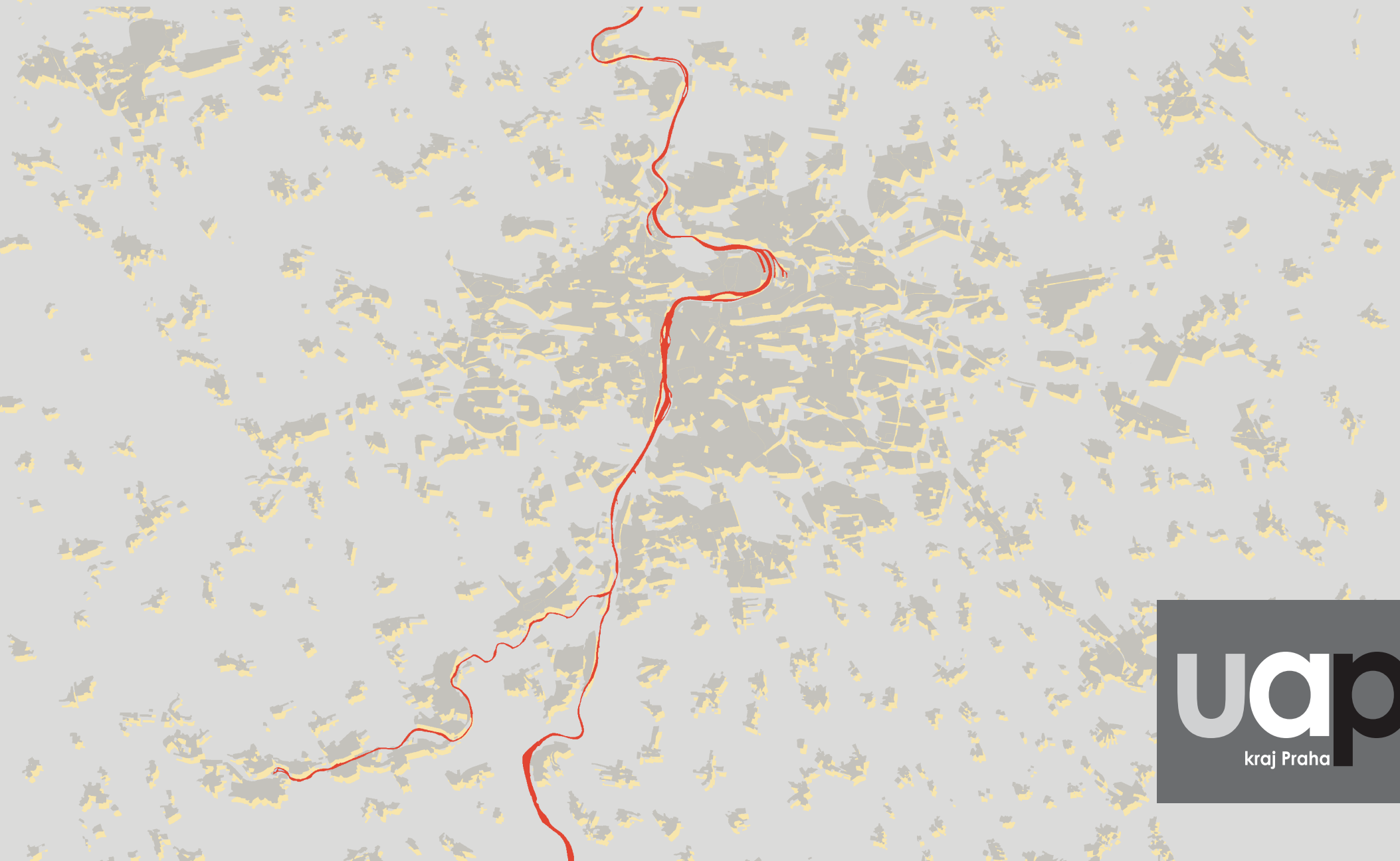


PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

Územně analytické podklady hlavního města Prahy

kraj 2007





Územně analytické podklady hlavního města Prahy

kraj 2007

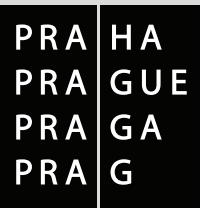
Pořizovatel:

Odbor územního plánu MHMP
Jungmannova 29/35, Praha 1

Zpracovatel:

Útvar rozvoje hl. m. Prahy
Vyšehradská 57/2077, Praha 2





Zpracovatelský tým

Vedoucí zpracovatelského týmu: Mgr. Jiří Čtyroký

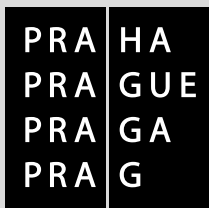
Ing. Milan Adam, Ing. Ivan Auerbach, Ing. Blažena Bakulová, Ing. Zdeněk Bárta, Ing. Martin Baše, Ing. Jan Bayerle, Ing. arch. Pavel Beneš, Ing. arch. Hana Beránková, Ing. Eva Berdichová, Mgr. Eliška Bradová, RNDr. Ivo Caha, Mgr. Martin Fejfar, Ing. arch. Magda Filipová, Ing. Jan Fišer, Ing. Karel Hák, Milena Hanková, Ing. arch. Robin Hanus, Ing. arch. Alena Hořejší, Eva Chládková, Ing. Vladimír Janeček, Ing. Jiří Jaroš, Ing. Pavel Jonák, Ing. Mária Kazmuková, Ing. arch. Vlasta Klokočková, Daniel Korejs, Ing. arch. Dana Koutská, Ing. arch. Oldřich Kratochvíl, Ing. arch. Ivana Kubáková, Ing. Miroslav Kubový, Ing. Hana Losová, Ing. arch. Rudolf Mach, PhDr. Nataša Macháčová, Ing. Jitka Majerová, Ing. Jiří Mejstřík, Ing. arch. Ivana Michaljaničová, Ing. Milada Mikulová, Ing. arch. Josef Morkus, Václav Paleček, Mgr. Petr Panec, Ing. arch. Hana Peckelová, Ing. Jakub Pechlát, Mgr. Michal Pochmann, Ing. arch. Alena Poláková, Renata Procházková, Ing. Zuzana Přerovská, Ing. Jiří Rathouský, Ing. arch. Martin Říha, RNDr. Zdeněk Sirotek, Ing. Věra Skalická, Mgr. Irena Stoklasová, Mgr. Vlasta Suková, Ing. arch. Kateřina Szentesiová, Ing. arch. Dagmar Šormová, Ing. arch. Taťána Štědrá, Ing. Zuzana Šulcová, Ing. Tereza Švecová, Ing. Anna Tollarová, PhDr. Milan Turba, Ing. arch. Petr Věrtelář, Annamaria Veselá, Věra Vorálková, Ing. Jakub Zajíček, Ing. Marek Zděradička, Ing. Alena Zelenková



OBSAH

TEXTOVÁ ČÁST

1 Úvod.....	3		
2 Současný stav a trendy vývoje území hl. m. Prahy a jeho hlavních funkčních systémů	4		
2.1 Role Prahy	4		
2.2 Ekonomická základna.....	8		
2.3 Sídelní struktura	16		
2.4 Přírodní podmínky	26		
2.4.1 Horninové prostředí, půda a terénní morfologie, utváření krajiny ..	26		
2.4.2 Hydrologie	27		
2.4.3 Klima	27		
2.4.4 Flóra a fauna	28		
2.4.5 Ochrana přírody	28		
2.5 Sociální podmínky	34		
2.6 Ochrana kulturního a historického dědictví	40		
2.7 Bydlení.....	46		
2.8 Občanská vybavenost	52		
2.8.1 Administrativa.....	52		
2.8.2 Veřejná správa	52		
2.8.3 Obchod a služby	53		
2.8.4 Zdravotnictví, sociální péče.....	54		
2.8.5 Školství.....	55		
2.8.6 Kultura	56		
2.9 Cestovní ruch.....	60		
2.10 Znalostní společnost.....	64		
2.11 Průmyslová výroba, skladování a logistika.....	68		
2.12 Rekreace a sport	72		
2.13 Zeleň.....	78		
2.14 Plochy zemědělství a lesy	84		
2.15 Doprava	92		
2.15.1 Železniční doprava.....	92		
2.15.2 Silniční doprava.....	94		
2.15.3 Vodní doprava	96		
2.15.4 Letecká doprava.....	97		
2.15.5 Veřejná doprava osob	98		
2.15.6 Záchytná parkoviště P + R	100		
2.15.7 Vnější autobusová doprava.....	101		
2.15.8 Doprava v klidu	101		
2.15.9 Cyklistická doprava	102		
2.16 Technická infrastruktura	106		
2.16.1 Zásobování vodou	106		
2.16.2 Odkanalizování	106		
2.16.3 Vodní toky	107		
2.16.4 Zásobování teplem	110		
2.16.5 Zásobování plynem.....	111		
2.16.6 Produktovody	112		
2.16.7 Zásobování elektrickou energií	112		
2.16.8 Elektronické komunikace	112		
2.17 Hygiena životního prostředí.....	118		
2.18 Bezpečnost.....	128		
3 Vyhodnocení vyváženosti vztahu mezi pilíři udržitelnosti rozvoje.....	132		
3.1 Zjištěné nerovnováhy mezi pilíři udržitelnosti rozvoje	132		
3.1.1 Disproporce mezi ekonomickým a environmentálním pilířem	132		
3.1.2 Disproporce mezi environmentálním a sociálním pilířem	133		
3.1.3 Disproporce mezi sociálním a ekonomickým pilířem.....	133		
3.1.4 Disproporce mezi všemi pilíři	133		
3.2 Zjištěné nerovnováhy uvnitř pilířů udržitelnosti	133		
3.2.1 Ekonomický pilíř	133		
3.2.2 Sociální pilíř.....	134		
3.2.3 Environmentální pilíř	134		
4 Určení problémů k řešení	136		
4.1 Urbanistické, dopravní a hygienické závady	136		
4.2 Ohrožení v území	136		
4.3 Místa územních střetů záměrů s limity	137		
4.4 Specifické oblasti a širší územní problémy	137		
4.5 Východiska a obecné celoměstské problémy	140		
5 Zdroje informací, reference a literatura	142		
GRAFICKÁ ČÁST			
6 Výkresy – přehled použitých prvků.....	145		
6.1 Výkres č. 1 Hodnoty území	145		
6.2 Výkres č. 2 Limity v území.....	150		
6.3 Výkres č. 3 Záměry na provedení změn v území.....	156		
6.4 Výkres č. 4 Problémy k řešení.....	164		



Textová část



1 ÚVOD

Územně analytické podklady hl. m. Prahy - kraj jsou zpracovávány na základě usnesení Rady hl. m. Prahy č. 373 ze dne 20. 3. 2007. Vzhledem ke specifické pozici hl. m. Prahy, plnící roli samosprávného územního celku kraje a zároveň obce, je nezbytné v souladu s požadavky stavebního zákona č. 183/2006 Sb. zajistit zpracování Územně analytických podkladů tak, aby umožňovala plnit úlohu územně plánovacího podkladu jak pro koncepční dokumentace celoměstského charakteru, tak pro územně plánovací dokumentace podrobné.

Prioritním požadavkem, kladeným na územně plánovací činnost v hl. m. Praze, je pořízení Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy jako základního koncepčního dokumentu, definujícího cíle a principy prostorového rozvoje města v příštích letech a tvořícího základní rámec pro budoucí zpracování nového Územního plánu hl. m. Prahy. Nezbytnost přednostního zpracování územně plánovacího podkladu pro tuto dokumentaci byla důvodem pro zpracování Územně analytických podkladů hl. m. Prahy ve dvou úrovních. Výstupem první úrovně jsou Územně analytické podklady kraje hl. m. Prahy. Ve druhé fázi, jejíž realizace se předpokládá v roce 2008, budou pořízeny podrobné podklady pro úroveň obce. V rámci dalších dvouletých aktualizacích cyklů budou zpracovávány Územně analytické podklady jednotně pro obě hierarchické úrovně.

Územně analytické podklady kraje jsou členěny do dvou částí. V první, textové a grafické části, je proveden rozbor stavu a vývoje jednotlivých tematických oblastí města. Mezi tyto oblasti spadají témata přírodních podmínek, sídelní struktury, stavu složek životního prostředí, dopravní a technické infrastruktury, ale také témata popisující dynamické činitele v území, zejména ekonomické, sociální, kulturně-historické a další. Jedním ze specifických cílů tohoto rozboru je nalezení základních hodnot území, jejichž zachování je klíčové z hlediska dalšího rozvoje území. Pro každé takto specifikované téma byla zpracována SWOT analýza, shrnující silné a slabé stránky, příležitosti a ohrožení, na jejichž základě jsou pak definovány hlavní problémy k řešení především v navazujících územně plánovacích dokumentacích. Dílčí SWOT analýzy a specifikace hlavních problémových témat se staly základem vyhodnocení vyváženosti vztahu mezi pilíři udržitelnosti vývoje. Závěrečným vyhodnocením rozboru udržitelného rozvoje území, jehož součástí jsou výše uvedené kapitoly, je určení problémů k řešení, směřujících zejména směrem k Zásadám územního rozvoje.

Grafické znázornění územní lokalizace hodnot, limitů, rozvojových záměrů a problémů je provedeno v grafické části. Výkresy jsou zpracovány v měřítku 1:50 000.

Přílohou díla je podklad pro rozbor udržitelného rozvoje území, který sdružuje především tabelární a mapové údaje o území, jejichž výčet je definován přílohou č. 1, část B vyhlášky č. 500/2006 Sb. a které tvoří jádro údajů využitých pro zpracování analytické části díla.

2 SOUČASNÝ STAV A TRENDRY VÝVOJE ÚZEMÍ HL. M. PRAHY A JEHO HLAVNÍCH FUNKČNÍCH SYSTÉMŮ

2.1 ROLE PRAHY

Praha v Evropě

Praha leží z geografického pohledu téměř ve středu evropského kontinentu, vzdušnou čarou přibližně stejně vzdálená od tří moří: Baltského (365 km), Severního (495 km) a Jaderského (490 km). Počtem obyvatel je Praha mezi 27 hlavními městy států Evropské unie (EU) na desátém místě, ve srovnání se všemi velkými městy zemí EU se řadí na místo patnácté.

Praha překonala několik desetiletí trvající geopolitickou izolaci a ve střední Evropě dnes zaujímá jedno z předních míst, hraje klíčovou roli při vytváření a udržování české identity. Posun Prahy z periferní pozice kontinentu ji zařadil do středoevropské sídelní struktury jak tzv. severojižní osy Vídeň-Praha-Drážďany-Berlín, tak je ovlivňována velkými městy jihovýchodního segmentu tzv. „modrého banánu“ Londýn-Brusel-Porýní-Frankfurt-Mnichov-Milán. Vstup České republiky do EU v květnu 2004 vytvořil pro hlavní město nové příležitosti, ale znamenal i zvýšení konkurence. Platí to nejen pro jmenovaná města nadnárodních sídelních útvarů, ale i obdobná sídelní uskupení východním směrem (mj. polská města v čele s Varšavou nebo Budapeští). Proto aktivity, spojené se začleněním Prahy do evropských struktur a úsilí posílit mezinárodní postavení hlavního města jako „brány mezi východem a západem Evropy“ se stále řadí mezi klíčové záměry strategie města. Praha chce i nadále maximálně využívat finanční zdroje Evropské unie. Vedení města připravilo příslušné dokumenty s tím, že čerpání těchto zdrojů v programovém období 2007 – 2013 vyžaduje vyšší organizační a rozpočtové nároky.

Praha staví koncepci rozvoje a budoucího umístění na „trhu metropolí“ na poloze přirozené kontinentální obchodní křižovatky, na kulturní tradici a mezinárodních kontaktech, investorském zájmu, poměrně vzdělaném a flexibilním obyvatelstvu, ale také na své jedinečnosti a kráse. Historické centrum (PPR) je zapsáno do seznamu světového kulturního dědictví UNESCO, což představuje zvláštní a náročnou ochranu této části města (již několik let se umísťuje Praha v první polovině seznamu hodnocených nejvýznamnějších evropských měst podle atraktivity pro umístění firmy - 13. místo v roce 2006; zdroj Cushman & Wakefield). Efektivnímu využití těchto i dalších předností Prahy brání ještě některé překážky a omezení, jako například neúplná dopravní a technická

infrastruktura včetně napojení na některé segmenty evropského dopravního systému, dosud průměrná úroveň komunikačního a informačního propojení, nepřipravenost obyvatel na větší otevřenost města nebo nepříznivá pověst některých pražských služeb a nevyrovnaná kvalita veřejné správy.

Obr. Praha ve střední Evropě



Zdroj: URM, 2007

Praha – hlavní město

Praha je politicko-hospodářským a společenským centrem státu a je jeho prvořadým reprezentantem. Rozkládá se pouze na 0,6 % území republiky, ale počet obyvatel představuje 12 % obyvatelstva státu. Hlavní město poskytuje sídlo a služby orgánům státní správy, zákonodárným a politickým institucím, firmám, kulturním a vzdělávacím institucím s celostátní působností atd. Přířin jeho ekonomické základny je zcela zásadní, neboť se na jeho území trvale vytváří ¼ hrubého domácího produktu celé republiky. Každý šestý zaměstnaný

v Praze bydlí mimo Prahu a do pražských škol dojíždí cca 55 tisíc žáků, studentů a učňů z celé ČR.

Praha je především bydlištěm více než 1 milionu obyvatel a zásadně ovlivňuje sídelní strukturu celé země. Současná rozloha města je výsledkem přirozeného historického vývoje a dlouhodobého územního růstu, podpořeného centrální polohou uvnitř státu. Je nejdůležitějším cílem cest a největším centrem vnitrostátní i mezinárodní železniční přepravy ve směrech sever-jih i východ-západ, je centrálním bodem všech dálničních tras a zcela nezastupitelným uzlem letecké dopravy. Populačně je dlouhodobě závislá na migraci jak ze zahraničí, tak hlavně z ostatních regionů státu.

Praha v regionu

Velký význam Praha přikládá vztahům k sousednímu Středočeskému kraji a zejména okresům Praha-východ a Praha-západ. Nejbližší zázemí hlavního města slouží dopravním stavbám a technické infrastruktuře důležitým i pro Prahu, rekreačním účelům a stále více obyvatel Prahy se sem stěhuje za novým bydlením. Postupně tak zesiluje suburbanizační proces a za hranicemi Prahy rostou velmi kapacitní monofunkční obytné enklávy. Při nedostatečné koordinaci výstavby však vznikají některé provozní problémy.

Praha je pro okolní region – Středočeský kraj – nepostradatelným zdrojem pracovních příležitostí (více než 90 tis. osob dojíždí do Prahy za prací), vzdělávání (20 tisíc dojíždějících do pražských škol), zdravotnictví, kultury, nakupování i dalších aktivit, a tím i jeho prosperity a uspokojování potřeb jeho obyvatel. Vzhledem k umístění krajských složek veřejné správy a dalších institucí s působností na části nebo celém území Středočeského kraje je Praha také přirozeným správním centrem tohoto regionu. Úspěšně se daří rozvíjet dopravní propojení obou územních celků formou tzv. Pražské integrované dopravy (PID).

Část Středočeského kraje přímo sousedící s Prahou se rovněž stala a s velkou pravděpodobností i nadále bude místem intenzivní podnikatelské výstavby. Při křižovatkách radiálních dálničních tras za hranicemi Prahy a podél nich došlo k prudkému rozvoji komerčně-industriálních zón s určitým rizikem, že záměry nebudou v plném rozsahu dokončeny. Často jde o značně diskutabilní zásahy do krajiny a zásadním způsobem je tak ovlivněna atraktivita obou krajů. Dynamika a kvalita vývoje v tomto prostoru, spojeného často s dalšími tlaky na zastavění volných ploch, bude proto záviset na tom, do jaké míry se podaří koordinovat rozvojové záměry Prahy a Středočeského kraje nebo realizovat společná investiční řešení, popř. regulační opatření. Zlepšení spolupráce vyžaduje vytvoření potřebné organizační struktury.

SWOT

SILNÉ STRÁNKY

- poloha Prahy ve středu Evropy, trvající atraktivita a růst všeobecné prestiže města,
- tradiční postavení Prahy jako střediska české státnosti a správy státu, vzdělanosti a kultury,
- unikátní kulturně-historické dědictví světového významu, mimořádná turistická přitažlivost Prahy,
- kontakty s velkými městy a regiony evropského kontinentu, napojení na činnost komunitárních struktur EU.

SLABÉ STRÁNKY

- napojení na evropské dopravní síť (vyjma letecké dopravy) pod úrovní nejvýznamnějších konkurenčních měst západní Evropy,
- málo rozvinutá koordinace aktivit a spolupráce mezi veřejným a soukromým sektorem při prosazování zájmů města.

PŘÍLEŽITOSTI

- vymezení a upevnění pozice Prahy na trhu metropolí Evropy jako dynamického, dlouhodobě stabilního, bezpečného a inovačního města – prezentace Prahy jako „spokojeného“ města,
- využití polohy města v Evropě k umístění sídla některých institucí EU a dalších mezinárodních organizací v Praze a pro mezinárodně významné aktivity,
- prezentace Prahy jako vhodného kandidáta pro konání letních olympijských her.

OHROŽENÍ

- rychlý růst konkurence jiných evropských měst,
- nekonceptní přístup a komerční tlaky měnící Prahu na „běžné“ velkoměsto s internacionální unifikací,
- ztráta mezinárodní pozice Prahy jako památkově unikátního celku, vyřazení Pražské památkové rezervace ze seznamu světového kulturního dědictví UNESCO (negativní vliv turismu na památky a genia loci Prahy),
- malá podpora Prahy z úrovně vlády a Parlamentu ČR,
- trvající organizačně i věcně málo fungující vazby koordinační mezi Prahou a Středočeským krajem,
- nárůst cizích vlivů překračujících míru tolerance občanů.

URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ

- Posílení významu města jako jednoho z center unijního života, sídla mezinárodních organizací a místa konání významných akcí.
- Udržení Prahy na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO.
- Informační vazby mezi pražskou radnicí a ostatními městskými částmi k provádění jednotné alokační politiky a marketingu hl. m. Prahy.
- Chybějící organizačně i věcně strukturovaný subjekt pro permanentní spolupráci Prahy a Středočeského kraje, zejména při řešení společných problémů a při koordinaci přípravy a prezentace rozvojových záměrů.

2.2 EKONOMICKÁ ZÁKLADNA

Makroekonomické ukazatele potvrzují, že pražská ekonomická základna má v rámci státu specifické a bezkonkurenční postavení. Podíl Prahy na hrubém domácím produktu (HDP) České republiky je mimořádně vysoký (20,8 % v roce 1994, 24,0 % v roce 2005). Vývoj HDP na 1 obyvatele je rovněž příznivý, ze 177,0 % celostátní úrovně v roce 1994 vzrostl na 209,1 % v roce 2005. Obdobnou tendenci vykazuje i vývoj HDP na 1 obyvatele „regionu“ Praha vztažený k průměru 27 zemí Evropské unie, tj. včetně zemí přijatých v roce 2004 a 2007 (index Prahy činí téměř 160 %).

Převážná část pražské ekonomiky prošla restrukturalizací. Soukromý sektor se již adaptoval v nových podmínkách tržního hospodářství, ve velké míře se prosazují zahraniční podnikatelské subjekty. Jako rozhodující nástroj pro zajištění budoucí konkurenceschopnosti města je nezbytné využívat faktorů znalostní společnosti, jejíž kapacity jsou na území města v dostatečném rozsahu alokovány (výzkum a vývoj, vysoké školy, informační technologie), tzn. především posílit „strategické“ služby s vysokou inovační kvalitou.

Počet registrovaných ekonomických subjektů v Praze k 31. 12. 2006 činil 438 tisíc, tj. 18,0 % z celkového počtu v České republice (2,43 milionů). Z toho má v Praze sídlo přes 124 tisíc právnických osob (mj. 84 tisíc společností s ručením omezeným, 7,4 tisíce akciových společností a 188 státních podniků) a 273 tisíc fyzických osob.

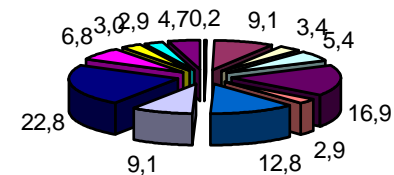
V podstatě stabilizovaná odvětvová struktura ekonomické základny Prahy je již srovnatelná se západoevropskými městy. Zemědělství je sice objemem výkonů minimální, trvá však jeho velký význam pro krajinu a ochranu přírody, racionální využití půdního fondu i produkci specifických komodit. I když průmyslová výroba s dlouhou tradicí má stále nezanedbatelné místo (mj. farmacie, elektrotechnika, dopravní prostředky, informační a výpočetní technika), výrazně posílil terciární a především kvartérní sektor.

