urbanizovaných územích ve vztahu k vodním tokům, zejména v souvislosti se zvyšujícím se trendem nárůstu zpevněných ploch v povodích drobných vodních toků
- spalování paliv jako jeden ze zdrojů znečištění ovzduší na území Prahy spolu s již převažujícím vlivem dopravy
- nízké využívání obnovitelných a druhotných zdrojů energie

### PŘÍLEŽITOSTI

*(stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)*

- možnost získání příspěvků z fondů EU na zkvalitnění vodohospodářské a energetické infrastruktury)
- možnost získání příspěvků z fondů EU na projekty revitalizace vodních toků a nádrží včetně úprav inundačních území a na realizaci dalších opatření v povodí zvyšujících ochranu území před povodněmi
- dynamický rozvoj a konkurenční prostředí v oblasti elektronických komunikací
- využití nových technologií ve stavebnictví vedoucích ke zmenšení energetické náročnosti staveb
- možnost využívání alternativních druhů vytápění
- možnost získání dotace z fondů EU na sanaci starých skládek a ekologických zátěží

### OHROŽENÍ

*(stávající a pravděpodobné budoucí rizikové a negativní vnější vlivy)*

- ohrožení bezpečnosti a spolehlivosti energetického zásobování v krajních havarijních a krizových situacích (např. povodně)
- ohrožení zásobování elektrickou energií při rozsáhlém výpadku elektrizační soustavy (tzv. Black-Out)
- ohrožení povrchových zdrojů vody (vodní dílo Švihov, Jizera, Vltava) nebo přivaděčů např. havárií nebo teroristickým útokem (biologické nebo chemické kontaminování, jedy)
- ohrožení území změnou přirozených odtokových poměrů následkem soustředěné urbanizace negativními vlivy na drobné vodní toky
- ohrožení až likvidace drobných vodních toků v místech, kde jsou prováděny podzemní liniové stavby (kanalizační sběrače, kolektory, dopravní stavby)
- vyčerpání kapacity stávající skládky komunálního odpadu
- neexistence integrovaného systému pro nakládání s odpady se Středočeským krajem

# PROBLÉMY K ŘEŠENÍ: TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

## PROBLÉMY K ŘEŠENÍ NÁSTROJI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

- Ověřit možnosti napojení lokalit, které nejsou dosud napojeny na městský vodárenský systém.
- Ověřit možnost napojení lokalit, které nejsou dosud napojeny na městskou stokovou síť.
- Vytvořit podmínky propojení vodárenské infrastruktury ve vztahu k dynamice rozvoje zastavitelných ploch v okrajových částech města.
- Vytvořit podmínky pro zkapacitnění plně vytížených nebo přetížených lokálních ČOV nebo přepojení na stokový systém hl. m. Prahy ve vztahu k dynamice rozvoje zastavitelných ploch v okrajových částech města.
- Omezovat kompaktní urbanizaci v okrajových částech Prahy a vytvořit podmínky pro možnost realizace protipovodňových opatření nestavebního charakteru.
- Vytvářet předpoklady pro bezpečné a účelné řešení likvidace srážkových vod.
- Vymezit plochy vodních nádrží a suchých poldrů jako opatření proti povodním a naopak jako opatření k nadlepšení bezdeštných průtoků zejména u drobných vodních toků.
- Nenavrhovat zástavbu do záplavových území drobných vodních toků, neboť jde o záplavová území průtočná.
- Zachovat nezastavitelnost břehových koridorů podél toků, a to i v případě, že nejde o záplavová území nebo biokoridory.
- Optimalizovat podmínky pro průchod velkých vod, upřesňovat vymezení záplavových území a jejich kategorizaci.
- Zajistit územní podmínky pro umístění potřebných plošných zařízení a liniových vedení elektrizační soustavy.
- Orientovat rozvoj systému zásobování zemním plynem především na zabezpečení jeho bezpečnosti, spolehlivosti, dostupnosti a dostatečné kapacity pro stávající i navrhovanou zástavbu.

- Vytvořit podmínky pro umístění přeložek vysokotlakých plynovodů vyvolaných stavbami celoměstského významu, zejm. významných dopravních staveb.
- Provéřit možnosti zásobování teplem na levém břehu Vltavy.
- Vytvořit územní podmínky pro umísťování tepelných rozvodů soustav CZT.
- Vytvořit podmínky pro budování a využívání sdílené pasívní infrastruktury, zejm. sdružených tras elektronických komunikací (otevřené optické přístupové sítě, aj.).
- Vytvářet územní rezervy pro rozvoj a výstavbu zařízení pro nakládání s odpady s důrazem na tříděný sběr a zpracování odpadů.

## MIMO KOMPETENCI ÚZEMNÍHO PLÁNU

- Zásobování vodou je v Praze (až na minimálně využívaný záložní zdroj Podolí) zcela závislé na dálkových přivaděčích vody z hlavních zdrojů VD Švihov (Želivka) a Káraného.
- Vytvářet podmínky pro udržení zlepšujícího se stavu obnovy a rekonstrukce vodohospodářské infrastruktury.
- Vytvoření podmínek pro zlepšení kvality vypouštěné vody do Vltavy z ÚČOV.
- Přítomnost balastních vod ve stokové síti, které zbytečně procházejí čistícím procesem a zatěžují lokální ČOV. Neoprávněné odvádění dešťových vod ze zastavěných pozemků do oddílné (spláskové) stokové sítě.
- Vytvářet podmínky pro revitalizace a rehabilitace zaklenutých vodních toků, které mají negativní dopad jak na kapacitu toku, tak i na kvalitu vody.
- Nevhodné oddrenážování podzemních vod a tím i postupná likvidace drobných vodních toků na území hl. m. Prahy podzemními stavbami.
- Absence opatření nestavebního charakteru proti vysychání vodních toků; nedostatečné využívání veřejně prospěšných opatření nestavebního charakteru (např. modelace terénu v zeleni, průlehy apod.) pro zlepšení mikroklimatu (zabránění extrémnímu vysychání území, snížení prašnosti apod.) a zároveň jako ochrana před lokálními záplavami.
- Nepříznivý dělící efekt a rušivý prvek povrchově vedených tepelných napáječů v krajině (např. TN z Elektrárny Mělník I.).
- Nízký počet žádostí o dotace na přeměnu topných systémů na neušlechtilá paliva, nízké využívání obnovitelných zdrojů energie.
- Nedostatečně využitý potenciál energetických úspor v budovách.

- Problém snižování doby životnosti skládky odpadů v Ďáblicích ukládáním komunálního odpadu vznikajícího mimo území hlavního města.
- Neexistence integrovaného systému pro nakládání s odpady se Středočeským krajem.
- Recyklace smíšeného odpadu ukládaného na skládky a jeho následné využití.
- Problematika drobných černých skládek a jejich dynamický vznik a následná kontrola a odstraňování.

# SWOT: EKONOMICKÁ INFRASTRUKTURA

## SILNÉ STRÁNKY

(stávající příznivé charakteristiky Prahy)

### 810 – PRODUKCE

- rozvinutý trh s moderními průmyslovými a skladovými nemovitostmi – Praha a její okolí je jednou z významných logistických oblastí v rámci středoevropského prostoru
- stabilizace potenciálně efektivních a lokálně příznivých výroba a činností (obsluha města, vysoká přidaná hodnota, ekologická přijatelnost)

### 820 – OBCHOD A SLUŽBY

- významné zastoupení strategických služeb s celoevropskou působností
- dostatečná nabídka kvalitních kancelářských ploch
- rozsáhlá a diverzifikovaná maloobchodní síť
- atraktivita Prahy jakodestinace s mimořádnou nabídkou “městské” a kongresové turistiky;dobrá dostupnost Prahy leteckou dopravou
- dostatečná kapacita a kvalita ubytovacích zařízení pro cestovní ruch

### 830 – PÉČE O DUŠI

- vysoká koncentrace kapacit vědy a výzkumu, existence základních faktorů rozvoje znalostní ekonomiky
- vysoká koncentrace institucí vysokoškolského vzdělávání
- široká nabídka středních a vyšších odborných škol
- mimořádné kulturní dědictví, historické jádro Prahy (památka UNESCO)
- sídlo více než třetiny všech ekonomických subjektů z oblasti kulturních a kreativních průmyslů v ČR
- vysoká koncentrace institucí a velká nabídka aktivit v kultuře a umění v centru města
- angažovaný občanský a kulturní sektor s pozitivním dopadem na rozvoj města (lokalit)
- rozsáhlá nabídka nestátních neziskových organizací působících v oblasti sociálních služeb

### 840 – PÉČE O TĚLO

- klesající úroveň kriminality v posledních letech
- funkční integrovaný záchranný bezpečnostní systém města a vysoká operativnost zásahů integrovaného záchranného systému
- rovnoměrné rozmístění služeb městské policie a hasičských stanic na území města
- rozsáhlá nabídka specializovaných zdravotních služeb
- tradice sportovních a zájmových organizací, jako je Sokol nebo Skaut, tradice sportovních akcí
- rozsáhlý přirozený rekreační potenciál území Prahy

## SLABÉ STRÁNKY

(stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)

### 810 – PRODUKCE

- vysoké zatížení komunikací v důsledku značné koncentrace obchodních, skladovacích a logistickýchvelkokapacitních komplexů na okrajích Prahy
- nedostatečné tempo regenerace opuštěných průmyslových ploch i blízko centra města
- malé využití zemědělských ploch pro produkci s přímým zásobováním města

### 820 – OBCHOD A SLUŽBY

- relativně vysoká neobsazenost kancelářských ploch ve starších objektech nižšího kvalitativního standardu
- dominantní postavení velkých nákupních center a nadnárodních řetězců na úkor malých maloobchodních provozoven a drobných živnostníků
- nedostatečná spolupráce veřejného a soukromého sektoru v oblasti cestovního ruchu
- trvajícím nepříznivé hodnocení kvality některých služeb v cestovním ruchu; absence flexibilních pobytových programů
- problémová kvalita části kapacit pro ubytování vysokoškolských studentů i skupin osob přicházejících za prací

### 830 – PÉČE O DUŠI

- malé využití výzkumné a vývojové základny pro inovační funkci Prahy v celostátním měřítku i k řešení problémů samotného města
- prostorové deficity a chybějící plochy pro rozvoj vysokých škol, špatný technický stav objektů a nedostačující vybavení, včetně kolejí
- nedostatečné kapacity mateřských škol

- nevyváženost kapacit základních škol, kdy na velkých sídlištích jsou kapacity volné, zatímco v okrajových částech Prahy s dynamickým rozvojem bydlení místa chybí
- nedostatečné možnosti pro mimoškolní a zájmovou činnost dětí a mládeže, zejména pro spontánní trávení volného času
- služby kulturních institucí neodpovídají úrovni evropských metropolí
- nedostatek systémových nástrojů podpory živého umění a inovativních projektů v lokálním rozměru
- neexistence koncepčně vedené kreativní čtvrti
- nedostatek kulturních a volnočasových zařízení na velkých sídlištích
- deficit kapacit sociálních služeb určitého typu v důsledku stárnutí populace - terénní pečovatelské služby, pobytové služby
- deficit kapacit asistenčních služeb, chráněného bydlení, azylových domů, nocleháren pro bezdomovce

### 840 – PÉČE O TĚLO

- relativně vyšší podíl obecné a majetkové kriminality oproti zbytku Česka
- deficit kapacit pro zadržování delikventů, nepatřících primárně do zdravotnických zařízení(alkoholici, toxikomani, násilníci ap.) i pro vyšetřovací vazby a výkon trestu
- omezená druhovost a nevyvážená skladba sportovních zařízení, zejména nedostatek plaveckých bazénů a absence komplexních center pohybové aktivity
- nedostatek příležitostí pro pohybovou rekreaci neorganizované většinové populace
- chátrání tradičních sportovišť z důvodu chybějící údržby a nedostatku finančních prostředků

**PŘÍLEŽITOSTI***(stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)*

## 810 – PRODUKCE

- revitalizace některých bývalých průmyslových a výrobních areálů na okrajích Prahy pro účely logistiky či nerušící výroby
- vyšší zapojení finančních zdrojů (vč. evropských) pro růst inovační úrovně produkčních kapacit a zvýšení konkurenceschopnosti nosných odvětví

## 820 – OBCHOD A SLUŽBY

- využití transformačních území pro výstavbu nových kancelářských kapacit v rámci městské struktury
- zájem o výstavbu menších nákupních center v hustě zalidněných oblastech, především na sídlišťích
- prosazení Prahy v nových mezinárodních (celosvětových) turistických programech s vysokou flexibilitou a kvalitou – mj. církevní turistika, cestování seniorů, návštěvy památek UNESCO

## 830 – PÉČE O DUŠI

- významná podpora rozvoje znalostní společnosti ze strany EU a vlády ČR a dostupnost finančních zdrojů ze strukturálních fondů EU na rozvoj této oblasti
- realizace a respektování strategických dokumentů rozvoje Prahy jako centra inovací a znalostí všemi zapojenými partnery
- spolupráce malých a středních podniků s výzkumem a vývojem při aplikaci poznatků do praxe
- partnerská spolupráce mezi středními školami a zaměstnavateli
- podpora státu kulturních zařízení celostátního významu na území Prahy
- vysoká koncentrace institucí a kulturní nabídky tvořící potenciál k vytváření tematických kulturních klastrů

- široká síť kulturních institucí a uměleckých škol nabízející jedinečné zázemí pro rozvoj kulturních a kreativních průmyslů
- větší využívání škol jako polyfunkčních středisek pro aktivity a komunitní a společenský život místních obyvatel
- využití metody komunitního plánování pro vytvoření efektivní sítě sociálních služeb

## 840 – PÉČE O TĚLO

- zapojení Prahy do mezinárodních bezpečnostních struktur
- nepotřebné armádní pozemky či budovy jako významné rezervy města pro jiné využití
- nabídka wellness pobytů pro posílení zejména vnitrostátního cestovního ruchu
- přeměna transformačních území pro volnočasové, sportovní a rekreační aktivity občanů
- důsledné aplikování přijaté Koncepce pražských břehů pro koordinaci rozvoje prostoru řeky Vltavy

**OHROŽENÍ***(stávající a pravděpodobné budoucí rizikové a negativní vnější vlivy)*

## 810 – PRODUKCE

- pokračující intenzivní výstavba velkých skladovacích, obslužných a výrobních areálů znehodnocujících krajinu i životní prostředí především v kontaktním pásmu Prahy
- ztráta územních rezerv pro alokaci vhodných a ekonomicky efektivních produkčních aktivit inovačního charakteru
- pomalé zavádění modernizačních prvků, zejména transferu nových technologií

## 820 – OBCHOD A SLUŽBY

- nekonceptní výstavba nových kancelářských objektů, vytváření „neživých“ zón města
- „přesycení“ trhu velkých nákupních center
- silná konkurence jiných měst v cestovním ruchu, nedocení přínosu Prahy pro celou ČR
- nová vlna ekonomické recese – pokles využití ubytovacích kapacit, růst počtu turistů s menší kupní silou

## 830 – PÉČE O DUŠI

- dynamický rozvoj znalostní společnosti v okolních státech, jehož tempo nebude v tuzemsku reflektováno a tím dojde ke zhoršení konkurenceschopnosti ČR a Prahy
- stagnace veřejného vysokého školství v důsledku nevyhovujícího způsobu jejich financování, včetně omezených zdrojů státu
- přetrvávající nedostatek odborníků technických profesí
- silná konkurence evropských kulturních metropolí (Berlína a Vídně) v nabídce živého umění a služeb pro kulturní turismus
- zanedbání údržby či volba nevhodného využití sakrálních staveb, znehodnocení jejich působení v území necitlivými stavebními záměry v bezprostředním okolí

- koncentrace problémových osob a osob závislých na sociální pomoci, nárůst počtu osob bez přístřeší a zhoršování jejich zdravotní a sociální situace

## 840 – PÉČE O TĚLO

- zvyšující se dopad globálních problémů – terorismus, organizovaný zločin, epidemie, změny klimatu
- možný nárůst kriminality způsobený např. sociální nerovností (zvyšující se počet bezdomovců), mezinárodní migrací či sociálním vyloučením
- přebírání nevhodných zahraničních příkladů realizace pompézních staveb pro vrcholový sport představujících riziko neuvážené výstavby naddimenzovaných diváckých arén bez perspektivy trvalé návštěvnosti

# PROBLÉMY ŘEŠENÍ : EKONOMICKÁ INFRASTRUKTURA

## PROBLÉMY K ŘEŠENÍ NÁSTROJI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

### 810 – PRODUKCE

- Nekoordinovaný postup při rozvoji velkých komerčních a logistických aktivit v kontaktním území Prahy.
- Absence jasných pravidel pro exploataci „brownfields“ a podmínek pro racionální koncentrace produkčních kapacit
- Vymezení (stabilizace) územních rezerv pro umístění zatím nespécifikovaných alokačně vhodných produkčních oborů a činností.
- Chybějící koncepce využití zemědělského půdního fondu jako součásti utváření městské krajiny.

### 820 – OBCHOD A SLUŽBY

- Tlak na výstavbu a rozšiřování velkokapacitních nákupních komplexů na volných plochách
- Nedostatečné příležitosti pro ubytování vysokoškolských studentů a osob přicházejících za prací, případně tuzemských turistů v lokalitách s příznivým dopravním spojením

### 830 – PÉČE O DUŠI

- Nedostatečné zajištění a ochrana vhodných územních rezerv a dalších lokalizačních podmínek pro inkubátory, technologické a vědeckotechnické parky, a to přednostně v blízkosti vysokých škol, kapacit vědy a výzkumu a podnikatelského sektoru
- Nepřipravené další územní rezervy pro vznik univerzitních kampusů
- Nedostatečná občanská vybavenost, zejména předškolní zařízení.
- Nedostatečná nabídka pobytových sociálních a zdravotně-sociálních zařízení na území Prahy a chybějící jejich následná ochrana

### 840 – PÉČE O TĚLO

- Nedostatečná podpora vzniku polyfunkční struktury městské zástavby v městských a čtvrtvých centrech, která je zárukou lepších podmínek pro celodenní bezpečnost
- Nedostačující plošné rezervy pro výstavbu hasičských stanic
- Nedostatek sportovního a rekreačního zázemí na území Prahy, zejména pro pravidelné sportování neorganizované veřejnosti, nedostatek vhodných ploch pro volnočasové aktivity, odpočinek a relaxaci v centru města.
- Chybějící centra pohybové rekreace pro široké vrstvy obyvatel na území města
- Nedostatečná konverze transformačních území pro rekreační využívání, zejména v oblasti Vltavy

## MIMO KOMPETENCI ÚZEMNÍHO PLÁNU

### 810 – PRODUKCE

- Existence nadbytečné překládky nesouvisející se zásobováním Prahy (ČR).
- Zvýšení aktivity všech aktérů ekonomické základny města při řešení rozvojových problémů města.

### 820 – OBCHOD A SLUŽBY

- Nedostatečná podpora směřující k udržení, či rozšíření sítě menších prodejen zejména ve vnějším pásmu města.
- Nedostatečná propagace a dostupnost méně známých turistických cílů, především mimo celoměstské centrum, stereotyp zavedených turistických tras.
- Chybějící komplexní informace o ubytovacích zařízeních.
- Špatná úroveň čistoty a pořádku, především v turisticky zatíženém centru a v dopravě.

### 830 – PÉČE O DUŠI

- Nedostatečně připravené formy podpory městské správy podnikatelskému sektoru, zejména malým a středním podnikům při rozvinutí jejich účasti na vytváření znalostní společnosti i celkovém rozvoji města.
- Podceňování role Prahy jako nezastupitelného duchovního a inovačního centra státu, správné nasměrování zdrojů a dalších forem finanční, správní a ekonomické podpory adekvátně odpovídající úlohám jednotlivých regionů.
- Nerozpoznán význam kultury pro rozvoj města a chybí provázání s dalšími rozvojovými oblastmi Prahy.
- Město nepracuje s průkaznými přínosy kreativních a kulturních průmyslů a s pozitivními zkušenostmi ze zahraničí.
- Nedostatek kulturních služeb a nabídky v angličtině a ostatních jazycích.

- Multikulturalita a otevřenost jsou vnímány převážně jako problém a zdroj potenciálního nebezpečí.
- Nedostatečná podpora městské správy občanskému vybavení, zejména předškolním zařízením.
- Nedostatečně efektivní spolupráce městských částí a Prahy jako celku v oblasti problematiky bezdomovectví.

### 840 – PÉČE O TĚLO

- Existence lokalit v celoměstském centru nebo na sídlišťích s dlouhodobou koncentrací pouliční kriminality a vandalství
- Velká nehodovost silničního provozu výrazně ovlivněná silniční sítí.
- Potřeba doplnění míst pro úkryty obyvatelstva v prostorách nových tras metra, které budou zajištěny proti živelným katastrofám.
- Nedostatečný proces údržby, renovace a modernizace stávajících sportovišť, zejména v majetku města, městem zřizovaných organizací a organizací ČSTV.
- Pomalu postupující realizace areálů krátkodobé rekreace, zejména v přímé vazbě na centrum města a na největší obytné celky (především Trojská kotlina, Rohanský ostrov, vltavské břehy).
- Chybějící komplexní informace o existenci a provozu sportovních zařízení pro veřejnost.
- Omezení přísunu peněz do sportovní infrastruktury a chybějící účinná podpora veřejných rozpočtů pravidelného sportování obyvatel, kteří nejsou organizováni.

Hodnoty a problémy	<b>11</b>
SWOT analýzy	<b>1</b>
SWOT analýzy	<b>1</b>

# 1120 Hodnoty

## 1121 – HODNOTY CELOMĚSTSKÉ

Identifikované hodnoty jsou přirozenými východisky pro další rozvoj – do budoucna by měly být aktivně rozvíjeny, posilovány a chráněny.