V průmyslu je v podstatě restrukturalizace ukončena; velké uvolňování nadbytečné pracovní síly se zastavilo; výběr oborů a výrobních programů směřuje k zabezpečení růstu efektivnosti a inovační konkurenceschopnosti. Zvýšit se musí investování do nových technologií a progresivních „know-how“, a to zejména v sektoru malých a středních podniků, jejichž specifickým potřebám bude třeba i nadále věnovat zvýšenou pozornost. Stavebnictví přizpůsobilo své kapacity nové poptávce, a tím se stalo účinným prvkem stability ekonomiky města. Napomáhá tomu i přetrvávající velký rozsah investování na území Prahy (cca 1/4 všech investic v ČR).

Zcela mimořádným tempem rostou kapacity obchodu se zaměřením na velkoprodej a oborovou kompletaci obchodní sítě. Prosadily se obchodní řetězce

převážně se zahraničním kapitálem; již byla realizována a připravují se další velká komerční a logistická centra, často s nadregionální působností (v Praze je 35 % z obchodní plochy velkých nákupních center ČR a jejich rozloha překročila 600 tis. m²). Cestovní ruch se stal významnou součástí ekonomické základny (téměř 50 % celostátních výkonů cestovního ruchu). Trvá silný investorský zájem o ubytovací kapacity, nové hotely rychlým tempem zvyšují nabídku v chybějících typech ubytování. Nabídka návštěvnických aktivit se rozšiřuje; postupně se odstraňuje nižší kvalita některých služeb. Praha je zatím považována za „bezpečnou“ destinaci.

Graf Podíl odvětví na výkonech ekonomiky v roce 2005 (hrubá přidaná hodnota, v %)



- Zemědělství, myslivost a lesnictví
- Výroba a rozvod elektřiny, plynu a vody
- Obchod, opr. motor. vozidel a spotřebního zboží
- Doprava, skladování a spoje
- Nemovitosti a pronájem, podnikatelské činnosti
- Vzdelávání
- Ostatní veřejné, sociální a osobní služby
- Zpracovatelský průmysl
- Stavebnictví
- Ubytování a stravování
- Finanční zprostředkování
- Veřejná správa a obrana, povinné sociální zabezpečení
- Zdravotní a sociální péče, veterinární služby

Zdroj: ČSÚ, URM, 2007

Odvětví „služeb podnikům“ byla předmětem nejvýznamnějších změn. Stále zde probíhá konkurenční boj a vytváří se silné stabilizované jádro za účasti zahraničních firem; posilují poradenské, informační i školící služby (prodej a správa nemovitostí, služby právní a účetní, reklama, marketing, „public relations“, informační technologie a software, zvyšování kvalifikace). V rámci transformovaného bankovního sektoru vznikla řada nových peněžních institucí (pojišťovny, stavební spořitelny, hypoteční instituce aj.). Trvá poptávka na trhu nemovitostí, ale vysokým tempem roste i nabídka.

Kvalita jednotlivých faktorů vytvářejících podnikatelské prostředí je hodnocena diferencovaně. Praha si dlouhodobě udržuje dobré ratingové hodnocení (Standard & Poor's - stupeň A; Moody's - A1). Příznivě je hodnocena i podpora vlády, cena pracovní síly a také suma na pořízení kancelářských prostor nebo jejich dostupnost na pražském trhu (např. European Cities Monitor, Cushman&Wakefield). Zlepšuje se jeden ze základních faktorů atraktivity pro podnikání, tj. „přístup na trh, ke spotřebiteli a klientovi“, vypovídající o úrovni komunikačních schopností, poskytování informací, otevřenosti trhu atd. Naopak mezi problémové faktory patří „dostupnost kvalifikované pracovní síly“ na pražském trhu práce, „vnější dopravní spojení“ a „kvalita telekomunikací“, které se však řadí mezi nejvýznamnější kritéria při hledání nového umístění firem.

Partnerství veřejné a soukromé sféry se postupně zlepšuje, doposud však postrádá některé pevnější organizační vazby a koncepční program. Týká se to racionální spolupráce při řízení, plánování i financování chodu a výstavby města. Důvodem může být dlouhodobá absence regionální rozvojové agentury (její zřízení je však nyní ve vysokém stadiu připravenosti).

Praha je největším regionálním trhem práce v České republice. Více než 780 tis. pracovníků představuje zhruba 15 % celostátní zaměstnanosti. Součástí tohoto počtu je přes 120 tis. dojíždějících a velmi rychle stoupající počet ekonomicky aktivních cizinců s trvalým nebo dlouhodobým pobytem (na konci roku 2005 jejich počet překročil již 72 tisíc). Dojízdka do Prahy ze Středních Čech překročila počátkem roku 2007 již 92 tis., což činí téměř 12 % celkového počtu zaměstnaných a potvrzuje to význam pražského trhu práce pro uplatnění pracovních sil z okolního regionu. Tyto dvě „mimopražské“ skupiny tvoří kolem 25 % pracovníků na území Prahy a ovlivní i v budoucnu kapacitu trhu práce (zvýšení na cca 800 tis. osob).

Minimální objem počtu pracovníků v Praze vykazuje primární sektor (cca 0,4 %). V sekundárním sektoru v roce 1993 pracovalo v Praze 26,6 % zaměstnaných, roce 2006 již pouze 19,6 % (v ČR pokles ze 42,9 % na 39,9 %) a podíl zaměstnanců v terciárním a kvartérním sektoru se v tomto období zvýšil ze 72,9 % na 80 % (v ČR ze 49,4 % na 58,4 %). Na území hl. m. Prahy lze předpokládat ve střednědobém i dlouhodobém horizontu již jen minimální strukturální změny, s určitou tendencí přesunu pracovních sil z terciéru do kvartérního sektoru.

Největší počet je zaměstnán jako techničtí, zdravotní a pedagogičtí pracovníci, ale také jako vědeckí a odborní duševní pracovníci. Tyto dvě skupiny souhrnně reprezentují více než polovinu všech zaměstnaných v hlavním městě (v ČR necelá třetina). Na druhé straně podíly v některých klasifikačních skupinách trvale klesají – v případě mužské populace to jsou „řemeslníci, kvalifikovaní výrobci, zpracovatelé nebo opraváři“, v případě žen pak „nižší administrativní pracovníci“. Specifickou roli hlavního města tak potvrzuje zejména rozdíl mezi Prahou a ČR v prvních třech skupinách („duševní“ pracovníci).

Tab. Odvětvová struktura zaměstnanosti v Praze a v ČR - bydlící obyvatelstvo (rok 2006)

odvětví	Praha (v %)			ČR (v %)		
	ženy	muži	celkem	ženy	muži	celkem
zemědělství, lesnictví, těžba surovin	0,0	0,7	0,4	2,8	6,2	4,9
zpracovatelský průmysl, energie, voda	8,5	13,4	11,2	24,9	33,4	29,8
stavebnictví	3,0	12,9	8,4	1,7	14,6	9,0
obchod, opravy	16,7	15,7	16,1	15,8	10,2	12,6
ubytování a stravování	5,2	5,3	5,3	4,9	3,0	3,8
doprava, spoje	5,5	11,8	8,9	4,7	9,5	7,5
finanční zprostředkování	5,7	3,2	4,4	2,9	1,2	1,9
nemovitosti, podnikatel. činnosti, výzkum	15,2	16,1	15,7	6,6	6,9	6,8
veřejná správa	9,1	6,6	7,7	7,6	6,1	6,8
vzdělávání	10,3	3,7	6,7	10,1	2,7	5,9
zdravotnictví, sociální péče	11,9	4,1	7,7	12,9	2,5	7,0
ostatní (veřejné, osobní služby)	8,5	6,5	7,4	4,9	3,5	4,2

Zdroj: ČSÚ – Výběrové šetření pracovních sil, IV. čtvrtletí 2006 (propočty STR ÚRM)

Pražský trh práce stačil absorbovat téměř všechnu pracovní sílu uvolňovanou během transformace i nově přicházející. Trend trvalého poklesu nezaměstnanosti jak v Praze, tak na ostatním území ČR pokračoval i v posledních letech, ale míra nezaměstnanosti v Praze zůstává na poloviční hodnotě republikového průměru; příznivěji se vyvíjela u ženské zaměstnané populace. ČSÚ pracuje s metodikou Mezinárodní organizace práce (ILO) a ve 4. čtvrtletí 2006 vykázal 16,5 tis. nezaměstnaných. (Úřady práce na území Prahy evidovaly k 31. 12. 2006 téměř 21,4 tisíce uchazečů o zaměstnání. Proto jsou některé specifické údaje o nezaměstnaných, resp. uchazečích o zaměstnání, převzaty i ze statistiky úřadů práce).

Problémem zůstává dlouhodobá a opakovaná nezaměstnanost. Mezi rizikové skupiny na trhu práce patří, vedle osob s nízkou úrovní vzdělání, mladých lidí (extrém kolem 20 let) a osob od 50 let věku, rovněž osoby s nedostatečnou motivací k rozšiřování vzdělávání nebo kvalifikace, málo podnětným sociálním zázemím a zdravotními problémy. Úřady práce v Praze koncem roku 2006 evidovaly 2 392 občanů se změněnou pracovní schopností (proti nabídce pouhých 480 volných míst).

Tab. Míra nezaměstnanosti*

rok	Praha (v %)			ČR (v %)		
	ženy	muži	celkem	ženy	muži	celkem
2002	5,8	2,4	4,0	9,2	5,7	7,3
2004	4,6	3,3	3,9	9,9	6,8	8,2
2006	1,7	3,3	2,6	8,1	5,3	6,5

Zdroj: ČSÚ – Výběrové šetření pracovních sil, 4. čtvrtletí 2006

Rozvoj Prahy musí vycházet z určení dlouhodobých relací mezi hospodářským růstem a jeho důsledky pro obyvatele města i město samo. Mezi negativní dopady na území města, které přinesly restrukturalizace pražského průmyslu a změny v některých obslužných činnostech, jsou opouštěné, nevyužívané nebo výrazně zanedbané provozní prostory (zejména industriální a drážní areály), které se často nacházejí i v zastavěném území města. Lze zaznamenat zájem investorů o konverzi těchto problémových soliterů i areálů, jejich racionální rozvoj však vyžaduje uplatnění efektivního územního managementu.

Rozvoj Prahy je a bude limitován zdroji financování, a to jak vlastním městským, tak i státním rozpočtem. V roce 2000 se Praha stala krajem, což je doprovázeno převodem četných kompetencí, které však nejsou v dostatečném rozsahu zajištěny přesunem finančních zdrojů. Účast státu na rozvoji hlavního města není také úměrná faktu, že v Praze sídlí převážná většina státních institucí a ústředních orgánů, vědeckých, výzkumných, vysokoškolských, zdravotnických, kulturních a dalších zařízení celorepublikového významu, ani tomu, že Praha je např. nejdůležitějším dopravním uzlem České republiky. Schválený rozpočet na rok 2007 má celkové příjmy ve výši 46 mld. vč. 9,2 mld. Kč z „kapitoly financování“; celkové výdaje jsou shodné. Okolo 70 % příjmů městského rozpočtu připadá na daně a poplatky, avšak rozsáhlé státní přerozdělovací procesy omezují přímé souvislosti mezi příjmy města a výnosy pražské ekonomické základny. Dlouhodobě je cca 40 % výdajů města určeno na dopravu, roste objem výdajů do technické infrastruktury a životního prostředí. V současnosti je již významná část výdajů sestavena na základě schválených strategických priorit města a konkrétních programů.

Vstupem do Evropské unie se Praze otevřela možnost čerpat prostředky z fondů EU. V programovém období 2007 – 2013 se tyto zdroje pro Prahu ještě zvýší, s jejich čerpáním jsou však spojeny některé důležité organizační, metodické i legislativní změny, které musí správa města realizovat.

Nutnost zabezpečit investičně náročné akce a výrazné omezení investičních dotací ze státního rozpočtu v druhé polovině 90. let vedly město k rozhodnutí využít k jejich financování ve větší míře cizích zdrojů (obligace, půjčky od EIB, syndikovaný úvěr). Důsledkem je růst zadluženosti hlavního města (v roce 2003 cca 33,5 mld. Kč). V roce 2004 bylo přijato (a po volbách 2006 potvrzeno)

rozhodnutí ve větším rozsahu nadále nezapojoovat do rozpočtu města další „cizí“ zdroje. I tak bude v příštích letech (zejména v letech 2009-2011) městský rozpočet zatížen splácením předchozích masivních úvěrů a obligací. Dluhová služba bude každoročně aktualizována v návaznosti na střednědobý výhled realizace strategických investičních priorit města. Dle rozpočtového výhledu schváleného ZHMP 30. 11. 2006 však zadluženost Prahy zůstane i do roku 2012 v reálných mezích dluhové kapacity a Praha bude od roku 2008 hospodařit s přebytkem. Ten může použít buď na potřebné investiční akce, nebo na úhradu závazků. Uvažuje se meziroční nárůst příjmů ve výši 4,9 % až na 52,5 mld. Kč v roce 2012. U běžných výdajů se počítá s meziročním nárůstem ve výši 2 % až na 35,3 mld. Kč v roce 2012. Objem kapitálových výdajů se pohybuje okolo 13 mld. Kč ročně (bez příp. cizích zdrojů). Zvláštní pozornost se soustředí na využití systému Public Private Partnership (PPP) při financování veřejně prospěšných investic nebo jejich přímé financování ze soukromých zdrojů. Financování se tak stává jedním z rozhodujících limitů dlouhodobé udržitelnosti vývoje hl. m. Prahy.

SWOT

SILNÉ STRÁNKY

- otevřené podnikatelské prostředí, realizovaná zásadní odvětvová přestavba s omezením oborů zatěžujících město, vysoké hodnocení investorské stability Prahy,
- stabilní, profesně pestrá nabídka na trhu práce, nadprůměrná kvalifikace pracovní síly, celková nízká nezaměstnanost,
- rozsáhlý potenciál vědy, výzkumu a vzdělávání na podporu vzdělanostní ekonomiky,
- dobrá dostupnost města pro většinu regionálního zázemí a dostatek prostoru na území města i v regionálním zázemí pro zajištění jeho funkcí a rozvoje,
- příznivé podmínky pro zemědělství (klíma, kvalita zemědělské půdy, vodní zdroje pro závlahy),
- vysoká ekonomická výkonnost (podíl na tvorbě HDP ČR).

PŘÍLEŽITOSTI

- existence rozsáhlého ekonomického prostoru integrované Evropy,
- využití komparativních výhod výše nákladů na živou práci, vznik silné motivující konkurence na trhu práce,
- investorský zájem o konverzi nevyužívaných industriálních ploch a objektů,
- zlepšení makroekonomického prostředí v rámci celého státu - stabilizace důvěry podnikatelů (investorů) pro alokaci jejich aktivit na území Prahy,
- využití získaných finančních prostředků ze zdrojů Evropské unie k posílení prestiže města.

SLABÉ STRÁNKY

- jen částečně rozvinuté vazby správy města a podnikatelských struktur , absence rozvojové agentury, minimálně využitá forma „Public Private Partnership“ (PPP),
- oblast podpory malého a středního podnikání, nedostatečné toky informací uvnitř podnikatelské sféry, malá účast podnikatelských asociací při přípravě programových dokumentů rozvoje města,
- územně roztříštěné a fyzicky nevyhovující produkční kapacity, bývalé výrobní a provozní areály, které se mohou stát bez dostatečné investorské a funkční koordinace urbanistickou zátěží,
- malé využití výzkumné a vývojové základny pro inovační funkci Prahy,
- mezinárodně vnímané aspekty ohrožující renomé Prahy (mj. korupce, kriminalita, nadbytečná byrokracie, neúplná informovanost investorů při vstupu na pražský trh),
- nedostatečné provázání vzdělávání s trhem práce, chybějící pracovní síly v některých profesích, ale také nízké pracovní zapojení osob se znevýhodněných skupin,
- nedostatečný důraz na dodržování principu udržitelnosti (ve všech jeho aspektech) jako jednoho ze základních předpokladů dlouhodobého rozvoje ekonomické základny,
- ztráta orientace zemědělské produkce na plodiny s přímou vazbou na zásobování Prahy,
- míra zadluženosti města omezující další výraznější využití tzv. „cizích“ zdrojů financování (úvěry, půjčky..).

OHROŽENÍ

- nedostatečné zohlednění celostátního významu Prahy při přerozdělování veřejných zdrojů,
- málo rozvinutá koordinace rozvojových záměrů Prahy a Středočeského kraje,
- zhoršení situace na trhu práce v souvislosti s volným pohybem pracovní síly; nedostatečný postih „černého“ pracovního trhu,
- zábory zemědělského půdního fondu v rozporu s veřejným zájmem.

URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ

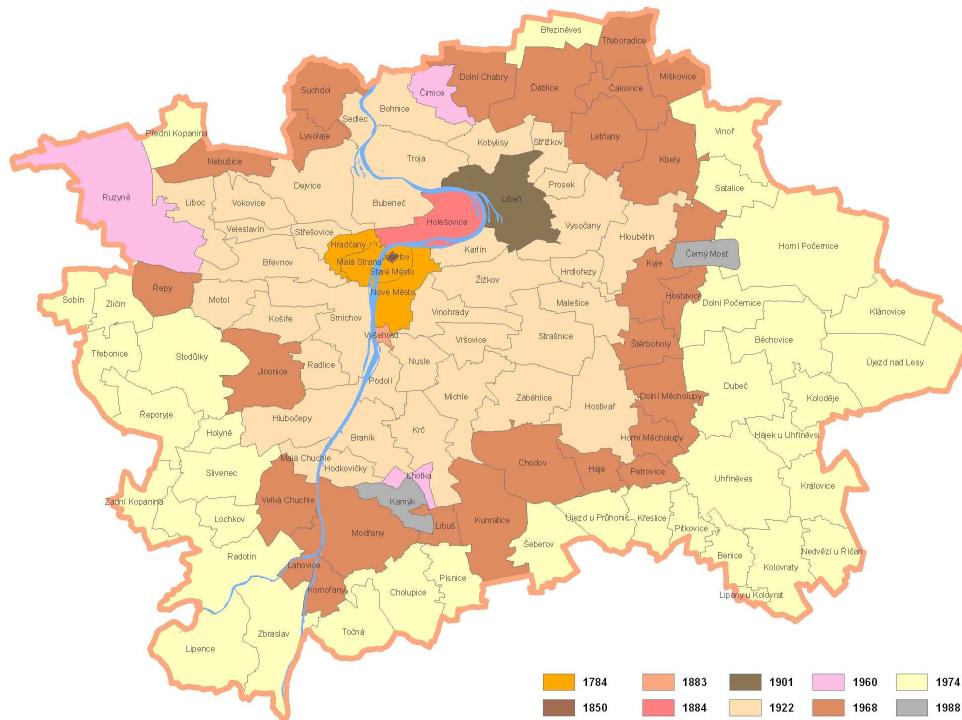
- Spolupráce správy města s podnikatelským sektorem směřující k účelnému a efektivnímu využití území (mj. absence regionální rozvojové agentury) a optimálnímu využití finančních zdrojů (PPP, zdroje EU).
- Součinnost produkční sféry a městské správy se subjekty vzdělanostního potenciálu města (investiční i neinvestiční formy), která by vedla k zajištění jeho inovační funkce v rámci celé republiky i k řešení individuálních potřeb Prahy.
- Informačně úplný a marketingově kvalitní „Katalog městských projektů“, „Nabídka ploch pro investory“, „Vstup zahraničního investora“.
- Vazba mezi výkonností pražské ekonomiky a přínosy pro rozpočet města (nedostatečné motivační stimuly podpory).
- Existence faktorů nepříznivě ovlivňujících podnikatelskou atraktivitu Prahy (dopravní a komunikační napojení, nedostatek některých profesí, aj.)
- Zábory zemědělského půdního fondu a dalších ploch s funkcí „zeleně“ s rizikem jejich nevratného zneužití.
- Některé devastující vlivy cestovního ruchu na hmotnou základnu a provoz města, zejména v historickém centru.
- Systém začlenění městské správy do aktivní politiky zaměstnanosti, zejména v oblasti vztahu školství řízeného městem a nabídky na trhu práce a zapojení sociálně handicapovaných skupin osob (např. veřejné práce).

2.3 SÍDELNÍ STRUKTURA

Územní vývoj města

Hlavní město Praha je největším městem České republiky se správním územím o rozloze 496,44 km² a s cca 1,2 miliony trvalých a 0,3 mil. přechodných obyvatel. Podíl zastavěného území a tzv. „ostatních ploch“ z celkové rozlohy správního území přesáhl 45,83 %, takže na přírodní nebo přírodě blízké ekosystémy, lesní či zemědělskou půdu a vodní plochy připadá jen 54,17 % z celkové rozlohy správního území. Praha je tím zcela unikátním krajem s velmi specifickými podmínkami.

Obr. Územní vývoj města



Zdroj: ÚRM 2007

Hlavní město Praha je ceněno zejména pro své kvality relativně neporušeného historického města, ale i rozmanitost navazujících stavebních struktur a uchované krajinné a přírodní hodnoty, výraznou morfologii a volné plochy spojující město s okolní krajinou.

Město utvářené staletími na rozmanitém terénním reliéfu Vltavské kotliny se ve své struktuře a organizaci přizpůsobilo konfiguraci terénu a jednotlivé **sídlní struktury vznikaly v jasně vymezeném prostoru**, který je dodnes pohledově čitelný. Vývoj nároků na infrastrukturu a fungování města souvisí též s proměnou jeho hranic jeho správního a zastavěného území a s postupným narůstáním, který se opírá o politickou vůli rozšířit území města.

Nejstarší osídlení je v nálezích doloženo na území Dejvic, Bubenče, Vokovic, Michle a Libně. Románská Praha se utvářela v prostoru Starého Města, Malé Strany, Hradčan a Vyšehradu. Maximální rozvoj středověkého města dovršilo založení Nového Města (1348) a rozšíření hradeb až k Vyšehradu. Až do 16. stol. probíhalo několik pokusů o spojení založených měst, které se nezdařily. Ke spojení do jednoho městského sídla došlo až r. 1784, r. 1850 byl přičleněn Josefov, r. 1883 Vyšehrad. V těchto hranicích se v podstatě město vyvíjelo až do 19. století. S rozvojem průmyslové výroby, i díky založení železnice město vystoupilo z hradeb. Do konce 19. stol. (1901) vznikla a k Praze byla připojena některá předměstí – Smíchov, Královské Vinohrady, Žižkov, Košíře, Libeň, Nusle, Vršovice, Karlín, Bubeneč, Podolí, Vyšehrad, Holešovice-Bubny. Ve městě žilo na ploše 21 km² cca. 216 000 obyvatel. V r. 1922 bylo město rozšířeno o dalších 37 měst a obcí a vznikla Velká Praha o rozloze 171,6 km². V r. 1968 bylo spojeno s Prahou dalších 21 obcí, rozloha se zvětšila na 289,3 km², o dva roky později bylo připojeno pražské letiště. Se stabilizací rozvojových možností v územním plánu došlo v r. 1974, bylo připojeno dalších 30 obcí. K poslednímu zvětšení Prahy došlo v r. 1988, Praha dosáhla 496,44 km².

V r. 2007 má Praha celkem 57 městských částí a 112 katastrálních území.

Růst města co do plošné rozlohy, nároků dopravní i technické infrastruktury a počtu obyvatel v některých případech již naráží nejen na administrativní hranice města, neboť se přes ně „přelévá“ i s vyvolanými problémy na území sousedících obcí Středočeského kraje, ale i na některé limity růstu. Pokračování tohoto vývoje by mohlo přinést i dosažení či překročení bariéry zdrojů, možností dopravní obsluhy apod., což další případný růst může podstatně znevýhodnit až znemožnit co do pořizovacích i provozních nákladů. Těsné sousedství s Prahou vyvolávající zájem na bytové i komerční zástavbě využívají i okolní obce neuváženou nabídkou rozsáhlých rozvojových ploch, které spádují ku Praze. To přináší závislost na její vybavenosti i infrastruktuře. Nekoncepční srůstání je často v přímém rozporu se zásadami ochrany krajinného rázu i koncepčními zásadami rozvoje Prahy a narušuje vazby města do volné krajiny.

Tab. Vývoj Prahy

Rok	Počet obyvatel při sčítání	Počet obyv. přepočtený na území 2001	Rozloha (km ²)	Počet obyvatel při sčítání na km ²	Počet připojených obcí
1784		cca 70 000	8		4
1850		cca 118 000	8 - 12		1
1869	157 713	270 389	7,6	20 752	
1880	162 323	349 574	7,6	21 358	
1883					1
1884					1
1890	182 530	437 373	12,7	14 372	
1900	201 589	559 433	12,7	15 873	
1901					1
1910	223 741	667 664	19,8	11 300	
1921	676 657	729 820	171,6	3 943	
1922					39
1930	848 823	950 465	171,6	4 947	
1950	932 659	1 057 570	171,6	5 435	
1960					3+2části k.ú.
1961	1 005 379	1 133 056	186,9	5 379	
1968					21
1970	1 079 526	1 140 794	296,3	3 643	
1974					30+7 k.ú.
1980	1 182 186	1 182 186	496,1	2 383	
1987			Vytvoření nového k.ú. z částí stávajících k.ú.		
1988			Vytvoření nového k.ú. z částí stávajících k.ú.		
1991	1 214 174	1 214 174	496,1	2 447	
1994			Změna hranic 8 MČ, změny názvů 5 MČ		
2000			Nové členění 57 MČ a 22 správních obvodů		
2001	1 169 106	1 169 106	496,1	2 357	
2005			Rozdělení 1 k.ú. mezi 2 MČ		

Zdroj: ČSÚ

Prostorová pásma města

V souvislosti s morfologií terénu a podmínkami pro výstavbu se město postupně rozvíjelo od svého historického jádra v souvisle urbanizované území.