Pozitivní stránky je snadné přehlížet, protože nezpůsobují problémy, naopak, jsou tím, co je obvykle považováno za dobré, fungující a tedy zdánlivě „normální“. Pozitiva jsou výsledkem působení vnějšího prostředí a okolností i snažení současné i mnoha minulých generací působících v daném prostoru. I proto mohou být inspirujícím základem rozvah a uvažování o dalším posílení toho nejlepšího. Zároveň s tím je vhodné vnímat jejich relativní význam v širším územním kontextu.

Na základě předchozích rozborů byla v Praze identifikována nejdůležitější východiska rozvoje, jejichž respektování by mělo být základem pro další strategické a koncepční úvahy o budoucím rozvoji města.

- Unikátní kulturně-historické dědictví světového významu
- Pestrá a jedinečná městská krajina s řekou Vltavou tvořící její páteř
- Významné přírodní bohatství města
- Koncentrace civilizačních hodnot
- Nadprůměrná životní úroveň, migrační atraktivita a relativně nízká úroveň sociálních nerovností a rezidenční segregace
- Nadprůměrná ekonomická výkonnost
- Rozvinutá věda, výzkum a vysoké školství a jeho pozice v městském centru
- Velký rozvojový potenciál uvnitř města
- Významné rekreační příležitosti ve vnější zóně města a v metropolitním regionu
- Využívaná a poměrně kvalitní veřejná doprava
- Příznivá dostupnost služeb technické infrastruktury

### UNIKÁTNÍ KULTURNĚ-HISTORICKÉ DĚDICTVÍ SVĚTOVÉHO VÝZNAMU

Praha oplývá výjimečným bohatstvím stop historických epoch a jejich kulturních projevů. Jejich největší koncentrace se nachází v historickém centru, které je vymezeno jako Památková rezervace v hlavním městě Praze (PPR) – zapsaná na Seznamu světového dědictví UNESCO. Vyniká velkou mírou zachování původního středověkého založení, významných historicky a architektonic-

ky cenných objektů, parků a historických zahrad a dalších prvků připomínající historii a kulturní význam města.

Významnou součástí unikátního kulturně-historického dědictví Prahy jsou také městské památkové zóny – čtvrti 19. století, zahradní města a vilové čtvrti 20. století a zčásti zachovaná urbánní struktura jader historických obcí, které spolu s novodobou zástavbou a krajinou vytváří neopakovatelný obraz města.

Celkově tvoří ojedinělou harmonickou urbanistickou strukturu dokumentující širokou škálu uměleckých slohů a pestrost využití v časové kontinuitě od románského období po současnost.

Krajinné prostory předurčily vznik celků městské zástavby. Jsou základním, v čase konstantním prvkem určujícím kompozici a měřítko všech architektonických projevů. Terénní dominanty, na nichž vznikly Hradčany a Vyšehrad, vytvářejí přirozeně chráněná místa sídel s kulturním a duchovním významem i sídel moci. Praha je město, jež tuto svoji prapodstatu nese dodnes a je to právě toto prvotní založení v krajině, které přetrvává a spoluvytváří její jedinečný obraz. Prostor a čas utvářely město krásné a tajemné, vstřícné ke všem novým myšlenkám, které dokázalo přetavit v osobité hodnoty. Spojení a silná vztahová a prostorová harmonie architektonických skvostů s romantickým přírodním prostředím se podílí na genu loci Prahy.

I proto je toto dědictví významným prostředkem identifikace se svým městem pro samotné obyvatele Prahy a je neodmyslitelnou součástí jejich života.

### PESTRÁ A JEDINEČNÁ MĚSTSKÁ KRAJINA S ŘEKOU VLTAVOU

Prostorová scéna Prahy je jednou z nejkrásnějších v evropském i světovém srovnání. Je výsledkem souznění morfologie, zástavby a přírodní scény kolem vltavského meandru. Výrazně se uplatňují terénní útvary s gradujícími návršími Petřína, Vyšehradu, Vítkova, Letné a ostrohu Hradčan v centrální části města. Zeleň na svazích i březích řeky a na jejich ostrovech je spolu se zástavbou komponována v měřítku, které je blízké lidskému vnímání, zároveň vyvažující intimní i velkolepé.

Základní prostorovou a částečně i funkční osu Prahy tvoří řeka Vltava, která je výrazným kompozičním fenoménem a symbolem města. Prostor řeky se ve svém toku proměňuje a vlivem převýšeného terénu vytváří osobité celky s vlastní atmosférou a znaky; přírodní a uzavřené při vstupech do města, regulované a otevřené v centru a ve svém meandru. Rozdílné pohledové vazby k městu umožňují otevřít průhledy do krajiny za městem a naopak velkolepé pohledy v ose toku. krajiny za městem a naopak velkolepé pohledy v ose toku.

Charakteristickou městskou krajinou centrální části Prahy tvoří pestrá mozaika přírodních dominant, zelených ploch s vazba-

mi k řece, prolínající se s různorodými stavebními celky, s charakteristickými akcenty stavebních dominant, i s tradičními veřejnými prostranstvími. Nejznámější a nejpůsobivější je v tomto pohledu prostor historického centra dotvořený autentickou rostlou strukturou Starého Města a Malé Strany, vizuálně uzavřený v různých prostorových plánech.

Osobitým prvkem města je „střešní krajina“centrálního prostoru města, která je čitelná v různých pohledech postupně gradujících od otevřeného prostoru Vltavy až po střechy svatovítské katedrály a Strahovského kláštera završující nejvyšší místa hradčanského ostrohu. Typická záplava červených sedlových střech umožňuje vyniknout a rozehrát vertikální hru pro množství působivých a zároveň přiměřených dominant pražských věží, které daly vzniknout označení „Praha stověžatá“.

Unikátní jsou panoramatické pohledy na město z četných vyhlídkových míst s nezaměnitelnou kompozicí dominant, s charakteristickým kontrastem zastavěných částí města a nezastavěných svahů a vrcholů, se zřetelným členěním prostoru města zelení a také řekou Vltavou. Pražské veduty, jejichž obliba sahá hluboko do minulosti a které jsou zachycovány již od 15. století, umožňují vývojová srovnání města v různých časových obdobích.

Charakteristický ráz krajiny není výslednicí pouze kompozičních hodnot krajinářských návrhů, ale vzniká jako výsledek tvořivého života stovek generací. Osídlení mělo vždy zásadní vazby na přírodní podmínky, které ho formovaly. Pestrá struktura městské krajiny tak formuje čitelná pásma města s vlastní charakteristikou.

Na vyvážení městského prostředí se podílejí významné prostory se zelení, které prostupují celé území Prahy a zároveň vytvářejí (spolu se založenou zelení parků) relativně ucelený, na sebe navazující systém. Terénní uspořádání a na něj navazující způsoby využívání postupně v Praze vytvořily síť v podstatě souvislých linií zeleně. Jde především o zřetelné přírodní osy, často radiálně pronikající z volné krajiny až do centra města, jejichž osnova se logicky odvíjí od terénních hran – údolí přítoků Vltavy, čelních svahů Vltavského a Berounského údolí a významných lesních celků.

Městskou krajinu v rámci kompaktního města doplňuje téměř venkovská krajina ve vnějším pásmu města, především v severovýchodní a jihovýchodní části zemědělského charakteru.

Pestrá a bohatá městská krajina je příležitostí utvářet město fungující, bohaté i příjemné k životu.

### VÝZNAMNÉ PŘÍRODNÍ BOHATSTVÍ MĚSTA

Praha nevyuniká jen svými historickými a kulturními památkami, ale i bohatstvím přírody.

Na území města se nachází relativně velký počet chráněných území národního i mezinárodního významu. Kromě zvláště chráněných území jsou na území Prahy vyhlášeny evropsky významné lokality soustavy Natura 2000, zřízené na základě legislativy Evropských společenství. Postupným propojováním přírodě blízkých, nelesních

i lesních celků, zahrad, parků a parkových ploch se i ve složitých podmínkách metropole daří vytvářet systém podporující ochranu přírody a krajiny a zároveň uchovat i kvalitní prostředí pro každodenní život obyvatel Prahy a jeho návštěvníky. Zřetelné přírodní osy pronikají místy z volné krajiny na okraji města, kde se zachovala území s rozsáhlejšími, biologicky cennými ekosystémy, až do centra.

Praha patří mezi ty metropole, které byly založeny v geologicky, pedologicky, morfologicky i klimaticky pestrém prostředí, bohatém na přírodní hodnoty. Cenná společenstva jsou vázána nejen na příměstské lesní celky s přírodě blízkou druhovou skladbou, ale často i na extrémně svažitá stanoviště a skalní výchozy, mnohdy je nalezneme v blízkosti samého městského centra (Vyšehradská skála, Jabloňka s dosud cennými společenstvy skalních stepí, nebo i lomová stěna Branické skály). V okrajových částech Prahy se dodnes zachovaly některé objekty vysoké přírodní hodnoty – komplex Tichého údolí a Sedleckých skal, Radotínské a Prokopské údolí, Divoká Šárka se soutěskou Džbán apod.

Obraz krajiny zpestřují umělé odkryvy, jako je například scenérie Hlubočep, které současně představují přehlídku geologických profilů, často mimořádného vědeckého významu přesahujícího hranice našeho státu. Patří sem například Barrandovské skály a množství dalších, dnes většinou chráněných lokalit, které jsou pravou učebnicí geologie.

Podstatný vliv na dnešní podobu pražské krajiny má kromě přírodních procesů činnost lidská, v této souvislosti proto mluvíme o tzv. kulturní krajině. Celá pražská příroda se neustále mění v souladu s rozvojem moderního velkoměsta. Hodnotná příroda přesto přežívá i v prostředí, kde je na ni vyvíjen mnohem větší tlak, než je tomu mimo město. Někdy je dokonce výskyt přírodních složek na lidské činnosti závislý, jako je tomu kupříkladu v případě výskytu sysla obecného na letišti v Letňanech. Péče o tyto oblasti přináší nejen vzdělávací hodnoty, ale i obohacuje životní prostředí města.

Pražská příroda a krajina poskytuje nevyhnutelný životní prostor mnoha druhů živočichů a rostlin, včetně zákonem chráněných druhů, současně nabízí i kultivované prostředí městských parků, historických zahrad a stromořadí.

Tvoří volnočasové zázemí obyvatelům města vysoké estetické kvality i naučného významu, je lákavým turistickým cílem i předmětem zájmu přírodovědných odborníků z celého světa. Jde o nevyčísitelné hodnoty, které je třeba důsledně uchovat do budoucna.

Praha je jedním z velkoměst, které se vedle historických památek mohou pochlubit významným přírodním bohatstvím. Příroda, krajina, vodní toky a plochy současně vytvářejí jedinečnou atmosféru města a přispívají k jeho atraktivitě.

### KONCENTRACE CIVILIZAČNÍCH HODNOT

Koncentrace civilizačních hodnot hlavního města Prahy je důsledkem mnohasetletého historického vývoje sídelní struktury

ve střední Evropě a i v současnosti je dosti zřetelná a stále ještě velká. Praha těžila ze své příznivé polohy a umístění na významných středoevropských dopravních tepnách spojených s obchodními aktivitami. Souběžně rostl i její význam geopolitický se všemi jeho atributy, které tato možnost transferu přinášela (kultura, architektura, informace všeho druhu, vzdělání...). Postavení a význam Prahy v určitých historických obdobích kolísá, ale pro „český a moravský“ prostor představuje Praha zásadní a zcela nezastupitelné kvantum duchovního, sociálního a ekonomického bohatství země. Nabyté civilizační hodnoty se odrážely v hodnocení města jako kosmopolitního, kulturního a v určitém smyslu i jako brány mezi „západním a východním světem“.

Postavení Prahy i v nově se vytvářejícím uspořádání Evropy předurčuje ve velkém rozsahu i celkovou pozici celé České republiky. Ne vždy je toto na úrovni centra státu a konec konců i mezi jeho obyvateli chápáno a do jisté míry se odráží ve stále větších nárocích na překonávání konkurenčních tlaků dalších středoevropských měst a udržení se Prahy (a tedy i velkého prostoru ČR) na hlavních rozvojových kontinentálních osách. Onen transfer je totiž stále ve velké míře založen na komunikačních trasách hmotných i virtuálních. Toto propojení Prahy s Evropou však zaostává a dostává se až na kritickou mez.

V řadě oblastí se však významné postavení Prahy odrazilo v růstu a příznivé kvalitě jeho hmotného prostředí i nehmotného bohatství. A to přesto, že některé aspekty civilizačních hodnot (v obou formách – hmotné i nehmotné) byly po značnou dobu v druhé polovině 20. století deklasovány a téměř zničeny. Některé segmenty prostředí a života města tak přece jen vytvořily základ, na němž město může svůj rozvoj stavět. Dlouhodobě však nejde o stabilní stav a je nezbytné tyto civilizační hodnoty nejen využívat, ale dále i kultivovat při respektování jejich vnitřních struktur a funkcí. Atraktivita Prahy a tedy ocenění jejich civilizačních aspektů není samozřejmou existenční jistotou. To se týká i v současnosti pozitivního postavení Prahy v kultuře a duchovní oblasti vč. nadprůměrné úrovni vzdělanosti pražské populace a jeho inovačního potenciálu. Rovněž i existence produkčních oborů a dalších funkcí města, postavených na dobrých kapacitách hmotného prostředí je dobrým vkladem. Pokud však se nezdaří dostatečná vnější prezentace těchto hodnot a zajištění všestranného přístupu k nim, potom získané civilizační hodnoty budou ztrácet na své kvalitě a řada z nich nebude vůbec využita.

#### **NADPRŮMĚRNÁ ŽIVOTNÍ ÚROVEŇ MIGRAČNÍ ATRAKTIVITA A RELATIVNĚ NÍZKÁ ÚROVEŇ SOCIÁLNÍCH NEROVNOSTÍ A REZIDENČNÍ SEGREGACE**

V Praze je dlouhodobě podprůměrná míra registrované nezaměstnanosti a nadprůměrně vysoká průměrná mzda. Životní úroveň je v Praze v porovnání s ostatními částmi republiky vysoce nadprůměrná. Široká nabídka pracovních příležitosti dlouhodobě

přitahuje migranty z celého Česka a v posledních letech i ze zahraničí. V posledních letech je patrný také růst počtu obyvatel přirozenou měnou. V Praze je nadprůměrná kvalita života z hlediska dostupnosti zdravotní péče, přičemž naděje dožití je zde v rámci Česka vysoká. Praha je také sídlem významných vysokých škol a akademických pracovišť, zdravotnických zařízení poskytujících specializované zdravotní služby, důležitých kulturních institucí i úřadů, což se příznivě odráží v kvalitě života jejich obyvatel i návštěvníků. Nejen příznivá ekonomická situace, ale také pestrý sociální život podporovaný aktivitami nejrůznějších sdružení a iniciativ a bohatá kulturní scéna obsahující alternativní a neoficiální kulturu přispívají k vysoké kvalitě života v metropoli.

V porovnání s ostatními městy ve světě jsou sociální nerovnosti v Praze na relativně nízké úrovni. Podíl obyvatel ohrožených chudou a sociálním vyloučením je v Praze také relativně nízký. To samé můžeme říci o hodnotách rezidenční segregace a separace. Nenaplnily se předpovědi z počátku 90. let o postupné degradaci velkých sídlištních celků a jejich proměně na uzavřená ghetta. Obavy z možné segregace rostoucího množství cizinců nebo ze vzájemné segregace socioekonomických vrstev společnosti a následných negativních dopadů na soudržnost města se také nepotvrdily. Neexistují výrazné sociálně problémové lokality většího rozsahu. Navíc zde v oblasti sociálních služeb, sociální intervence i sociálního aktivizmu existuje rozsáhlé spektrum nestátních neziskových organizací, iniciativ a spolků.

#### **NADPRŮMĚRNÁ EKONOMICKÁ VÝKONNOST**

Předností Prahy je vysoká ekonomická výkonnost se zhruba čtvrtinovým podílem na tvorbě hrubého domácího produktu ČR a také dlouhodobě vysoké a stabilní hodnocení od ratingových agentur města pro investory. Přesto v posledních letech roste jistá opatrnost podnikatelské/investorské sféry ve vztahu ke komplikovanosti legislativy i některým negativním hodnocením městské správy. Pomoci udržet si současnou relativně dobrou pozici na trhu metropolí Evropy může podpora podnikatelského prostředí a efektivní ekonomiky, postavené na znalostech, které jsou současnou evropskou a státní prioritou. K tomu mohou mj. přispět ve velké míře i racionálně strukturované a zdrojově reálně sestavené rozpočty města, spolu s transparentní politikou v oblasti majetkové, investiční i podpory nosných ekonomických aktivit.

Silnou stránkou pražské ekonomiky je ukončená základní odvětvová a vlastnická transformace se stabilizací potenciálně příznivých oborů, výroby a činností, např. obsluha města, obory s vysokou přidanou hodnotou a environmentálně pozitivními dopady. Stále je ještě možno využít určitou výhodu nižších nákladů na živou práci v rámci EU v některých odborných profesích. Významným činitelem ekonomické základny města zůstal i průmysl. Jeho pozitivním rysem je nadprůměrná produktivita práce v měřítku ČR a postupná oborová konverze spojená s moderniza-

cí nebo změnou charakteru industriálních kapacit, doprovázené zlepšením technologické a ekologické úrovně. V posledních letech došlo v Praze k rychlému rozvoji skupiny odvětví komerčních služeb, včetně umístění kapacit tzv. strategických služeb (oblast IKT, finančnictví, poradenství aj.), v některých případech i s celoevropskou působností. Zvýšila se kvalita služeb cestovního ruchu a Praha má dostatek návštěvnických ubytovacích kapacit. Počet turistů se zvýšil, jejich kupní síla však stagnuje. V Praze je velká nabídka kvalitních kancelářských ploch, obyvatelům a návštěvníkům města slouží rozsáhlá obchodní síť zahrnující i rovnoměrně rozloženou síť velkokapacitních nákupních center. Praha a její okolí tvoří jednou z klíčových logistických oblastí v rámci středoevropského prostoru, jejíž případné další rozšíření bude vyžadovat zvýšenou věcnou i prostorovou koordinaci Prahy a stře-dočeského regionu s cílem maximalizace efektu pro toto území.

#### **ROZVINUTÁ VĚDA, VÝZKUM A VYSOKÉ ŠKOLSTVÍ A JEHO POZICE V MĚSTSKÉM CENTRU**

Příznivým rysem Prahy je bezesporu vysoká koncentrace kapacit vědy a výzkumu a existence základních faktorů rozvoje znalostní ekonomiky. V Praze sídlí 3/4 vědeckých institucí republiky včetně Akademie věd a více než 300 firem a organizací, které můžeme považovat za součást české vědeckovýzkumné základny. Pro další rozvoj vědy, výzkumu a inovací jsou v současné době velmi příznivé vnější podmínky, protože tato oblast je aktuální evropskou a státní prioritou.

K příznivým základním faktorům rozvoje znalostní ekonomiky patří také vysoká koncentrace institucí vysokoškolského vzdělávání. V Praze sídlí 8 veřejných vysokých škol České republiky včetně těch největších a nejstarších – Univerzita Karlova je jednou z 10 nejstarších evropských univerzit, a dále více než polovina všech soukromých vysokých škol, univerzitního i neuniverzitního typu. Na pražských školách studuje přibližně 150 tisíc studentů, což představuje řádově čtyřicetiprocentní podíl z celkového počtu studentů v ČR.

Staletá historie pražského vysokého školství je příčinou organického propojení velkých vysokých škol, zejména dvou největších – Univerzity Karlovy a Českého vysokého učení technického – s historickým centrem i s kompaktním městem. Přítomnost škol a zejména studentů podporuje pestrost městského prostředí a přináší nepopiratelné výhody v integraci s ostatními městotvornými zařízeními a zejména v historickém centru přispívá k zachování a obnově cenných historických objektů.

#### **VELKÝ ROZVOJOVÝ POTENCIÁL UVNITŘ MĚSTA**

Velký rozvojový potenciál na území Prahy je její dlouhodobou rozvojovou jistotou a významnou příležitostí dalšího kvalitativ-

ního vývoje. Orientovat zájem o rozvoj do intravilánu měst je v současné době celoevropským trendem, podporující jejich udržitelný rozvoj zejména recyklací opuštěných nebo již nefunkčních území.

V zastavěných částech města existuje v současné době vysoká nabídka přestavbových území pro rozvoj polyfunkčních městských struktur. V Praze jde o přeměnu bývalých industriálních a drážních území, o které je zájem i ze strany investorů, i když vyžadují daleko složitější územní a projektovou přípravu a koordinaci se zájmy města. Přestavbová území představují značný rozsah využitelných ploch ve velmi atraktivních polohách, často v přímém kontaktu s historickým centrem města, která jsou dobře obsloužena městskou hromadnou dopravou (Holešovice, Smíchov, Rohanský ostrov, Žižkov, Vysočany). Řada ploch obsahuje i zajímavé doklady průmyslové architektury, přinášející místu autenticitu a osobitost. Ucelená území umožní realizovat soustředěné projekty celoměstského významu, které mohou obohatit strukturu města a přinést lokalizaci zásadní vybavenosti, i rozšířit nabídku aktivit pro širší území. Nezanedbatelná je i nabídka nových bytů a příležitost k posílení související vybavenosti umožňující zvýšit standard i atraktivitu městských čtvrtí.

V Praze nalezneme zásadní rozvojový potenciál i v podobě řady dosud nevyužitých rezerv v místech lokalizovaných a nenaplněných center městských čtvrtí, či v podobě nedokončených lokalit s původně umístěnými a nenaplněnými záměry, Nezanedbatelná je řada drobnějších spíše jednotlivých enkláv, jejichž využití může dokonponovat místo, obohatit parter a iniciovat i navazující změny veřejných prostranství a prostorů. Nové impulsy a nápady na změny již stabilizovaných ploch v případě uvážlivého zpracování často přinášejí jejich obnovu a zhodnocení, díky nim se často objeví nové a oživí stávající vztahy v místě i v širších souvislostech.

Město tak má pro investory i obyvatele významný potenciál, který má při správném využití všechny předpoklady nastartovat kreativní urbanistický rozvoj města.

#### **VÝZNAMNÉ REKREAČNÍ PŘÍLEŽITOSTI VE VNĚJŠÍ ZÓNĚ MĚSTA A V METROPOLITNÍM REGIONU**

Zachovalá rozsáhlá území na okraji města s přírodními a přírodě blízkými ekosystémy a s relativně vysokým podílem lesů jsou základem přirozeného rekreačního potenciálu Prahy. Jsou cenné právě pro svou rozlehlost a vysoké přírodní i krajinářské hodnoty. Kromě známých míst jako např. území Tiché a Divoké Šárky, Prokopského a Dalejského údolí a Klánovického a Kunratického lesa je hojně navštěvovaná i oblast Trojské kotliny s unikátním susedstvím zoologické a botanické zahrady, Trojského zámku a na druhém břehu parku Stromovka s areálem výstaviště. Oblíbená jsou okolí vodních ploch, např. Hostivařské přehrady a Džbánů, stejně jako uměle přetvořené i polopřírodní části břehů Vltavy a Berounky.

Na jihozápadním a jižním okraji města přecházejí lesní masivy plynule do oblastí Českého krasu, Slap a Posázaví,



<b>11</b>	Hodnoty a problémy
<b>2</b>	Hodnoty
<b>1+2</b>	Hodnoty celoměstské + Hodnoty dílčí

na jihovýchodní straně je velmi blízká vazba do Voděradských bučin za Říčany, na severovýchodě pak vazba do Polabí s vytěženými pískovkami v okolí Brandýsu nad Labem.

Tento úžasný a pestrý krajinný rámeč města a jeho blízkého okolí poskytuje denní i krátkodobé rekreační příležitosti jeho obyvatelům a umožňuje tak tolik potřebný oddych od stresu velkoměstského života v přírodním prostředí, bez nutnosti opustit prostor města. Význam těchto možností je plně v souladu s rostoucí oblibou kondičního sportování u mladé a střední generace.

Pro rozvoj dalších rekreačních příležitostí ve vnějším pásmu města stále existuje dostatečný potenciál vhodných volných ploch spojujících město s okolní krajinou. Největší plánovanou akcí, jejíž vybudování se protáhne na několik desetiletí, bude systém umělých jezer na soutoku Vltavy a Berounky.

#### VYUŽÍVANÁ A POMĚRNĚ KVALITNÍ VEŘEJNÁ DOPRAVA

Za současného celoevropského trendu preference čistě městské dopravy (veřejná doprava, pěší a cyklistická doprava atd.) má Praha velkou výhodu v tradičně velmi vysokém využívání veřejné dopravy obyvateli a návštěvníky města a ve významném zastoupení kolejových subsystémů v rámci integrované veřejné dopravy. Jen díky tomu, že v Praze podíl využívání veřejné dopravy vůči využívání automobilů patří k nejvyšším v Evropě, nezpůsobuje automobilová doprava ve městě úplný dopravní kolaps se všemi nepříznivými vlivy na život obyvatel a na pobyt návštěvníků.

V roce 2010 veřejná městská doprava oslavila v Praze 135 let od svého vzniku, za tu dobu se podařilo vybudovat funkční systém, který zůstává konkurenceschopný i na počátku 21. století. Páteří systému je pražské metro, které začalo psát svojí historii v roce 1974 a v současnosti přepraví denně přes 1,5 milionu cestujících. Podíl metra na počtu přepravených osob v roce 2013 dosáhl 45% za celkového počtu přepravených cestujících v rámci PID na území města. Příznivá je skutečnost, že rozvojové rezervy pro založení plnohodnotných městských částí v kompaktním městě jsou již v současné době obslouženy kolejovými systémy veřejné dopravy a největší rozvojové možnosti jsou v blízkosti stávajících stanic metra, které je nejatraktivnějším, nejkvalitnějším a nejspolehlivějším druhem veřejné dopravy v Praze. Dynamickým rozvojem metra v minulých letech se podařilo docílit situování většiny významných přestupních terminálů veřejné dopravy u koncových stanic metra na okraji Prahy.

Relativně dobře založenou síť metra a tramvajových tratí je možné dále rozvíjet a tím zlepšovat dopravní obslužnosti území města a zvyšovat atraktivitu městské veřejné dopravy. Železniční doprava vždy přinášela do města pohyb a dynamiku. Již po více než jedno století trvá jejich vzájemná symbióza. Mnohé železniční stavby v Praze sebou nesou historické poselství spolu s neaktuálnější službou jejím obyvatelům. Potenciál těchto mnohdy technických památek ještě není zcela beze zbytku využit a představují tak živé spojení minulosti s budoucností. Hustá síť železničních tratí na úze-

mí města, příznivá dostupnost centra Prahy železniční dopravou (a tím také příznivé spojení většiny regionálních sídel s centrem Prahy železniční dopravou) vytvářejí výborný potenciál významné úlohy železniční dopravy v městské dopravě, který není dosud dostatečně využitý, přestože význam příměstské železnice v rámci systému Pražské integrované dopravy (PID) stále roste.

Aby byla pražská veřejná doprava skutečně „čistá“, je již řadu let kladen důraz na využívání nízkoemisního pohonu v autobusech a na snižování hlučnosti tramvajových tratí.

Stále také pokračuje rozvoj systému preference MHD v Praze. Preference MHD spočívá především v aktivní preferenci autobusů a tramvají na světelně řízených křižovatkách a instalaci oddělovacích prahů podél tramvajových tratí.

Ke zlepšování úrovně poskytovaných služeb městské hromadné dopravy v Praze má sloužit Program kvality služby. Dopravní podnik v rámci tohoto programu monitoruje, analyzuje a nadále zlepšuje úroveň plnění jednotlivých standardů kvality (přesnost provozu, informování veřejnosti, čistota vozidel atd.). Důležitým aspektem provozu veřejné dopravy je její bezbariérový přístup pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Dostupnost bezbariérových zařízení je pravidelně sledována a v rámci každoroční investiční činnosti dochází k postupnému bezbariérovému zpřístupňování dosud nevyhovujících stanic metra. V současnosti je bezbariérový přístup zajištěn do 34 stanic metra z 57 (60 %). Vzhledem k modernizaci vozového parku dochází také k výraznému nárůstu vypravování nízkopodlažních tramvajových spojů.

#### PŘÍZNVIVÁ DOSTUPNOST SLUŽEB TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

V Praze jsou až na výjimky všechny domácnosti napojené na veřejný vodovod a na veřejnou kanalizaci a tím i na čistírný odpadních vod. Prakticky všechna katastrální území vnějšího pásma města odvodňuje oddílná stoková síť. Také zásobování energiemi je zajištěno v dostatečné kapacitě a s vysokou spolehlivostí, přičemž pozitivní je vysoký podíl domácností napojených na energetická média přijatelná pro životní prostředí – na zemní plyn ze sítě a na systémy centrálního zásobování teplem. Plynofikace se dokončuje už i ve vnějším pásmu města. V pravobřežní části města existuje rozvinutý a konkurenceschopný systém centrálního zásobování teplem se základním zdrojem mimo území Prahy (Elektrárna Mělník). Technická úroveň systémů energetické infrastruktury (zásobování plynem, centrální zásobování teplem i zásobování elektrickou energií) odpovídá evropské úrovni. Město dotuje přeměnu topných systémů a využití obnovitelných zdrojů energie. Energeticky úsporná opatření a projekty využívající alternativní (především obnovitelné) zdroje energií jsou současnou evropskou i státní prioritou, proto je rozvoj této oblasti velmi dynamický.

Také systém elektronických komunikací svojí kapacitou pokrývá současně i výhledové požadavky obyvatelstva a pod-

nikatelské sféry. Na území hl. m. města je vybudována kvalitní infrastruktura pro přenos informací, území je hustě pokryto pevnými i bezdrátovými sítěmi. Nové digitální technologie umožňují koncentrovat do společných elektronických komunikačních sítí (optických i bezdrátových) vyšší kapacitu tradičních a nových služeb, tj. hlasové, datové, textové i multimediální služby. Na území hl. města tyto služby poskytuje řada organizací, což vytváří nezbytnou konkurenci a tím rozšiřování nabídky služeb elektronických komunikací.

Pro údržbu a modernizaci sítí je příznivá také skutečnost, že podstatná část významných sítí v celoměstském centru a na některých sídlištích je uložena v kolektorech.

## 1122 – HODNOTY DÍLČÍ

1100

„Ve srovnání s Římem je Praha ještě dokonaleji obklopena vršky a výše položenými rovinami. Linie hřbetů a linie svahových zlomů se dají snadno rozpoznat. Jakákoli stavba postavená právě na těchto místech se tak nachází ve výjimečné poloze. Každý, kdo tu bydlí, má při otevírání oken pocit, že je zámeckým pánem.“Takto vyjádřili hodnoty Prahy na WORKSHOP PRAGUE’91, Jean Nouvel a Emmanuel Cattani z Associes Paris ve svém příspěvku k diskusi o rozvoji Prahy v nových společenských podmínkách.

Citát nejlépe vystihuje důvod potřeby ochrany výjimečné pražské scény a její zachování i pro budoucí generace.

Typy hodnot pracovně označených jako přírodní, urbanistické, architektonické, kulturní a kompoziční hodnoty stejně jako následující výčet jejich prvků není úplný. Pojmenované prvky představují hodnotu samu o sobě a jsou často (ale ne vždy) předmětem zákonné ochrany speciálními zákony a předpisy. Jejich soustředění v kulturním krajinném prostoru města a jejich vzájemné působení vytváří synergické efekty a vyšší hodnoty, jejichž ochrana není zákony postižitelná, a je tedy úkolem územního plánování tyto nadstavbové hodnoty označit a jejich ochranu příslušnými nástroji zajistit.

Následující přehledné shrnutí hodnot pro území hl. m. Prahy vychází z vybraných hodnotových charakteristik vymezených na jejím území, které jsou zobrazeny ve výkrese č. 1120 Hodnoty území.

Přírodní, kulturně-historické, urbanistické a kompoziční hodnoty města tvoří komplementární celek, jehož vyváženost je nutně chránit a rozvíjet.

#### PŘÍRODNÍ HODNOTY

Přírodní hodnoty na území hlavního města Prahy vytvářejí prostředí, ve kterém vznikalo a rozvíjelo se jeho historické

osídlení a postupně se formovalo město až do dnešní podoby. Nejdůležitějším východiskem se stalo působení přírodních procesů, které daly vzniknout dnešnímu kaňonu řeky Vltavy a navazujících údolí, zahloubených v okolní plošině. Mluvíme-li o přírodních hodnotách, je třeba mít na paměti, že ve skutečnosti jde většinou o hodnoty přírodě blízké a nikoli čistě přírodní, jelikož vznikly spolupůsobením přírodních sil a lidských aktivit. Například právě v CHKO Český kras a stejně tak v přírodních parcích je jedním z důvodů jejich ochrany dochovaný ráz krajiny, Lidské hospodaření (například místní pastva bránící cenná stepní společenstva před sukcesí) prospělo i k botanické pestrosti území.

Samotná morfologie prostoru, v němž se město nalézá, je natolik zajímavá, že se stala podnětem pro významné urbanistické počiny. Takovými bylo bezesporu založení Vyšehradu na skalním ostrohu nad Vltavou, nebo Pražského hradu na vyvýšené poloze na protilehlém břehu, či osídlení kolem brodu přes Vltavu. Všechny etapy vývoje Prahy, v nichž vznikaly velkorysé urbánní celky a soubory jako Nové Město, velké barokní komplexy na Malé Straně, zahradní města či novodobá sídliště vždy svým způsobem zohledňovaly přírodní danosti a hodnoty území. Překonávání přírodních bariér dalo podnět vzniku celé řady technických řešení. Urbanistický vývoj Prahy byl ve všech svých fázích neoddělitelně spjat s přírodními hodnotami, které ho vždy zásadním způsobem ovlivňovaly a limitovaly.

Hodnoty, které byly vždy ať už vědomě nebo podvědomě při rozvoji města vnímány, byly rozvojem města také ohrožovány, a tak se ve 20. století přistoupilo k jejich ochraně speciálními zákony a předpisy. Ne všechny přírodní hodnoty lze však podchytit legislativně.

Jde především o ochranu vzájemně spolupůsobící morfologie, vegetace a urbánní struktury, vyváženost vzájemného poměru přírodních a urbanizovaných ploch a jejich pestrost.

Mezi významné přírodní hodnoty jsou zařazeny podle druhu především:

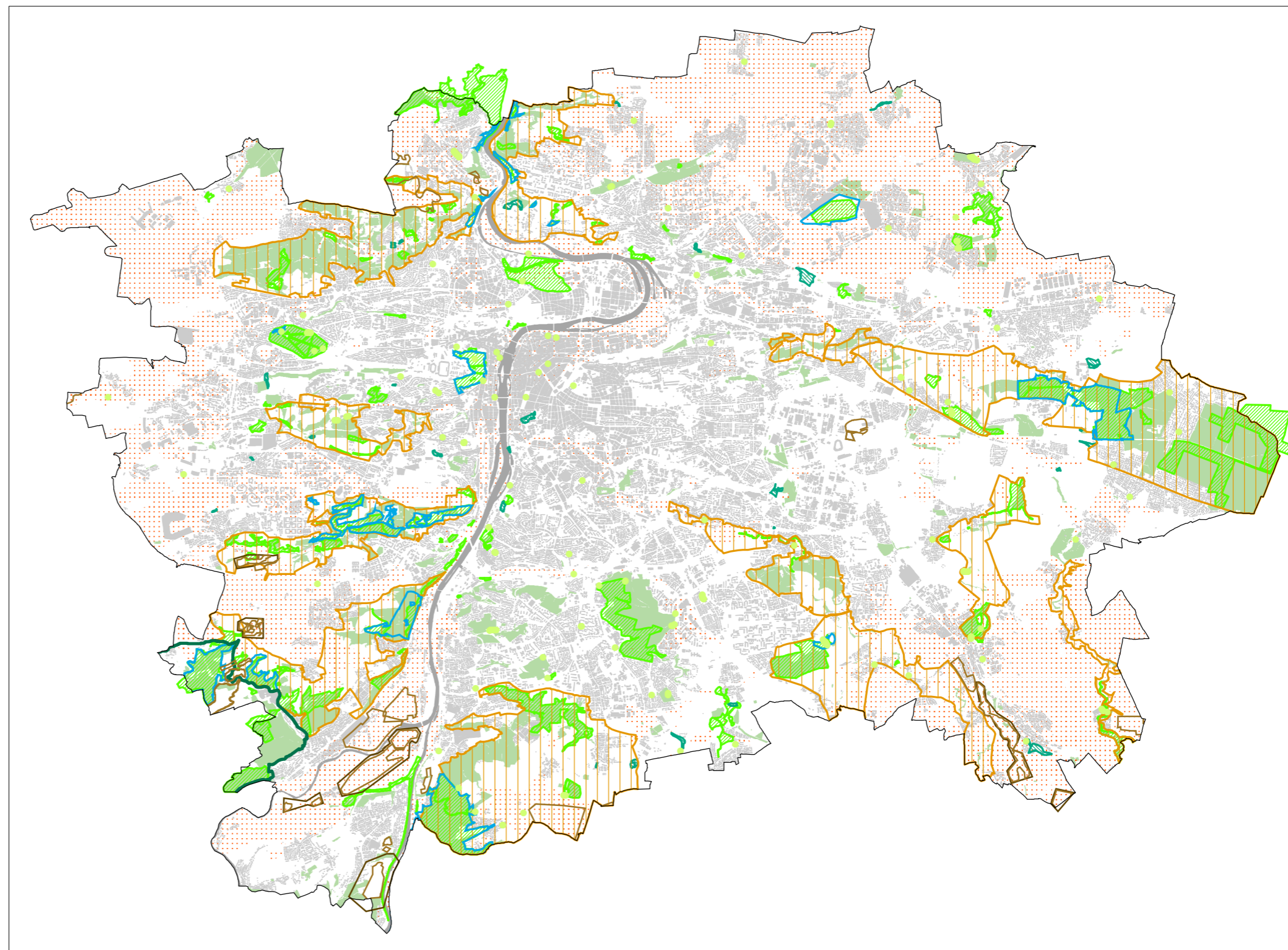
- chráněné krajinné oblasti (CHKO Český kras)\*
- Natura 2000 – evropsky významné lokality \*
- přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní památky\*
- přírodní parky\*
- významné krajinné prvky registrované \*
- chráněná ložisková území a ložiska nerostných surovin\*
- lesy\*
- zemědělská půda I. a II. třídy ochrany \*

*\* hodnoty jsou zařazeny i mezi limity využití území*











→ MAPA / 1122.1

#### KULTURNĚ-HISTORICKÉ HODNOTY

Architektonickými a kulturními hodnotami nazýváme pro potřeby územně analytických podkladů zejména statky hmotné



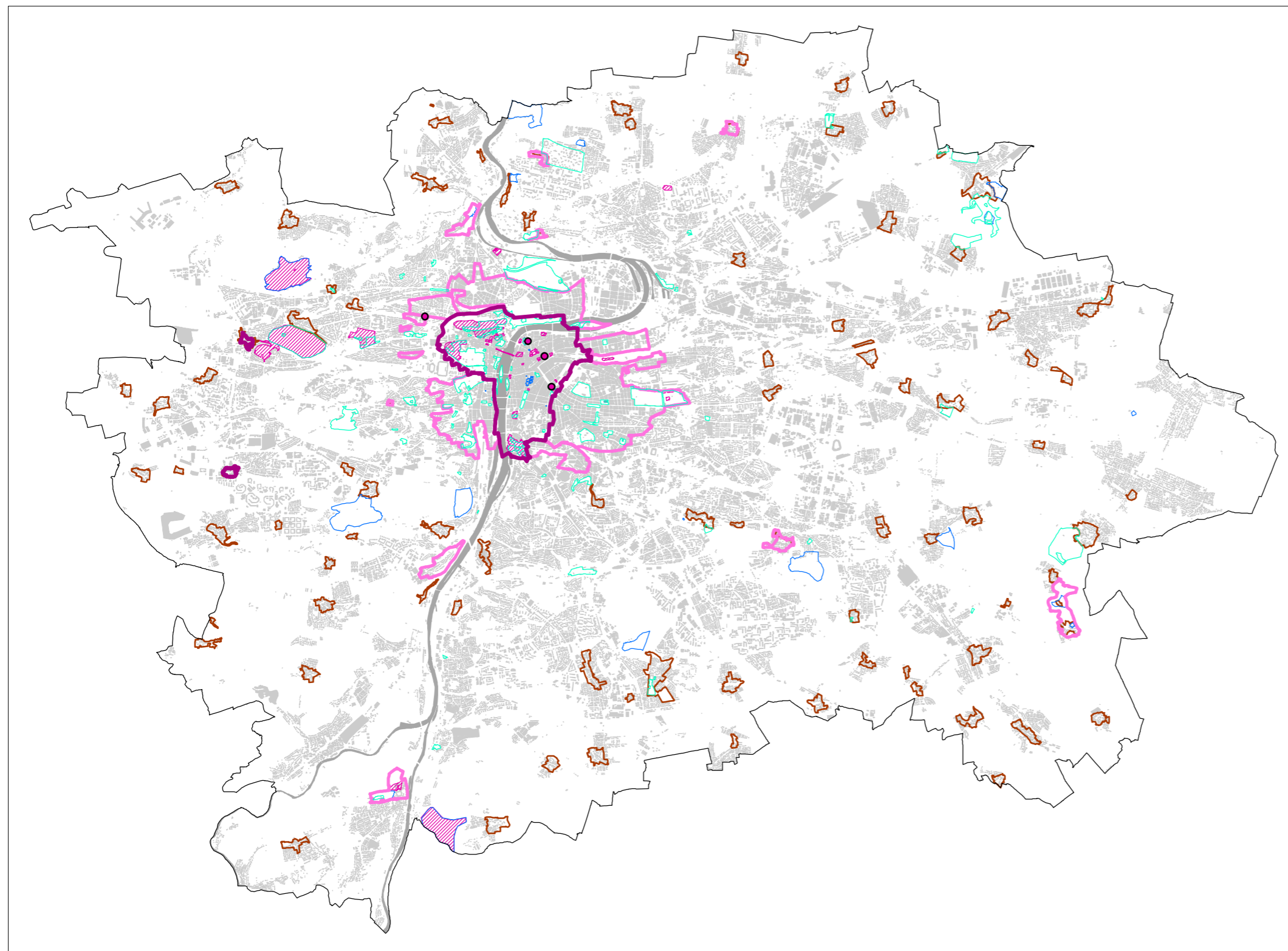
1100

- |   |   |   |  |
|---|---|---|--|
|  | přírodní parky                                      |  | památné stromy                         |
|  | Natura 2000 - evropsky významné lokality            |  | zemědělská půda I. a II. třídy ochrany |
|  | hranice Chráněné krajinné oblasti (CHKO) Český kras |  | ložiska nerostných surovin             |
|  | významné krajinné prvky registrované                |  | chráněná ložisková území               |
|  | maloplošná zvláště chráněná území                   |   |  |
|  | lesy  |   |  |

**Přírodní hodnoty**

MAPA / 1122.1

[IPR Praha 2014, zdroj: AOPK ČR 2014, MHMP-OZP 2014, ČÚZK 2014, VÚMOP 2013, Česká geologická služba 2013, Obvodní báňský úřad pro území hlavního města Prahy a kraje Středočeského 2013]



- památkové rezervace
- památkové zóny vyhlášené
- archeologické stopy
- nemovité národní kulturní památky
- historické zahrady a parky
- historická jádra obcí

### Kulturně-historické hodnoty

MAPA / 1122.2

[IPR Praha 2014, zdroj: NPÚ 2014, ÚRM 2008, 2012]

kultury s památkovou a archeologickou hodnotou či architektonicky a urbanisticky cenné stavby a soubory. Koncentrace těchto hodnot v Praze je i v evropském měřítku jedna z nejvyšších. Nejcennější oblasti je historické centrum Prahy zapsané v roce 1992 na seznam kulturního dědictví lidstva UNESCO. Důvodem k zápisu je světová výjimečnost hodnoty, jedinečnost, autenticita, integrita a celistvost. Podle nominační dokumentace se „Praha řadí do skupiny historických měst s dosud výrazně zjevnou vývojovou strukturou. Její jádro má charakter městského sídla rostlého ve složitém vývoji a zachovaného přitom ve své konfiguraci, v půdorysné struktuře i prostorové skladbě postupných fází svých proměn a růstu. Zjev historického jádra Prahy, jasně ohraničeného na obou březích Vltavy, pronikavě převažuje nad přílehlou zástavbou převážně z 20. století. Praha je jedním z nejvýznamnějších evropských reprezentantů urbanistického a architektonického vývoje v průběhu 1100 let své existence.“

Podle hodnocení ICOMOS z roku 2008 je „historické jádro Prahy celosvětově výjimečným a neopakovatelným celkem, jehož konfigurace je v harmonickém souladu s vnitřním urbanistickým a architektonickým charakterem města. Jeho hodnota je určena mimořádně působivými přírodními komponentami (terén, zeleň, řeka), početností jednotlivých vynikajících památek i jejich kvalitou.“

Jednou z vynikajících hodnot Prahy je, že lze na jejím příkladu dokumentovat celý jedenáctisetletý vývoj prostřednictvím dobře uchovaných jedinečných architektonických i urbanistických projevů všech slohových období. Přesto, že během vývoje došlo k postupné stavební obměně, urbanistická struktura historického jádra města po staletí respektuje její velkorysé středověké založení, navazující na raně středověký vývoj.