Dle typu a hustoty zástavby a bezprostřednosti vazeb lze v prostoru města vymežit tzv. centrální oblast, **vnitřní kompaktně zastavěnou oblast města a vnější okrajovou oblast.**

Centrální oblast města tvoří území převážně historicky cenné zástavby, smíšené kompaktní struktury, s bezprostředními i pohledovými vazbami k Pražské památkové rezervaci (PPR). Jsou zde soustředěny celostátně významné instituce státní správy, reprezentace, národní kulturní zařízení a celostátně působící instituce vysokých škol a zdravotnictví.

Jeho jádrem je tzv. **celoměstské centrum** ležící částečně na území PPR s navazujícími částmi čtvrtí Vinohrad, Holešovic, Karlína a Smíchova. Jedná se o území celostátního významu, se zástavbou a institucemi, které jsou zásadními symboly státu (Pražský hrad, Vyšehrad).

Toto atraktivní území je vystaveno tlaku komerčních zájmů, turistického ruchu, dopravy a přepravních vazeb i komerčních zájmů, s možnými dopady na charakter i prostorovou formu stávající zástavby, včetně nepříznivého vlivu na Pražskou památkovou rezervaci a její ochranné pásmo. Zvýšený zájem o výstavbu v centrální oblasti města, bez podrobněji stanovených podmínek by znamenal ohrožení samotného obrazu města, jeho prostorových kvalit, ceněných vedut a pohledových horizontů. Negativním trendem je i pokles obyvatelstva v této části města ve prospěch administrativy, hotelů, služeb a dalších nebytových funkcí.

Kompaktně zastavěná oblast města zahrnuje zástavbu 19. a 20. stol. a dnes i 21. století, která tvoří souvisle zastavěné území, opírající se o významné rozvojové osy a rozvojové oblasti.

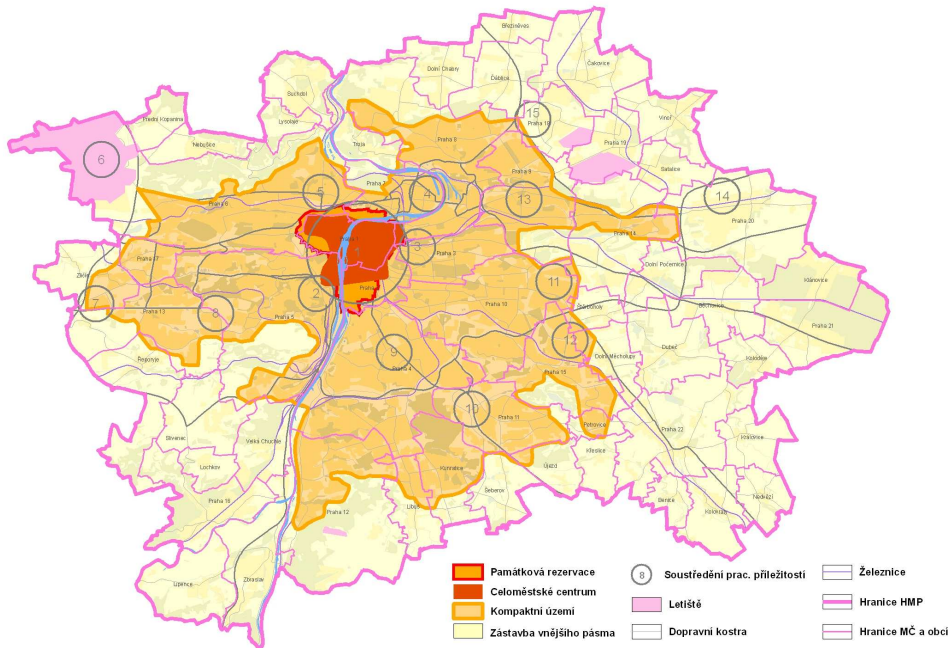
Jedná se o plnohodnotné městské čtvrti s jádrovým územím čtvrtěových center a vnitřní městskou zelení. Uchování a podpora této zeleně je pro pohodu bydlení nezbytná, stejně tak zachování vyváženosti funkční náplně včetně drobných obchodních ploch a služeb.

Smíšené založení starších čtvrtí vykazuje řadu ploch, které je možno označit za **přestavbové**, a v určitých místech až charakteru brownfields. Sem patří i transformační území bývalých výrobních areálů a dopravních ploch. např. železniční plochy na Smíchově, v Holešovicích, na Žižkově, oblast Manin a Rohanského ostrova, rozsáhlá oblast Vysočan, Bohdalce – Slatin, Malešicko - Hostivařské výrobní zóny a bývalých Běchovických výzkumných závodů, nebo bývalých závodů Letov a Avia v oblasti Letňan a Walter v Jinonicích. Rozsáhlá území tohoto typu jsou významným potenciálem rozvoje a v Praze nejsou bez zájmu investorů a rozvojových záměrů. Představy o založení značných kapacit v těchto územích by však mohly znamenat značné problémy v dopravní infrastruktuře města a bez stanovení podmínek vnitřního podílu vybavenosti a ploch městské zeleně negativně ovlivnit i stabilizované prostory navazující městské zástavby. V případě vyváženého rozvoje naopak mohou obohatit městskou strukturu a otevřít nové vazby, které budou impulsem ke zlepšení sousedních oblastí.

V novější sídlištní zástavbě 2. poloviny 20. století se doposud příliš nemění monofunkčnost území, naopak se zvyrazňují negativní tendence dalších bytových dostaveb a zahušťování, na úkor velkoryse založeného veřejného parteru a šancí na doplnění chybějící občanské vybavenosti. Plošné rezervy centrálních částí jednotlivých čtvrtí se naplňují jen pozvolna, jejich rozvoj by měl být účinněji podpořen.

Vnější okrajová oblast města rozšiřuje sídelní strukturu o další formu drobných samostatných sídel ve volné, převážně zemědělské krajině. Stávající vývoj respektuje princip uchování samostatnosti jednotlivých sídel, která se rozvíjejí v odpovídající funkční skladbě ploch navazující na jádrové území převážně původního historického jádra. Novým fenoménem a rizikem je zde rostoucí tlak na srůstání původních obcí ve větší celky, které mění prostorové působení i funkční vztahy v krajině. Nevhodná je též obvykle monofunkční (obytná, obchodně skladová) náplň.

Obr. Prostorová pásma města



Zdroj: ÚRM 2007

Tab. Prostorová pásma města

Prostorová pásma města	Rozloha (ha)	Obyvatel		Zastavěných ploch	Nezastavěných ploch		Hustota obyvatel na 1 ha			
		2001	2006		Zeleň	Orná půda	území		zastavěné pl.	
							2001	2006	2001	2006
centrum	732	59 188	55 548	325	101	0	81	76	182	171
kompaktní	17 300	931 767	946 313	3 132	2 084	720	54	55	298	302
vnější	31 584	171 980	186 170	1 393	636	13 939	5	6	123	134
celkem	49 615	1 162 935	1 188 031	4 850	2 821	14 659				

Zdroj: ČSÚ, ČÚZK, 2001 a 2006

Na okrajích kompaktní zástavby města vznikla velkokapacitní nákupní centra. Jedná se o obchodní komplexy s kapacitou nad 40 000 m² obchodních ploch, většinou s dobrou dostupností MHD i automobilové dopravy. Patří sem obchodně společenské komplexy Letňany, Černý Most, Malešice, Jižní Město, Zličín, spádové kapacity města využívá i rozsáhlý obchodní komplex vzniklý mimo HMP na okraji Průhonice a Čestlic. Tyto oblasti mají rozsáhlé spádové zázemí, výhodnou lokalizaci a odpovídající kapacitu, které saturují veškeré potřeby města. Další zakládání podobných komplexů na volných plochách je však nežádoucí, zejména s ohledem na potřebu dovybavení založených a nedobudovaných čtvrtěvých center, potřebu posílení smíšeného charakteru zástavby i uchování volných ploch pro rekreační účely.

Zásadní význam okrajových oblastí je zejména v existenci dosud nevyužitých rezerv a rozvojových příležitostí (rozvojová oblast Letňany – Čakovice, Dolní Počernice – Běchovice, Štěrboholy - Malešice) a v možnosti posílit rekreační potenciál města dalším rozšířením zelených ploch. Uvažované rozvojové celky by měly vyrovnat zejména deficity zeleně a zpestřit a posílit stabilitu krajiny. Výraznější nárůst zeleně je očekáván v oblasti Letňan – Kbel, Dubče – Dolních Počernic – Běchovic, Petrovic – Křeslic. Novou příležitostí pro založení zeleně je podpora vzniku zeleného prstence kolem Prahy, jeho propojení a vazby na současné krajinné a reliéfní hodnoty v Praze i na území Středočeského kraje by měly být součástí urbanistické koncepce. Možnost realizace výsadby a krajinářských založení výrazně souvisí s majetkovou dostupností pozemků i snahou o jejich získání a scelení. Tlak na využití volných ploch pro zástavbu je stabilní a promítá se v množství požadovaných změn platného územního plánu, i přes nenaplnění jeho rozsáhlé nabídky zastavitelných ploch.

Prostorová struktura zástavby

Prostorovou kompozici zástavby města ovlivnila zejména terénní konfigurace. Rozhodujícím prvkem je řeka Vltava, její údolní niva a na ni kolmá údolí přítoků. Dramaticky tvarovaný levý břeh Vltavy a povlnový svah pravého břehu se opírají v prostoru meandru řeky o strmé svahy severní terasy. Centrální krajinný prostor města je zdůrazněn třemi ostrohy – Hradčany, Vyšehradem a Vítkovem, jižním směrem se uplatňuje příčný hřbet Dívčích Hradů a Krčská stráň. Směrem na jih prodlužuje centrální krajinný prostor údolní niva Vltavy až po soutok s Berouňkou, vymezená strmými svahy Barrandova, Chuchle, Radotína a Modřan, Komořan. Celou scénu pohledově uzavírá na jihu při soutoku Vltavy a Berouňky Zbraslavský hřbet, na severu vrch Baba a svahy severní terasy.

Struktura zástavby PPR vychází z těchto přírodních podmínek a středověkého založení, které zejména v době renesance a baroka dále rozvíjí. Vyznačuje se výraznou urbanistickou a architektonickou pestrostí. Uchování všech hodnot území zajišťuje Památková ochrana Pražské památkové rezervace a její zapsání do seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. Pro omezení negativního vlivu nové zástavby v kontextu PPR je vymezeno ochranné pásmo památkové rezervace a určen citlivý pohledový horizont, citelně však chybí jednoznačná výšková regulace staveb.

Pro zástavbu navazujících pražských předměstí 19. a 20. století je typická forma uzavřené blokové struktury (Karlín, Vinohrady, Dejvice, Holešovice, Žižkov a další) lišící se převážně měřítkem bloku a rozsahem vnitřních zelených ploch, ve vazbě na podíl výroby a služeb. Zástavba až na výjimky respektuje jednotné výškové regulace.

Tab. Struktura zástavby v hl. m. Praze, Zdroj: ČSÚ 2001

Struktura zástavby	Typ	Rozloha	Počet obyvatel		Změna proti 1991 (%)	Trvale obydlené byty		Změna proti 1991 (%)	Neobydlené byty 2001
			1991	2001		1991	2001		
nezařazeno	nezařazeno	7 625 476	18 002	16 618	-0.8	6 747	6 573	-0.3	461
uzavřená	kompaktní městského typu	18 726 073	337 453	301 635	-1.1	151 048	140 195	-0.7	18 757
	kompaktní venkovského typu	36 531 155	58 669	61 927	0.6	21 467	22 872	0.7	3 060
otevřená	vilová městského typu	46 784 589	146 202	140 058	-0.4	57 055	56 526	-0.1	7 238
	sídlištní do roku 1970	23 048 834	229 749	206 328	-1.0	100 795	95 806	-0.5	9 206
	sídlištní po roce 1970	28 482 446	313 827	330 998	0.5	114 016	129 339	1.3	8 892
	sídlištní celkem	51 531 281	543 576	537 326	-1,1	214 811	225 145	4,8	18 098
	drobná rozptýlená	241 816 805	13 953	14 402	0.3	5 052	5 367	0.6	1 292
kombinovaná	ostatní smíšená	31 826 516	81 953	83 410	0.2	33 532	34 647	0.3	4 673
úcelové areály	úcelové areály	61 320 759	14 366	13 730	-0.4	6 092	5 615	-0.8	724
celkem		496 162 653	1 216 165	1 169 106	-0.5	497 795	496 940	-0.9	54 303

Do tohoto období patří i otevřená nízkopodlažní zástavba vilového charakteru (Hanspaulka, Baba, Ořechovka, Střešovice, Spořilov a další) s výraznou kompozicí a veřejnými prostory se zelení. Minulé století, zejména zástavba 50. - 80. let se promítá výrazně ve formě sídlišť. Otevřená forma zástavby výrazově chudých, unifikovaných bytových domů má bohatě dimenzované veřejné prostory i zeleň a založené veřejné vybavení. Zejména u mladších sídlišť však zůstala občanská vybavenost nedostavěná a výrazněji se uplatnil princip segregace pracovních příležitostí ve vymezených výrobních zónách. Výškově je realizována převážně zástavba 6 – 8 podlažní s výškovými akcenty. Tato zástavba se uplatňuje zejména v okraji pohledového horizontu města. Částečně byla realizována koncepce zdůraznění sektorových center výškovými stavbami a jako jediná lokalita výrazně akcentující pravý břeh Vltavy byla vymezena lokalita pankrácké pláně. Nové stavby velkého měřítka často nevhodně přerušují a překrývají přírodní horizont a původní drobné kompoziční akcenty historického města. Měřítka historických staveb i krajina je tímto vlivem potlačována. V exponovaných pohledech se výškové komerční stavby dostávají do nečekaných konfrontací s tradičními historickými dominantami, velikostí jim konkurují a strhávají tak svým měřítkem, významem a funkcí neodůvodněnou pozornost (toto místo patřilo v historii evropského urbanismu vždy ideově významným stavbám).

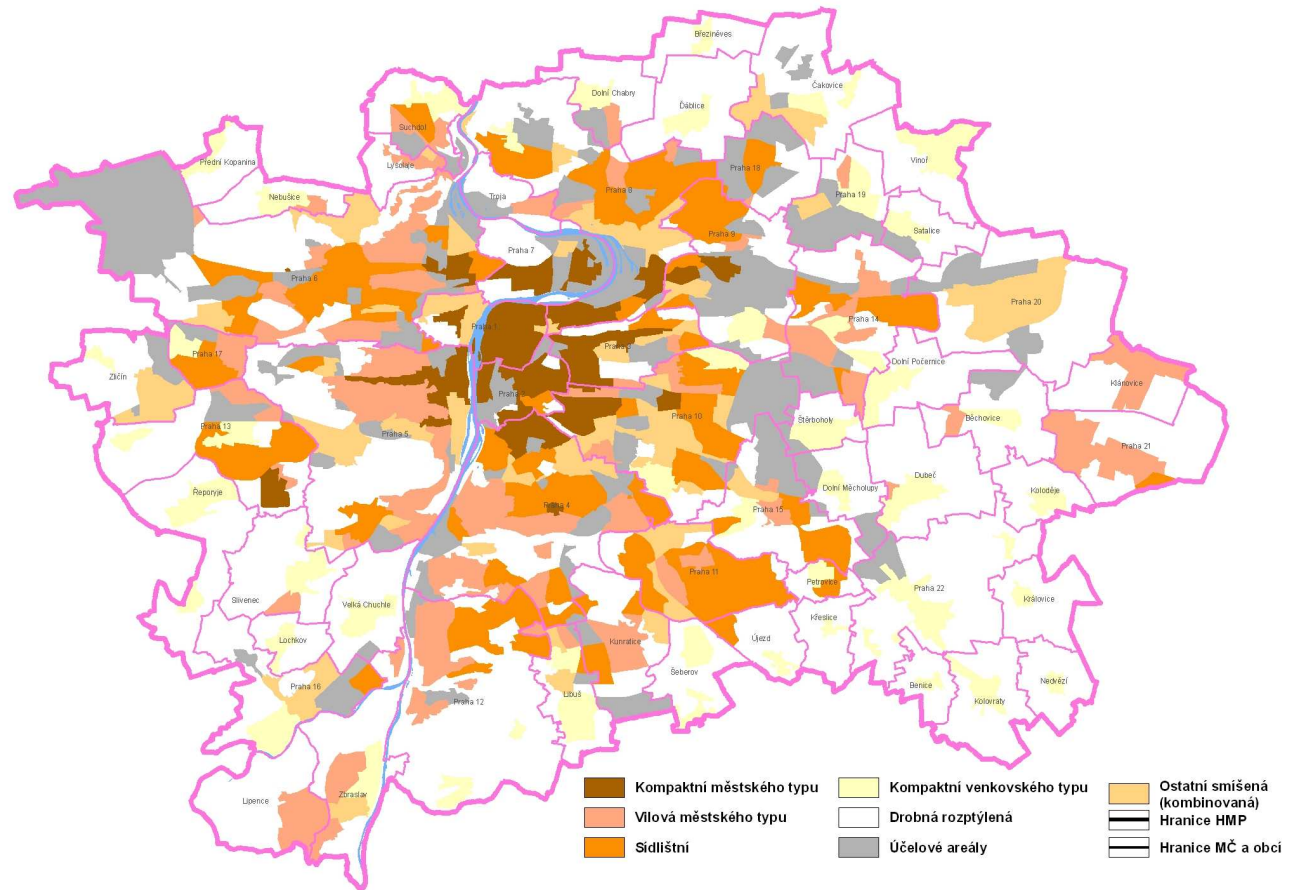
Poslední zvětšení Prahy rozšířilo město o prostor volné zemědělské krajiny s jednotlivými drobnými sídly s převážně izolovanou zástavbou rodinnými domy, rozvíjející jejich původní historické založení.

Sídelní struktura

V současné době přibývají plochy nízkopodlažní vilové i souvislé zástavby vyšších hustot rozšiřující na jedné straně typologickou nabídku objektů, ale bez potřebného veřejného prostoru a občanské vybavenosti. Výrazně tak mění venkovský charakter sídel, nikoliv však vždy k vyšší kvalitě. V některých případech lze sledovat tendence opouštějící základní koncepční založení a motivy a dále soustředění na maximální využití pozemků. Často je tím porušena harmonie mezi novou a starou zástavbou a bývá zpřetrhán původní vztah sídel k volné krajině.

Zásadní hodnoty prostorové scény města spočívají v krajinném rázu Vltavské kotliny, její výrazné morfologii, pestré urbánní struktuře se střídáním rozsáhlých i drobných nezastavěných a zastavěných ploch, vyváženou střešní krajinou se štíhlými dominantami, s dostatkem zeleně a volných ploch po okraji města, v prostorovém měřítku zástavby a v nezastavěných zelených svazích a ostrozích, vytvářející ceněný obraz, veduty města s charakteristickými vnitřními horizonty i dálkovými výhledy.

Vývoj počtu obyvatel v jednotlivých typech zástavby vykazuje ztrátu obyvatel v kompaktní městské zástavbě a u nejstarší sídlištní zástavby – více než 10% obyvatel. Ubývá trvale bydlících obyvatel v centrální části. Zvyšuje se suburbanizace po obvodu Prahy zejména výstavbou rodinných domů a nízkopodlažní zástavby. Tento trend potvrzuje i vývoj v posledních letech.



Obr. Prostorová struktura města

Zdroj: ČSÚ 2001

Funkční typologie území

Hlavní město Praha je největším městem České republiky, s významnou koncentrací funkcí kulturních, vzdělávacích, osvětových a rekreačně společenských nadmístního i nadregionálního významu, jakými jsou vysoké a odborné školy, významná zdravotnická zařízení, zoologická a botanická zahrada, výstaviště a národní kulturní instituce.

Zastavitelné území Prahy, které je složeno z ploch stabilizovaných, transformačních, rozvojových a nerozvojových, tvoří metropolitní kompaktní struktura centrální oblasti smíšeného městského jádra, ve kterém jsou soustředěny nejdůležitější funkce státní správy, administrativní objekty peněžnictví, sídla mezinárodních firem, obchodní domy, národní kulturní instituce i významná zařízení veřejného vybavení a podíl bytů.

Na centrální část města navazují převážně rezidenční území se smíšenými a obytnými plochami, které zahrnují i části původních průmyslových podniků Smíchova, Karlína, Holešovic, Vysočan a Libně, která dnes přebírají část zátěže centra města pokud jde o celoměstské funkce a které nabízejí nové pracovní příležitosti zejména v administrativě i nové příležitosti k modernímu bydlení. Nebezpečím pro město jsou nové monofunkční areály kancelářských a obchodních ploch, které svou kapacitou již zjevně přesahují reálnou poptávku a přinášejí s sebou problémy ve skladbě živé metropolitní struktury, v dopravní síti a v oblasti životního prostředí.

Původní průmyslová území procházejí procesem transformace ve smyslu odklonu primární výroby i zpracovatelské funkce k obslužné terciární sféře. Mizí těžký a životní prostředí výrazně zatěžující průmysl, nahrazený ekologicky přijatelnějšími výrobami, nebo s náplní změněnou na občanskou vybavenost, služby, ale i bydlení.

Největší podíl na zastavitelném území mají plochy pro bydlení. Součástí kompaktně zastavěné části města jsou i velká sídlní území, tvořící severní, jižní a jihozápadní město, ve kterých žije spolu s menšími sídlišti téměř 40 % obyvatel Prahy.

Občanská vybavenost, reprezentovaná školskými, sociálními a zdravotnickými zařízeními je poměrně rovnoměrně rozmístěna ve vazbě na obytnou funkci. Nedaří se udržovat dostatečnou rezervu pro veřejnou vybavenost, tyto plochy čelí silnému komerčnímu tlaku na jiné, ekonomicky výhodnější využití území.

Praha je centrem českého vysokého školství, jehož zařízení jsou součástí kompaktní městské struktury. Převážná část vysokých škol je lokalizována v centru města. Specifickou oblastí z hlediska funkčního využití je v první řadě oblast celoměstského centra, které soustřeďuje mezinárodní, celostátní a

celoměstské funkce a které čelí tlaku komerčních aktivit, úbytku bytů a obyvatel a tím i ztrátě některých městotvorných prvků.

Svá specifika mají i rekreační plochy města, odpovídající morfologii terénu s Vltavou a Berounekou, se zelenými klíny, vstupujícími až do vnitřní městské struktury a dodávající městu neocenitelné hodnoty.

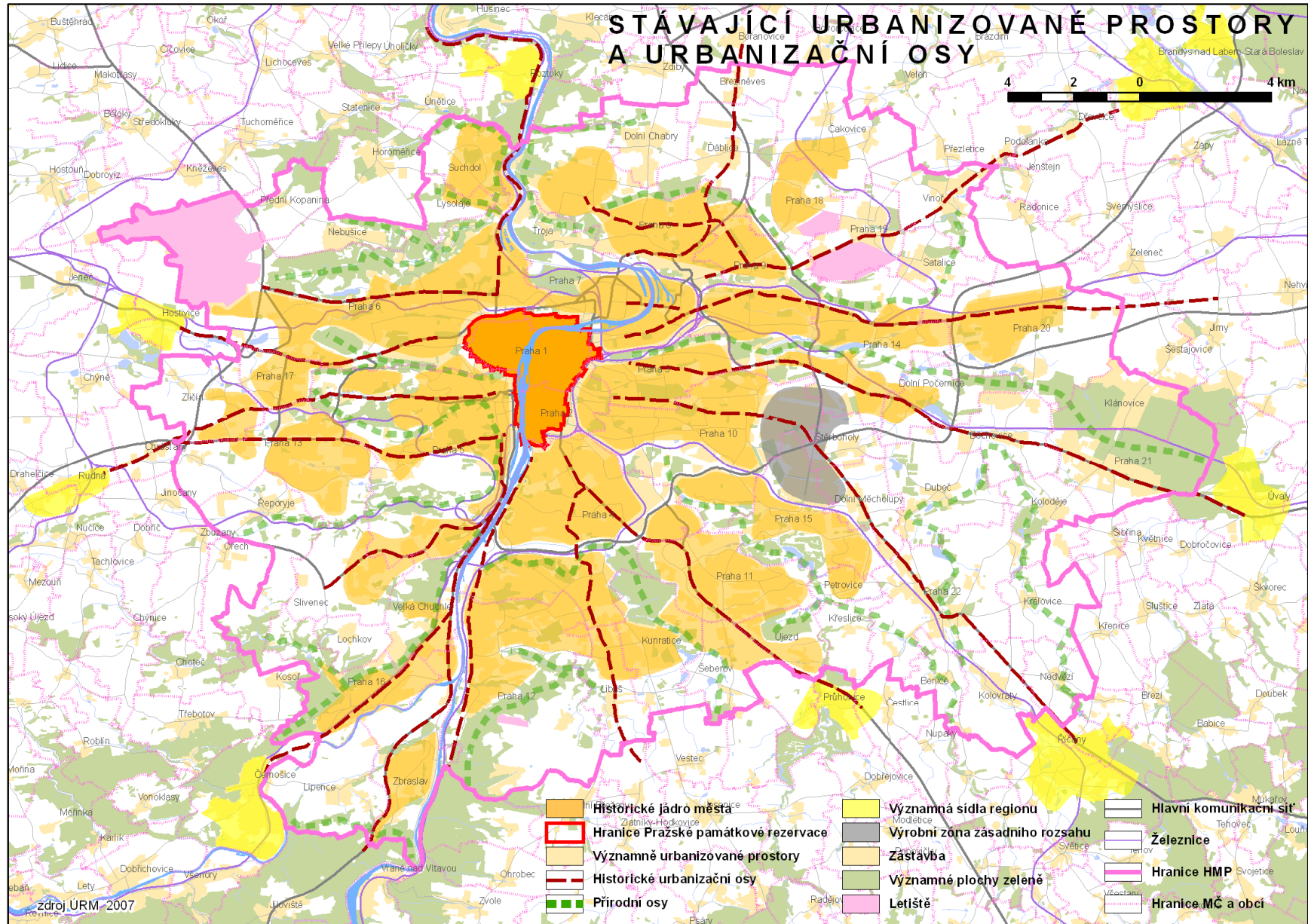
Přírodní rámeček města poskytuje plochy pro krátkodobé i intenzivní sportovní rekreační aktivity jak podél Vltavy a v přírodních územích, tak ve sportovních zařízeních. Počet zařízení pro divácky náročné akce se zvětšuje. Sportovní zařízení však trpí stálým deficitem.