Na území historického centra Prahy najdeme stavby, jež patří k vrcholům evropského, či dokonce světového vývoje daného slohu dokumentující románské období, gotiku, renesanci a baroko, stejně jako vývoje před 1. světovou válkou či v době meziválečné. Kromě staveb svou polohou, funkcí a uměleckým významem dominantních zde najdeme kvantitativně mimořádně zastoupené soubory dobových obytných staveb měšťanských domů od 12. až po 18. století, ale i velmi zajímavé příklady činžovních domů z 19. i 20. století. Zcela specifický a výrazný architektonický typ představují pražské paláce od románského slohu až po 20. století.

Na památkovou rezervaci – historické centrum Prahy – navazuje bezprostředně zástavba takové kvality, že vytváří souvislý prstenec památkových zón, tvořících urbanistický základ kompaktního města, převážně z období 19. a 1. poloviny 20. století. Ale i mimo vyhlášené památkové zóny najdeme mnohé urbanistické soubory, především tzv. zahradní města, dokládající promyšlené zakládání svébytných, ve své době pokrokových a dodnes ceněných celků. Ve vnějším pásmu města dotváří kulturní hodnoty síť zachovaných historických jader bývalých obcí, z nichž ve dvou případech

(Ruzyně a Stodůlky) se jedná o takové hodnoty, že zde byly vyhlášeny vesnické památkové rezervace. Kromě plošných památek je na území celé Prahy neobyčejné množství kulturních památek z různých období a s různým stupněm ochrany.

Celkový obraz kulturních hodnot prorůstajících organismem města dotvářejí historické zahrady, jejichž největší koncentrace je na Malé Straně a Hradčanech; největšími a nejvýraznějšími historickými plochami zeleně jsou Královská obora a Obora Hvězda. Neopomenutelnou hodnotou jsou také historické pražské hřbitovy.

Na mnoha místech Prahy najdeme řadu cenných archeologických stop, lokalit dokreslujících kulturní historii města.

Mezi významné hodnoty je nutno počítat i kvalitní urbanistická založení minulá i současná, která nemají statut památky, ale jsou dokladem vyváženého, významově hierarchizovaného celku, splňující požadavky fungujícího městského prostředí.

Ke kulturnímu povědomí města patří starost o paměť místa, upomínající na významné dějinné události, narození či úmrtí významných osobností, pietní místa skonu bojovníků odboje, válečné hroby.

Mezi významné architektonické a kulturní hodnoty patří především:

- památkové rezervace\*
- památkové zóny vyhlášené\*
- archeologické stopy\*
- nemovitě národní kulturní památky\*
- nemovitě kulturní památky\*
- historická jádra bývalých obcí\*
- historické zahrady a parky
- historicky významné stavby a soubory
- architektonicky cenné stavby a soubory
- cenné urbanistické soubory
- místa významných událostí

\* hodnoty jsou zařazeny i mezi limity využití území

→ MAPA / 1122.2

#### URBANISTICKÉ HODNOTY

Z urbanistických hodnot lze vyzdvihnout především časově i prostorově kontinuální rozvoj města. Dodnes živé a funkční historické jádro ležící při jižním vstupu do vltavského meandru, je vymezené a opticky kontrované z přírodních vyvýšenin Vyšehradu, Hradčan a Vítkova. Prostor mezi nimi není historickým skanzenem, dodnes plní funkci celoměstského centra a odehrávají se zde všechny charakteristické činnosti: je správním a reprezentačním centrem celé země, sídlem universit a vědeckých institucí, obchodním centrem a dobrou adresou firem, bank a hotelů, i místem významných kulturních událostí, jsou zde veřejná prostranství, kterými šly

dějiny, ale je i domovem pro nezanedbatelnou (byť co do počtu se snižující) skupinu stálých obyvatel.

Koexistence historicky rostlého a stále se rozvíjejícího jádra s každodenním provozem moderního města je cennou hodnotou, jejíž udržení je možné pouze za cenu velkého úsilí při řešení mnoha problémů a rozporů mezi požadavky na dnes již samozřejmý komfort (především dopravní) a na ochranu hmotných hodnot, ale i kvality životního prostředí.

Urbánní strukturu města spoluurčuje a utváří veřejná prostranství tvořená sítí ulic a náměstí, mnohde vytvářejících cenné strukturální kompozice, osy a průhledy. Veřejný prostor je doplněn veřejnými parky, historickými zahradami, sady hřbitovy a volně přístupnými parkově upravenými plochami. V krajinné zóně města na ně navazuje (pouze na severovýchodě přerušeno) prstenec s téměř pravidelně rozmístěnými lesy a lesoparky, tvořícími významné plochy rekreačního zázemí obyvatel a návštěvníků města. Výlučné postavení má prostor Trojské kotliny dobře dostupné z centra, s rekreační funkcí a vysokou koncentrací přírodních i civilizačních hodnot celostátního významu.

Specifickou hodnotu, jež plyne z majetkoprávních vztahů, představuje soustředění pozemků v držení města. Souvislá síť pozemních komunikací města a veřejných prostranství, rozsáhlé pozemky na území celoměstsky významných rekreačních oblastí a významných městských parků umožňují městu dostát potřebám jeho obyvatel po volném užívání městského prostoru. Zvláště důležitá je vlastnická přítomnost města v plochách velkých přestavbových nebo rozvojových území, což dává městu možnost proaktivně přistoupit k rozvoji těchto ploch z hlediska veřejného zájmu. Pozemky v majetku města představují tedy jeden z významných předpokladů pro realizaci rozvojových koncepcí města i městské zeleně a nezbytné veřejné infrastruktury.

Mezi významné urbanistické hodnoty patří především:

- historické centrum města
- celoměstské centrum a městská centra
- veřejná prostranství
- parky a hřbitovy
- celoměstské rekreační oblasti
- pozemky ve vlastnictví hl. m. Prahy a městských částí včetně jimi ovládaných subjektů

→ MAPA / 1122.3

#### KOMPOZIČNÍ HODNOTY

Praha je specifická harmonií kompozice přírodního krajinného rámce a kompozic vytvořených člověkem, které se vzájemně doplňují a umocňují. Kromě kompozičních prvků, které v zásadní míře staví na terénní konfiguraci a zeleni, najdeme i takové kompozice, které tvoří vědomě koncipované urbanistické osy a stavební dominanty.

Přírodní osy zeleně vycházejí z morfologického rámce městské krajiny a v zásadě sledují systém návrší a hlubokých údolí směřujících převážně východo-západním směrem k řece Vltavě nebo doprovázející další vodoteče. Tyto osy, pokud probíhají po náhorních polohách, tvoří významný pohledový prvek pražských horizontů s navazujícími pohledově exponovanými svahy. V údolních polohách se projevují jako kompoziční linie ovlivňující spíše lokální scénérii.

Kompozici města zásadním způsobem ovlivňovaly i výrazné terénní útvary s ikonickým významem, především vyšehradská skála, Hradčany s navazujícími svahy Petřína, Letná a Vítkov. Ale i mimo tuto centrální scénérii se vyskytují významné terénní útvary, z nichž nejmarkantnější bývají skalní výchozy a lomy.

Kompozičními prvky s vytvořenými výhradně lidskou činností jsou především významné stavební dominanty, jejichž nejvyšší koncentraci nalezneme v centru města, ale též v okolí Pankráce, kde vznikl novodobý kompoziční akcent výškových budov. Další výškové budovy jsou spíše ojedinělými dominantami bez významného kompozičního záměru.

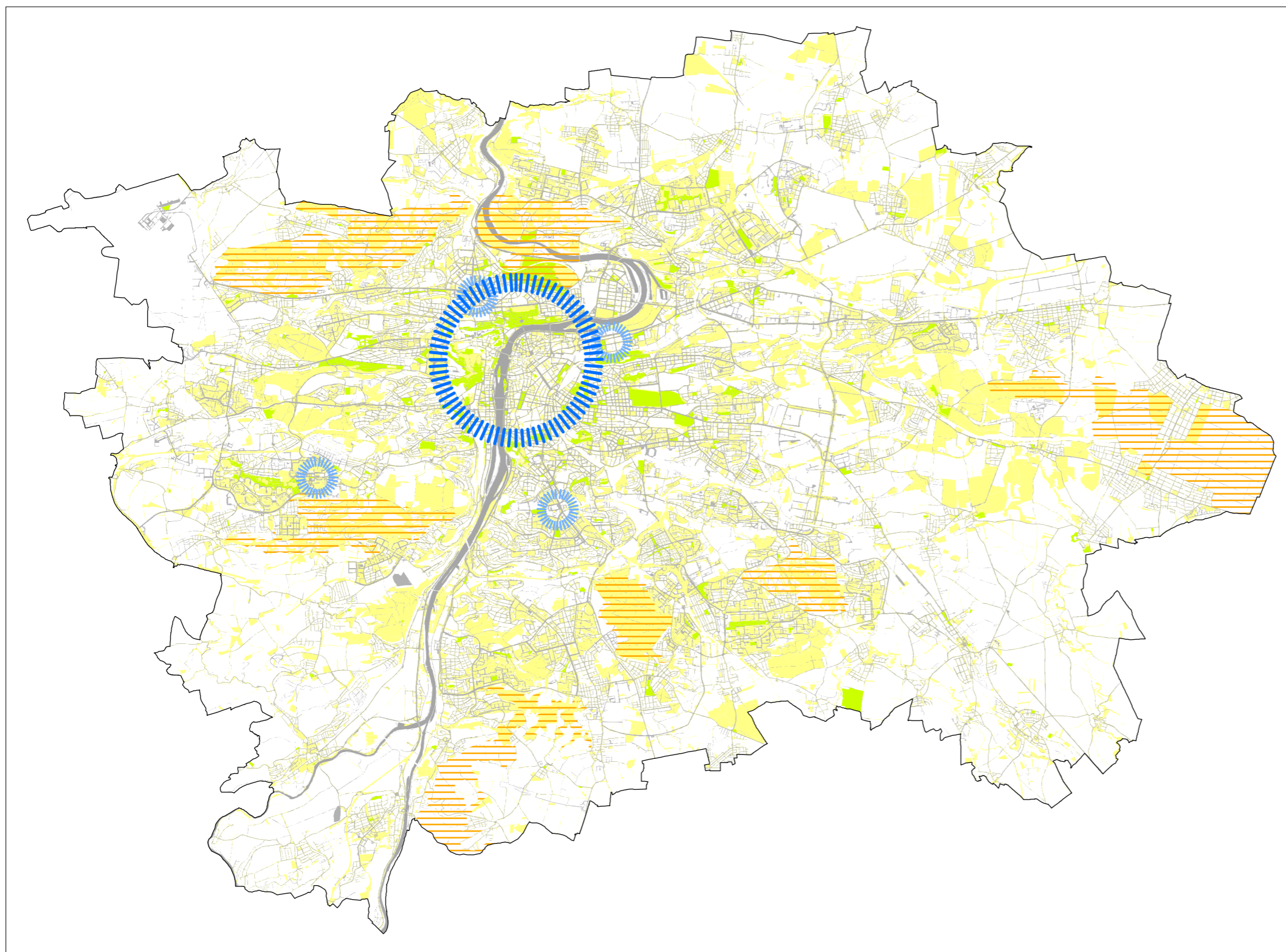
Zásadní kompoziční hodnotou Prahy je celkové vnímání pohledových horizontů z významných vyhlídkových míst. Tyto pohledové horizonty je třeba chránit a vhodným způsobem dotvářet a komponovat.






Ve struktuře města se projevují i historické urbanizační osy, které byly základem navazujících urbanistických kompozic nejmenším od období zakládání Nového Města (a pravděpodobně i dřívě), a jejichž stopa je na mnoha místech sledovatelná dodnes. Za zmínku stojí též díky nastupující památkové ochraně nedokončené kompoziční počiny z období asanace Starého Města (Pařížská třída), a výrazné období činnosti Státní regulační komise v 1. polovině 20. století, které lze doložit na příkladu založení Dejvic.

Mezi kompoziční hodnoty patří především:

- přírodní osy
- pohledově exponované svahy
- pohledově exponovaná území
- výrazné terénní útvary
- skalní stěny a lomy
- významné stavební dominanty
- významná vyhlídková místa
- pohledový horizont I – oblast viditelná z PPR
- pohledový horizont II – oblast viditelná z PPR a jejího ochranného pásma
- historické urbanizační osy

→ MAPA / 1122.4

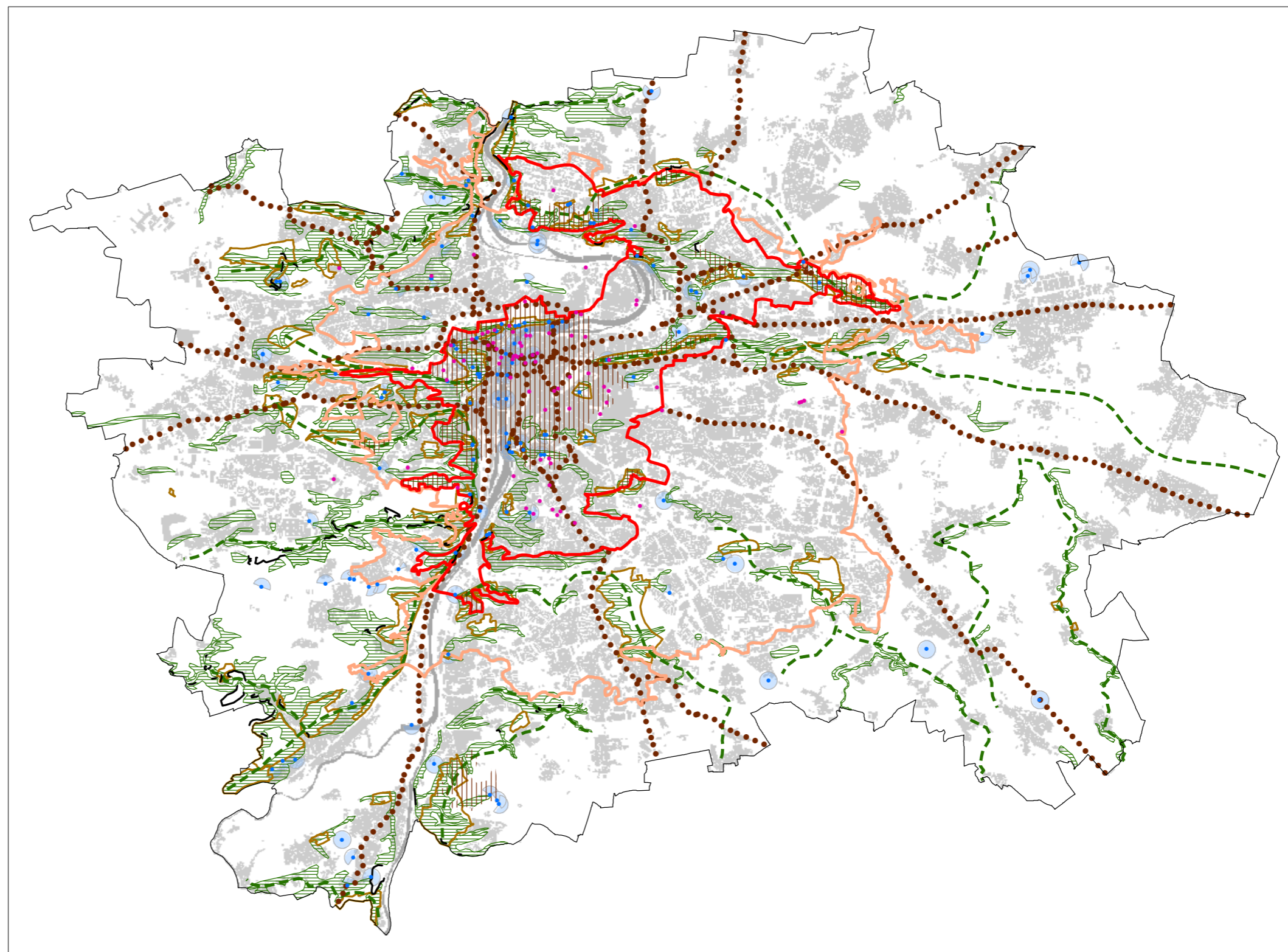


-  celoměstské centrum
-  celoměstské rekreační oblasti
-  parky a hřbitovy
-  zpevněná veřejná prostranství
-  pozemky ve vlastnictví hl. m. Prahy







**Urbanistické hodnoty**





MAPA / 1122.3

[IPR Praha 2014, zdroj: ČÚZK 2014, ÚRM 2012, IPR 2013]



1100

-  pohledově exponovaná území
-  přírodní osy
-  pohledově exponované svahy
-  výrazné terénní útvary
-  skalní stěny a lomy
-  významná vyhlídková místa s pohledovými výšecemi

-  vybrané významné stavební dominanty
-  pohledový horizont I historického jádra - oblasti viditelné z PPR
-  pohledový horizont II historického jádra - oblasti viditelné z PPR a jejího ochranného pásma
-  historické urbanizační osy

### Kompoziční hodnoty

MAPA / 1122.4

[IPR Praha 2014, zdroj: NPÚ 2014, ÚRM 2008, 2012]

## 1130 Problémy

### 1131 – PROBLÉMY CELOMĚSTSKÉ

Území hl. m. Prahy je velmi rozmanité, zejména co se týče rozmístění kulturních a přírodních hodnot hodných respektu a ochrany. Zároveň je to území velmi živé a atraktivní, z čehož je nevyhnutelným důsledkem i velké množství střetů a interferencí, které je nutné průběžně předvídat, koordinovat a zmírňovat jejich možné negativní dopady. V rámci územní podrobnosti UAP hl. m. Prahy je možné popsat pouze omezenou část těchto problémů, a to zejména takových, které mají nadmístní význam a dotýkají se širšího území nebo širší skupiny obyvatel. Detailní studium a návrhy řešení lokálních disparit je možné provést v rámci dalších podrobně orientovaných územních rozborů a podkladů, které by měly navazovat na tento celoměstský dokument.

Na základě vyhodnocení stavu a tendencí ve vývoji hlavního města, dílčích tematických SWOT analýz a z vyhodnocení udržitelnosti rozvoje lze vyvodit, jaké problémy a možnosti řešení z nich vyplývají pro územní plánování a které musí být řešeny jinými nástroji plánování a seberegulace v kompetenci hlavního města Prahy nebo jiných subjektů. Je zřejmé, že z pestré palety problémů k řešení je jich jen část řešitelná nástroji územního plánování a rozhodování.

Nalezené problémové jevy byly na základní úrovni rozděleny na celoměstské problémy, urbanistické problémy, problémy dopravní a technické infrastruktury, problémy životního prostředí, místa územních střetů záměrů s limity a ohrožení v území.

Na základě vyhodnocení SWOT analýz u jednotlivých tematických kapitol a shrnutím vytipovaných problémů byly označeny obecné celoměstské problémy vyznačující témata, na které by se měla prioritně soustředit pozornost a iniciativa pro další rozpracování a přípravu materiálů a postupů k nalezení systémových i dílčích řešení. Vytipováno bylo těchto 12 problémů:

- Nedostatečná koordinace řešení společných problémů a záměrů hl. m. Prahy a Středočeského kraje v pražské metropolitní oblasti
- Problematické naplňování potenciálu města, rozšiřování vně „hradeb“ Problémy s kvalitou prostorového utváření a kompozicí města
- Zdlouhavá a neukončená územně plánovací příprava
- Nedostatečná připravenost na demografické a sociální změny
- Nedostatečná podpora posilování systémů veřejných prostranství, parků a městské zeleně

- Malá ochrana nezastavěných a jinak hodnotných ploch
- Nekoordinovaná bytová výstavba bez adekvátní vybavenosti
- Problémy se zajištěním plošných rezerv pro veřejnou vybavenost
- Nedobudovaná dopravní infrastruktura města
- Zranitelnost systémů a přetíženost v určitých úsecích MHD
- Nedostatečné podmínky pro tříděný sběr a nakládání s odpady

Ústřední čistírna odpadních vod (ÚČOV) na území hl. m. Prahy, která byla uvedena v celoměstských problémech v ÚAP 2012, přestala být přetrvávajícím problémem, jelikož bylo zajištěno financování rozvoje a přestavby a byly započaty práce na dokumentaci ke stavebnímu povolení a přípravné práce na záměru „Celková přestavba a rozšíření ÚČOV na Císařském ostrově“ na kapacitu 1,7 mil. EO při současném rozšíření technologie zavedením třetího stupně čištění odpadních vod. Byly učiněny příslušné kroky k tomu, aby byl zajištěn termín realizace a splněny závazky plynoucí z legislativy.