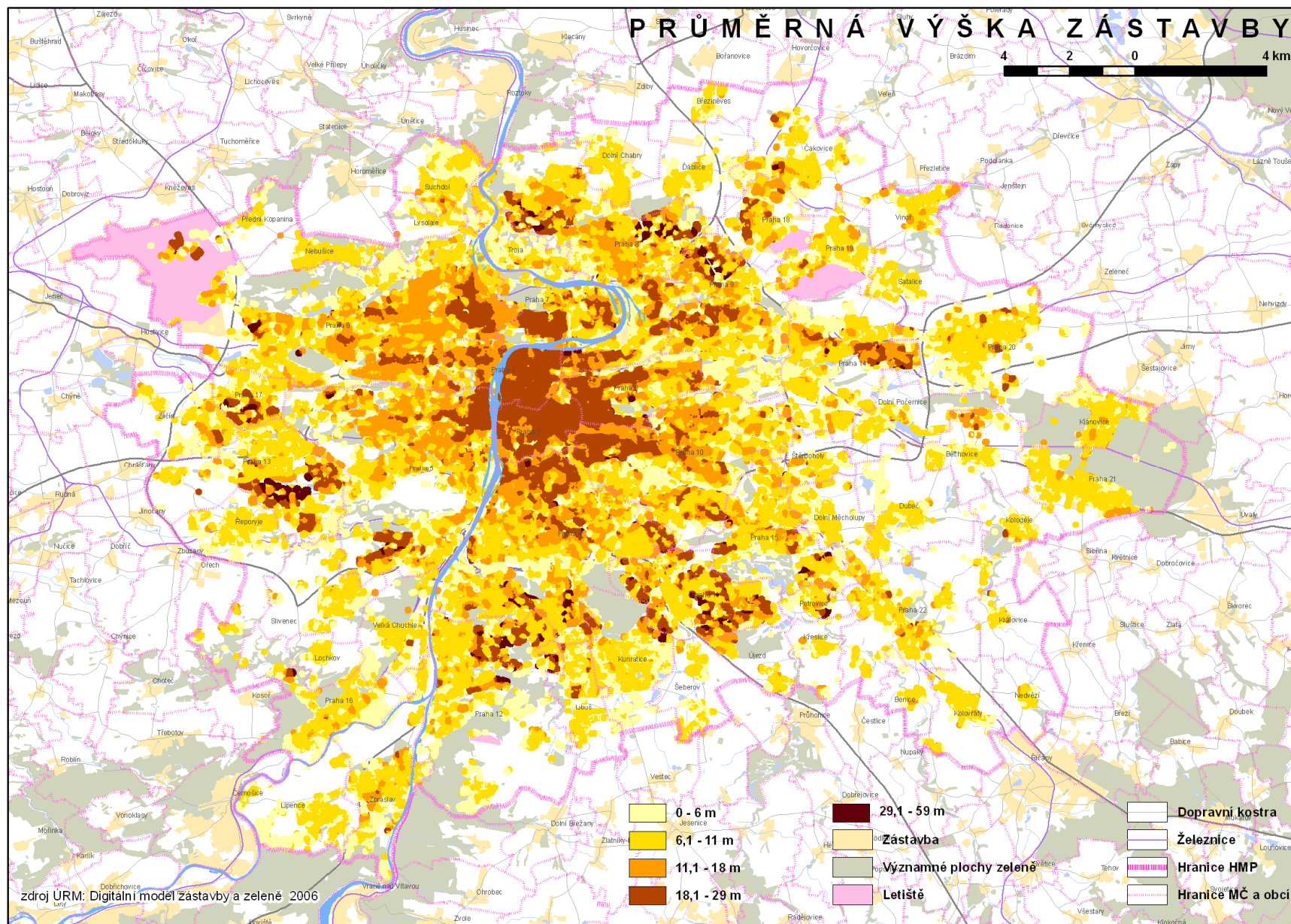
Plochy pro nové formy nákupu jsou rozmístěny v lokalitách s dobrou dopravní dostupností jak MHD, tak IAD a vhodným a dostatečně kapacitním klientským zázemím tak, aby obyvatelé nemuseli přejíždět za nákupy napříč městem. Vzhledem k nárokům na dopravu patří ke specifickým oblastem města.

Specifickými územími, vyžadujícími zvláštní režim ochrany či specifickou regulaci, jsou vedle Pražské památkové rezervace i přírodní chráněná území, kde se střetávají podmínky ochrany přírody s požadavky na rekreaci obyvatel, případně s požadavky na těžbu (území kolem Vltavy a Berounky), dále území pro politické, sportovní a kulturní aktivity nadmístního, celostátního i mezinárodního významu, území zasažená hlukem z mezinárodního letiště Ruzyně, trasa VRT v oblasti Natura 2000 a oblasti zasažené nekoordinovaným rozvojem podél hranic hl. m. Prahy.

Obory technické infrastruktury obsluhují všechny funkce kompaktního města, ve vnějším pásmu jsou případné deficity postupně doplňovány.

Nezastavitelná území nelze zastavět trvalými ani dočasnými stavbami s výjimkou liniových a plošných staveb technické infrastruktury. Jsou součástí jak kompaktního vnitřního města, tak vnějšího pásma a tvoří je plochy přírody, krajiny a zeleně, pěšební plochy, vodní plochy, suché poldry, těžební plochy, urbanisticky významné plochy a území oddechu.





SWOT

SILNÉ STRÁNKY

- výrazná prostorová scéna města ovlivněná zejména přírodními danostmi, morfologií terénu a dlouhodobě (až na výjimky) závažně neporušeným kompozičním utvářením zástavby včetně dominant,
- zřetelné členění prostoru města zelení uplatňující se v panoramatických pohledech,
- rozmanitá struktura zástavby, typologická a slohová pestrost, prolínající se dobová založení a kompozice,
- uchované doklady historického vývoje a architektonicky cenné stavby a soubory,
- pokračující revitalizace stavebního fondu, veřejných prostorů a obnova územních vazeb včetně odpovídající dopravní a technické infrastruktury
- dostatek rezerv pro další vývoj území a zajištění nezbytných podmínek pro fungování města.

SLABÉ STRÁNKY

- radiální uspořádání města ovlivňující spolu s terénní morfologií nepříznivě možnosti vedení dopravní infrastruktury a realizaci tangenciálních vztahů,
- soustředění převážné většiny občanské vybavenosti, pracovních příležitostí a správy do centrální oblasti města,
- nedostatečná prostorová regulace,
- omezování vazeb města a ztížení přístupu obyvatel do volné krajiny vlivem výstavby super- a hypermarketů, logistických center, skladů a dopravní infrastruktury,
- srůstání města s příhraničními oblastmi, narůstající suburbanizace v okrajovém pásmu města,
- přetrvávající nevyváženost funkční skladby, existence velkých monofunkčních ploch, generujících zvýšené nároky na dopravní obsluhu,
- ustupování zvyšujícímu se tlaku na zábory dosud nezastavěných ploch zeleně, ZPF a PUPFL, prvků ÚSES a přírodního prostředí obecně, pro novou výstavbu změnami ÚPn HMP,
- srůstání původních venkovských obcí ve vnějším pásmu města.

PŘÍLEŽITOSTI

- možnost vytvoření souvislého systému zeleně navazujícího na zelené plochy mimo Prahu,
- zájem investorů o investice do transformačních území,
- využití dotačních titulů státu a Evropské unie.

OHROŽENÍ

- zvyšující se hustoty, výšky a objemy nové výstavby oproti předpokladům ÚPn HMP a z toho vyplývající nároky na dopravní obsluhu a občanské vybavení,
- požadavky na realizaci výškových staveb bez jasně stanovených pravidel, zásahy do měřítka stávající zástavby i do jejího výškového členění a navazující ohrožení panoramat města, pohledového horizontu PPR, kompozice a charakteru stávající zástavby,
- zvýšený tlak na dostavby a nástavby (zejména sídlišť) ve stabilizovaných částech zástavby na úkor veřejného parteru a zeleně a koncepce založení,
- pokračující nároky na provedení změn na zastavitelné území ve volných plochách, omezení přístupnosti a ztráta rekreačních ploch a zeleně
- tendence realizace skladových a obchodních hal v zastavitelných plochách těsně za hranicí Prahy, tendence uzavírání města, ztráta kontaktu do volné krajiny,
- pokračující nárůst rozvojových ploch v okolí Prahy s nároky na vybavenost i infrastrukturu na území města.

URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ

- Přetížení celoměstského centra.
- Dosud neexistující regulativy pro realizaci výškových staveb, a problémy s měřítkem staveb v pohledově exponovaném území v kontaktu s PPR.
- Zvyšující se tlak na změny ÚPn HMP ve volných plochách a využití přírodně hodnotných území.
- Úbytek veřejného parteru a zeleně vlivem dostaveb ve stabilizovaném území.
- Preference výstavby na volných plochách před přestavbovými a transformačními.
- Existující území s nedokončenou koncepcí významných společenských aktivit.
- Obalování hranic Prahy komerční zástavbou, srůstání, suburbanizace.
- Zvyšující se nároky na vybavenost a dopravu na území Prahy vlivem spádovosti z území nevybavených rozvojových oblastí za hranicí Prahy.

2.4 PŘÍRODNÍ PODMÍNKY

2.4.1 HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ, PŮDA A TERÉNNÍ MORFOLOGIE, UTVÁŘENÍ KRAJINY

Geologický vývoj v oblasti hl. m. Prahy probíhá již téměř tři čtvrtě miliardy let, od starohor až po současnost, a tomu odpovídá i pestrost horninového podloží. Území bylo třikrát zaplaveno mořem, na jehož dně se ukládaly bohaté vrstvy sedimentů, mezitím zase vystupovalo, když zde horotvornými procesy vznikala pohoří. Celý prostor tak leží na rozhraní dvou geologických jednotek – křídové tabule na severu a Barrandienu ve středu a na jihu města. K pestrosti výrazně přispělo i dvojí zvrásnění Barrandienu a relativně nedávná, v podstatě dodnes probíhající sedimentační činnost vodních toků. Nastíněnému vývoji odpovídá bohaté zastoupení různých druhů hornin z většiny geologických period, ať už to jsou horniny vyvřelé, metamorfované či usazené, v posledním období, vlivem stále intenzivnější činnosti člověka, nabývají na významu i uloženy antropogenního původu.

Různorodé geologické stavbě odpovídá i mozaika různých půdních typů. Na severu a v menším rozsahu i na západě jsou rozsáhlejší plochy černozemí, které jižněji přecházejí v hnědozemě a kambizemě. Na vápencích nacházíme rendziny a pararendziny. Místně, ve svažitéch polohách, se vyskytují rankery, v nivách pak fluvizemě.

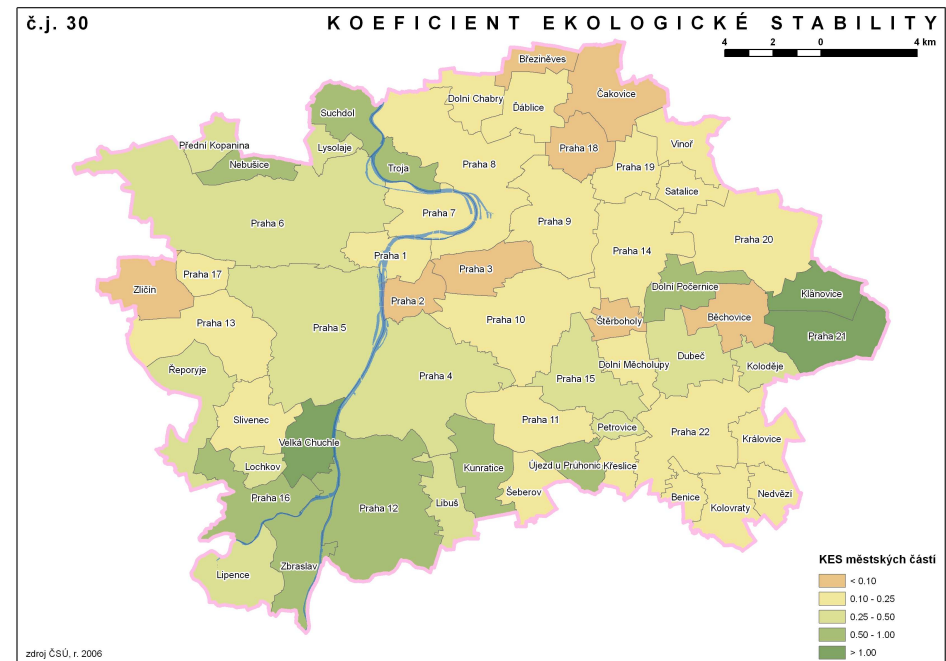
Současné utváření terénu je zejména výsledkem působení říční eroze, především pak řek Vltavy, Berounky a jejich přítoků v posledním miliónu let, kdy v okolní parovině Pražské plošiny vznikla tzv. Pražská kotlina – místy až 100 m zahloubený kaňon s bočními, mnohdy též výrazně oproti okolí zaříznutými údolními, místy širší niva, což platí pro Berouнку včetně soutoku s Vltavou. Nejsevernější je Vltava v místech svého vtoku, resp. odtoku z Prahy, zatímco v centrální části města jsou na pravém břehu zřetelněji patrné terasy, které řeka v minulosti vytvořila při střídání erozní a sedimentační činnosti. Ve svažitéjších partiích, místy i s přispěním lidských aktivit (těžba apod.), došlo až k odkrytí skalního podloží, což v bohaté míře platí i pro zmíněná boční údolí.

Původní parovina zvolna klesá směrem od jihozápadu k severovýchodu, k širokému úvalu Labe. Na západ od Vltavy vytvořily hluboce zaříznuté potoky řadu protáhlých výběžků leckdy končících až prudkými svahy v Pražské kotlině. V místech tvrdých hornin vynikají výrazné hřbety a suky. Zato na východní straně města převažují vodní toky v širších údolích, jen místy, opět v závislosti na tvrdosti podložního materiálu, tvořící úzké pasáže. V nivách těchto potoků se často zachovala koryta v přírodě blízké podobě a ve stopě člověkem neupravené, resp. korigované jen minimálně. V konečném důsledku činí výškové

rozpětí hlavního města více než 220 m – od nadmořské výšky 177 m v místě hladiny Vltavy u Suchdola až po 399 m n. m. poblíž Zličína.

Kromě přírodních procesů má podstatný vliv na dnešní podobě pražské krajiny i činnost lidská. Prvním důležitým faktorem byl příchod neolitických zemědělců do severní části dnešní Prahy, kteří zde svým hospodařením zabránili vzniku zapojeného lesa a přeměně černozemí na hnědozemě. S postupným a dlouhodobým rozšiřováním osídlení docházelo k omezování plochy lesů i jižněji až na dnešních cca 10% správního území města. Souvisejícím procesem, taktéž významně ovlivňujícím a utvářejícím krajinnou scenérii, byl vznik trvalých sídel, jejich rozrůstání a často i spojování až do dnešní podoby kompaktního, téměř souvisle zastavěného centra a okolního prstence volné krajiny s rozptýlenými menšími sídly, takže zastavěné území a ostatní plochy nyní tvoří cca 46% procent správního území kraje. Zároveň dochází k fragmentaci krajiny a zhoršení její prostupnosti v závislosti na zahušťování dopravní sítě, zejména komunikací pro automobily.

Obr. Koeficient ekologické stability



Zdroj: ČSÚ, 2006

Důsledkem vysokého podílu zemědělské půdy a zastavěných ploch jsou nízké hodnoty koeficientu ekologické stability (KES) – tj. poměru rozlohy mezi relativně trvalými ekosystémy a ekosystémy málo stabilními, jak ukazuje dále vložený obrázek. Převažující hodnoty hluboko pod 1,00 ukazují na antropogenzovanou krajinu, místně se vyskytující hodnoty pod 0,10 na krajinu téměř bez přírodních prvků. Tento stav vede ke zvyšování rekreační zátěže stávajících přírodních hodnotných, mnohdy zákonem chráněných ploch.

Přetrvávajícím problémem zůstává narůstající suburbanizace za hranicemi hl. m. Prahy. Vznik rozsáhlých, často uniformních skladových i obytných zón zásadně mění ráz příměstské krajiny a vzhledem ke svému rozsahu a vnitřní struktuře vytvářejí bariéru mezi hlavním městem a Středočeským krajem.

2.4.2 HYDROLOGIE

Hydrologickou osou hl. m. Prahy je Vltava, do jejíhož povodí patří většina území. Pouze severovýchodní část je odvodňována menšími potoky do Labe. V dotčené oblasti přibírá Vltava jako svůj přítok pouze jednu větší řeku – Berounku (s nejvýznamnějším přítokem Radotínským potokem), a to z levé strany v jižní části města. Jinak se do Vltavy vlévají pouze drobné potoky. Z levé strany lze označit za nejdůležitější Dalejský, Motolský a Šárecký (Litovický) potok, na (resp. za) severní hranici města i potok Únětický, ostatní jsou spíše místního významu. Zprava patří mezi nejvýznamnější přítoky Botič a Rokytky a v jejich povodích Pitkovický potok, resp. Říčanka, dále Břežanský, Libušský a Kunratický potok, ostatní vodní toky jsou opět drobnější. Do Labe odvodňují Prahu především Vinořský a Mratínský (Červenomlýnský) potok.

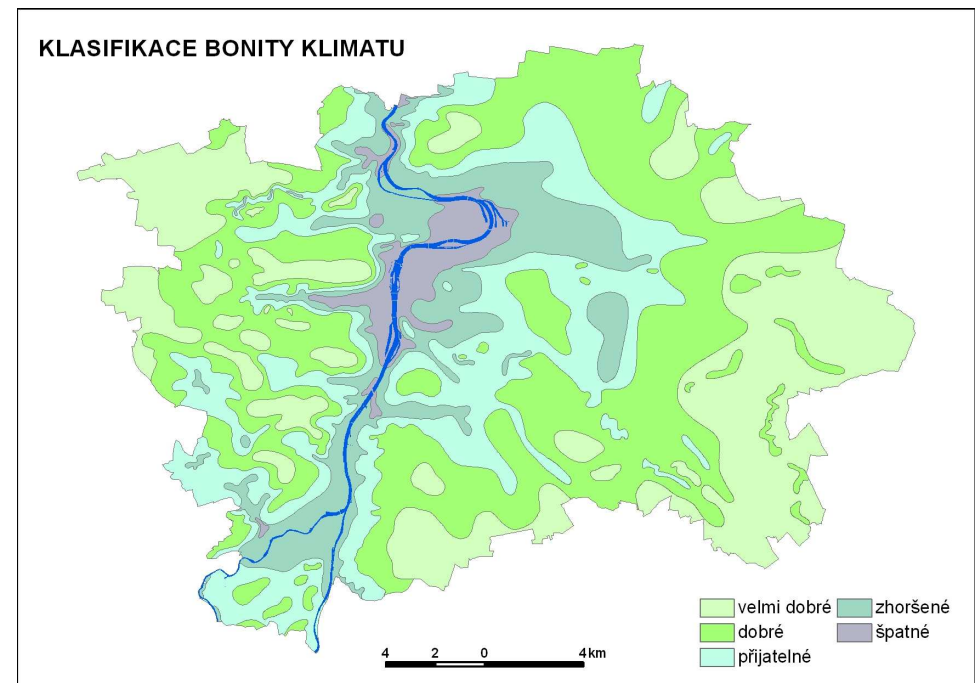
Z řady pražských vodních ploch jmenujme na západní straně Jívinskou nádrž a Džbán na Šáreckém potoce, na východ od Vltavy skupinu spíše menších rybníků v povodí Kunratického potoka u Šeberova, Hostivařskou přehradu na Botiči – rozlohou největší v městě – Podleský rybník a Litožnici na Říčance a řadu rybníků na Rokytcě a jejich přítocích, z nichž největší jsou Počernický a Kyjský rybník.

2.4.3 KLIMA

Základní klimatologické charakteristiky, především směr a rychlost proudění vzduchu, sluneční záření, množství srážek a teplota, jsou na území města ovlivňovány zejména celkovou konfigurací terénu a v zastavěné části území také konfigurací zástavby. Z dlouhodobých sledování klimatologických charakteristik lze vypočítat určité vývojové trendy. Současná průměrná roční teplota 8,6°C a průměrný roční úhrn srážek 498,5 mm se neliší od dlouhodobě sledovaných průměrů, zvětšuje se však rozkmit kolem tohoto průměru opakovaným překročením extrémních odchylek zejména v zimních i letních maximech, což

svědčí o určitém oteplování. Kromě obecných globálních změn klimatu se na tom může podílet dílčí růst zastavěných a zpevněných ploch s rychlejším odtokem a odpařováním vody a snižování podílu zeleně a vodních ploch, ochlazujících a zvlhčujících prostředí. Ačkoliv průměrné rychlosti větru, oblačnost a délka slunečního svitu nevybočují z normálu, byl v posledních letech zaznamenán větší počet bouřek a dokonce i krupobití. I to svědčí pro větší zastoupení extrémů v počasí. V souvislosti s rostoucí výškou zástavby a s jejím zahušťováním lze předpokládat místní zhoršení mikroklimatických poměrů vlivem zhoršených podmínek provětrávání, zvětšujícím se podílem zpevněných ploch a z toho plynoucím přehříváním terénu a zmenšováním přirozeného výparu, eventuálně vznikem inverzních mrazových kotlin za překážkami proudění vzduchu v zimě, pokud tomu nebude věnována pozornost při územním plánování, umisťování staveb, navrhování a povolování změn využití území.