#### NEDOSTATEČNÁ KOORDINACE ŘEŠENÍ SPOLEČNÝCH PROBLÉMŮ A ZÁMĚRŮ HL. M. PRAHY A STŘEDOČESKÉHO KRAJE V PRAŽSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI

Volné a relativně levné pozemky za administrativními hranicemi Prahy byly a jsou atraktivní pro investory, kteří zde realizují novou výstavbu. Komerční i rezidenční suburbanizace nemusí být nutně negativním jevem. Problémem je spíše neuvážený, nekonceptní či nahodilý rozvoj bydlení či komerčních a logistických center, ale také výstavba rozsáhlých výzkumných kapacit těsně za hranicemi města. Nahodilé rozlézáni zástavby do volné krajiny tzv. urban sprawl přináší mnoho negativních důsledků, jak z hlediska ekonomického, tak ze sociálního i environmentálního. Příčinou této výstavby je především dlouhodobá absence koordinované spolupráce Prahy a Středočeského kraje či obcí ležící v Pražské metropolitní oblasti a omezené možnosti využití současné legislativy pro administrativní usměrnění vývoje v příměstské oblasti. Nezbytná je proto koordinace společných investičních záměrů z hlediska dopravní a technické infrastruktury a uspokojování zájmů celé Pražské metropolitní oblasti – jako je zachování přírodních prvků včetně prostupnosti území, jejich propojování, přijatelná intenzita využití území, zachování udržitelných sídelních struktur, vznik regionálních center a jejich polyfunkčnost, vazby na systémy hromadné dopravy zejména kolejové, řešení územních podmínek výhledové lokalizace čistírny odpadních vod, zneškodňování čistírenských kalů a odpadů apod.

#### PROBLEMATICKÉ NAPLŇOVÁNÍ POTENCIÁLU MĚSTA, ROZŠÍŘOVÁNÍ I VNĚ „HRADEB“

Nedostatečné využívání možností, které nabízí území města, je dáno několika faktory. Především není definována soustavná politika, jež by preferovala rozvoj přestavbových ploch a nedokončených lokalit před zástavbou volné krajiny. V důsledku toho nebyly vytvořeny ekonomické ani územní nástroje, které by stimulovaly zájem investorů o tato území a ani nejsou využívány mechanismy spolupráce veřejného sektoru se soukromými subjekty jako je spolufinancování, kde by bylo možno optimálněji využít finanční zdroje, včetně fondů Evropské unie. Chybí patřičná marketingová prezentace a informace o podporovaných projektech, podnikatelských možnostech a městských záměrech; v této souvislosti jsou nedostatečně využívány i nástroje územního plánování. V řadě případů se nedaří připravit a dohodnout kvalitní a hospodárné koncepční řešení, které by umožnilo pružně reagovat na zájem o území. Nedostatečně je analyzována a zohledněna jejich realizovatelnost ve vztahu k veřejným investicím, stejně jako jejich zanesení do územního plánu. Problém prohlubuje i značná nabídka volných rozvojových ploch, rozšiřovaná dalšími změnami územního plánu. Dostavby v rámci stabilizovaných ploch bývají nedostatečně prezentovány a propojeny s místními potřebami. Nesystémové realizace na volných plochách v okrajových částech zastavěného území např. typologicky shodných obchodních jednotek, posilování velkých nákupních center a další realizace monofunkčních celků konkuruje místní vybavenosti a odčerpává potenciál jádrových území, který zůstává nenaplněn, v krajních případech dochází i ke vzniku center nových. Opomíjeny jsou i proměny přestavbových území pro ekonomicky méně výnosné, ale díky svému umístění vhodné záměry např. pro rekreační aktivity, zvláště ploch v kontaktu s vltavskými břehy.

#### PROBLÉMY S KVALITOU PROSTOROVÉHO UTVÁŘENÍ A KOMPOZICÍ MĚSTA

Jednostranná orientace územního plánu na regulativy definující funkce a kapacity není schopna postihnout vizuální dopad těchto regulativů a jejich navyšování na městskou krajinu. Chybí jasná koncepce pro další vývoj prostorového uspořádání a struktury města. Proces posuzování záměrů navíc komplikuje nedostatečná koordinace postupu dotčených orgánů a dalších organizací při ochraně kulturních hodnot města. Jsou podceněna hlediska, která tvoří základ posuzování urbanistické scény: měřítko, objem, výška či proporce. V důsledku toho je ohrožena nejcenější složka pražského urbanismu – jedinečný vztah zdejší zástavby k přírodnímu rámci, jež je dán kompozicí pražských návrší a řeky. Jako problematické se v tomto smyslu jeví zejména lokality přestavbových území, které se nacházejí v bezprostředním kontaktu s historickým centrem města (Masarykovo nádraží či Praha-Bubny), ale též v rámci prvního pohledového horizontu historického centra Prahy (Nákladové

nádraží Žižkov). Nedůsledně jsou posuzovány kvality městského panoramatu a opomíjené zůstávají veduty pražských nábřeží. Často je uplatňována vysoce kapacitní zástavba, bez patřičného podílu veřejných prostranství.

Mimořádně přitažlivé pro účely případného zastavění se jeví lokality situované na zelených svazích pražské kotliny (Velká Skála), či v dosud nezastavěných lokalitách uvnitř města (Trojmezí) a na zelených návrších (Dívčí Hrady), jejich neuvážený vývoj může poškodit obraz města a historického centra Prahy zvláště. Snaha o zahušťování a zvyšování stávající zástavby sídlištních celků (Bohnice), nebo nedostatečná ochrana cenných stavebních souborů tradičních vilových čtvrtí, vznik uzavřených monofunkčních celků, nadto navrhovaných v jednotném architektonickém výrazu a bez ohledu na urbanistickou strukturu okolí nejen ochuzují po estetické stránce danou oblast, ale přinášejí nebezpečí pro vizuální hodnoty městské struktury. Negativní dopad na vnímání urbanistických souvislostí a struktury města má i nedostatečně definovaná koncepce pro utváření veřejného prostoru města.

#### ZDLOUHAVÁ A NEUKONČENÁ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ PŘÍPRAVA

Proces územního plánování je založen jako kontinuální činnost zajišťující v souladu s legislativou potřebnou aktualizaci platných dokumentací a pořízení potřebných územně plánovacích podkladů. Doba vzniku a projednání vychází z požadavků stavebního zákona, její prodlužování je na území tak velkého města jako je Praha dáno zejména závažností a rozsahem těchto dokumentací. Současný územní plán se nachází ve fázi nutného pořízení nového plánu, vyplývající z nového stavebního zákona, ale i změny způsobu plánování s důrazem na prostorové vnímání města. Od nového územního plánu se očekává odstranění určité nepružnosti ve vztahu k naplňování potřeb území a reakce na nové zájmy ve způsobu strukturální koncepce města, způsobu využívání území a dále odstranění nepříznivého trendu stupňujících se požadavků na změny územního plánu.

Nepříznivě je pocíťován nezájem o pořizování regulačních plánů, u nichž se nedaří ukončovat projednání a rozhodnout o sporných postojích, tím je často blokováno i jejich schválení. Z těchto zkušeností pak vyplývá i absence snah o jejich pořízení. Část území města je pokryta územními a urbanistickými studiiemi, zhruba polovina z nich byla zapsána do evidence územně plánovací činnosti, aby tak mohla být výrazněji využívána stavebními úřady (pokrývá tak cca. 7,3 % území). Využitelnost pořízených studií s časem od jejich pořízení slabne a proces pořizování nových územních studií se s přípravou nového územního plánu zastavil. V daleko širším rozsahu jsou proto dnes využívány územně plánovací podklady a dílčí ověřovací studie a analýzy, které se mohou poměrně pružně zaměřit na specifický problém v území, koncepci či systémové začlenění návrhu.

## NEDOSTATEČNÁ PŘIPRAVENOST NA DEMOGRAFICKÉ A SOCIÁLNÍ ZMĚNY

Populace Prahy dlouhodobě mírně stárne a do budoucna se musíme připravit na pokračování tohoto trendu. Je nutné očekávat, že bude přibývat obyvatel starších 65 let a bude se zvyšovat jejich podíl na celkové populaci. Stárnutí populace je korigováno přílivem imigrantů. Zvyšování průměrného věku by ovšem zamezil pouze příliv velkého množství přistěhovalých (podle výpočtů by se jednalo o přibližně 270 tis. migrantů do r. 2050). Demografické stárnutí je způsobováno zvyšující se nadějí dožití a poklesem úrovně plodnosti, které je v Praze dlouhodobě podprůměrná. Snižování počtu narozených dětí má několik příčin, nicméně důležitým faktorem je také nedostatečná (necílená) prorodinná politika či nedostatečná dostupnost bydlení a mateřských či základních škol ve vybraných částech města. Praha zatím nedostatečně reaguje na tyto demografické změny. Trend zvyšování počtu seniorů bude ještě zvyšovat tlak na dostupnost kvalitní sociální a zdravotní péče a obecně i na sociální soudržnost a mezigenerační solidaritu. Vysoká životní úroveň v Praze způsobuje také vyšší životní náklady a to především na ceny nemovitostí a služeb. V Praze proto dochází ke zvyšování sociálních nerovností, i když jsou nicméně stále relativně nízké. Chudobou, deprivací a sociálním vyloučením jsou ohroženy především seniori (hlavně jednočetné domácnosti seniorů), neúplné rodiny, dlouhodobě nezaměstnaní, osoby se zdravotním postižením a etnické menšiny jako jsou především Romové. Praha by měla lépe reagovat na vzniklé sociální proměny. Jedná se především o rezignaci na politiku sociálního bydlení. Privatizací se Praha a její městské části zbavují posledních obecních bytů, přičemž výstavba nových obecních bytů prakticky neprobíhá.

## NEDOSTATEČNÁ PODPORA POSILOVÁNÍ SYSTÉMŮ VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ, PARKŮ A MĚSTSKÉ ZELEŇE

Malý důraz je kladen na posilování systémových vazeb přírodních ploch a městské zeleně, včetně ostatních forem veřejných prostranství, které jsou zárukou dobře fungujících vnitřních vazeb, průchodnosti území a dobře se vyvíjející městské struktury, uchováající vyvážený podíl zastavěného a nezastavěného území. Na území města tuto roli plní zejména přírodní osy a další krajinné celky vstupující až do centra města, které jsou mimo jiné též významné pro uchování vizuálních vztahů, někdy se však stávají předmětem dílčích záborů a průběžně dochází k jejich oslabování. K jejich postupné degradaci přispívá zejména vedení inženýrských sítí bránící novým výsadbám a usurpace částí těchto ploch pro rozšiřování zpevněných ploch a někdy i zástavby. Nejasná je koncepce, vymezení a hierarchizace veřejných prostranství a jejich vazeb uvnitř města, která by posílila jejich ochranu, zvýšila přehlednost provozu a urychlila postup revitalizace. Vlivem výstavby zejména liniových staveb dopravní a technické infrastruktury dochází ke zvyšování fragmentace krajiny, narušování kontinuity USES a dalšímu naru-

šování prostupnosti krajiny. Zemědělská krajina a vysoké zornění omezuje vznik tradičních krajinných struktur a liniových prvků. Vize založení zeleného pásu v okraji Prahy doposud nebyla podpořena reálným vymezením oblastí a jejich ochranou v obecně závazných dokumentech města. Stále se nedaří propojovat stávající plochy zeleně s podobnými ve Středočeském kraji, nezanedbatelným souvisejícím nedostatkem je i chybějící cílené získávání potřebných pozemků a uvážlivá majetková politika města.

## MALÁ OCHRANA NEZASTAVĚNÝCH A JINAK HODNOTNÝCH PLOCH

V rámci stávajícího vývoje území a jeho využití lze sledovat tendence signalizující malý respekt k ochraně volné příměstské krajiny, dalších významných nezastavěných ploch a potvrzující malé povědomí o jejich významu pro zajištění kvalitních životních podmínek, ekologické stability krajiny, uchování přírodně hodnotných ploch, kvalitní zemědělské půdy a jejich významu pro budoucí vývoj města a formování jeho obrazu. To se projevuje trendy měnit volné plochy na zastavitelné v rámci změn územního plánu, s důsledkem snižování rozsahu zemědělského půdního fondu zábohem pro stavby nebo zpevněné plochy. Chybí celková koncepce využití zemědělského půdního fondu jako součásti utváření pražské krajiny. Této koncepci by mělo předcházet stanovení jasné hranice mezi územím určeným pro rozvoj městské krajiny (zastavěného území) a územím převážně nezastavěným. Neuvážené realizace staveb v bezprostředním okolí zvláště chráněných území a lokalit soustavy Natura 2000 hrozí jejich izolací. Pohledově exponované plochy jsou předmětem zájmu o výstavbu staveb, které se mohou negativně objevit v panoramatech města. Intenzivní urbanizace snižuje schopnost území vsakovat srážkovou vodu, celkově omezuje retenci vody v krajině a zhoršuje ochranu pramenných oblastí vodních toků. Projevuje se nedostatek lesů a přírodě blízkých ploch na okraji města, které by zajistily vazby do Středočeského kraje. Dlouhodobě chyběla koncepce a koordinace využití pro oblasti související s řekou, často jsou nevhodně využívány říční a potoční nivy, kde se projevuje malý podíl stabilních forem zeleně.

## NEKOORDINOVANÁ BYTOVÁ VÝSTAVBA BEZ ADEKVÁTNÍ VYBAVENOSTI

Praha a její zázemí je pro investory a také zájemce o bydlení dlouhodobě nejatraktivnějším regionálním prostorem v ČR. Odrazem této pozitivní skutečnosti je dlouhodobě intenzivní bytová výstavba, která je realizována v největších objemech nejen na území města, ale i v suburbánním pásmu, jež výrazně zasahuje do Středočeského kraje a zahrnuje i okrajové části Prahy. Negativní důsledky intenzivní bytové výstavby jsou obzvláště citlivě vnímány především právě v suburbánním pásmu, kde již byly v posledním desetiletí v některých obcích překročeny únosné limity rozvoje území a další bytová výstavba zde není, minimálně po přechod-

nou dobu, žádoucí a dlouhodobě únosná. Nová obytná zástavba, která je realizována především rodinnými domy, vzniká nezřídka v izolovaných okrajových polohách bez přímé návaznosti na občanskou vybavenost (školy, školky, zdravotnická zařízení, obchody se zbožím denní spotřeby...) a na adekvátní dopravní a technickou infrastrukturu. Taková výstavba vyvolává značné finanční náklady na zajištění základních potřeb nově přichozících obyvatel, které hraří téměř výlučně veřejný sektor (např. zavedení MHD, stavba plynovodu nebo školky atd.). V současnosti neexistuje účinný systém, který by přinutil investory bytové výstavby (ať již developerské společnosti či fyzické osoby) k významné kompenzaci jimi vyvolaných nákladů. Je zřejmé, že územní plánování a stavební úřady v této souvislosti neplní svoji úlohu.

Rozvoj nového bydlení v okrajových pražských lokalitách byl podnícen zejména zvýšeným zájmem obyvatel (především rodin s dětmi) o bydlení s kvalitnějším a atraktivnějším přírodním zázemím, souvisel se vzrůstající preferencí bydlení v rodinných domech či v malých bytových domech (viladomech) a v neposlední řadě i s nižšími cenami pozemků na perifériích hlavního města. Správa města by neměla tyto preference významné části obyvatel ignorovat, i s ohledem na stále velkorysé rezervy na rozvojových plochách v okrajových částech Prahy. Je však nezbytné novou bytovou výstavbu realizovat za jasných koncepčních podmínek, za předpokladu náležité vybavenosti cílových lokalit a lepšího urbanistického propojení se stávající strukturou.

## PROBLÉMY SE ZAJIŠTĚNÍM PLOŠNÝCH REZERV PRO VEŘEJNOU VYBAVENOST

Zajištění dostatečné veřejné vybavenosti v dobré dostupnosti pro obyvatele města, významných veřejných budov a vybavenosti pro vysoké školství je jednou ze zásad politiky města. Koncepce celoměstsky významného občanského vybavení a jeho umístění v lokalitách vhodných pro významné veřejné funkce však chybí, stejně jako koncepce s nakládáním veřejného majetku a cílené získávání vhodných pozemků. S tím souvisí i vymezení ploch v územně plánovací dokumentaci a jejich ochrana před využitím pro jiné účely. Nutná je součinnost města a městských částí jak při formulaci koncepce, tak při managementu územní a pozemkové přípravy staveb. Tato spolupráce se však dlouhodobě jeví jako nedostatečná.

Tlak na využívání rozvojových ploch veřejného vybavení k jiným, komerčně výhodnějším účelům mimo oblast veřejného zájmu je značný a v mnoha případech i úspěšný. Plochy určené pro školství nebo sociální a zdravotní služby jsou předmětem deklarovaných záměrů na odpovídající zařízení ve veřejném zájmu, v praxi se však rychle promění na ryze komerční nabídku – např. dům pro seniory na luxusní bydlení. Na lokální úrovni v oblastech koncentrované bytové výstavby se setkáváme s nedostatečnou vybaveností zejména pro preprimární vzdělávání, navíc proměny

v populačním vývoji a neuvážené prodeje nebo přestavby dočasně nevyužívaných zařízení rozšířily tento problém na celé území města a jeho okolí. Problematické se jeví hledání rezerv pro vysokoškolské kampusy a příležitostí pro ubytování vysokoškolských studentů i dlouhodobá ochrana těchto ploch v situaci, kdy vysoké školy nemají investiční prostředky pro jejich naplnění. Nedostatek příležitostí platí i pro ubytování osob přicházejících za prací či lokalit pro inkubátory, technologické a vědeckotechnické parky, kapacity vědy, výzkumu a podnikatelského sektoru, včetně vytváření podmínek pro jejich fungování.

## NEDOBUDOVANÁ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA MĚSTA

Velkým problémem, který je v rozporu s principy udržitelného rozvoje, je urbanizace území v pásu kolem Prahy bez zřetele na stav dopravní infrastruktury. Nedokončení velké části Pražského okruhu (SOKP) se negativně projevuje zejména v urbanizovaném území města. Řada komunikací v Praze převádí v nevhodných podmínkách tranzitní dopravu, nežádoucím způsobem jsou automobilovým provozem značně zatíženy mnohé úseky komunikační sítě v kontaktu s obytnou zástavbou. Koridor Pražského okruhu však čelí soustavnému zpochybňování schválené územně plánovací dokumentace. V současné době tak není na chybějící úseky SOKP vydáno platné územní rozhodnutí. Přetížení stávající komunikační sítě v tradičních trasách ve stopě severojižní magistrály a ve stopách dalších významných místních komunikací je do značné míry způsobeno vnitroměstskou automobilovou dopravou.

Alternativní trasou pro velkou část vnitroměstské automobilové dopravy je Městský okruh, který se postupně realizuje. Trasa Městského okruhu je však vedena převážně silně urbanizovaným územím a proto je jeho značná část navržena v tunelech – v současnosti realizovaná severozápadní část Městského okruhu i navrhovaná východní část Městského okruhu. S ohledem na velkou investiční náročnost takového řešení a podmínky stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí se uvažuje o alternativním řešení východní části Městského okruhu.

## ZRANITELNOST SYSTÉMŮ A PŘETÍŽENOST V URČITÝCH ÚSECÍCH MHD

Výrazné zatížení tras metra a tramvajových tratí v centru Prahy je způsobeno značnou koncentrací pracovních příležitostí a množstvím návštěvníků v této části města spolu s kvalitou a atraktivitou těchto systémů veřejné dopravy. Problémem městské veřejné dopravy je i absence kvalitních tangenciálních (kolejových) spojení mezi jihozápadní a jižní částí města, mezi severozápadní a severní částí města mimo oblast rozšířeného celoměstského centra, která by přispěla k odlehčení dopravního systému v centru města.



Rozvoj zástavby v oblastech odlehklých od systémů kapacitní kolejové dopravy způsobil současnou nevyhovující situaci s mnoha negativními důsledky. Bohužel technický stav železniční infrastruktury plně neodpovídá nárokům kladeným dnes na příměstskou a městskou veřejnou dopravu a přes některé významné investice se nedaří odstranit její kapacitní a technické deficity. Zařízení jsou často zastaralá a železniční síť není schopna zvládnout požadovaný objem zvláště osobní dopravy. Problematická je také neexistence napojení letiště Praha/Ruzyně na železniční síť a s tím související chybějící kapacitní kolejové spojení letiště Praha/Ruzyně s centrem Prahy. Velkou slabinou je i absence kvalitního železničního spojení Praha-Kladno. Řešením těchto problémů je připravovaná modernizace trati Praha-Kladno s připojením na letiště Praha/Ruzyně, která zkvalitní příměstskou a městskou železniční dopravu v tomto směru.

#### NEDOSTATEČNÉ PODMÍNKY PRO TŘÍDĚNÝ SBĚR A NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

S rostoucím počtem obyvatel na území hl. m. Prahy, vzrůstá i produkce odpadů na jednoho obyvatele. V souladu s cíly a principy Plánů odpadového hospodářství, trendy v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje je nutné rozšiřovat síť zařízení pro nakládání s odpady. Vzhledem k systematické ekologické výchově se daří úspěšně rozšiřovat síť sběrných dvorů. Projevuje se však deficit komplexnějšího zařízení pro nakládání s odpady, rozhodnutí o jeho umístění a o způsobu jeho využívání. Budování finálních zařízení pro likvidaci či ukládání odpadů se střetá s nepochopením a odporem.