Obr. Hranice klimatických regionů



Zdroj: Český hydrometeorologický ústav, 1996

2.4.4 FLÓRA A FAUNA

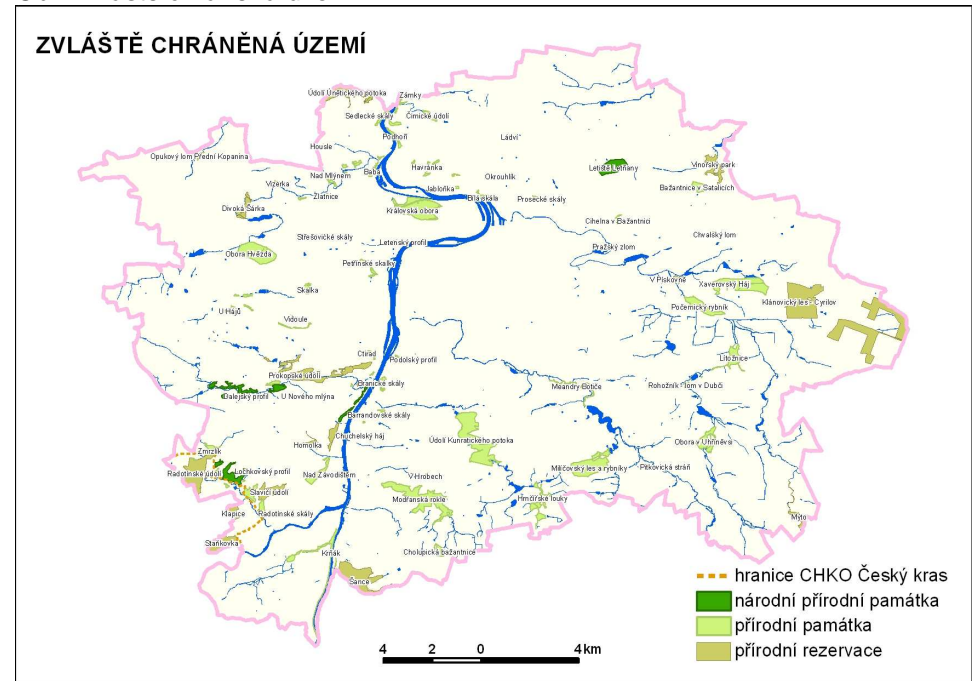
Praha se nachází ve střední Evropě, kde je ovlivňována počasím oceánským i kontinentálním, a jako taková fytogeograficky leží na rozhraní termofytika a mezofytika. To spolu s výše zmiňovanou geologickou pestrostí, členitým reliéfem, půdami různých trofických i hydrických poměrů (a s tím související pH) vytvořilo podmínky pro vznik bohaté škály různorodých ekosystémů s poměrně velkým počtem rostlinných (a samozřejmě i živočišných) druhů, přestože pražské prostředí je vzhledem ke své hustotě osídlení a významu hlavního města dosti silně negativně postiženo lidskou činností. Cenná společenstva jsou vázána nejen na příměstské lesní celky s přírodě blízkou druhovou skladbou, ale často i na extrémně svažité stanoviště a skalní výchozy, ušetřené negativních zásahů. Tímto způsobem se mnohdy dostávají až do blízkosti městského centra. V posledních desetiletích také dochází, v souvislosti se změnami hospodaření v naší krajině, k ohrožení stepních a podobných hodnotných bezlesých ploch, především zarůstáním náletovými dřevinami, s čímž souvisí proměny ve spektru vyskytujících se živočichů. Stále probíhá i proces synantropizace, přizpůsobení životu v bezprostředním okolí člověka, markantní zvláště u mnoha ptáků. Paradoxně tak zde nacházejí útočiště i organismy, v jiných částech republiky již vzácné, které osídľují náhradní stanoviště vytvořená člověkem. Vedle toho se aktuálně stávají problémem mnohé invazní druhy rostlin a živočichů, z nichž velká část je pro naši oblast geograficky nepůvodní.

2.4.5 OCHRANA PŘÍRODY

Vzhledem ke svému historickému vývoji zahrnuje Praha poměrně rozlehlé oblasti zastavěných ploch a zároveň vysoký podíl orné půdy, především na černozemních půdách v severní části. Proto zde téměř nezůstala zachována rozsáhlá území přírodních, resp. přírodě blízkých ekosystémů s mezinárodním či národním významem, která by byla zařazena do velkoplošných zvláště chráněných území ZCHÚ s výjimkou jihozápadního okraje začleněného do Chráněné krajinné oblasti Český kras.

Oproti tomu, především díky pestrým geologickým a geomorfologickým podmínkám, vznikla v Praze řada přírodně i krajinářsky cenných lokalit různého rozsahu v posledních padesáti letech vyhlášených za maloplošná ZCHÚ. Jde o celkový počet 89 území, z nichž 7 náleží do kategorie národní přírodní památka, 14 do kategorie přírodní rezervace a 68 do kategorie přírodní památka. Osm pražských území bylo navrženo do národního seznamu evropsky významných lokalit (EVL) soustavy Natura 2000. Na území hlavního města Prahy není vyhlášena žádná ptačí oblast. EVL již dnes požívají ochranu v některé ze zmíněných kategorií ZCHÚ, u tří z nich však zřejmě bude nutno rozšířit jejich hranice v případě, že dojde k odsouhlasení připraveného národního seznamu pro Českou republiku ze strany příslušných orgánů Evropské unie.

Obr. Zvláště chráněná území

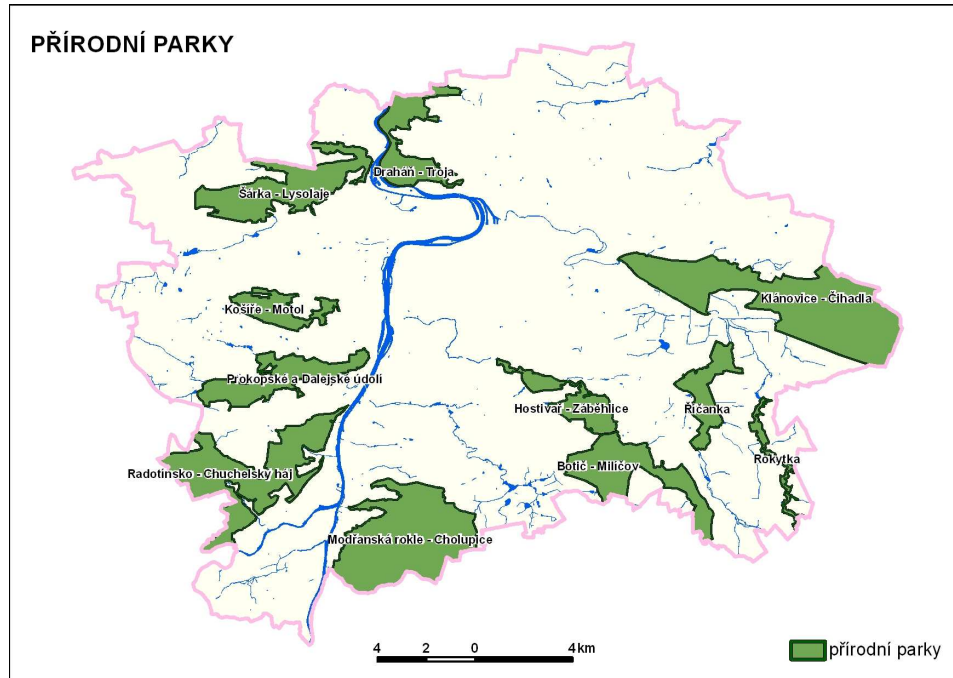


Zdroj: Odbor ochrany prostředí MHMP

V Praze bylo doposud registrováno 20 významných krajinných prvků (VKP), vesměs místně významných krajinných struktur či přírodě blízkých ekosystémů, a vyhlášen 141 památný strom (včetně stromořadí vedených pod jednou položkou). Především za účelem ochrany dochovaného rázu krajiny je zřízeno 11 přírodních parků (dříve tzv. oblasti klidu), většinou jde o harmonickou kulturní krajinu mimo centrální část města s nezanedbatelným podílem zástavby různého typu a místně zachovalými, přírodě blízkými krajinnými strukturami.

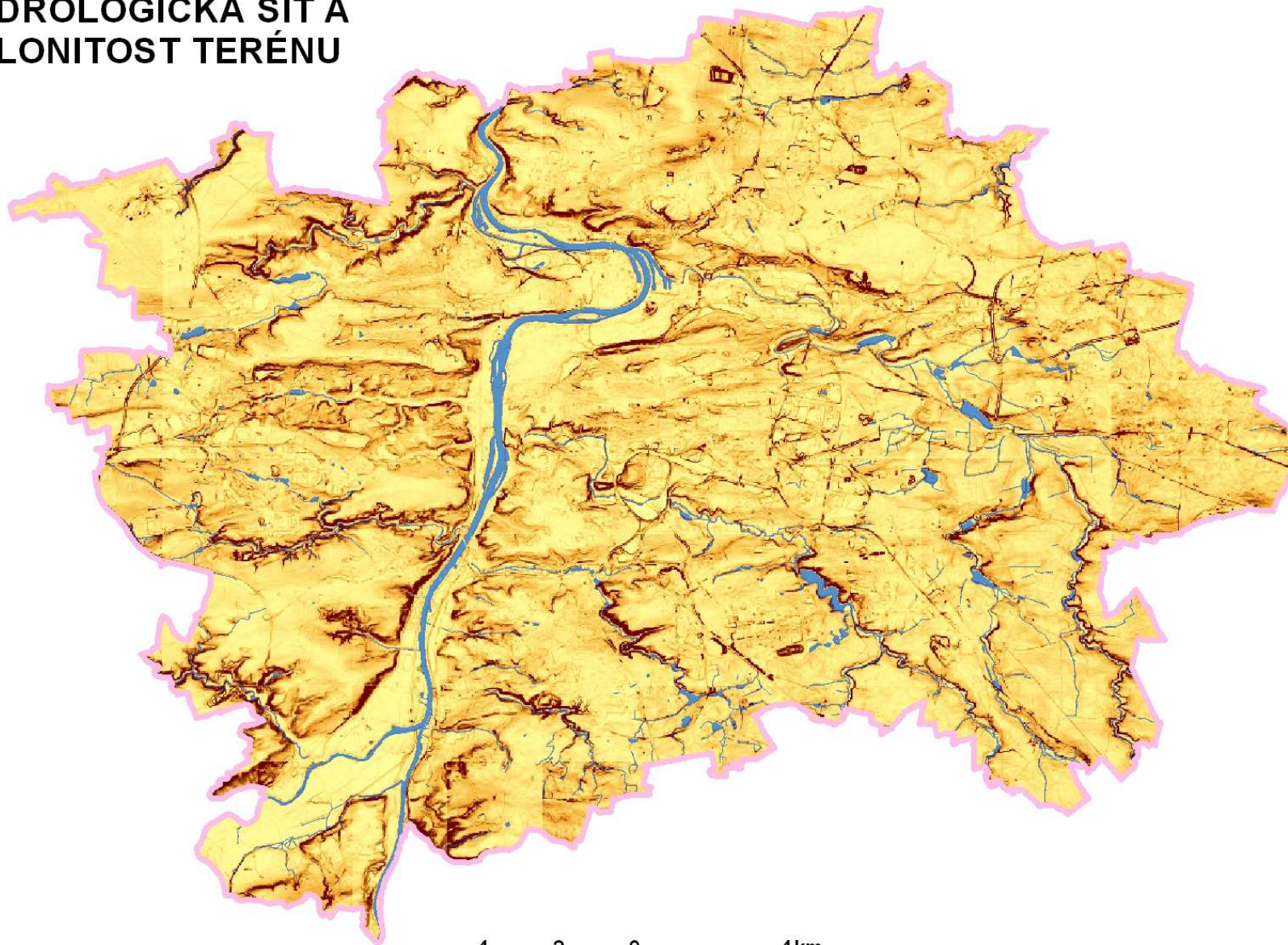
Územní systém ekologické stability (ÚSES) hl. m. Prahy představuje jednak nadregionální a regionální část, převzatou z ÚTP Nadregionální a regionální ÚSES ČR, a část lokální (místní). Všechny tyto tři úrovně byly upřesněny v rámci platného ÚPn HMP, přičemž celý systém je součástí jeho závazné části. Všechny vazby v rámci Prahy i do Středočeského kraje, vyplývající z výše zmíněného ÚTP, byly zde zohledněny. Obě nadregionální a většinu regionálních biocenter lze označit za převážně funkční, oproti tomu převážná část biokoridorů zatím není funkční. Chybějící úseky jsou postupně doplňovány, vzhledem k rozsahu systému jde však o dlouhodobou záležitost.

Obr. Přírodní parky



Zdroj: Odbor ochrany prostředí MHMP

HYDROLOGICKÁ SÍŤ A SKLONITOST TERÉNU



Zdroj: Digitální model terénu, ÚRM, 2003

SWOT

SILNÉ STRÁNKY

- pestrá geologická skladba a bohatá terénní morfologie, přítomnost nezastavěných svahů se zelení i uvnitř souvisle zastavěného města,
- kvalitní (bonitní) půda v říčních nivách a na náhorních plošinách (parovinách) nad Pražskou kotlinou,
- zachovalá rozsáhlá území s přírodními a přírodě blízkými ekosystémy v okolí města; relativně vysoký podíl lesů s přírodě blízkou druhovou skladbou,
- správní území kraje je identické s územím obce, což může být výhodou při zajišťování územní ochrany (ÚSES, ZCHÚ apod.).

SLABÉ STRÁNKY

- rozsáhlé zpevněné plochy s omezeným vsakem srážek a zrychleným odtokem vody z prostředí města,
- nedostatek zeleně a vodních prvků v některých hustě zastavěných částech města, zejména v historickém jádru a ve čtvrtích z konce 19. a počátku 20. století; tlaky na zábor rezerv pro plochy zeleně,
- vysoký stupeň zornění zemědělské půdy, nízký podíl lesů a s tím související nízký koeficient ekologické stability v podstatné části městské krajiny; zvýšená rekreační zátěž lesů i jiných přírodě blízkých prvků,
- nedostatečná vodnost některých recipientů pro zaústění čištěných odpadních vod z lokálních ČOV; nevhodné technické úpravy mnoha koryt vodních toků i v místech, kde to není nezbytné (např. v extravilánu),
- nedostatečnost (kvantitativní i kvalitativní) lokálních a regionálních zdrojů pitné vody,
- ruderalizace vegetace, rozšiřování invazních druhů
- zhoršené provětrávání centrální části města a zaříznutých údolí,
- nedostatek akumulčních prostorů pro zdržení odtoku povrchové vody ze zpevněných ploch a nedostatečná koordinace návrhů na jejich umístění se zájmy ochrany přírody a krajiny.

PŘÍLEŽITOSTI

- možnost daná novým stavebním zákonem prohlásit při schvalování ÚPD i opatření nestavebního charakteru za „veřejně prospěšná opatření“ a získat pro ně potřebné pozemky v krajním případě i vyvlastněním pro realizaci prvků ÚSES, velko- i maloplošných zvláště chráněných území přírody a dalších chráněných i ze zákona o ochraně přírody a krajiny nechráněných přírodních prvků a jevů, případně i jejich ochranných pásem, opatření k zvýšení retence území a usnadnění odvodu vod při povodních....

OHROŽENÍ

- postupující suburbanizace pražského okolí, s tím související narušení rázu krajiny, zhoršení její prostupnosti a ztráta vazeb (ÚSES, systém zeleně atd.) do Středočeského kraje,
- nevhodné „technicistní“ břehové úpravy Vltavy a Berounky v úsecích s dosud přírodním charakterem v souvislosti s uvažovaným záměrem kontinuálního splavnění obou řek dál proti proudu až po České Budějovice a Beroun,
- nárůst intenzit automobilové dopravy a tím i emisí škodlivin poškozujících zdraví nejen lidí, ale i rostlin a živočichů v pásech kolem nejzatíženějších komunikací.

URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ

- Malý podíl lesů a dalších kvalitních ploch zeleně v příměstské krajině, chybějící prvky ÚSES, zornění bezprostředního okolí mnoha vodních toků, z toho všeho vyplývající nízká ekologická stabilita území - nedostatek obecních a státních ploch pro zajištění těchto výsadeb.
- Zhoršování prostupnosti krajiny v souvislosti se zahušťováním dopravní sítě.
- Narůstající rekreační zátěž zvláště chráněných území a dalších přírodně chráněných ploch, resp. stávajících prvků ÚSES.
- Extenzivní růst zastavěného území města je často upřednostňován před využíváním nezastavěných rezerv a areálů vhodných k transformaci uvnitř kompaktně zastavěného území města; místy nedostatečné členění zástavby novými plochami zeleně a případně i vodními prvky.
- Chybí důsledná koordinace rozvojových (stavebních) aktivit i záměrů na systémové výsadby zeleně na hranicích mezi hl. m. Prahou na straně jedné a Středočeským krajem, resp. sousedícími obcemi na straně druhé.

2.5 SOCIÁLNÍ PODMÍNKY

V hlavním městě Praze žije 1,2 milionu trvale bydlících obyvatel, z nichž občané České republiky tvoří více než 90 %. Jejich podíl však postupně klesá díky zvyšujícímu se počtu cizinců s trvalým nebo dlouhodobým pobytem. Za prací a studiem do Prahy dojíždí více než 200 tisíc osob a dalších 100 tisíc osob ve městě z různých důvodů pobývá (domácí i zahraniční návštěvníci, pracovníci na služebních cestách, nelegálně pobývající cizinci, osoby vyřizující soukromé záležitosti a další). V běžném dni se v Praze pohybuje kolem 1,5 milionu osob.

Dlouhodobý růst počtu obyvatel Prahy byl až do počátku 90. let ovlivňován přílivem přistěhovalých z celého Československa. V 90. letech však byl přetrvávající úbytek obyvatel přirozenou cestou ještě prohlouben úbytkem migrantů a počet obyvatel Prahy se snižoval. Teprve od roku 2002 dochází opět k růstu počtu trvale bydlících obyvatel, a to především díky kladnému migračnímu saldu osob ze zahraničí.

Výrazný migrační proud tvoří cizinci přicházející do Prahy za prací nebo studiem. Převažují mezi nimi muži v produktivním věku. Jejich pobyt je však většinou dočasný, neboť jsou ochotni flexibilně měnit místo svého pobytu, nezačleňují se do místních komunit nebo vytvářejí vlastní. Platí to pro vysoce kvalifikované manažery a odborníky z vyspělých států Evropy a Ameriky, ale také pro nekvalifikované dělníky z východní a jihovýchodní Evropy.

Češi, kteří si stěhováním do Prahy změnili trvalé bydliště, tvoří třetinu přistěhovalých. Přicházejí především kvůli široké nabídce pracovních příležitostí. Výrazně větší migrační proud však tvoří čeští občané stěhující se z Prahy do nejbližšího okolí ve středních Čechách. Nejde jen o osoby v produktivním věku, ale také o děti a osoby starší 65 let. Častým motivem stěhování je volba zdravějšího životního prostředí nebo nižší životní náklady. Do Prahy pak dojíždějí za zaměstnáním. Nadále však většina z nich využívá velkoměstské nabídky obchodní sítě, kultury, zdravotnictví, školství, hromadné dopravy a dalších služeb.

Do obcí a měst kolem Prahy se kromě Pražanů stěhují i další občané ČR a cizinci. Důvodem jejich stěhování je většinou blízký a bohatý trh práce a levnější možnosti bydlení. Díky vysokým počtům přistěhovalých v posledních letech lze tento proces nazvat suburbanizací. Také tyto lidé zvýšenou měrou využívají pražskou městskou infrastrukturu a podílejí se na jejím zahlcení.

Charakteristickým rysem Prahy je stárnutí populace, které se projevuje nízkým zastoupením dětí (12 % dětí do 14 let v roce 2006) a vysokým podílem osob vyšších věkových skupin (16 % osob starších 65 let v roce 2006). Zvyšující se

počet narozených v posledních letech ani časté stěhování osob v penzijním věku za hranice města celkovou situaci výrazně nemění. Na očekávaný nárůst počtu osob v poproduktivním věku v dalších letech však dostatečně nereaguje běžný chod města, včetně bezbariérové veřejné dopravy, sítě obchodů a dalších služeb. Obyvatelé Prahy dosahují nejvyššího průměrného věku (42 let v roce 2006) mezi kraji ČR.

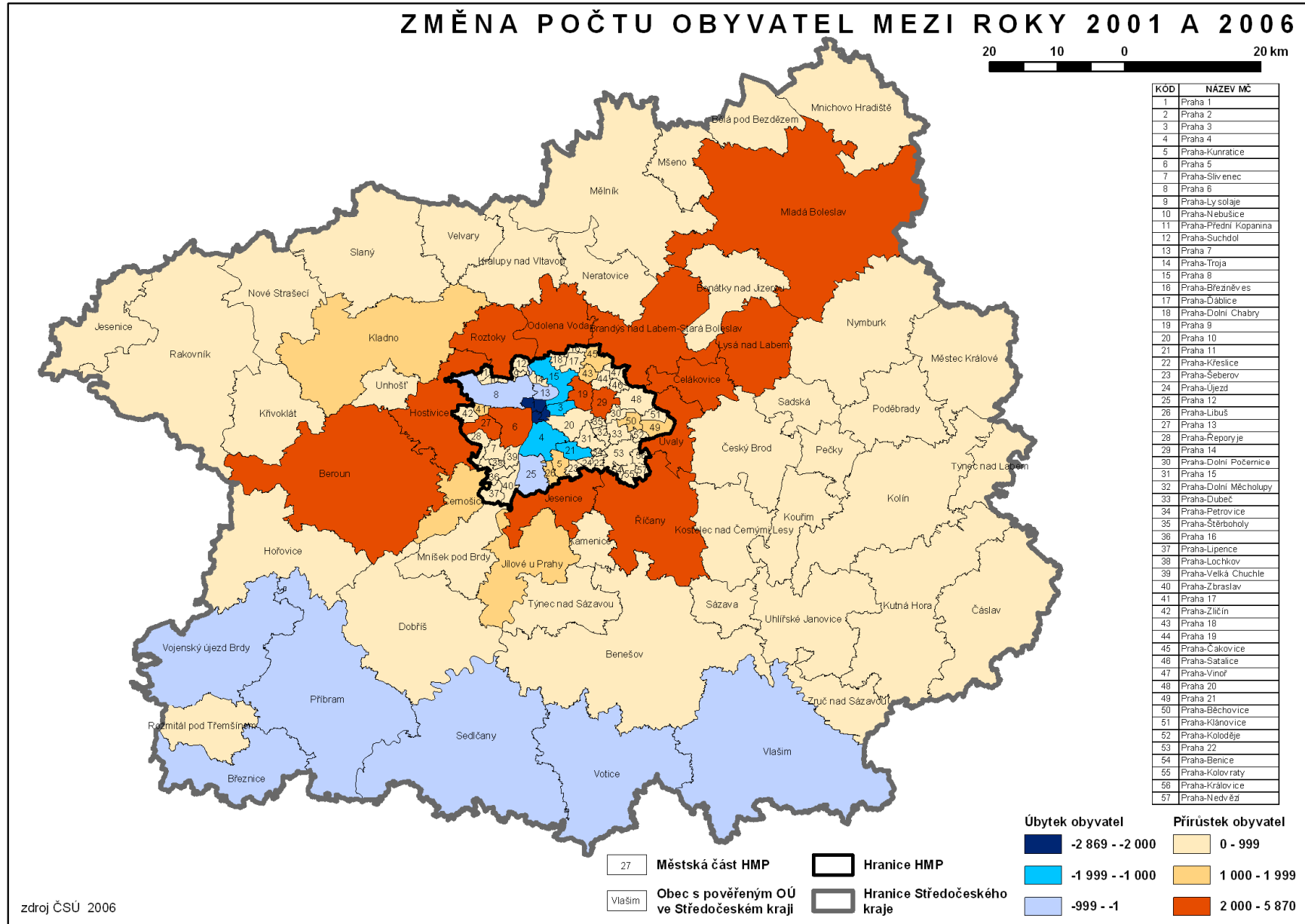
Průměrná velikost pražských domácností se dlouhodobě snižuje (2,3 osob v roce 2001). Při poklesu počtu obyvatel stoupá počet domácností, zvyšuje se kvalita a standard bydlení, mění se způsob života a preference. Více než třetinu domácností tvoří domácnosti jednotlivců. Jejich podíl se dále zvyšuje stejně jako podíl neúplných rodin a vícečetných nerodinných domácností.

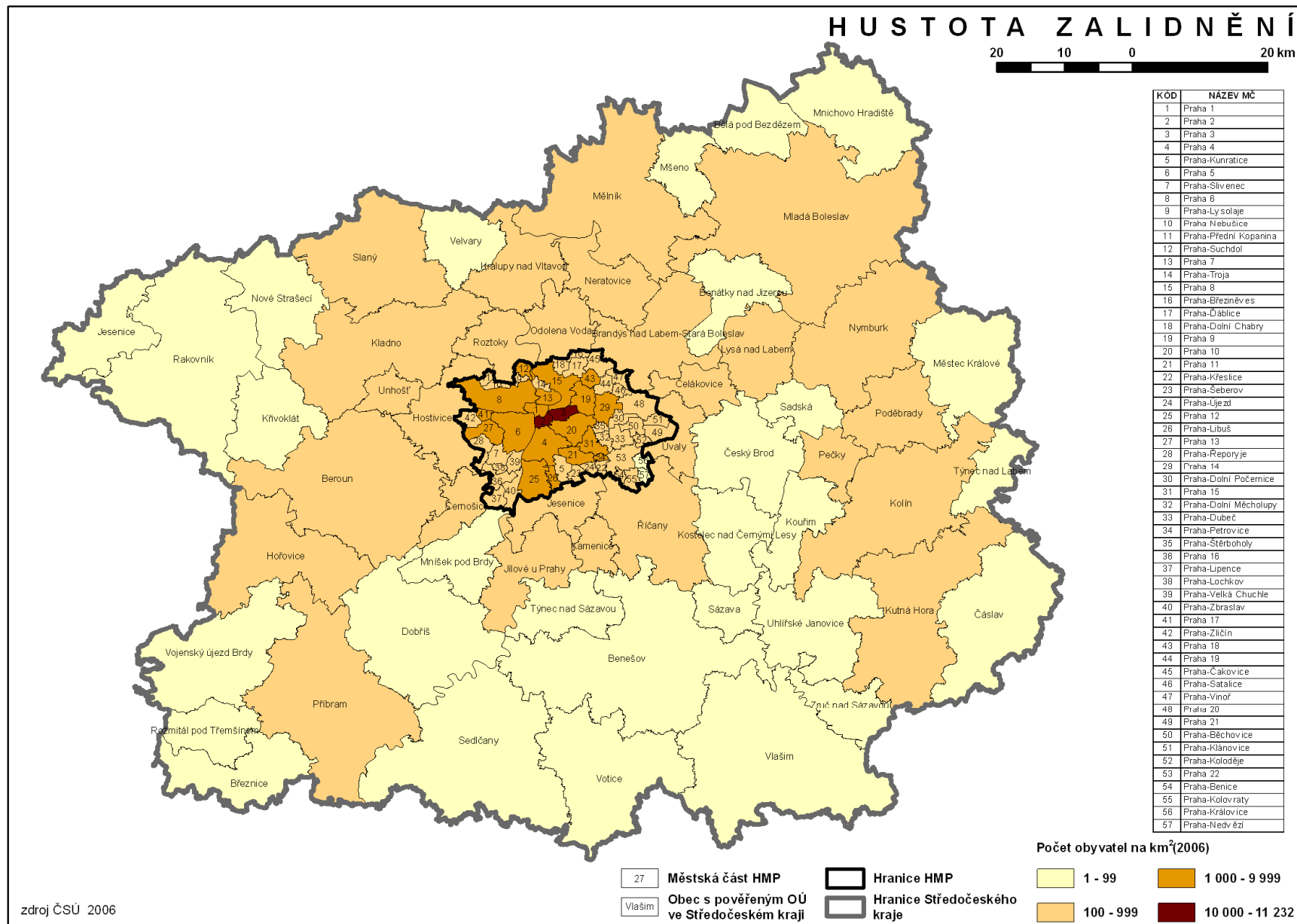
V Praze došlo k výraznému sociálnímu rozvrstvení, sociální struktura územních společenství je však stále ještě vyvážená. Příjmy pražských domácností jsou nejvyšší v ČR, a to díky nadprůměrné mzdové úrovni, zvýšenému podílu podnikatelů a vysoké vzdělanostní úrovni obyvatel. Naopak podíl domácností s příjmem pod hranicí životního minima je podprůměrný. Také výdaje domácností jsou nadprůměrné, a to především výdaje na bydlení.