## 1132 – PROBLÉMY DÍLČÍ

### URBANISTICKĚ PROBLÉMY

V urbanistických problémech jsou zařazeny problémy města i krajiny. Jsou sledována problémová území – tzv. Křehká území, Transformační plochy, Neurčená území, Území krajinného rozhraní, Zastavěné území s deficitem parků a tzv. Specifické oblasti. → [MAPA / 1132.1](#)

#### KŘEHKÁ ÚZEMÍ (K)

Na základě vývoje území, změn názorů na využití a potřeb rozvoje území byla vytipována tzv. „křehká území“. Vymezené prostory vykazují dlouhodobou stagnaci, provází je nezáměr či mají komplikované podmínky využití (pokud již projekty vznikly, území zůstávají dlouhodobě nenaplněna, nebo se jedná o dlouholeté re-

zervy pro infrastrukturu). U těchto území se nedaří nalézt a potvrdit odpovídající urbanistickou koncepci.

Území v historickém centru a v souvisejícím území:

**K1 Hlavní a Masarykovo nádraží** – dlouhodobě je sledována možnost založení jednodušších vazeb pro pěší a obsluhu MHD prodloužením ulice Na Florenci u obou vlakových nádraží a ústředního autobusového nádraží Florenc, včetně ukotvení provozu a doplnění městské struktury na uvolněných plochách

**K2 Holešovice – nádraží Bubny** – transformační území T4 a navazující plochy v okraji Vltavy severně představují významnou příležitost k doplnění městské struktury s potřebou nalezení vyváženého řešení celoměstského využití a dopravních vazeb (území má vazby na křehká území řeky)

**K3 Troja – Pelc Tyrolka** – mezi nedokončené příležitosti patří areál Univerzity Karlovy, včetně širšího území degradovaného výstavbou tunelu Blanka s neusazenými vazbami do rekreačního území Troja (území má vazby na křehká území řeky)

**K4 Libeň – Holešovice** – nevyjasněný způsob rehabilitace degradovaného území vnější libeňské kosy, včetně neujasněného vývoje v plochách Holešovického a Libeňského přístavu (území má vazby na křehká území řeky)

**K5 Rohanské nábřeží** – transformační území T9, dlouhodobě prověřované území s četnými proměnami způsobu založení struktury i rozsahu využití

**K6 Palmovka** – dosud nenalezená forma založení nového městského centra, s problémy průchodu pokračování ulice Rohanské nábřeží přes Voctářovu do ulice Na Žertvách

**K7 Nákladové nádraží Žižkov** – vícekrát prověřované transformační území T12 s nutností zapojení památkově chráněného objektu funkcionalistického nádraží a s příležitostí k vybudování nové čtvrti s vazbami do obytných území při Malešické ulici

**K8 Hagibor** – dlouhodobě nevyjasněné území při stanici metra, se zájmem Prahy 10 na výstavbu nové radnice

**K9 Pankrác – Reiknechtka** – využití prostoru může zásadně formovat panorama města; další vývoj v oblasti podpoří zapojení severojižní magistrály do organismu města

**K10 Pankrác – Pankrácké nám.** – atraktivní, ale v současnosti znehodnocený prostor, jehož řešení se váže na uzavření problematiky severojižní magistrály

**K11 Dvorecký most** – nově je potřeba formovat území ve vztahu k poloze dosud neusazeného mostu (území má vazby na křehká území řeky)

**K12 Smíchov – nádraží jih – Strakonická** – transformační území T3 s postupně se formující koncepcí uvolněných ploch nádraží a přestavbových ploch podél vltavského nábřeží doplní strukturu pokračující proměny dříve průmyslového Smíchova

**K13 Strahov** – dosud nenalezený program a názor na přestavbu a adekvátní využití prostoru Masarykova stadionu a navazujících ploch

**K14 Dejvice – Mariánské hradby – Špejchar** – nabídka významných kapacit pro zástavu je příležitostí pro rozšíření historického centra města do širšího území, navržená struktura ovlivní veduty města a změní funkční i provozní vztahy.

Další území:

Celkem 25 lokalit s dosud neuzavřenou koncepcí ve vnějším městě představuje značný potenciál pro další vývoj a doplnění městské struktury.

**K15 Letňany jih** – pro volné plochy navazující na stanici metra a autobusový terminál, původně určené pro výstavbu nového výstavního areálu, je nutné nalézt novou koncepci a budoucí programovou náplň

**K16 Kbely východ** – plochy v zájmu ministerstva obrany a městské části Kbely, s dosud neukončeným hledáním využití a formy

**K17 Čakovice západ** – rozvojové území na plochách zahrad a zahrádkových osad s problémy založení odpovídající dopravní obsluhy a parcelace potenciální obytné výstavby

**K18 Vysočany** – transformační území T2 kolem ulice Kolbenovy, obslužené stanicí metra i tramvají, je dlouhodobou rezervou pro doplnění městské struktury, zejména v oblasti Harfy a ulic Poděbradské a K Žižkovu s dosud neuzavřeným vývojem

**K19 Strašnice – Hostivař – Mitas** – rozsáhlá transformační území s nutností vyjasnění celkové koncepce a podmínek degradovaného území, v němž jsou objekty užívány spíše dílčím a příležitostným způsobem

**K20 Strašnice – Slatiny** – část rozsáhlého transformačního území T1 s nutností vyjasnění celkové koncepce a podmínek degradovaného území, kde se nachází živelně využívané a rozvíjené území skladových a provozních ploch, zahrádkových osad, devastovaných a opuštěných území včetně opuštěné seřaďovací tratě

**K21 Strašnice – Bohdalec** – část rozsáhlého transformačního území T1 s nutností vyjasnění celkové koncepce a podmínek degradovaného území

**K22 Trojmezí** – významná rezerva rekreačních ploch pro navazující kapacitní obytnou zástavbu sídlišť je předmětem developerského zájmu o kapacitní výstavbu

**K23 Roztyly** – atraktivní plocha při ulici 5. května je spojená se stanicí metra a kontakty k okraji Michelského lesa, dlouhodobě postrádá ucelený názor na koncepci budoucího rozvoje

**K24 Lhotka, Krč – Nové Dvory** – dlouhodobá rezerva pro umístění stanice metra trasy D

**K25 Libuš** – transformační území T6 bývalého masokombinátu, s problémy dalšího vývoje a fungování

**K26 Modřany – cukrovar** – významné transformační území s nevyjasněnými prostorovými souvislostmi (území má vazby na křehká území řeky)

**K27 Modřany – Nestle** – významné transformační území T16 s nevyjasněnými prostorovými souvislostmi (území má vazby na křehká území řeky)

**K28 údolí Kunratického potoka** – rozsáhlé území s kontrolními požadavky na zástavbu

**K29 Braník – ledárny, pivovar** – významné transformační území s nevyjasněnými prostorovými souvislostmi (území má vazby na křehká území řeky)

**K30 Barrandov západ** – pohledově exponované území pro historické centrum v těsné vazbě k filmovým ateliérům a přírodním plochám Radotínsko-Chuchelského háje s dosud neujasněným vývojem

**K31 Dívčí Hradý západ** – část transformačního území T11 tvoří pohledově exponované území z historického centra

**K32 Radlické údolí** – významné přestavbové území s dosud nepotvrzenou koncepcí využití a dostavby kolem stanice metra a doplnění jižní fronty ulice Radlické s vazbami k transformačnímu území T11 bývalého závodu Waltrova

**K33 Zličín – Siemens** – významné transformační území T10 s nevyjasněnými prostorovými souvislostmi, jeho součástí je bývalý závod Vodní zdroje a největší továrna na výrobu tramvajových souprav své doby závod ČKD Tatra Siemens

**K34 Zličín – Mototechna** – významné transformační území T14 s nevyjasněnými prostorovými souvislostmi, tvoří jej 3 závody – stavební dvůr podniku IPS Praha, areál Konstruktivy a Mototechny

**K35 Zličín – U nádraží** – významné transformační území T15 s nevyjasněnými prostorovými souvislostmi

**K36 Motol – skládka** – neujasněná transformace bývalé skládky pro potřeby lékařské fakulty při nemocnici Motol a navazující území se stopou plánované radiály

**K37 Ruzyně – kasárna** – významná transformační území T17 a navazující T19 kasáren, skladů, tiskárny, včetně vojenského gymnázia s nevyjasněnými prostorovými souvislostmi

**K38 Dolní Počernice – technologický park** – živelně transformovaná T7 plocha areálu bývalých výzkumných ústavů Běchovice a navazující rozvojová rezerva, která ztratila možnost napojení na Pražský okruh

**K39 Dubeč – Štěrboholy – Východní město** – rozsáhlé rozvojové území dopravně a technicky nepřipravené území

**K40 Petrovice – Uhříněves** – plocha s rozpornými zájmy na rozvoj bydlení a rozšíření kontejnerového překladiště

**K41 Lipence** – nepotvrzený vývoj na přesídlení velkostržnice Lipence na území bývalé skládky

**K42 Velká Chuchle, Zbraslav, Radotín** – volné plochy v záplavovém území s rekreačním potenciálem ve vazbě na Chuchelské závoďiště (území má vazby na křehká území řeky)

**K43 Barrandov – Holyně** – neuzavřená koncepce dostavby sídliště Barrandov, vázaná na prodloužení tramvajové trati

**K44 Třebonice, Řeporyje – Západní město** – rozsáhlé rozvojové plochy nedořešenou dopravní a technickou infrastrukturou

**K45 Sedlec – Suchdol** – pohledově exponované území na ostrohu nad Vltavou je neadekvátně využívané pro recyklaci stavebních drtí, a dalšími přestavbovými areály

### TRANSFORMAČNÍ PLOCHY (T)

Přestavbové plochy představují zaniklé průmyslové a skladové, zemědělské či vojenské areály a objekty, skleníky, či části drážních území a jiných původně zastavěné plochy. Jedná se o území opuštěná a nefunkční. Často obsahují prvky kvalitního průmyslového dědictví. Nevyhovující stav těchto ploch má negativní až degradující vliv na okolí. Můžeme sem zařadit i řadu dalších ploch uvnitř zastavěného a urbanizovaného území, jejichž funkce a provoz s těmito funkcemi spojený neodpovídá významu místa a jeho potenciálu a jejich stavební stav neodpovídá funkci, které slouží. Často se jedná o dočasně využívané, či pronajímané plochy a zařízení.

Plochy označené jako transformační byly identifikované jako vícezdrojová syntéza následujících aktuálně platných dokumentací a podkladů:

- Transformační plochy územního plánu 1999, ve znění jeho změn a úprav
- Transformační plochy konceptu územního plánu 2009
- Transformační plochy konceptu územního plánu 2009 – varianta
- Plochy bez využití z aktuálních průzkumů současného stavu pro UAP 2014
- Přestavbová území UAP 2012

V první fázi bylo sledováno 19 transformačních ploch města větších než 30 ha, které jsou dále uvedeny. Blíže nepopsané plochy byly zařazeny mezi vybraná území s koncepčními problémy – křehká území:

T1 Bohdalec

T2 Vysočany

T3 Smíchovské nádraží

T4 Bubny – Holešovice

T5 Letňany I. – bývalý areál firmy Avia, Kostelecká – Veselská, který je po několika pokusech o oživení dnes z větší části uvolněný pro doplnění městské struktury včetně bydlení

T6 Paběnice

T7 V. Ú. Běchovice

T8 Uhřetíněves – severní okraj průmyslové zóny

T9 Rohanský ostrov

T10 Stodůlky

T11 Jinonice – bývalý průmyslový závod Waltrovka při Radlické radiále, s problémy zvolení vhodné míry využití území uvažované obytné zástavby a zapojení do okolní zástavby

T12 Nákladové nádraží Žižkov

T13 Letňany II. – výrobní plochy ve východním okraji Letňan

T14 Zličín II

T15 Zličín I.

T16 Belárie

T17 Ruzyně I

T18 Hostivař – devastované plochy v Hostivařsko malešické průmyslové oblasti

T19 Ruzyně II.

### ÚZEMÍ NEURČENÁ

V rámci vymezení území s převažující charakterem tzv. lokalit, byla identifikována i území s nečitelnou strukturou zástavby, nejasným vznikem, nebo stagnujícím vývojem. Tato území by měla být dále definována v rámci územně plánovací činnosti.

### ÚZEMÍ KRAJINNÉHO ROZHRAŇÍ

Přetrvávající upřednostňování rozvoje zástavby do volné krajiny před využíváním rezerv v již urbanizovaných oblastech vede k silné suburbanizaci příměstské krajiny a tím k postupnému znehodnocování jejich přírodních a krajinných hodnot. V rámci územně plánovací činnosti je žádoucí stanovit jasnou hranici (krajinné rozhraní) omezující rozvoj městské krajiny (zastavěného území) na úkor volné a převážně nezastavěné krajiny za městem se vzájemně nepropojenými sídly.

### ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ S DEFICITNÍMI PARKŮ

Jde o oblast vzniklou podle provedené analýzy pěší dostupnosti parkových ploch na základě jejich potencionální významové hierarchie (metropolitní parky, čtvrtkové parky, lokální parky, místní parky). Oblasti s deficitem parků je žádoucí řešit v rámci územně plánovací činnosti s cílem posílit rozvoj parků ve vazbě na charakter a utváření navazujícího území.

### ÚZEMÍ S KUMULACÍ ZÁJMŮ (SPECIFICKÉ OBLASTI) (O)

Jde o území ovlivněná specifickým jevem či fenoménem, který negativně ovlivňuje možnosti stávajícího fungování a budoucího rozvoje. Tímto jevem může být často i skupina souvisejících a vzájemně se překrývajících faktorů, z nichž žádný sám o sobě nemusí znamenat závažnou závalu, ale vzniká až jako negativní výsledek jejich vzájemného spolupůsobení.

OC Oblast s problémy kumulace zájmů – Celoměstské centrum

Oblast označovaná za celoměstské centrum se nachází částečně na území Památkové rezervace v hlavním městě Praze (PPR), s navazujícími okrajovými částmi historických čtvrtí Vinohrad, Karlína a Smíchova, převážně na území městských částí Praha 1 a částí Praha 2, Praha 5, Praha 7 a Praha 8.

Celoměstské centrum tvoří převážně historicky cenná zástavba s památkovou ochrannou, nabízející širokou škálu měst-

ských funkcí, realizují se zde mezinárodní přestupní vazby železniční, autobusové, výrazně se projevuje zvyšující se turistická atraktivita Prahy. Oblast představuje soustředění celostátně významných institucí správních, kulturních, vzdělávacích i zdravotních, je zdrojem výrazné nabídky pracovních příležitostí, s kterou souvisí i četnost zásobovacích a obslužných cest a zvyšování zatížení městské hromadné dopravy a celého komunikačního systému. Významnou a potřebnou část centra tvoří bydlen. Turistický ruch a dopravní zatížení jsou nejproblematictějšími vlivy v souvislosti s památkovou ochranou městské zástavby, s ochranou veřejných prostranství a s podmínkami pro udržitelný život obyvatel centra. Permanentně jsou ohroženy plochy zeleně v celoměstském centru, které nemají památkovou ochranu.

OR Oblast s problémy kumulace zájmů – rekreační oblast

Draháň – Troja – Bubeneč

Oblast se zájmy ochrany přírody a krajiny a s aktivitami nemístního a celostátního významu s vysokou návštěvností. Oblast je vymezena na, k. ú. Troja a Bubeneč a z malé části katastr Bohnice a Kobylisy. Jedná se o unikátní prostor s řadou přírodně rekreačních a kulturních hodnot, které byly rozšířeny založením Stromovky, ZOO, Pražské botanické zahrady a Pražského výstaviště Holešovice, a které jsou využívány hojně místními i mimopražskými návštěvníky. Návštěvnost oblasti se stále zvyšuje, vyvolává vysoké nároky na automobilovou dopravu a MHD a dostává se do konfliktu s potřebami místních obyvatel i zájmy ochrany přírody. Významně se uplatňuje v obraze měst a je, nezastupitelná pro rekreaci centrální oblasti města. Oblast je negativně ovlivňována intenzifikovanou Ústřední čistírnou odpadních vod na Císařském ostrově.

OV Oblasti s problémy kumulace zájmů – plochy s vazbou k Vltavě a Berounce

Specifickou oblastí města je samotná řeka Vltava, řeka Berounka a jejich související záplavová území, regulovaná protipovodňovou ochranou. Tyto dva největší vodní toky na území hl. m. Prahy, jsou výrazným krajinným prvkem, který ovlivnil založení i vývoj města. Oblast tvoří významný veřejný prostor se zájmy památkové ochrany, ochrany přírody a krajiny, s dopravním významem řeky, s omezením vyplývajícím ze zaplavovaného území, se zájmy rekreace a všech souvisejících aktivit. Území kolem těchto vodních toků je předmětem zájmů na vybudování komerčního zázemí pro rekreační a sportovní funkce a využití pro atraktivní výstavbu, území je citlivé na vytváření bariér propustnosti komunikační i vizuální.

V oblasti lze vymezit několik problematických částí (křehká území) se svými vlastními specifiky a problémy. Jde o degradované nebo částečně urbanizované úseky v prostoru řeky, jejichž charakter je nejasný a kde by měla být prověřena možnost alespoň dílčí obnovy jejich krajinné identity a funkcí, způsob zapojení do sou-

časného prostoru řeky a jejich role ve vztahu k městské struktuře. Způsob a míra této transformace by měly být předmětem detailnější územně plánovací dokumentace na základě hlubší znalosti území a dohody mezi aktéry. Návrhy musí nejen reagovat na specifickou situaci v místě a požadavky obyvatel dotčených lokalit, ale i na širší urbánní i krajinný kontext.

Území charakterizovaná v křehkých území (K) jsou rozšířena v rámci komplexní analýzy a koncepce území souvisejících s řekou – studie „Koncepce pražských břehů“ 01/2014 zpracovaná Kanceláří veřejného prostoru na IPR Praha a ve výkresu UAP 1130 „Problémy v území“ jsou uvedena pod označením křehká území řeky OV1 – OV9.

OV1	Císařský ostrov
OV2	Holešovický ostrov – Pelc-Tyrolka
OV3	Holešovické břehy
OV4	Holešovický a Libeňský přístav – ústí Rokytky
OV5	Smíchovský přístav a Podolí
OV6	Území mezi Barrandovskou skálou a Smíchovem
OV7	Branická niva
OV8	Modřanská niva
OV9	Soutok Vltavy a Berounky (prostor mezi Komořany, Velkou Chuchlí a Radotínem)

1100

OP Oblasti s vysokým zatížením rekreací vyvolávající střety s ochranou přírody a krajiny

Oblast s výraznými požadavky na rekreační a jiné využití, případně i se záměry na provedení změn v území, které by mohly významně omezit přírodní potenciál území a přírodní a krajinné hodnoty lokality.

OP4	Radotínské údolí – problematické vazby na těžební činnost v lomech a související provozy
OP5	Prokopské a Dalejské údolí – území přetížené vysokou návštěvností, přímé rekreační zázemí kapacitním obytným celkům
OP6	Vidoule – Cibulka – Motol – území přetížené vysokou návštěvností, bezprostředně navazující volné plochy jsou atraktivní pro další zástavbu
OP7	Šárecké údolí – území přetížené vysokou návštěvností.

OO Oblasti s problematiky dopady na strukturu a fungování města – Obchodně – společenská centra s regionálním dosahem

Oblasti velkokapacitních nákupních center vykazují řadu problémů provozních, dopravních i ekologických, souvisejících se zvyšováním podílu zpevněných ploch s minimálním podílem zeleně,

výraznou závislostí na IAD, rozsáhlými parkovišti na terénu, ale i problémy se špatným zapojením do městské struktury. Potřeby kapacit obchodních ploch tohoto typu jsou již z hlediska potřeb města v Praze naplněny a jejich další navyšování, neb rozšiřování stávajících zůstí konkurenční prostředí s nebezpečím stagnace a může mít za následek i opouštění těchto ploch a následnou degradaci některých lokalit. Neuvážená lokalizace může ovlivnit i naplňování původních rezerv pro městská a lokální centra, zejména sídlišť a jejich atraktivitu pro obyvatele navazujícího sídlištního celku. Trávení volného času v těchto centrech supluje často chybějící komunitní život, nedosta- tečné funkce veřejného prostoru a nabídky kulturních aktivit.

001	Letňany
002	Černý Most
003	Zličín
004	Chodov

#### OL – Oblasti zasažené provozem letišť Praha Ruzyně a Praha Kbely

Dle zákona č. 258/2000 Sb. O ochranně veřejného zdraví, při překročení hygienických limitů hluku z provozu na veřejných mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 000 startů nebo přistání na vojenských letištích, je provozovatel letiště povinen navrhnout ochranné hlukové pásmo. Příslušný stavební úřad vyhlásí OHP a upřesní jeho režim. Ochranná pásma pražských letišť nepříznivě ovlivňují možnosti rozvoje v daných územích, zejména s problémy hlukových a bezpečnostních vlivů.

OL1	Letiště Praha/Ruzyně
OL2	Letiště Praha/Kbely.

## PROBLÉMY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Do problémů dopravní infrastruktury jsou zařazeny především dosud neřešené nebo nerealizované záměry v různém stupni projektové přípravy a projednání. → [MAPA / 1132.2](#)

#### **PROBLÉMY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY**

##### Uspořádání železničního uzlu na území celoměstského centra a centrální oblasti

Jedná se o často diskutovanou otázku v souvislosti s uvolňovanými plochami nádraží na území města. Stav železniční infrastruktury v železničním uzlu Praha je neuspokojivý. Zařízení jsou často zastaralá a železniční síť není schopna zvládnout požadovaný objem zvláště osobní dopravy. Chybějí také kvalitní tangenciální spojení železniční dopravy mimo centrum města. Pokračující modernizace

a optimalizace tratí ŽUP spolu s realizací nových zastávek umožní také rozvoj tangenciálních tzv. městských linek. Tyto nové linky budou využívat i tratě dnes určené především pro nákladní dopravu.