Hustá síť pražských zdravotnických zařízení neslouží pouze obyvatelům města, ale celému okolí Prahy a specializovaná pracoviště obyvatelům celé republiky. Narůstá počet lékařů (7 lékařů na 1000 obyvatel v roce 2005). Roste počet hospitalizovaných pacientů a mírně se zkrátila průměrná doba hospitalizace. Dlouhodobý nárůst kvality zdravotnické péče nejlépe dokládá nejvyšší úroveň naděje dožití mezi kraji ČR (ženy 80 let a muži 75 let v roce 2005) a snížení počtu zemřelých na novotvary a nemoci oběhové soustavy. Také ukazatele pracovní neschopnosti jsou v Praze oproti ostatním krajům ČR příznivější.

Sociální péče se týká především příjemců starobních důchodů, dále osob pobírajících jiné důchodové dávky, osob nemocných a postižených. Podobně jako v jiných milionových městech se v Praze koncentrují skupiny osob, které na lokální úrovni pro místní obyvatelstvo představují určité riziko související s jejich nedostatečnou hygienou, zdravotním stavem, nedostatkem vlastních finančních prostředků nebo výrazně odlišným způsobem života. V moderní společnosti je obvyklé zajišťovat občanům v obtížné životní situaci pomoc k jejímu překonání.

Život ve městě je kromě tradice a historického dědictví ovlivněn celkovou kultivovaností prostředí města, současnými významnými počiny a rozmanitostí aktivit jeho obyvatel. Město žije díky kulturním, sportovním, rekreačním a dalším zájmům svých občanů i návštěvníků. Stále však převládá nedostatečný zájem obyvatel na rozhodování o chodu města a nízká tradice příslušnosti obyvatel ke svému bydlišti, městským částem nebo celé Praze.





SWOT

SILNÉ STRÁNKY

- růst počtu trvale bydlících obyvatel,
- nadprůměrná životní úroveň a vyvážená sociální stabilita,
- kvalitní zdravotní péče,
- kontinuita tradice a kultivovanosti města.

SLABÉ STRÁNKY

- vysoká intenzita dojížděky do zaměstnání,
- stárnutí populace a zvyšující se počet osob v poproduktivním věku,
- nadprůměrné výdaje domácností, především na bydlení,
- nedostatek kapacit institucí i odborných sil pro domácí i ústavní sociální péči o mladé bez rodičů, o staré lidi, zdravotně postižené, lidi vracející se z výkonu trestu nebo mladé lidi vstupující do života z dětských domovů,
- nedostatek služeb a zařízení pro pomoc rodinám s dětmi a nedostatečná mezigenerační rodinná solidarita neumožňující rovnoprávné zapojení žen do hospodářského, společenského i politického života,
- zpřetrhání tradičních sociálních vazeb uvnitř lokálních občanských komunit v důsledku zvýšené mobility a migrace obyvatel do i ven z Prahy, rostoucí dojížděky za prací, spojené s oslabením možností vzájemné občanské výpomoci,
- nedostatečný zájem občanů o veřejné záležitosti a nízká identifikace s místním společenstvím.

PŘÍLEŽITOSTI

- migrace cizinců – nové pracovní síly,
- přitažlivost města pro osoby v produktivním věku,
- zvyšování kvality a standardu bydlení.

OHROŽENÍ

- růst počtu ilegálních pracovníků a přistěhovalců bez řádného zdravotního a sociálního pojištění, pracujících načerno, neplatících daně, ale čerpajících služby z nich hrazené, jejich nedostatečné začlenění do místní komunity,
- stěhování trvale bydlících obyvatel za hranice města při pokračujícím využívání obslužné infrastruktury Prahy,
- fyzické bariéry pro pohyb ve městě omezující starší občany, občany se sníženou pohyblivostí, rodiny s dětmi a další,
- sociální degradace některých částí města.

URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ

- Stárnutí populace a zvyšující se počet osob v poproduktivním věku – nedostatečná kapacita sociálních a zdravotnických zařízení pečujících o seniory, fyzické bariéry ve městě znesnadňující pohyb starších nebo handicapovaných osob.
- 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.
- Stěhování trvale bydlících obyvatel za hranice města při pokračujícím využívání obslužné infrastruktury Prahy – změnou adresy trvalého pobytu (důležité při rozdělování daní) nejsou sníženy nároky na městskou infrastrukturu – spíše jsou požadovány vyšší.
- Sociální degradace určitých lokalit ve městě – koncentrace osob s nižšími příjmy v méně kvalitních lokalitách.

2.6 OCHRANA KULTURNÍHO A HISTORICKÉHO DĚDICTVÍ

Historické a památkové dědictví hl. m. Prahy je jednou z nejcennějších hodnot území, unikátní v rámci republikového i evropského kontextu. Jeho význam spočívá zejména v neopakovatelném „geniu loci“, kterého vytváří spolu s krajinným rámcem a působivou organizací urbanistické struktury. Přítomnost tohoto fenoménu je hlavní vizuální atraktivitou města, je magnetem návštěvnosti města a tvoří tvář městského obrazu. Systematická ochrana kulturního a historického dědictví v hl. m. Praze a jeho prostorového kontextu je jedním ze základních a rozhodujících požadavků pro úspěšný rozvoj města.

Prioritou v péči o kulturní dědictví Prahy je ochrana historického jádra města, prohlášeného nařízením vlády z roku 1971 Pražskou památkovou rezervací, která byla v roce 1992 zapsána do seznamu světového kulturního dědictví UNESCO.

Tab. Základní údaje o Pražské památkové rezervaci

Rozloha PPR	8,66 km ²
Rozloha ochranného pásma PPR	89,63 km ²
Národní kulturní památky na území Pražské památkové rezervace	28
Nemovitě kulturní památky na území Pražské památkové rezervace	1348
PPR na území městských částí	celá Praha 1, část Praha 2 menší části: Praha 3, Praha 4, Praha 5, Praha 6
PPR - rozsah katastrálních území	Staré Město, Josefov, Malá Strana, Hradčany s Pražským hradem, Nové Město s Vyšehradem částečně: Vinohrady, Holešovice, Podolí, Smíchov
Nejvyšší místo PPR	Petřín - 325 m n.m.
Počet obyvatel v PPR	cca 52 tis. obyvatel
Počet bytů v PPR	cca 23 tis. bytů

Národní kulturní památky požívají vyšší míru ochrany a mají vymezena svá ochranná pásma.

Tab. Národní kulturní památky

Katastrální území	Objekt
Hradčany	Areál Pražského hradu
Hradčany	klášter Premonstrátů na Strahově
Josefov	Staronová synagoga
Josefov	Starý židovský hřbitov
Malá Strana	Jezuitské gymnázium
Malá Strana	Jezuitský profesní dům
Malá Strana	kostel sv. Mikuláše
Malá Strana	Fara u sv. Mikuláše
Malá Strana	Areál sídla Parlamentu České republiky
Nové Město	Národní divadlo
Nové Město	Národní muzeum
Nové Město	Novoměstská radnice
Nové Město	Petschkův palác, č.p. 929
Staré Město	Anežský klášter
Staré Město	Betlémská kaple
Staré Město	Rudolfinum
Staré Město	Karlův most
Staré Město	Karolinum
Staré Město	kostel Matky Boží před Týnem
Staré Město	Klementinum
Staré Město	Obecní dům hl. města Prahy a Pražná brána
Staré Město	palác Kinských
Staré Město	Staroměstská radnice
Staré Město	Staroměstské náměstí
Staré Město	Dům U minuty
Staré Město	Stavovské divadlo
Nové Město	areál kláštera benediktinů na Slovanech
Vyšehrad	pevnost Vyšehrad
Žižkov	čestná pohřebiště na Olšanech
Žižkov	Národní památník na Vítkově
Točná	hradiště a keltské oppidum Závist
Zbraslav	Klášter cisterciáků
Břevnov	klášter benediktinů
Dejvice	Divoká Šárka - hradiště
Hradčany	Archiv České koruny
Liboc	letohrádek Hvězda s oborou na Bílé Hoře
Střešovice	Müllerova vila od Adolfa Loose
Kobylisy	Památník protifašistického odboje

Ochranné pásmo Pražské památkové rezervace bylo vyhlášeno rozhodnutím tehdejšího Národního výboru hl. m. Prahy v roce 1981. Jeho vymezení vycházelo z tehdy chápaného vnitřního města a vyhláškou byly definovány příslušné podmínky pro výstavbu.

Památková ochrana se neomezuje pouze na historické jádro města, mimo toto území je předmětem ochrany cca 742 nemovitých kulturních památek. Plošná památková ochrana se dále týká 2 vesnických památkových rezervací, 13 městských památkových zón a 6 vesnických památkových zón. V neposlední řadě jsou předmětem památkové péče archeologické lokality.

Tab. Vesnické památkové rezervace

Praha 5 - Stodůlky
Praha 6 - Ruzyně

Tab. Městské památkové zóny

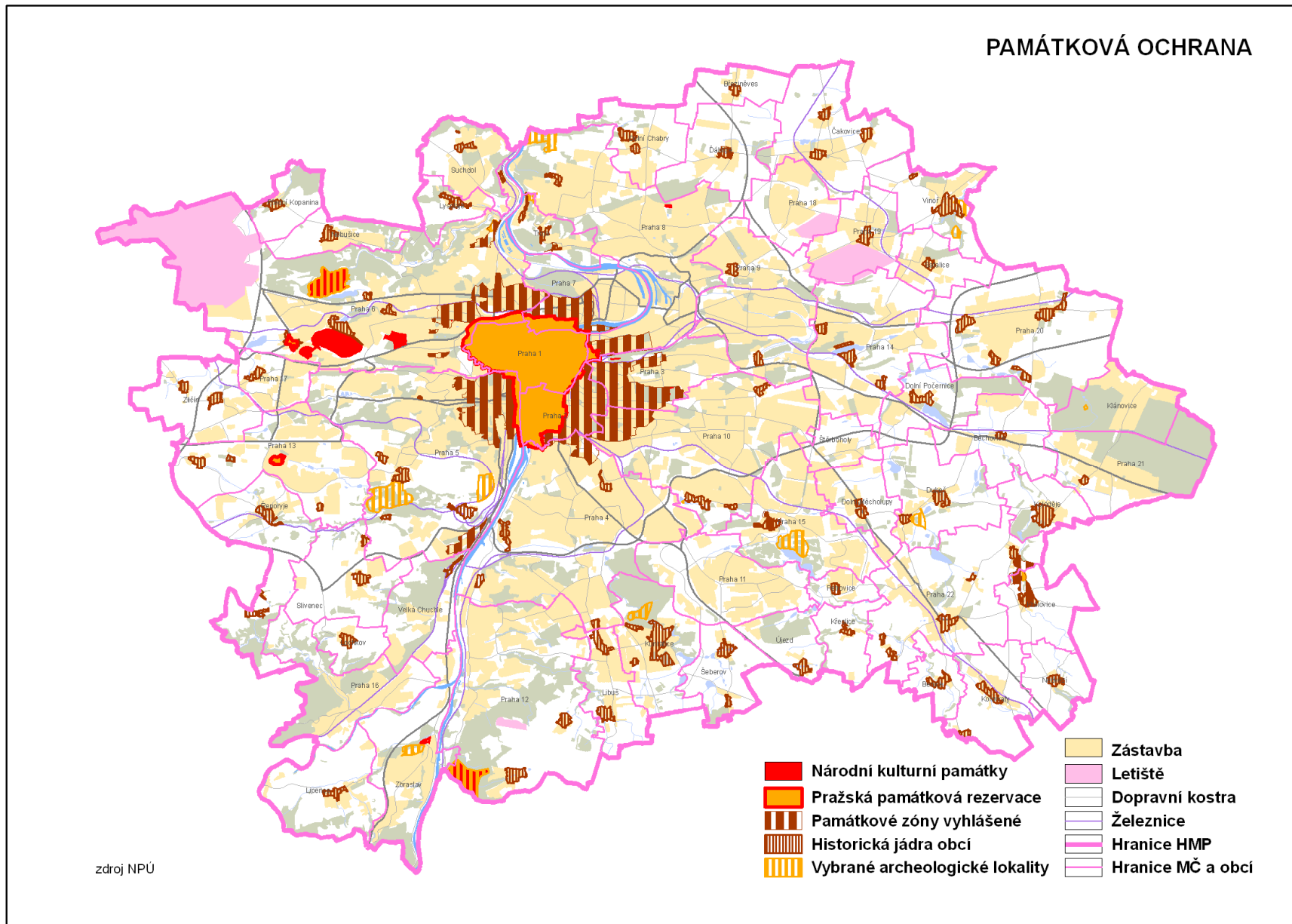
Praha 2,3,10 – Vinohrady, Žižkov, Vršovice
Praha 4 - Nusle
Praha 5 - Barrandov
Praha 5 - Smíchov
Praha 6 - Baba
Praha 6 - Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice
Praha 6 - vilová kolonie Ořechovka
Praha 6 - Staré Střešovice
Praha 6 - Střešovičky
Praha 6 - Tejnka
Praha 8 - Karlín

Tab. Vesnické památkové zóny

Praha 5 - osada Buďánka
Praha 7 - osada Rybáře
Praha 8 - Staré Bohnice
Praha 8 - Staré Ďáblice
Praha 9 - Královce
Praha 10 - Stará Hostivař

Tab. Archeologické lokality

Katastr	Název lokality
Hradčany, Malá Strana, Josefov Staré Město, Nové Město, Vyšehrad, část Holešovic, část Podolí, část Vinohrad	Pražská památková rezervace
Bohnice	Zámky
Troja	Farky
Vinoř	V Obůrkách
Dejvice	Baba
Klánovice	Klánovice
Radlice	Dívčí hrady
Stodůlky	Bučovice
Záběhllice	Záběhllice
Dubeč	Dubeček
Hostivař	Hostivař
Královce	Sv. Markéta
Královce	Tvrz
Kunratice	Kunratice
Zbraslav	Havlín
Zbraslav	Závist
Ruzyně	Ruzyně
Stodůlky	Stodůlky
Břevnov	Břevnovský klášter
Zbraslav	Klášter cisterciáků



SWOT

SILNÉ STRÁNKY

- v podstatě neporušené historické jádro – Pražská památková rezervace (PPR) – zapsané na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO,
- rozsáhlá škála kulturních a vzdělávacích zařízení,
- poměrně kvalitní MHD,
- legislativní nástroje (vyhlášky) pro stavební činnost v památkových zónách.

SLABÉ STRÁNKY

- vysoká koncentrace pracovních příležitostí v historické části města, vyvolávají vysoké nároky na dopravní obsluhu,
- úbytek trvale bydlících a spolu s tím absence základního vybavení – služby, obchody, zdravotnická a školská zařízení,
- vysoká koncentrace turistů na malé, úzce vymezené části historického jádra,
- kriminalita a vandalství v centrální části města,
- nízká úroveň některých vstupních míst návštěvníků do centra města, jako ÚAN - Florenc, Hlavní nádraží, nádraží Holešovice, Masarykovo nádraží,
- nevyvážená kvalita péče o městské parky a veřejná prostranství a jejich neúměrná komercializace,
- zrušení Vyhlášky o zásadách usměrňování rozvoje PPR z roku 1985 bez náhrady,
- absence podrobnější územně plánovací dokumentace a Management-Planu pro území PPR a její ochranné pásmo,
- absence regulativů pro umístování výškových staveb v celém městě.

PŘÍLEŽITOSTI

- umístování některých centrálních funkcí (např. banky, sídla velkých firem), mimo historické jádro.

OHROŽENÍ

- vznik „skanzenu“ z PPR, pouhé turistické atrakce, bez hlubšího obsahu a bez života; postupující úbytek trvale bydlících, ztráta autenticity místa,
- enormní zájem investorů, vedoucí k razantním zásahům do stavební struktury zejména v PPR, ale i v přilehlých památkových zónách,
- přesunutí tradičních vysokoškolských zařízení do okrajových částí města v důsledku komercializace historického jádra.

URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ

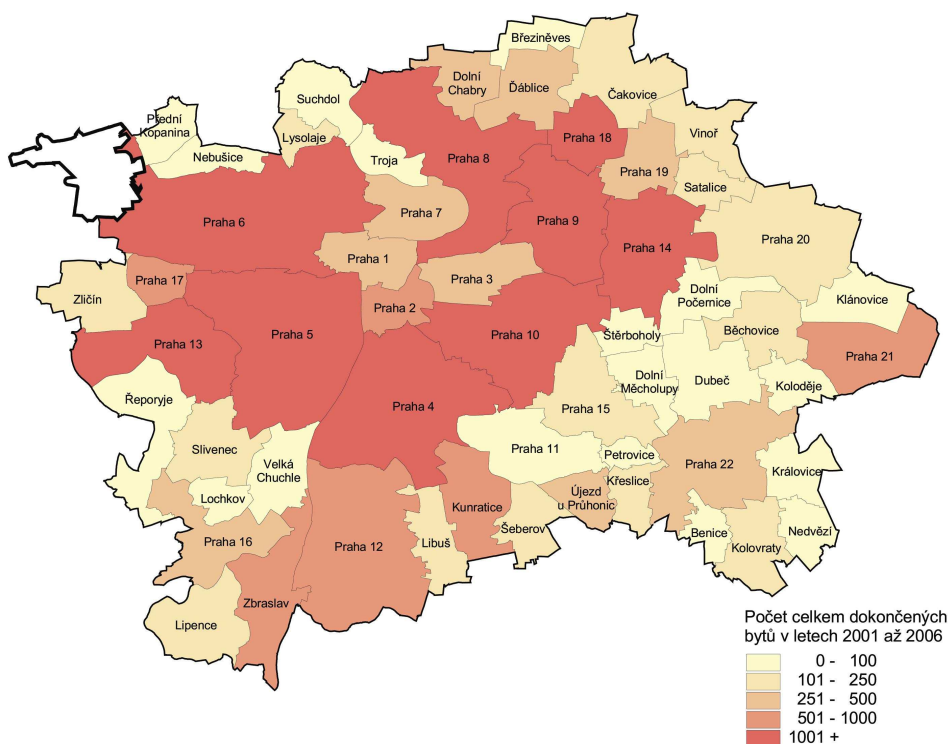
- Nedostatečná propagace méně známých turistických cílů mimo PPR.
- Nedostatečná péče o veřejná prostranství, zejména jejich úpravu a čistotu, nadměrné komerční využívání veřejných prostranství.
- Vysoká kriminalita a míra sociálně patologických jevů v centrální části města.
- Nevyhovující podmínky pro trvale bydlící obyvatele historické části města, zejména s ohledem na absenci služeb základní vybavenosti.
- Nadměrné užívání veřejných prostranství pro masové aktivity.
- Chybějící podrobnější územně plánovací dokumentace pro území Pražské památkové rezervace a právního předpisu upravujícího režim území PPR (management plánu PPR).

2.7 BYDLENÍ

Vývoj bytové výstavby

I bytová výstavba prošla v posledních cca 10 - 15 letech transformačním obdobím s některými významnými vývojovými proměnami, z nichž zásadní byly: privatizace bytového fondu dříve ve vlastnictví státu, obcí a měst, útlum municipální výstavby a zcela převažující výstavba komerční (tzn. ze soukromých zdrojů).

Obr. Počet dokončených bytů v letech 2001 až 2006



Zdroj: ČSÚ, URM, 2007

Základní tendence nové výstavby bytů na území Prahy byly sice obdobné s celostátními, po roce 2000 je však tempo nové výstavby v Praze zřetelně vyšší. Po prudkém poklesu v roce 1995 se na konci devadesátých let minulého století počet dokončených bytů v Praze opět zvýšil na dvojnásobek a tento objem zůstal v podstatě stabilizován dalších pět let do roku 2001 resp. 2002. Tento rok však znamená zásadní vývojový obrat, je nastartován trend rychlého růstu, který završuje rok 2005. Důvodem je např. zvýšení kupní síly obyvatel, zvýhodněné hypoteční úvěry, stavební spoření, změny ve stylu života (bydlení mladých), koupě bytu jako investice. V roce 2006 sice dochází k poklesu dokončování, ale na úkor vyššího zahajování (viz dále).

Přírůstek bytového fondu v Praze za období 2001 až 2006 činil cca 28,4 tisíce bytů (po odečtu zrušených zhruba 800 bytů). V ČR bylo dokončeno v letech 2001 až 2006 174,5 tis. bytů a podíl Prahy činil téměř 17 %. Z velkých měst se objemům Prahy (relativně dle počtu obyvatel) přibližuje v podstatě pouze Brno a Liberec. Z nových bytů pouze necelou 1/10 realizovalo město. Tyto byty však tvoří převážnou část přírůstku nájemního sektoru, neboť ostatní bytová výstavba patří vesměs do oblasti vlastnického bydlení. Jde zejména o cca 10 % všech bytů postavených „pro vlastní potřebu“ (výhradně rod. domy) a cca 70 – 75 % pro „prodej po dokončení“ (převážně bytové domy).

Vzhledem k tomu, že ve sledovaném období téměř každoročně počet zahajovaných bytů byl vyšší než dokončených, postupně narůstala rozestavěnost. Meziroční více než 10% nárůst (mezi roky 2006 a 2005 dokonce přes 15 %) znamená, že v současné době je na území Prahy vytvořena „zásoba“ 20,4 tisíce rozestavěných bytů.

Tab. Počet dokončených bytů na území hl. m. Prahy

rok	1995	1997	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	celkem 2001 - 2006	celkem 2004 - 2006
byty celkem	1 916	1 925	3 593	3 210	3 950	4 415	5 924	6 564	5 186	29 249	17 674
z toho obecní	633	258	548	723	307	486	649	118	305	2 588	1 072
bytové domy	1 343	753	1 660	1 689	2 236	2 872	4 156	5 072	3 545	19 570	12 773
rodinné domy	417	639	547	616	800	810	884	593	571	4 274	2 048
nástavby, přístavby	120	441	694	595	573	610	773	530	830	3 911	2 133
ostatní	36	92	692	310	341	153	111	369	240	1 524	720

Zdroj: ČSÚ, 2007

Pozn.: Údaje zahrnují i byty v domech s pečovatelskou službou a penzionech; jejich výstavba však byla na území Prahy velmi malá (314 bytů v letech 1995-2006).

Struktura bytového fondu

Podle SLDB z roku 2001 z celkového počtu 551,2 tis. bytů (v 88,2 tis. domech) činil počet bytů v rodinných domech 72,1 tis. (55,7 tis. domů) a v bytových domech bylo 475,2 tis. bytů (29,9 tis. domů). Rovněž nová výstavba je realizována na území Prahy zcela v převažujícím rozsahu v bytových domech (v průměru 85 %) a v rodinných domech bylo realizováno v letech 2001-2006 kolem 4,7 tis. bytů.

Počet bytů v bytových domech se přiblížil půl milionu (překročí jej pravděpodobně na konci roku 2007), zatímco počet bytů v RD činí 77 tisíc bytů. Rozbor nově připravované bytové výstavby svědčí o tom, že ani v následujícím období se podíl rod. domů výrazně nezvýší. Zcela opačná je oproti Praze skladba realizované bytové výstavby v jejím okolí. V suburbanizačním pásmu přímo přiléhajícímu k hranicím hlavního města činí podíl nových bytů v bytových domech jen cca 25 % (viz subkapitola Suburbanizace). Růst celkové kvality bydlení v Praze potvrzuje i velký počet bytů, který prošel modernizací - v letech 2001-2006 cca 23 tis. bytů.

Intenzivní bytová výstavba po roce 2000 zvýšila podíl domů s realizací v letech 1991 - 2006 na 15 %. Přesto největší podíl (přes 30 %) představují v Praze domy postavené v letech 1920 – 1945 a podíl domů z poválečné výstavby je zde nižší o 10% bodů než je průměr za ostatní kraje ČR. Plocha nově postavených bytů se výrazně nezvyšuje (obytná plocha průměrného bytu se zvýšila mezi 1991 a 2001 o necelých 10 %; z toho u bytových domů o necelých 7 %). Nová výstavba neovlivňuje ani strukturu bytů podle velikosti danou počtem místností (u RD je sice zřetelný nárůst podílu domů s více místnostmi v nové výstavbě, u bytových domů lze však hovořit o minimálním růstu resp. stagnaci). Hlavním důvodem této stagnace je cenový růst nové výstavby i možnost flexibilního

řešení bytové situace podle konkrétní potřeby. Na trhu s byty se však objevují tendence růstu zájmu o větší byty.

Dosud nedokončený je proces privatizace, již v současnosti je ale převedena do osobního nebo skupinového soukromého vlastnictví většina bytového fondu v původním vlastnictví města nebo státu. Vedení hl. m. Prahy deklarovalo ve své bytové politice, že si ponechá cca 20 % z původního počtu pro potřeby sociální a zajištění nezbytných městských funkcí (učitelé, hasiči apod.)

Bytový fond podle typu zástavby - sídliště

Oproti SLDB 2001 se výrazně nezměnil podíl osob bydlících v bytových domech (84 %), v rod. domech (15 %) a ostatních domech (1 %). To je dáno silným zastoupením sídlištní zástavby. Z celkového počtu bytů na sídlištích (v současnosti cca 235-240 tisíc bytů), bylo postaveno 40 % do roku 1970, 25 % mezi roky 1970 - 1980 a necelých 35 % na sídlištích realizovaných po roce 1980. I když nová výstavba je ve značné míře alokována mimo sídlištní koncentrace, zásadně se nezměnil počet bydlících na sídlištích, který činí 550-560 tisíc osob, tj. cca 47 % všech obyvatel Prahy.

Většina bytových objektů na sídlištích je postavena panelovou technologií (týká se téměř 200 tis. bytů), z nichž velká část vykazuje závažné stavebně-technické a energetické nedostatky. Jejich odstraňování vyžaduje specifický přístup i finanční pomoc pro jejich vlastníky.

Bytová výstavba a územní dopady

Územní plán hl. m. Prahy předpokládal na území města realizovat 70 % nových bytů na rozvojových plochách a 30 % v rezervách stávajícího zastavěného území. Z evidence územních rozhodnutí, průzkumů v terénu a dalších podkladů je zřejmé, že rozvojové plochy ÚPn HMP nejsou zdaleka ještě vyčerpány.

Příčiny tohoto vývoje jsou následující:

- intenzivnější využívání rezerv kompaktního území města včetně dostavby sídlišť a transformace území,
- podíl bytů realizovaných formou vestaveb, nástaveb a přístaveb,
- zvětšování rozvojových ploch nad rámec ÚPn HMP (viz změny ÚPn HMP) a zvyšování intenzity jejich využívání (viz úpravy ÚPn HMP),
- pro bydlení jsou ve větším procentu než předpokládal ÚPn HMP využívány plochy všeobecně smíšené SV, kde jde většinou o výjimečně přípustné funkční využití.

V rámci změn jde převážně o rozšíření ploch zastavitelných na úkor nezastavitelných (změna zemědělské půdy nebo zeleně na bytovou funkci) nebo v případě zastavitelných ploch přeměna ploch nebytových funkcí na bytové. Celkově představují „změny“ a „úpravy“ nárůst více než 9 tis. bytů.

Suburbanizace

Na ploše, kterou můžeme nazvat „vnitroměstská suburbanizace“ (tj. území 21 obcí připojených k Praze v roce 1974) bylo v letech 2001-2006 postaveno 20 - 25 % celopražského počtu nových bytů (cca 6 tisíc), s převahou na levém břehu Vltavy (Praha 13). Podle rozsahu rozestavěnosti (7,5 tis. bytů v pásmu „vnitroměstské suburbanizace“, tj. 37 % všech rozestavěných bytů) lze konstatovat, že se částečně zrychlí výstavba na okrajích Prahy s určitým přesunem na pravý břeh Vltavy (Praha 19 a 22).

Suburbanizační proces akceleroval v posledních letech za hranicemi hl. m. Prahy v pražském/středočeském regionu (roční počet dokončených bytů ve Středočeském kraji již převýšil pražský objem) a mimořádným tempem probíhá zejména v těsném zázemí města – na území okresů Praha-východ a Praha-západ resp. na území správních obvodů obcí s rozšířenou působností sousedících s Prahou (tj. Černošice, Říčany a Brandýs/St.Boleslav, obce tzv. III. stupně). Na tomto území „příměstské suburbanizace“ bylo v letech 2001-2006 dokončeno více než 13,5 tis. bytů, z toho přes 9 tisíc v rodinných domech. Další 8 tisíc bytů bylo dokončeno na území obcí III. stupně přiléhajícím k třem předchozím. Vysoké zahajování překračující dokončování bytů v minulých letech znamená další pokračování suburbanizace. Na konci roku 2006 bylo na území okresů Praha-východ a Praha-západ k dispozici více než 12,3 tis. rozestavěných bytů (9 tisíc v rod. domech).

Budoucí vývoj bytové výstavby

Na trhu s byty, který získává postupně standardní formu, je v současné době nabízeno cca 20 tisíc bytů (k prodeji i nájmu). Tento počet se pravděpodobně zvýší plánovanou deregulací nájemného a zvýšením efektivního využití fondu (např. velký počet trvale neobydlených bytů). Rozestavěnost na území samotné Prahy činí rovněž cca 20 tis. bytů a v pásmu intenzivní suburbanizace je připraveno dalších téměř 25 tis. bytů. Ve střednědobém horizontu tak může být k dispozici (vč. nové výstavby) na území Prahy a suburbanizačním segmentu území ve Středočeském kraji více než 100 tis. bytů (z toho na území hl. m. Prahy 60 tis. bytů).

Poptávku bude určovat atraktivita Prahy (pracovní příležitosti, mezinárodní instituce), jak pro tuzemské migranty, tak zahraniční migraci, jejíž saldo v posledních letech rychle narůstá. Současně s tím bude na poptávku působit úroveň koupěschopnosti obyvatel a životní styl. Ve střednědobém horizontu lze

tak očekávat stabilizaci dokončování bytů (s možnou tendencí následného snížení objemu), s vyšším využíváním rozestavěnosti na úkor nově zahajovaných bytů.

Nabídka rozvojových ploch pro bydlení ve stávajícím ÚPn HMP do r. 2010 nebude zcela realizována a bude pokračovat zvýšený zájem investorů umístit své stavební aktivity na plochy uvnitř stávající zástavby (zainvestované pozemky), tzn. využívání kompaktního území města.

SWOT

SILNÉ STRÁNKY

- relativní standardní, postupně se zvyšující kvalita většiny bytového fondu a jeho napojení na veřejné sítě; neexistence sociálně problémových částí města a větších lokalit,
- vysoká rozestavěnost na území města i jeho zázemí jako předpoklad stabilizace vysokého tempa výstavby,
- trend růstu diferencované nabídky bydlení a volných bytů na trhu s bydlením z hledisek ekonomických, architektonických i uživatelských forem,
- dostatečné územní rezervy pro bytovou výstavbu v rámci platné ÚPD.

SLABÉ STRÁNKY

- zanedbaná údržba a opravy bytového fondu, vysoká energetická náročnost a nedostatečná estetická úroveň bytových domů a obytného prostředí, hlavně v případě panelových sídlišť,
- deformovaný trh s byty (existence dvojího nájemného; spekulace a neoprávněné užívání bytů apod.), obtížná orientace mezi nabídkou a poptávkou,
- nedostatek kvalitních stavebních kapacit pro výstavbu a modernizaci bytového fondu (s dopady na finanční i časovou náročnost).

PŘÍLEŽITOSTI

- zájem o bydlení v Praze a jeho okolí,
- příliv zahraničního kapitálu do bydlení v Praze; akumulace zdrojů pro další rozvoj obytné funkce,
- zvýšený investorský zájem na využití vhodných volných ploch pro bytovou výstavbu ve vnitřním městě i v rámci doplnění sídlišť,
- reálná a stabilizovaná bytová politika státu, podpora nové bytové výstavby a oprav bytového fondu z veřejných finančních zdrojů,
- nabídka ekologicky příznivých technologií, konstrukcí a typů nové bytové výstavby a jejího technického vybavení.

OHROŽENÍ

- pokles kupní síly obyvatel (neplacení nájemného, problémy splácení hypoték a půjček, růst zanedbanosti bytových objektů, dlouhodobě rozestavěné bytové objekty,...),
- tlak investorů na výstavbu bytů mimo plochy určené pro bydlení územním plánem města a na neúměrné využití stavebních ploch s hrozbou nepříznivé a nevratné zátěže lokalit,
- nárůst „nekontrolovatelné“ migrace sociálně problémových skupin obyvatel,
- pomalý návrat bytové funkce do centrálních oblastí města.

URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ

- Posílení ochrany nezastavitelných území před snahami rozšiřování rozvojových ploch bydlení.
- Chybějící koordinace výstavby na okrajích města a suburbanizačním územím za hranicemi Prahy.
- Ochrana bydlení a navrácení bytové funkce do původně bytových domů v centru města.
- Chybějící vybavenost a polyfunkčnost nových obytných celků.
- Pomalé tempo celkové regenerace, oprav a vybavení sídlišť, jako plnohodnotných městských částí.
- Posílení ochrany cenných obytných souborů (Ořechovka, Baba, Spořilov...).
- Chybějící prevence vzniku deprivovaných obytných částí města a řešení sociálního bydlení.

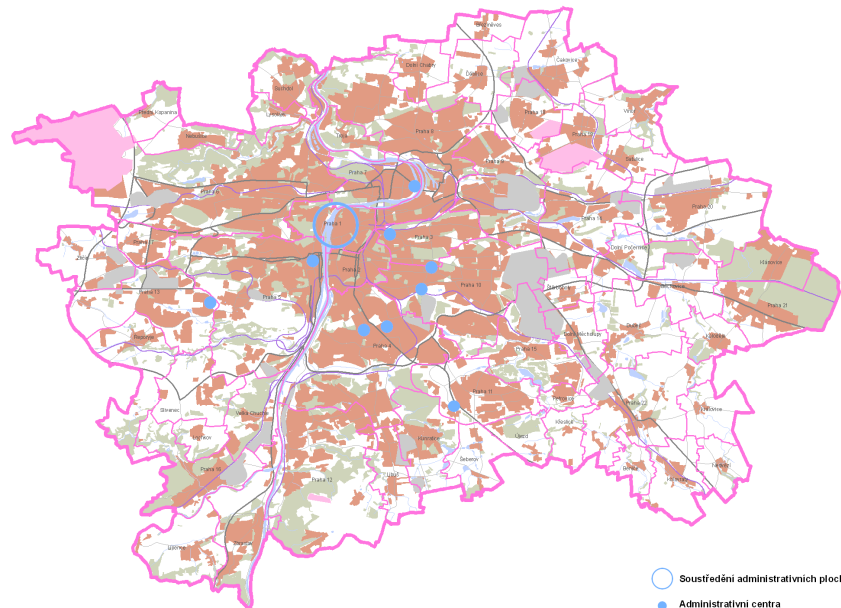
2.8 OBČANSKÁ VYBAVENOST

2.8.1 ADMINISTRATIVA

Kancelářské budovy podniků, bank, pojišťoven a budovy pro administrativu státních a městských institucí jsou soustředěny tradičně převážně v centrální oblasti města ve smíšeném území městského centra a v navazujícím prstenci rozšířeného centra. V posledním desetiletí 20. století se začaly rozvíjet nové lokality s koncentrací pronajímatelných administrativních ploch na volných či přestavbových územích s dobrou dopravní dostupností dále od centra, na příklad na Pankráci, v Michli, na Chodově, v Nových Butovicích, v Holešovicích i při cestě na letiště Ruzyně v Praze 6.

Poválečný vývoj byl orientován na využívání již existujících budov, postupně byly využívány i původně bytové domy v centru města pro potřeby správy města, státu a socialistické administrativy. V 60. a 70. letech byly postaveny nové administrativní budovy velkých podniků a zejména podniků zahraničního obchodu, jako Kovo, Motokov, Strojimport a jiné. Administrativní budovy ve vnějším městském pásmu nebo kontaktním území hranic Prahy byly výjimkou.

Obr. Soustředění kancelářských ploch



Zdroj: ÚRM, 2006

V devadesátých letech minulého století a na začátku 21. století, kdy došlo k masivnímu nárůstu pronajímatelných kancelářských ploch v Praze, veřejná administrativa realizovala nové plochy jen výjimečně a převážně renovovala stávající objekty, soukromá sféra v této oblasti zaznamenala rekordní rozvoj. Oproti roku 1990, kdy se v Praze nacházelo 1,7 mil. m² kancelářských ploch převážně nesrovnatelných s evropským standardem, je v současné době již 2,1 mil. m² ploch standardu srovnatelného. Zájem investorů se od počáteční preference centrální části města v posledních letech přesouvá z centra do vnějších částí města, které nabízejí lepší vybavenost a dopravní dostupnost oproti Pražské památkové rezervaci, která je v tomto ohledu výrazně limitována.

Nové kancelářské prostory jsou rovnoměrně rozloženy mezi centrum města s cca 30%, okraj centra s cca 20%, širší centrum města s cca 30% a vnější okrajové části města s cca 20%.

Rozvoj pražského trhu s kancelářskými plochami byl stabilní od roku 2002 s přibližně 170 000 m² moderních kanceláří dodávaných na trh každým rokem. Od roku 2005 počet nových kanceláří mírně klesá ale stále se stavějí.

V současné době se zájem investorů odklání od masivní výstavby nových kancelářských budov, trh začíná vykazovat znaky převisu nabídky nad poptávkou a zájem se přesouvá k výstavbě různých forem staveb pro bydlení.

2.8.2 VEŘEJNÁ SPRÁVA

Budovy veřejné správy celostátního a celoměstského významu, jakými jsou sídlo hlavy státu, vlády, parlamentu a senátu České republiky, četná ministerstva, státní instituce, sídla vyslanectví, soudy, městská a obvodní zastupitelství a Magistrát hl.m. Prahy jsou umístěny převážně v centru města a svůj obvodní resp. správní obvod a úřad městské části má každá městská část nebo obvod spolu s obvodními soudy, se služebnami státní policie a se služebnami městské policie.

Své tradiční sídlo má v centru města i Hasičský záchranný sbor hl. m. Prahy jako součást městského integrovaného záchranného systému, který zahrnuje ještě Zdravotnickou záchrannou službu hl. m. Prahy a městskou policii. Jednotlivé hasičské stanice jsou situovány tak, aby svými dojezdovými vzdálenostmi do 5 minut pokryly celé město.

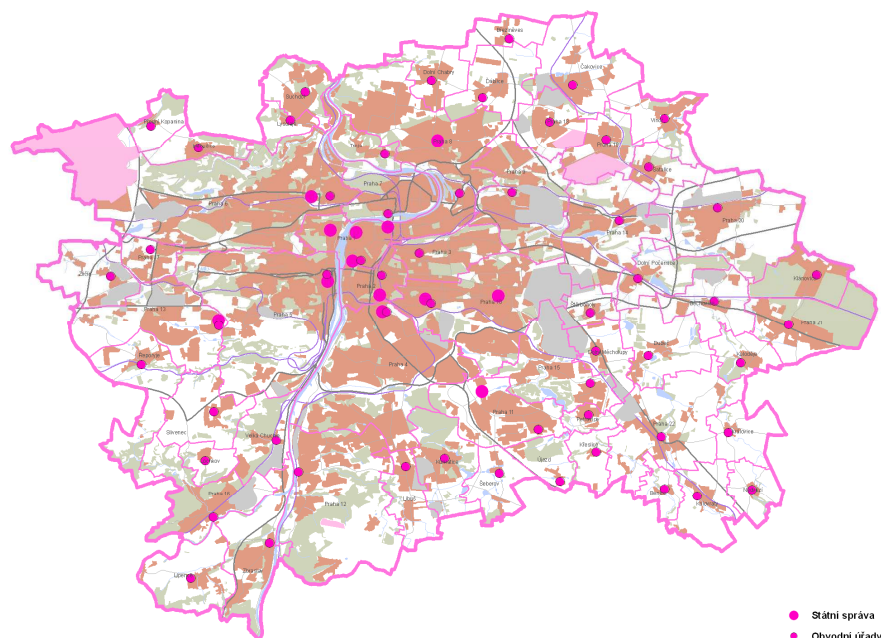
Oblast veřejné správy prochází obdobím reorganizace a dochází k funkčnímu přesunu a k efektivnějšímu využití budov, v oblasti investiční převládá rekonstrukce a přestavba stávajících komplexů a objektů, jakým je např. přestavěný areál Obvodního státního zastupitelství pro Prahu 4, 8, 9 a 10 v Praze 10. Nové objekty byly postaveny na příklad pro Katastrální úřad a Český statistický úřad. Nároky na nové plochy pro vrcholnou státní správu nejsou

uplatňovány, případné budoucí deficity mohou být pokryty v nabídce zvláštních a smíšených rozvojových ploch.

Přes existenci dvou rozsáhlých věznic na Pankráci a v Ruzyni a přes snahu užívat ve větším rozsahu alternativní tresty (pokuty, veřejné práce) chybí v Praze kapacity pro záchyt delikventů, nepatřících primárně do zdravotnických zařízení (alkoholici, toxikomani, násilníci ap.) i pro vyšetřovací vazby a výkon trestu.

Případné rozvojové nároky mohou využít nabídky decentralizovaných ploch smíšených v rozšířeném celoměstském centru – zejména v Holešovicích a na Pankráci, nebo v rozvojových plochách vnějšího městského pásma podle významu záměrů.

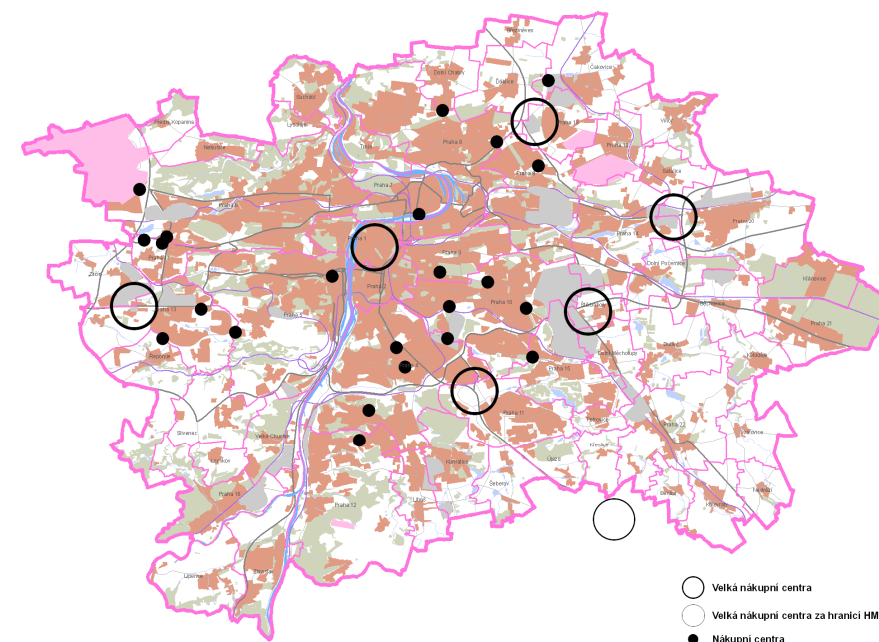
Obr. Rozložení správních úřadů



Zdroj: ÚRM, 2006

2.8.3 OBCHOD A SLUŽBY

Obr. Rozložení nákupních center



Zdroj: ÚRM, 2006

V obchodní vybavenosti a službách došlo k mohutné výstavbě velkokapacitních super- a hypermarketů mezinárodních obchodních řetězců, zpočátku řešících deficit obchodních ploch a služeb z doby před rokem 1989. Zatímco v roce 1990 maloobchodní síť představovala 0,33 m²/ 1 obyvatele, v roce 2005 byla již 0,85 m² / 1 obyvatele a v roce 2006 je již téměř naplněn předpoklad ÚPn HMP k roku 2010 – 1,1 m² . V současnosti již početnost a kapacita, soustředěná nejen do rozvojových ploch, určených pro tento typ funkčního využití, vzbuzuje obavy svými rostoucími nároky na dopravní obslužnost a ochranu životního prostředí a obavy z likvidace užitečné drobnější doplňkové obchodní sítě i konkurenci sebe navzájem. Tyto objekty vyhovují jen v některých případech umístěním na kapacitních dopravních uzlech (železnice, metro, tramvaje) i pro nemotorizované zákazníky, zatímco jiné jsou dostupné jen IAD. Generují tak zbytečnou a spolu se zásobováním obtěžující dopravu pro okolní zástavbu. Použité stavební konstrukce a architektonické formy ztvárnění připomínají spíše průmyslovou a skladovou zástavbu, obtížně začlenitelnou do urbánního i krajinného kontextu. Cenovou politikou likvidují drobnější konkurenci

maloobchodní sítě v docházkových vzdálenostech, ačkoliv její zachování je pro dostupnost a integrovanost v organismu měst nadále žádoucí. U této drobné sítě obchodů a služeb dochází po polistopadovém období překotných změn s tzv. „malou privatizací“ teprve v posledních letech k žádoucí stabilizaci zaměření a sortimentu, bohužel nikoliv vždy ve prospěch lokální občanské komunity. Z některých částí města se vytratila základní vybavenost obchody potravin, drogistického a průmyslového zboží na úkor barů, heren, zastaváren, prodejen skla, porcelánu, suvenýrů cizí proveniencí ap.

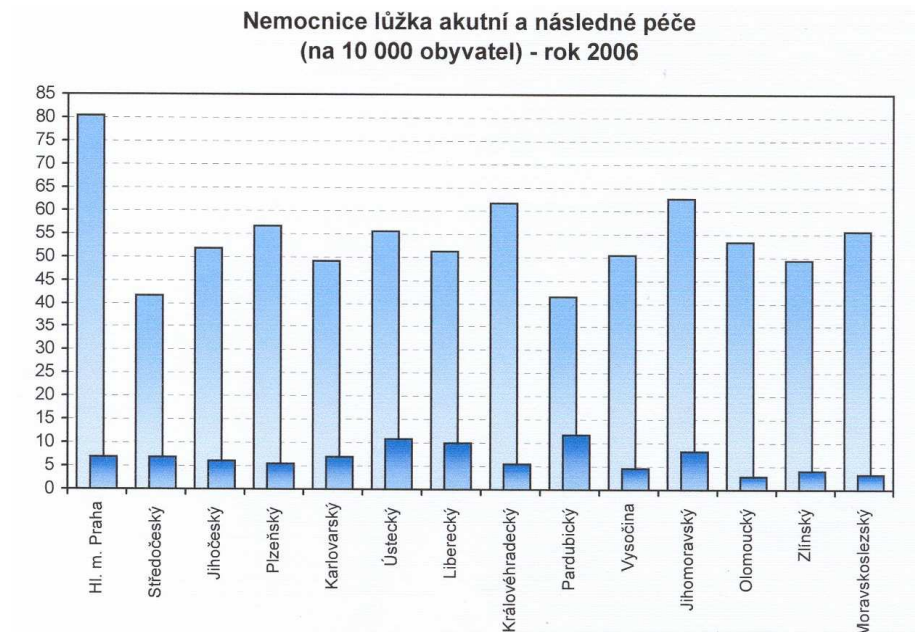
2.8.4 ZDRAVOTNICTVÍ, SOCIÁLNÍ PÉČE

Síť zdravotnických zařízení na území hl. m. Prahy lze obecně charakterizovat jako značně specifickou ve srovnání s ostatními kraji ČR. Zdravotnická zařízení na území hl. m. Prahy poskytují péči i obyvatelům dalších krajů, zejména Středočeského, dojíždějícím do Prahy za prací i obyvatelům v Praze přechodně bydlicím, např. studentům. Některé specializované obory mají působnost pro celou Českou republiku. Tím jsou ovlivněny kapacitní ukazatele vztahující se k obyvatelstvu hl. m. Prahy. Počty lékařů a lůžek na 10 000 obyvatel v Praze překračují celostátní ukazatele zejména v některých specializovaných oborech. Další nevyváženost sítě se projevuje také nerovnoměrným rozložením velkých lůžkových a specializovaných zdravotnických zařízení na území města, přičemž velká koncentrace zařízení je v centrální části města.