##### Chybějící železniční zastávky

Pro lepší využití železniční dopravy v Praze je třeba na území města zvýšit počet železničních zastávek. Železniční tratě prochází v Praze často silně urbanizovaným územím a mají tak dobré předpoklady pro jeho přímou obsluhu i pro realizaci přímých přestupních vazeb s ostatními druhy veřejné dopravy. Železniční stanice a zastávky na tratích ŽUP mohou být ve značné míře významné přestupní uzly a některé z nich mají potenciál stát se přirozenými architektonickými a urbanistickými jádry území.

##### Nedostatečná kapacita železničního koridoru mezi žst. Praha Smíchov a žst. Praha hlavní nádraží

Nedostatečná kapacita je způsobena současným uspořádáním a parametry traťového úseku, který představuje problematickou část železničního uzlu Praha ve vztahu k současným a zejména výhledovým přepravním nárokům. Nedostatečná kapacita se projevuje především u železničního mostu Na Výtoni, jehož výhledová podoba se zřetelem na nové dopravní nároky a možnosti území není dosud uspokojivě vyřešena. Komplikované podmínky pro zkapacitnění železničního uzlu Praha v centrální oblasti města vedou k převážně tunelovému řešení propojení železničních stanic Praha-hlavní nádraží/Masarykovo nádraží a Smíchovské nádraží/nádraží Vršovice.

##### Železniční tratě s potřebou oddělení dálkové a příměstské dopravy

V důsledku rostoucích nároků na kvalitu, rychlost a kapacitu železniční dopravy jsou nejzatíženější tratě v relaci Praha – Beroun, Praha – Kolín, Praha – Benešov, Praha – Kralupy nad Vltavou, Praha – Nymburk. Z hlediska potřeb veřejné dopravy se zřetelem na kritéria trvale udržitelného rozvoje v podobě zvyšování nabídky a atraktivity ekologické železniční dopravy je evidentní potřeba nových železničních koridorů v těchto nejzatíženějších směrech za účelem segregace (tj. oddělení) jednotlivých segmentů železniční dopravy s cílem zvýšit celkovou propustnost infrastruktury a tak nabídnout prostor stále narůstající poptávce po železnici jak v segmentu příměstské železniční dopravy, tak i v segmentu dálkové a regionální železniční dopravy.

#### **PROBLÉMY SILNIČNÍ DOPRAVY**

##### Problém severojižní magistrály

V souvislosti s novými významnými stavbami, které se v koridoru podél severojižní magistrály realizují, respektive navr-

hují a s ohledem na rezervy dalšího rozvoje zástavby v její blízkosti, narůstá zájem o humanizaci předmětné komunikace do podoby městské třídy. Tomuto požadavku by měly odpovídat úpravy parteru, zatraktivnění možností pro pohyb pěších a cyklistů v uličním prostoru a zmírnění bariérového efektu magistrály v území zvýšením její příčné prostupnosti. Výškové řešení nových objektů podél magistrály se propisuje do panoramatu města, důležité bude proto vyhodnocení jednotlivých staveb z hlediska vlivů na panoramata z historického jádra města i jeho ochranného pásma.

##### Upřesnění průběhu Městského okruhu ve východní části města

Od Pelc-Tyrolky přes Balabenku, Jarov, Malešice k Rybníčkům je třeba optimalizovat průběh městského okruhu. Původní (stávající) návrh východní části Městského okruhu je velmi náročný prostorově, technicky i finančně. Současně je stavba východní části Městského okruhu obtížně realizovatelná i s ohledem k podmínkám stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. Řešení východní části Městského okruhu vyžaduje prověření širších dopravních souvislostí a celkové vyhodnocení stavu komunikační sítě ve východní oblasti Prahy. Využití upravených stávajících významných komunikací v oblasti může umožnit změnu profilu propojení Pelc-Tyrolka – Rybníčky k úspornějšímu uspořádání.

##### Četnost křižovatek ve východní části Pražského okruhu

Problém četnosti mimoúrovňových křižovatek na již zrealizovaném úseku Pražského okruhu mezi Horními Počernicemi a Běchovicemi vznikl v souvislosti s enormním nárůstem automobilové dopravy, která je důsledkem nadměrné suburbanizace kolem Prahy, rozvoje města a vlivem dalších faktorů včetně integračních procesů v rámci Evropy. Problém bude ještě naléhavější po zprovoznění chybějících úseků okruhu.

##### Nedostatky v uspořádání stávajících mimoúrovňových křižovatek

Nedostatky v uspořádání stávajících mimoúrovňových křižovatek (MÚK) nalezneme v řadě případů např. MÚK Aviatická – Lipská, nebo MÚK Jižní spojka – 5. května (rychlostně řešený radiální dopravní směr). 5. května – Vyskočilova (chybí křižovatková větev pro realizaci některých dopravních vztahů). Problematické podjezdy ve vazbě na výhledové záměry v území.

Podjezd pod železniční tratí Praha – Benešov (Průběžná-Švehlova) u Zahradního Města tvoří problémové a kapacitně kritické místo v dopravním systému východní části Prahy. V budoucnu se zde navíc předpokládá založení přestupní vazby mezi novou železniční zastávkou na modernizované železniční trati a MHD. Rovněž podjezd pod železniční tratí v ul. U Slavie

a U Vršovického hřbitova v Edenu má parametry, které neodpovídají předpokládanému budoucímu rozvoji v oblasti velkého rozvojového území Bohdalec – Slatiny.

##### Úseky komunikací s dlouhodobým vytvářením kolon vozidel

Značně zatížené úseky komunikací se nacházejí především na území rozšířeného celoměstského centra. Mimo uvedenou oblast patří k těmto komunikacím úseky severojižní magistrály, ulice V Holešovičkách, Štěrboholská spojka a řada dalších.

##### Komunikace v urbanizovaném území výrazně zatížené tranzitní kamionovou dopravou

V důsledku absence značné části Pražského okruhu na okraji Prahy dochází k využívání vybraných kapacitních komunikací v urbanizovaném území města tranzitní automobilovou dopravou se všemi z toho plynoucími negativními dopady na okolní zástavbu a obyvatele např. východní část Jižní spojky u Spořilova a Zahradního Města, ul. Spořilovská (do centra) v oblasti Spořilova, ul. Brněnská v oblasti Jižního Města, ul. Kbelská v oblasti Proseka a další.

##### Provozně kritické křižovatky

Tyto křižovatky se nacházejí především na sběrných komunikacích v území rozšířeného celoměstského centra, v menší míře i mimo tuto oblast.

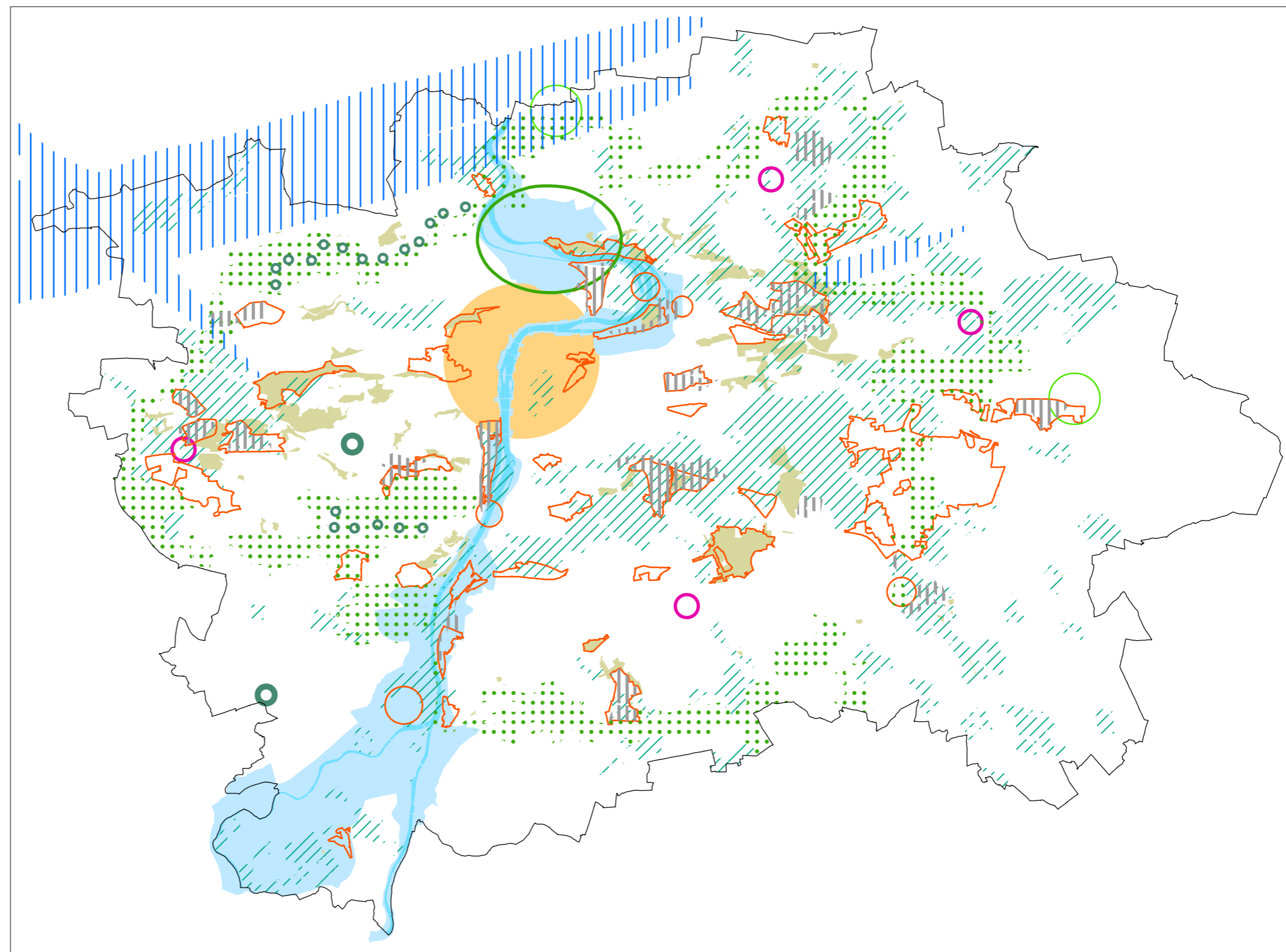
#### **PROBLÉMY VEŘEJNÉ DOPRAVY OSOB**

##### Chybějící kolejové propojení jižního sektoru s centrem města

Probíhající značný rozvoj na jihu Prahy a v přilehlé jižní části regionu kladou vysoké nároky na MHD resp. PID, která je dosud realizována do značné míry autobusovými linkami ve vazbě na trasu C metra, spolu se značně zatíženými úseky stávajících tras metra v centru Prahy vytváří potřebu realizace nového atraktivního kolejového spojení – trasy metra D. Problematika dopravní obsluhy jižního sektoru města metrem byla dlouhodobě projekčně řešena. Současně je celkově stabilizován názor na systémové pojetí nové trasy metra v Praze, včetně odpovídajících návrhových parametrů.

##### Chybějící kvalitní tangenciální spojení MHD mimo celoměstské centrum města

Jednou z alternativních možností jak eliminovat riziko dalšího přitěžování sítě veřejné dopravy v historickém centru města je nabídka kvalitních tangenciálních spojení MHD mimo celoměstské



- |   |  |   |
|---|--|---|
| území s dosud neuzavřenou koncepcí - křehká území | oblast celoměstského centra                                    | oblasti zatížené rekreací vyvolávající střety s ochranou přírody a krajiny                    |
| transformační plochy nad 30ha                     | oblast s problémy kumulace zájmů - Draháň, Troja, Bubeneč      | oblasti s problematickými dopady na město - obchodně-společenská centra s regionálním dosahem |
| území neurčené                                    | oblast s problémy kumulace zájmů s vazbou na Vltavu a Berounku | oblasti zasažené provozem letišť  |
| území krajinného rozhraní                         | nesoulad vymezení ÚSES (platná ÚPD x oborový podklad AOPK ČR)  |   |
| zastavěné území s deficitem parků                 |  |   |

**Vybrané urbanistické problémy**

MAPA / 1132.1  
 [IPR Praha 2014, zdroj: IPR Praha 2014]

centrum města, zejména mezi jižní a jihozápadní částí města (mezi MČ Praha 4 a 5) nebo mezi severozápadní a severní částí města (mezi MČ Praha 6 a 8). Dostředné (radiální) současné systémy veřejné dopravy jsou prakticky kapacitně vytížené a ukazuje se tak návrhem tangent možnost pro jejich odlehčení a zároveň vznik nových kvalitních, rychlejších spojení území při pomyslné hranici vnitřního a vnějšího kompaktního města, kde vzhledem k soustředění aktivit a výraznému rozvoji existuje potenciál jejich využití, příznivý pro lehké městské kolejové systémy. Realizace těchto propojení přispěje ke zvýšení atraktivity MHD, což je příznivé z hlediska environmentálního.

#### Chybějící kolejové spojení letiště Praha/Ruzyně s centrem Prahy

Probíhající rozvoj letiště Praha/Ruzyně klade stále vyšší požadavky na kapacitu a komfort návazné dopravy mezi letištem a oblastí celoměstského centra. Na základě prověření efektivity rozvoje sítě kolejové dopravy v severozápadním segmentu Prahy lze doporučil nadále sledovat obsluhu letiště Praha/Ruzyně železničním spojením a místní obsluhu ponechat na tramvajové dopravě. Stávající železniční trať Praha-Kladno, která patří mezi nejzatíženější jednokolejné trati v ČR a je vhodná pro napojení letiště Praha/Ruzyně, má vzhledem ke svým parametrům malou provozní výkonnost a je zcela nevhodná pro vedení pravidelné intervalové dopravy ve směru na Kladno a pro obsluhu letiště. Řešením je připravovaná modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Praha/Ruzyně, která zkvalitní příměstskou a městskou železniční dopravu v tomto směru (zkrácení cestovní doby a zvýšení počtu spojů).

#### Průběh trasy D metra na území celoměstského centra a centrální oblasti

Navržená trasa D metra v současné době platném územním plánu hl. m. Prahy je s celoměstským centrem Prahy (kde je značná koncentrace pracovních příležitostí) v dotyku pouze okrajově. Je otázkou, zda v úseku od nám. Míru na sever je možné tradiční trasu v oblasti širšího celoměstského centra modifikovat v zájmu zvýšení atraktivity trasy D pro cestující. Prověřováno je variantní vedení trasy D ve směru Náměstí Míru – Hlavní nádraží – Náměstí Republiky. Oproti platnému územnímu plánu by odlišné řešení nové trasy D nabídlo přestupní vazby na všechny trasy metra (Pankrác C-D, Náměstí Míru A-D, Hlavní nádraží C-D a Náměstí Republiky B-D). Zároveň by trasa D nabídla lepší dojížděku do centra města s vysokou koncentrací pracovních míst.

#### Směry z regionu s rostoucími nároky na PID a IAD – s doprovodnými problémy v komunikační síti

Značný rozvoj v oblasti Pražského regionu se negativně projevuje nárůstem individuální automobilové dopravy v relaci Praha – region prakticky na všech komunikačních i na železnici, ze-

jména na tratích Praha – Beroun, Praha – Kolín, Praha – Benešov, Praha – Kralupy nad Vltavou, Praha – Nymburk, Praha – Kladno. Z oblastí jižně od Prahy se veřejná doprava realizuje pouze autobusovými linkami po značně zatížené komunikační síti. Podobně nepříznivá situace je mezi Prahou a Kladnem. K velkému rozvoji dochází rovněž v regionu východně od Prahy.

#### Značně zatížené úseky metra

Atraktivita a spolehlivost systému metra v Praze, značná koncentrace pracovních příležitostí a dojížděka, značné množství návštěvníků města způsobují výrazné zatížení tras metra v centru Prahy. Na trase A metra se jedná o úsek Malostranská – Muzeum, na trase B úsek Anděl – Florenc, na trase C úsek Pankrác – Muzeum.

#### Značně zatížené úseky tramvajových tratí

Atraktivita a spolehlivost tramvajového systému v Praze, značná koncentrace pracovních příležitostí a dojížděka, značné množství návštěvníků města způsobují výrazné zatížení tramvajových úseků zejména v historické části města. Např. úsek mezi I. P. Pavlova a Karlovým náměstím, tramvajové tratě na Karlově náměstí a úsek Karlovo náměstí – Národní třída.

#### Problematické přestupní terminály veřejné dopravy

Mezi problematické přestupní terminály veřejné dopravy (z hlediska kapacity, vybavení nebo lokalizace) patří přestupní terminál Zličín, kde rostoucí nároky na autobusovou dopravu a omezená kapacita křižovatek v ul. Řevnické vytvářejí v období dopravních špiček provozní problémy, problematický z hlediska uspořádání a vlivu na území je terminál u stanice metra Dejvická, odpovídající zázemí a vybavení postrádá přestupní terminál u stanice metra Opatov a Budějovická.

#### **PROBLÉMY LETECKÉ DOPRAVY**

##### Sledovaná nová paralelní RWY 06R/24L letiště Praha/Ruzyně

Nová vzletová a přistávací dráha (RWY 06R/24L) má významný vliv na možnosti funkčního využití území v přilehlé oblasti. Koncepce rozvoje letiště zůstává mnoho let nezměněna a předpokládá částečnou přestavbu stávajícího dráhového systému, která by měla zajistit vyšší bezpečnost a kvalitu leteckého provozu při vzletech a přistáních, vyšší kapacita dráhového systému umožní rovněž zpřísnit letové podmínky ve prospěch ochrany životního prostředí i při možném nárůstu letecké dopravy.

#### Výhledový rozsah provozu na stávající RWY 12/30 letiště Praha/Ruzyně

Problematická poloha stávající RWY12/30 na letišti Praha/Ruzyně, jejíž letecký provoz je směřován na silně urbanizované území města vyvolává potřebu minimalizace provozu na této RWY, která je však potřebná při mimořádných meteorologických situacích a ve velké míře je využívána v době oprav hlavní RWY 06L/24R. Nová paralelní RWY 06R/24L na letišti Praha/Ruzyně umožní snížit využívání stávající dráhy RWY 12/30, která směřuje do hustě osídlených částí města s kapacitní sídlištní zástavbou. I při některých meteorologických podmínkách, které v současnosti znamenají povinnost převést provoz na RWY 12/30, bude při existenci nové paralelní dráhy pokračovat provoz na těchto paralelních drahách.

## PROBLÉMY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Do problémů technické infrastruktury jsou zařazeny především dosud neřešené, nebo nerealizované záměry v různém stupni projektové přípravy a projednání. → [MAPA / 1132.2](#)

#### **PROBLÉMY ZÁSOBOVÁNÍ VODOU**

##### Přetížení vodojemů

Vlivem nárůstu zastavěných ploch a intenzivnějšího využívání ploch stabilizovaných se dostávají některé vodojemy do problémů v důsledku jejich vyčerpané nebo téměř vyčerpané kapacity. Jedná se zejména o VDJ Kozinec a VDJ Modřany I Jih. U těchto vodojemů je nutno řešit navýšení jejich kapacity rekonstrukcí, posílením nebo vhodných propojením přiváděcích řadů.

##### Oblasti bez veřejného vodovodu

Stále existují oblasti bez veřejného vodovodu: Zbraslav-Strnady, Zbraslav-Závist a Zadní Kopanina-Zmrzlík.

Lokality Zbraslav-Strnady a Zbraslav-Závist jsou v současné době součástí zahrádkářských osad, pitná voda je zde získávána ze studní. Výhledově je možné zásobovat pitnou vodou tato území z městského vodárenského systému, ale v současnosti nejsou v těchto lokalitách vyřešeny technické podmínky pro umístění vodovodních řadů.

Zadní Kopanina-Zmrzlík je již napojena na městský vodovod a připravuje se prodloužení vodovodního přivaděče pro napojení dalších oblastí Zadní Kopaniny.

#### **PROBLÉMY ODKANALIZOVÁNÍ**

##### Přetížení lokálních čistíren odpadních vod

Vlivem nárůstu zastavěných ploch a intenzivnějšího využívání ploch stabilizovaných, některé lokální ČOV nemají dosta-

tečnou kapacitu. Z toho důvodu je nutno přetížené čistírny rekonstruovat, rozšířit a jejich kapacitu posílit nebo prodloužit do jejich povodí vhodný kanalizační sběrač, který odkanalizuje příslušnou oblast na ÚČOV. Lokální čistírnu je možno následně vyřadit z provozu. V současné době je na území Prahy již 13 lokálních ČOV, jejichž kapacita je téměř vyčerpana nebo dokonce překročena. Jedná se o ČOV Miškovice, Kbely, Vinoř, Čertouzy, Běchovice, Uhřetěves, Královice, Lochkov, Holyně a Sobín, Újezd u Průhonic, Lipence a Svěpravič. U jmenovaných ČOV rozhodl jejich správce o dočasném opatření, které spočívá v redukci množství odpadních vod přitékající na ČOV tak, že je povolováno připojování pouze individuální zástavby. Připojování rozsáhlejší zástavby v rámci developerských projektů bude možné až po zkapacitnění těchto ČOV nebo jejich přepojení na centrální čistírnu (ÚČOV).

##### Oblasti bez veřejné kanalizace

Jedná se o menší oblasti bez napojení na stokovou síť, lokalizované na různých místech Prahy. Zejména jde o tyto lokality: Točná a Zadní Kopanina a části Cholupic, Komořan, Řeporyjí, Třebonic, Suchdola, Horních Počernic a Zbraslavi..

#### **PROBLÉMY PROTIPOVODŇOVÉ OCHRANY**

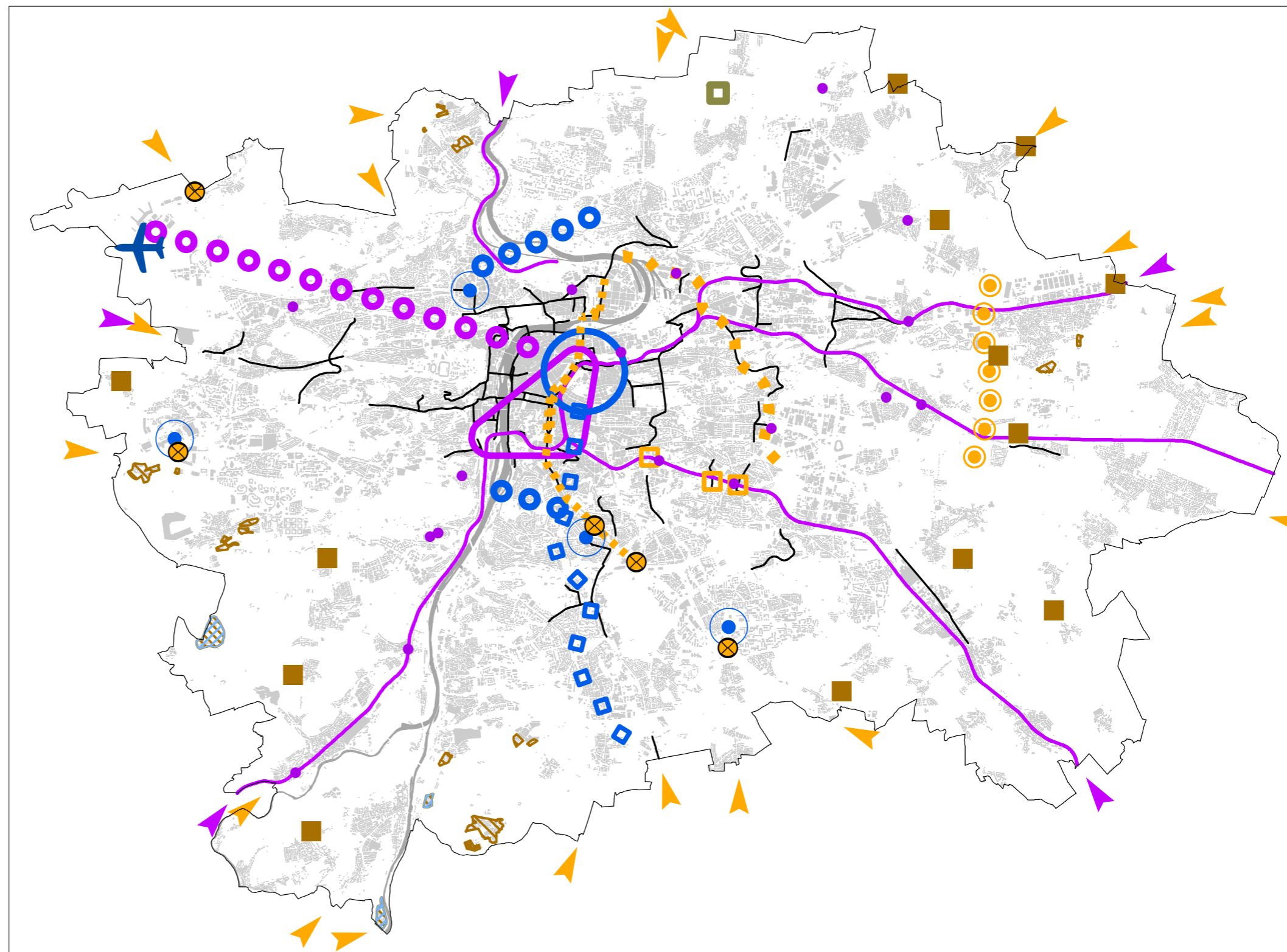
##### Nedokončená realizace protipovodňových opatření na Vltavě a Berounce, zajišťovaná městem

Po povodních v červnu 2013 se začaly prověřovat možnosti protipovodňové ochrany trojské kotliny, včetně ZOO Praha. V současné době se zpracovává studie proveditelnosti, z jejíž závěru vyplynou možné návrhy linií protipovodňové ochrany, které by se měly sledovat.

#### **PROBLÉMY ZÁSOBOVÁNÍ TEPEM**

##### Zásobování teplem v oblasti sídlišť Řepy a Jihozápadní Město

Vzhledem k postupnému dožívání plynových kotelen ostrovních soustav CZT na sídlištních Jihozápadního Města a Řep je tento problém řešen v aktualizaci Územní energetické koncepce hl. m. Prahy (ÚEK) z r. 2014. V aktualizaci ÚEK byly navrženy tři varianty zásobování tepelnou energií stávajících soustav dálkového vytápění na levém břehu Vltavy. Varianta\_A – přechod na částečně teplotní režim výroby tepla kotelen na levém břehu Vltavy (instalace kogeneračních jednotek na zemní plyn v rozsahu cca 50MW), varianta\_B – přepojení kotelen Řep, Jihozápadního Města, Dědiny a Veleslavína na tepelný napáječ z Elektrárny Kladno (využití disponibilní výrobní kapacity tepla ve výši cca 100 MW v Elektrárně Kladno I) a varianta\_C – řízený postupný rozpad soustav CZT a decentralizace na domovní plynové kotelny (pokud varianty A a B neuspějí např. z důvodu ekonomické nekonkurenčnosti). Na základě multikriteriálního hodnocení variant vychází v aktualizaci ÚEK nejlépe z hlediska lokálního vlivu na život-



0 5 km

- |  |   |  |   |  |   |
|--|---|--|---|--|---|
|  | uspořádání žel. uzlu v centrální oblasti    |  | průběh trasy metra D na území centra                |  | četnost křižovatek Pražského okruhu       |
|  | chybějící železniční zastávky               |  | problem. přestupní terminály veř. dopravy           |  | nedostatky stávajících mimoúř. křižovatek |
|  | železniční tratě s potřebou oddělení        |  | sledovaná nová paralelní RWY 06R/24L                |  | problem. podjezdy ve vazbě na výh. záměry |
|  | dálkové a příměstské dopravy                |  | letišťe Praha/Ruzyně                                |  | úseky kom. s dlouhodobým vytvářením kolon |
|  | směry s rostoucími nároky na železnici      |  | problém severojižní magistrály                      |  | oblasti bez veřejného vodovodu            |
|  | chybějící spojení l. Praha/Ruzyně s centrem |  | směry s rostoucími nároky na IAD a PID - komunikace |  | oblasti bez veřejné kanalizace            |
|  | chybějící spojení MHD mimo centrum města    |  | upřesnění průběhu Městského okruhu                  |  | přetížení lokální čistírny odpadních vod  |
|  | chybějící spojení jižního sektoru s centrem |  |   |  | skládky S-00 Ďáblice                      |

**Vybrané problémy dopravní a technické infrastruktury**

MAPA / 1132.2  
 [IPR Praha 2014, zdroj: IPR Praha 2014]

ní prostředí varianta B – výstavba tepelného napáječe z Elektrárny Kladno, kdy je základní tepelný zdroj umístěn mimo území hl. města Prahy. Nevýhodou této varianty je značná počáteční investice (cca 2 mld. Kč), časová náročnost přípravy a realizace stavby a případné problémy s průchodností koridoru tepelného napáječe. Řešení zásobování teplem sídlišť Řepy a Jihozápadního Města bude předmětem dalších jednání.

### PROBLÉMY ZÁSOBOVÁNÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ

#### Krizové napájení elektrickou energií v případě Black-Outu

Není dořešeno krizové napájení hl. m. Prahy v případě masivních výpadků dodávek elektrické energie (Black-Outu) náhradními (kogeneračními) zdroji jako studené zálohy pro tyto krizové stavy, se schopností pracovat v režimu ostrovního provozu a zároveň se schopností startu ze tmy. Pro území hl. m. Prahy je uvažováno s výstavbou cca 3 zdrojů. Problémem jsou zejména lokalizace, legislativní obtíže při projednávání výstavby jakož i otázka financování a provozu těchto zdrojů.

### PROBLÉMY S NAKLÁDÁNÍM SODPADY A ODPADOVÝM HOSPODÁŘSTVÍM

#### Problém snižování doby životnosti skládky odpadů v Ďáblicích a jejího rozšíření

Doba životnosti skládky je snižována ukládáním komunálního odpadu vznikajícího mimo území hlavního města. Dle informací společnosti A. s. A. a. s., která na území hl. m. Prahy provozuje jedinou skládku komunálních odpadů S-00 Ďáblice, je na výše zmíněné zařízení ukládána jedna pětina odpadů z hl. m. Prahy, zbytek návozu tvoří odpady produkované na území Středočeského kraje. V oblasti nakládání s odpady je Středočeský kraj dostatečně saturován, takže nevzniká potřeba využívat zařízení na území hl. m. Prahy, to ale neplatí recipročně, rámcová dohoda o spolupráci však chybí. Skládkování odpadů v Praze má pozitivní finanční vliv a tvoří nezanedbatelný příjem do městského rozpočtu.

## PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Mezi hlavní problémy týkající se kvality prostředí na území hlavního města patří problémy s čistotou ovzduší a hlučností prostředí, které přímo souvisí s dopravní obsluhou města a aktuálně i problematika nakládání s odpady.

### PROBLÉMY SE ZNEČIŠTĚNÍM OVZDUŠÍ A HLUKOVOU ZÁTĚŽÍ

#### Současné zatížení města zhoršenou kvalitou ovzduší

Na značné části území hl. m. Prahy jsou překračovány imisní limity pro kvalitu ovzduší. Nejvýznamnějším zdrojem

znečištění ovzduší v Praze jsou emise z dopravy. K překračování limitů dochází podél kapacitních dopravních komunikací, další zasaženou oblastí je okolí velkých stacionárních zdrojů znečištění (cementárna Radotín, kamenolom Řeporyje, Zbraslav). Snižování emisní zátěže z dopravy brzdí nedostatek technicky vybavených tras komunikací mimo centrum města a to především stabilizace nadřazené komunikační sítě a urychlené dobudování Pražského okruhu. Problémy jsou se zaváděním opatření, které by mohly zlepšit kvalitu ovzduší ve městě jako je – vymezení nízkoemisních oblastí, zavedení mýtného systému, důsledná kontrola emisních parametrů a zavádění alternativních paliv, ekologizace energetické infrastruktury apod. Malá podpora je pocítovaná pro uplatňování šetrné hromadné dopravy a podpory cyklistů a pěších.

#### Liniové zdroje znečištění ovzduší 5–20 NO<sub>x</sub>/rok/km a nad 20 NO<sub>x</sub>/rok/km

Jako liniové zdroje znečištění ovzduší jsou označovány úseky komunikací, na kterých vlivem automobilové dopravy dochází k roční emisí oxidu dusičitého mezi 5 a 20, respektive nad 20 tun na běžný kilometr komunikace.

#### Bodové zdroje znečištění ovzduší REZZO 1 a REZZO 2

Zdroje emitující do ovzduší znečišťující látky jsou celostátně sledovány v rámci tzv. Registru emisí a zdrojů znečišťování ovzduší (REZZO). V rámci tohoto registru jsou jednotlivé zdroje členěny do kategorií podle míry svého vlivu na kvalitu ovzduší.

#### Současné zatížení města hlukem

Praha je z akustického hlediska nejzatíženějším regionem z celé České republiky. Podíl obyvatelstva zasažený nadměrným hlukem se pohybuje podle údajů SZÚ těsně nad 50 %.

Nejvýznamnější akustický problém ve městě představuje hluk ze silniční dopravy. Ostatní zdroje dopravního hluku, tedy letecká, železniční a tramvajová doprava, se uplatňují relativně místně. Z výsledků hlukového posouzení vyplývá, že skoro třetina obyvatel hlavního města bydlí v prostředí, kde noční hluk z některého z dopravních zdrojů dosahuje nebo přesahuje 50 dB. Podobně jako pro snížení emisí má stejný význam zavádění výše zmíněných opatření i pro snížení hluku. Ten lze dále ovlivnit i zvýšenou kontrolou rychlosti, plynulosti provozu, zaváděním tichých povrchů apod., ale i uplatněním tzv. tichých oblastí, jejichž smyslem je zachování alespoň relativně tichého prostředí ve městě i do budoucna. Tiché oblasti jsou definovány jako oblasti, které nejsou vystaveny hluku z jakéhokoli zdroje tak, že hodnoty zvoleného ukazatele hluku v ní nepřekročí stanovenou mez. U stávajících komunikací v rezidenčních oblastech, ve kterých jsou překračovány přípustné hygienické limity, je nutné zajistit realizaci protihlukových opatření. Všechna uvedená opatření a zásahy vyžadují nemalou míru finančních prostředků, ale i schopný management pro jejich kvalitní přípravu a realizaci.

Málo přehledné zobrazení problematiky znečištění ovzduší a hluku spolu s ostatními problémy v komplexním výkrese problémů vede k ponechání této problematiky pouze do tematických výkresů č. 144 a č. 145.

#### Nesoulad vymezení ÚSES

Nesoulad vymezení ÚSES v platných ÚPD a v oborovém podkladu AOPK ČR.

## OHROŽENÍ V ÚZEMÍ

Ohrožení v území mohou představovat případné projevy katastrofických přírodních procesů a také některé obtížně odstranitelné doprovodné projevy související s funkcí dopravních terminálů nebo s riziky souvisejícími s předchozím nešetrným nakládáním s územím. Za tato celoměstsky významná ohrožení, jejichž ochranu je možno podpořit s využitím nástrojů územního plánování lze považovat:

#### Záplavová území

Záplavová území jsou administrativně určena území, která mohou být při výskytu přirozené povodně zaplavena vodou. Cílem stanovení záplavových území je vytvoření územního limitu pro zástavbu a jiné využití v oblastech s nejvyšším ohrožením lidských životů a majetků. (Více je vysvětleno v kapitole 714 Povodně a protipovodňová opatření a zobrazeno ve výkrese č. 710 Vodní a odpadové hospodářství.)

#### Poddolovaná a sesuvná území

Svahové deformace přirozeného původu nepředstavují na území hlavního města významnější problém; tím by se mohly stát pouze sekundární sesuvy způsobené např. poruchami na vodovodních a kanalizačních řadech nebo technicky špatně provedené zemní práce narušující stabilitní poměry.

Obdobně jako svahové pohyby ani poddolovaná území nejsou v Praze větším problémem. Poddolování zde souvisí především s hornickými pracemi prováděnými převážně v 19. století; výjimečně probíhaly některé těžby a ražby i ve 20. století. Za potenciálně lokálně problematický lze označit pouze okraj křídové plošiny, kde byl v 19. století a patrně i již dříve těžen pískovec. Jedná se přibližně o pruh na hraně Prosecké plošiny dlouhý 5–6 km mezi dnešní Libní a Hloubětínem. (Více je vysvětleno v kapitole 100 Krajina v části 112 Geomorfologie; zobrazeno ve výkrese č. 111 Geologické jevy.)

#### Oblasti a lokality se starými zátěžemi

Jedná se o kontaminace horninového prostředí a podzemních vod nebezpečnými látkami, které jsou na území hl. m. Prahy především důsledkem přímé antropogenní činnosti. Jde převážně o staré průmyslové areály, jednotlivé průmyslové provozy, ben-

zínové pumpy a dále navážky s příměsí nebezpečných odpadů. Znečišťující látky jsou především ropné uhlovodíky, dichlorethan, dichlorethen, tetrachlorethan (perchlor), skupiny chlorovaných alifatických uhlovodíků, kadmium, chrom, olovo, zinek, železo a mnohá další.

#### Zóny havarijního plánování ZHP

Dle §18 zákona č. 59/2006 Sb. O prevenci závažných havárií je provozovatel objektu zařazeného do skupiny B povinen vypracovat a předložit písemné podklady pro stanovení zóny havarijního plánování. Na území hl. m. Prahy se nacházejí dvě zařízení, které spadají dle přílohy č. 1 a 2 výše uvedeného zákona do kategorie B. MHMP hl. m. Prahy poté stanoví zónu havarijního plánování dle poskytnutých podkladů. Vnitřní hranici zóny havarijního plánování tvoří hranice areálu, vnější hranici zóny havarijního plánování tvoří křivka odvozená jako hranice sjednocení obvodů kružnic opsaných okolo více půdorysných ploch identifikovaných zdrojů rizika upravená podle místních urbanistických, katastrálních, terénních a demografických poměrů.

## STŘETY ZÁMĚRŮ URBANISTICKÝCH A DOPRAVNÍ A TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY S LIMITY

Významnou skupinu problémů v území tvoří střety záměrů s limity využití území. Vzhledem k vysoké heterogenitě městského prostředí, charakterizované extrémní hustotou územních limitů, vztahujících se jak k antropogenním tak i přírodním prvkům a zároveň vysoké investiční atraktivitě území, se většina problémů projevuje nutností prověření záměru v podrobnějším měřítku. Kritický střet s limity či jinými záměry zpochybňující realizaci záměru je v podstatě velmi ojedinělou záležitostí. Výsledkem prověření může být úprava programu či koncepce záměru nebo nalezení vhodnějšího technického řešení. Potenciální vážné střety nalezneme zejména v oblastech, kde hrozí narušení přírodně chráněného území či prvku ÚSES, případně se dá předpokládat nutnost korekce ve vymezení ÚSES. V oblasti dopravní infrastruktury jsou to opět jak silniční, tak železniční stavby

Významným omezením, až střetem může být při rozsáhlejších záměrech, či jejich kumulaci na kvalitní zemědělské půdě i udělení souhlasu s vynětím ze zemědělského půdního fondu. Obecně lze říct, že liniové stavby dopravní infrastruktury vedené v extravilánu znamenají zábor kvalitní zemědělské půdy, podobně jako rozsáhlejší plošné stavby technické infrastruktury.

Některé střety lze vysledovat také na úrovni plošných rozvojových záměrů – u připravovaných v rámci změn ÚP či v rámci návazné projektové dokumentace.

Kromě střetů s limity, dochází v některých případech i ke střetům různých záměrů navzájem.

Použité zkratky limitů v tabulce:

Přírodní limity – Přírodní parky (PP), Přírodní památky (PPa), Ochranná pásma NPP, PP a PR (OP), Významné krajinné prvky ze zákona (lesy) (Le), Vzdálenost 50 m od okraje lesa (LeOP), Významné krajinné prvky ze zákona (vodní toky a plochy) (Vpt), Významný krajinný prvek registrovaný (VKP), Územní systém ekologické stability (ÚSES), Natura 2000 (NA), Národní přírodní památka (NPP), Přírodní rezervace (PR), Kvalitní zemědělská půda (I. a II. třída ochrany) (Zp)

Technické limity – Kategorie záplavových území z hlediska zastavitelnosti území (všechny kategorie jako jeden limit) (Zú), Ochranná pásma venkovních vedení VVN (VVN), Bezpečnostní pásma VVTL plynovodů (VVTL)

Památkové limity – Kulturní památky (KP), Historická jádra obcí (HJ), Archeologické lokality (AL), Městská památková zóna (MPZ)

Ostatní limity – Stavební uzávěra všeho druhu (SU), Zóny havarijního plánování (Be) → TAB / 1130.2

TAB / 1130.1

KÓD STŘETU	KÓD ZÁMĚRU	NÁZEV ZÁMĚRU	LIMIT
T01L-P	ZT-11	Suchý poldr na Šáreckém potoce	PP, LeOP, OP
T02L-P	ZT-27	VDJ Pomezí	PP, Le, ÚSES
D03L-P	ZD-11	Komunikační propojení Pražský okruh – Přátelství	PP, Vpt
D04L-P	ZD-13	Vysokorychlostní trať Praha – Benešov	PP, Le, VKP
D05L-P	ZD-14	Vysokorychlostní trať Praha – Litoměřice (- SRN) varianta 1	Le, ÚSES, VKP, NPP, NA
D06L-P	ZD-15	Vysokorychlostní trať Praha – Polsko	Le, ÚSES, PP, PR, NA
D07L-P	ZD-16	Vysokorychlostní trať Praha – Litoměřice (- SRN) varianta 2	Le, ÚSES, Vpt
D08L-P	ZD-3	Východní tramvajová tangenta	ÚSES, Vpt
D09L-P	ZD-9	Pražský okruh, úsek Březiněves – Satalice	Le, OP
T10L-P	ZT-26	Obnova a zdvojení vodovodních řadů (DN 1200) od vodojemu Chodová – Kyjský uzel	PPa, Le
D11L-P	ZD-1	Modernizace žel. tratě – tj. vybudování 3.koleje, napojení žst. Praha Libeň na budované Nové spojení a zajištění kapacity trati pro výhledový rozsah dopravy výstavbou druhé traťové koleje v úseku Libeň-Malešice-Vršovice a Malešice-Hostivař, vyhlášení VPS	PP, Le, ÚSES
D12L-P	ZD-5	Přemístění tramvajové smyčky k přestupnímu uzlu veřejné dopravy, tj. ke stanicím metra a budoucí měst.železnice, ve vazbě na parkoviště P+R	Le
T13L-P	ZT-19	Rozšíření TR 400/110 kV Řeporyje	ÚSES, Zp
T14L-P	ZT-2	Retenční nádrž N7 na Dalejském potoce	Zp
T15L-P	ZT-23	TR 110/22 kV Slivenec včetně připojení na nadzemní vedení 110 kV	Zp
U16L-H	ZU-12	Letná Office Park, Praha 7	MPZ
U17L-P	ZU-22	Sportovní areál „Nad přehradou“, Praha 15	PP
U18L-O	ZU-3	Reitknechtka, Praha 4	SU
D19L-PT	ZD-17	Tramvajová trať Podbaba – Suchdol	ÚSES, Zp, VVN, VTL



000	Základní údaje
100	Krajina
200	Město
300	Využití území
400	Rozvojový potenciál
500	Krajinná infrastruktura
600	Dopravní infrastruktura
700	Technická infrastruktura
800	Ekonomická infrastruktura
900	Nástroje pro uplatňování veřejného zájmu a limity v území
1000	Implementace ÚPP a ÚPD

## **1100 / Hodnoty a problémy**

1200	Vyhodnocení vyváženosti vztahu mezi pilíři udržitelnosti rozvoje
------	--