V oblasti ambulantní zdravotnické péče byl po roce 1990 zahájen trend opouštění velkých zařízení typu bývalých poliklinik, často i jejich následného využití pro jiné funkce mimo oblast zdravotnictví. Polikliniky, jako organizační celky okresních či obvodních ústavů národního zdraví (OÚNZ), kde byla koncentrována ambulantní základní i specializovaná zdravotní péče, po transformaci OÚNZ a privatizaci ambulantní složky přešly do vlastnictví právnických či fyzických osob, většinou s věcným břemenem zachování stávající péče po dobu deseti let. Uplynutím této doby některé „polikliniky“ nadále slouží převážně pro potřebu zdravotnictví jako soubor jednotlivých nestátních zdravotnických zařízení. Další významnou změnou v oblasti poskytování zdravotní péče je zřizování soukromých lékařských praxí rozptýleně ve stávající zástavbě.

Lůžkovou péči v hl. m. Praze, stejně jako v celé ČR, lze v současnosti charakterizovat procesem redukce a restrukturalizace lůžek. Nadále klesá potřeba akutní lůžkové kapacity v nemocnicích nejen z důvodů finančních, ale i z důvodu používání moderních léčebných metod a využití agentur domácí péče pro rekonvalescenci. V současné době stagnuje navyšování lůžkové kapacity nemocničních oddělení následné ošetrovatelské péče i vyčleňování lůžek pro poskytování sociální pobytové služby z akutní lůžkové kapacity, jejichž nedostatek je stále aktuální, stejně jako nedostatek lůžek hospicových.

Graf Nemocnice lůžka akutní a následné péče (na 10 000 obyvl.) – rok 2006



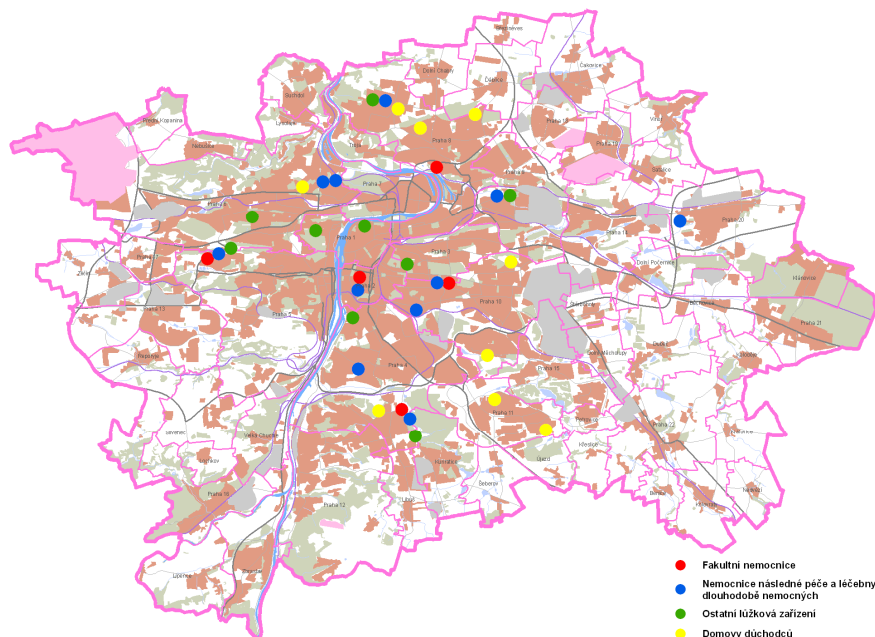
Zdroj: Aktuální informace č. 04/07 ÚZIS ČR 2007

Významnou součástí ambulantní péče je od roku 1993 budovaná síť zařízení domácí zdravotní péče, která výrazně ulehčují akutní lůžkové péči. Tato zařízení pečovala v loňském roce v ČR v domácím prostředí o 142,5 tisíc klientů, z nich 77 % bylo ve věku 65 let a více.

Nezbytnou složkou zdravotní péče je Zdravotnická záchranná služba zajišťující přednemocniční neodkladnou péči. Tuto službu v hlavním městě Praze zabezpečuje především Zdravotnická záchranná služba hlavního města Prahy – územní středisko záchranné služby (ZZS HMP - ÚSZS), která je součástí Záchranného bezpečnostního systému hl. m. Prahy.

K 31.12.2005 bylo v Praze 4 011 zařízení (v ČR celkem 27 540). Ve všech zdravotnických zařízeních pracovalo v přepočteném počtu 8 073 lékařů, z toho ambulantní péči poskytovalo 5 931 lékařů (67 % lékařů pracovalo v samostatných ambulantních zařízeních). Na 10 tisíc obyvatel Prahy připadá 50 lékařů, což je vysoko nad celorepublikovým průměrem (v ČR 29).

Obr. Rozložení zdravotnických zařízení



Zdroj: ÚRM, 2006

Síť zařízení lůžkové péče tvoří 26 nemocnic s 10 397 lůžky a 17 odborných léčebných ústavů s 2 629 lůžky. Z 26 nemocnic v Praze je 5 nemocnic fakultních se 7 145 lůžky a 6 nemocnic následné péče s 454 lůžky. Největší podíl představují lůžková zařízení zřízená Ministerstvem zdravotnictví (MZ).

Od 1. 1. 2003 je v rámci veřejné reformy převedena kompetence v oblasti zdravotnictví na kraje. Praha jako kraj připravuje koncepci krajské zdravotní politiky a její uplatňování.

Struktura sociálních a sociálně zdravotních služeb se v posledních letech mění a rozšiřuje. V souladu s celostátní koncepcí rozvoje sociálních služeb dochází k postupnému odklonu od ústavní péče směrem k péči komunitního typu a individualizaci poskytované péče, která se stále více přibližuje běžnému životu v domácím prostředí. Prodlužující se věk seniorů klade stále vyšší požadavky na služby, které postupně mají více charakter zdravotně sociálních služeb. Domácí péče a osobní asistence jsou rozvíjeny především prostřednictvím městských částí v rámci center sociálních služeb, domů s pečovatelskou službou a dalších zařízeních nestátních organizací, kterých v Praze působí více než 300 a které poskytují v průměru denně 4850 klientům pestrou škálu moderních sociálních a zdravotně sociálních služeb.

Současné kapacity zařízení a služeb sociální péče však přesto nepokrývají potřeby obyvatel hl. m. Prahy a ukazuje se, že možnosti rozšiřování sociální a sociálně zdravotní péče v zařízeních zřizovaných hl. m. Prahou nejsou schopny pokrýt potřebné navyšování počtů a kvality poskytovaných služeb. Podporována a rozšiřována je proto především terénní pečovatelská služba a spolupráce s neziskovými organizacemi. Na úrovni Prahy jako kraje se řeší problematika a potřeba zařízení, která nejsou určena pro obyvatele konkrétních městských částí, tj. především bezdomovectví, problémy uprchlíků, prostituce, také koncepce dopravy s ohledem na seniory a osoby se zdravotním handicapem.

2.8.5 ŠKOLSTVÍ

Síť základních a mateřských škol je v hl. m. Praze dlouhodobě v podstatě rovnoměrná, což vyplývá z úzkého sepjetí těchto zařízení s bytovou zástavbou. Výrazná diference je ve standardu, vybavenosti a plošném komfortu zařízení, což souvisí s dobou, ve které dotčené zařízení bylo vystavěno. Historické školy v centru města a v území z 19. a počátku 20. století a stejně tak „staré“ školy v okrajových městských částech jsou charakteristické zejména nedostatečně velkým pozemkem a chybějícím vybavením pro školní tělovýchovu. Nejlépe vybavené a prostorově velkoryse založené školy vznikly současně s výstavbou sídlišť v 60. až 90. letech minulého století.

V podstatě vyvážená struktura rozložení mateřských a základních škol, která byla dědictvím do r. 1990, byla narušena v důsledku demografického výkyvu, způsobeného přechodným poklesem porodnosti začátkem 90. let. Velmi byl zredukován počet mateřských škol; základní školy byly často slučovány i redukovány, jejich „nadbytečné“ prostory byly pronajímány nebo dokonce prodávány. Redukcí školských zařízení byly mnohde narušeny příznivé docházkové vzdálenosti k mateřské nebo základní škole. Vyváženost vztahu bydlení a základní školské vybavenosti byla nejvíce narušena v okrajových městských částech, které procházejí dynamickým rozvojem bydlení a současně jsou místem dojížděky z přilehlých částí rovněž dynamicky se rozvíjejícího regionu, a přitom povětšinou nedisponují kapacitně i vybavenostně dostatečným školským zařízením.

Střední školství má celoměstskou a regionální působnost. Většina středních a vyšších škol je tradičně umístěna ve vnitřním kompaktním městě. Po roce 1990 byla založena řada nových soukromých škol, která většinou našla umístění na sídlišťích ve vnějším kompaktním městě, ve zrušených mateřských školách či jeslích nebo v pronajatých prostorách základních nebo stávajících veřejných středních škol. Dobře prosperující soukromé střední nebo vyšší školy v současné době hledají nové prostory, a to nejen pro výuku, ale i pro ubytování studentů i pedagogických pracovníků.

Specifická situace je v odborných učilištích, jejichž počet byl výrazně redukován nejen v důsledku počtu dětí, ale i poklesu zájmu o tento typ vzdělání. Setrvává síť speciálních škol pro žáky s různými druhy postižení.

Rezervy v územním plánu pro školství, které byly v okrajových městských částech vyčleněny pro výstavbu nových škol nebo ve vnitřních městských částech pro výstavbu plně vybavených školských zařízení jako náhrada za plně nevyhovující stávající, jsou vystaveny a v řadě případů podléhají tlaku na změnu funkčního určení území ve prospěch zejména bydlení, ale i podnikání, dopravy nebo parkování.

Tab. Počet škol a žáků

	Počet škol			Počet dětí, žáků, studentů		
	Šk.rok 1996/97	Šk.rok 2002/03	Šk.rok 2005/06	Šk.rok 1996/97	Šk.rok 2002/03	Šk.rok 2005/06
Mateřské školy *	416	275	321	32 261	26 588	28 497
Základní školy *	313	294	277	115 103	99 886	84 118
Střední školy, učiliště *	241	234	240	77 095	78 999	77 634

* zřizovatelé bez rozdílu, včetně speciálních škol

Zdroj: Statistické ročenky školství – výkonové ukazatele, Územní plán SÚ hl. m. Prahy

Z tabulky je patrné zastavení poklesu dětí v předškolních zařízeních a naopak zvýšení jejich počtu, včetně mírného zvýšení počtu zařízení, způsobené vznikem soukromých MŠ. Většina mateřských škol zřizovaných obcí jsou víceméně přeplněné a získaly výjimku z počtu dětí na třídu. (Maximální počet dětí ve třídě MŠ je 28, optimální 20, průměr počtu dětí na třídu v obecní MŠ je 24 dětí.)

V základním školství pokles absolutního počtu setrvává, zatímco ve středním školství je stav vyrovnaný a dlouhodobě téměř stejný. To je způsobeno přelivem částí dětí ze základních škol do víceletých gymnázií.

Město Praha provozuje celkem 5 zařízení pro výkon ústavní a ochranné výchovy. Tento stav nedostačuje stávajícím ani výhledovým potřebám.

V oblasti mimoškolních činností je provozováno 15 středisek volného času dětí a mládeže. Tento stav nedostačuje stávajícím ani výhledovým potřebám.

2.8.6 KULTURA

Tradičně bohatý kulturní život v Praze se odehrává převážně ve stávajících kulturních zařízeních – divadlech, koncertních sálích, muzeích, výstavních sálích a galeriích i v církevních objektech, v národních kulturních památkách a historických budovách.

Kulturní zařízení jsou zejména v historické části města, novými kulturními zařízeními jsou zejména multikina, budovaná ve vazbě na zázemí návštěvníků, které představuje centrum města, obytná sídliště a nákupní centra. Řada kulturních památek a objektů byla rekonstruována či opravena, v obnovovaných

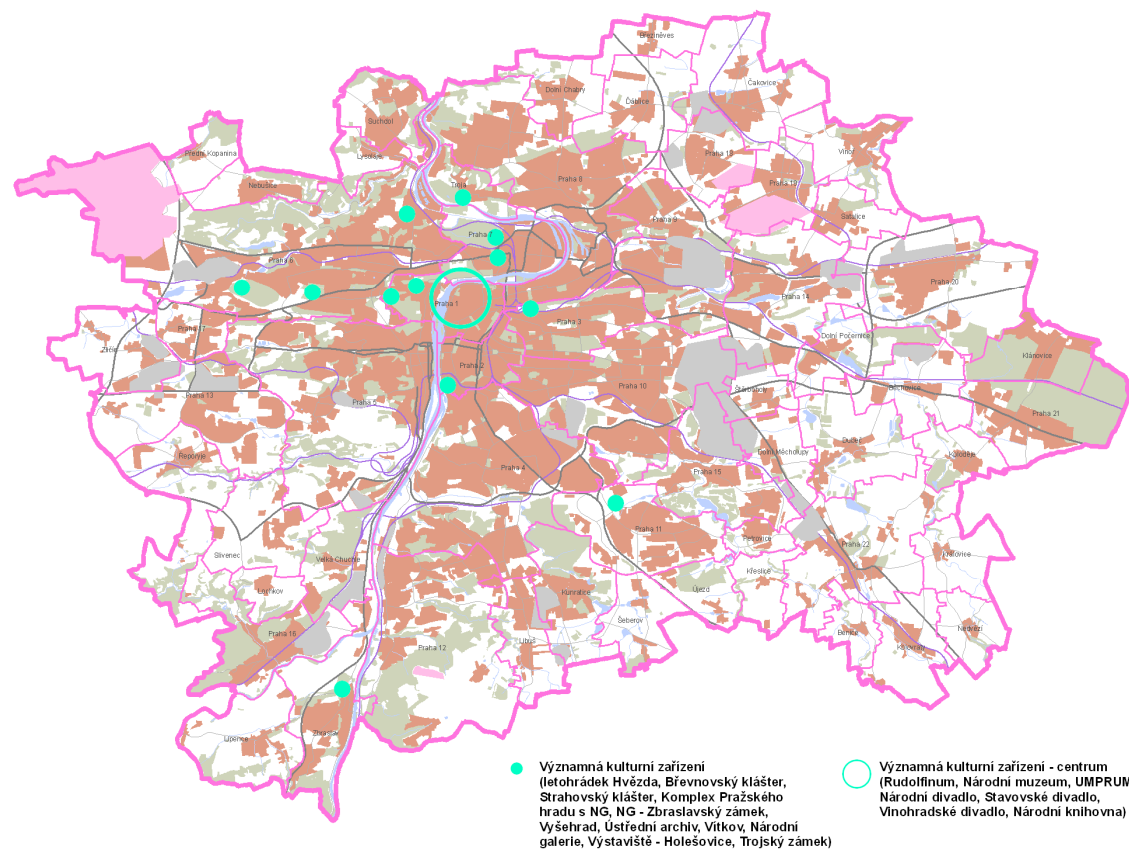
prostorách vznikají nová divadla, alternativní scény a kluby nejen v centru města, ale i ve čtvrtích 19. století a na okrajích města.

Mnoho historických budov je prohlášeno Národními kulturními památkami nebo spadají pod jiný druh památkové ochrany. Praha má v současné době 36 Národních kulturních památek a 2407 památkově chráněných objektů. Některé z těchto památek však nejsou využívány, chátrají nebo jsou využívány neuspokojivým způsobem. Zde lze zmínit např. komplex Masarykova stadionu na Strahově, devastované památkově chráněné drážní objekty a pod.

Praha disponuje v současné době 84 divadly, 34 stálými kiny a multikiny, 74 muzei, 86 veřejnými knihovnami a 160 galeriemi.

Nově byla postavena budova Ústředního archivu, ve stavbě je budova Národní technické knihovny a očekává se výstavba nové Národní knihovny a s tím spojená generální rekonstrukce pražského Klementina. Do budoucna se předpokládá výstavba nového Pražského výstaviště pro mezinárodní výstavy a veletrhy s kapacitou 100 000 m².

Obr. Národní kulturní zařízení v Praze



Zdroj: ÚRM, 2006

SWOT

SILNÉ STRÁNKY

- rovnoměrné rozložení velkokapacitních nákupních center,
- dostatečná nabídka kancelářských ploch,
- kulturní zázemí vnitřního města na evropské úrovni,
- velká nabídka pracovních příležitostí,
- specializovaná a superspecializovaná akutní lůžková a ambulantní zdravotní péče,
- rozsáhlé spektrum nestátních neziskových organizací působících v oblasti sociálních služeb,
- rovnoměrně rozložená síť základních a mateřských škol.

SLABÉ STRÁNKY

- velká zátěž komunikačního systému koncentrovanými komerčními aktivitami,
- vznik monofunkčních kancelářských komplexů,
- nedostatečné kulturní zázemí velkých sídlišť,
- nedostatek lůžek ošetrovatelské a následné péče a sociální pobytové služby,
- nedostatek lůžek hospicových a paliativních,
- nedostatečná kapacita domovů pro seniory, domů zvláštního určení (např. s azylovými byty), nocleháren pro bezdomovce, zařízení pro přechodnou péči,
- chybějící nebo nedostatečná vybavenost vnějšího pásma zařízeními pro základní a předškolní výchovu a pro mimoškolní činnosti a středoškolskými zařízeními,
- nedostatečná vybavenost zařízeními pro výkon ústavní a ochranné výchovy a pro mimoškolní činnosti dětí a mládeže,
- nedostatek finančních prostředků a managementu pro přípravu nových rozvojových záměrů města vč. předstihového zainvestování související a podmiňující dopravní, občanské a technické infrastruktury a fungující obsluhy.

PŘÍLEŽITOSTI

- investice státu do zařízení veřejné vybavenosti celonárodního významu,
- možný pozitivní dopad konkurenčního prostředí na optimalizaci kapacit a lokalizace komerční veřejné vybavenosti.

OHROŽENÍ

- vznik výrazného převisu nabídky nad poptávkou obchodních a kancelářských ploch – nevyužité plochy,
- nastávající změna struktury obyvatel sídlišť v důsledku nedostatečné občanské vybavenosti,
- podvybavení okrajových městských částí zařízeními pro základní a předškolní výchovu a pro mimoškolní činnosti,
- ztráta stávajících ploch a rezerv pro veřejné vybavení v urbanisticky vhodných lokalitách,
- degradace chátrajících historických památek v důsledku nedostatečné údržby nebo nevhodného využívání.

URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ

- Způsob regulace velkokapacitních nákupních center.
- Regenerace sídlišť.
- Nalezení mechanismu pro zajištění smíšené městské struktury.
- Nalezení mechanismu zajištění ploch pro veřejné vybavení.

2.9 CESTOVNÍ RUCH

Česká republika se na světovém cestovním ruchu podílí více než 2 % a na evropském 5 %. Podíl Prahy na cestovním ruchu ČR v roce 2006 činil jednu třetinu, měřeno ukazatelem počtu návštěvníků, kteří využili hromadná ubytovací zařízení. U zahraničních návštěvníků to bylo téměř 60 %.

Devizové příjmy z cestovního ruchu na území České republiky podle údajů České národní banky v roce 2006 přesáhly 113 mld. Kč. Podíl Prahy na celostátních objemech všech činností zahrnovaných do oblasti cestovního ruchu lze odhadnout na více než 40 % (podle některých odhadů téměř 50 %). Přímé i nepřímé finanční efekty z cestovního ruchu pro vlastní rozpočet Prahy jsou ale velmi malé a neodpovídají objemům výnosů získaným v tomto odvětví na jeho území.

V roce 2006 již podruhé překročil počet hostů ubytovaných v hromadných ubytovacích zařízeních v Praze čtyři miliony, nárůst návštěvnosti město zaznamenalo již pátý po sobě následující rok. Průměrný pobyt návštěvníka je 3,7 dní. Situace v Praze je stabilní, u většiny velkých měst délka pobytu spíše klesá. K příznivému vývoji posledních let přispělo především usnadnění cest v souvislosti se vstupem ČR do EU, lepší letecké spojení s Prahou zejména díky nízkonákladovým aeroliniím, obliba druhé dovolené. V dalším období nelze očekávat dramatický vývoj návštěvnosti Prahy, podle odhadu půjde spíše o stagnaci s tendencí minimálního růstu.

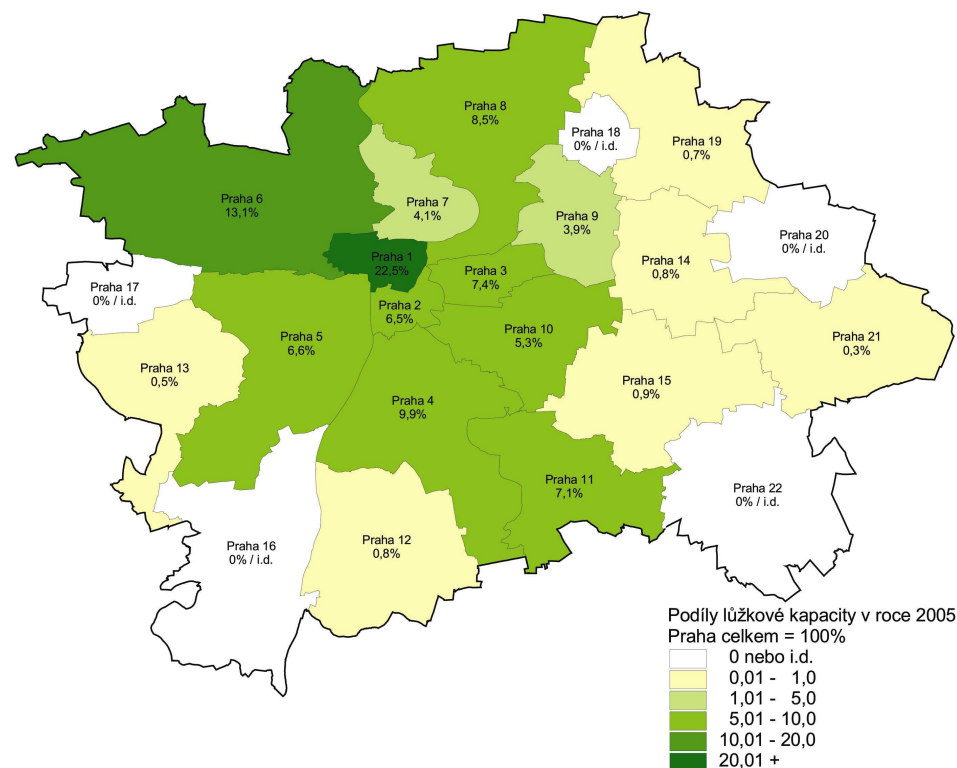
Praha zůstává – přes podporu cestovního ruchu v dalších regionech – pro cizinecký cestovní ruch rozhodujícím pobytovým místem a subjektem, který výrazným způsobem ovlivňuje odvětví cestovního ruchu celé České republiky. Hosté ze zemí EU tvoří téměř 70 % zahraničních návštěvníků Prahy, v posledním období je zřetelný nárůst turistů z východní Evropy a Asie. Na rozdíl od jiných evropských měst je podíl domácích (ubytovaných) návštěvníků velmi nízký - pouze kolem 10 %.

Počet osob pracujících v ubytování a stravování se pohybuje kolem 32 tisíc (18% celorepublikové zaměstnanosti v odvětví). Kromě ubytování a stravování vytváří cestovní ruch další pracovní místa, a to v přímém kontaktu s návštěvníkem v dopravě, kultuře, obchodě a ostatních službách a nepřímo téměř ve všech odvětvích průmyslu. S rozvojem e-businessu se mění i některé služby v cestovním ruchu, což by mohlo ovlivnit strukturu zaměstnanosti. Dopad cestovního ruchu na jednotlivá odvětví podrobně zkoumá nově vytvářený Satelitní účet cestovního ruchu.

Rada hl. města Prahy se v Programovém prohlášení na roky 2006 – 2010 hlásí k podpoře kongresové turistiky. V roce 2006 se v Praze konalo téměř 50 % akcí započítávaných do kongresové turistiky pořádaných v České republice.

V pražských ubytovacích zařízeních je umístěno zhruba 15 % celkové kapacity stálých lůžek sloužících cestovnímu ruchu v České republice. V roce 2006 Praha disponovala 619 hromadnými ubytovacími zařízeními s téměř 70 tisíci lůžek (stálá lůžka). V posledních letech došlo k zásadním změnám ve prospěch kvalitního ubytování. Zatímco v roce 2000 mohla Praha nabídnout 49 hotelů nejvyšších kategorií (4* a 5*), v roce 2006 bylo těchto zařízení již 128 a celkový počet jimi nabízených lůžek přesáhl 28,5 tisíc (spolu s garní hotely více než 30 tisíc lůžek).

Obr. Podíl lůžkové kapacity v roce 2005



Zdroj: ČSÚ, URM, 2006

V územním rozložení hromadných ubytovacích zařízení v Praze dominuje Praha 1 s 22,5 % celkové lůžkové kapacity, Praha 6 nabízí 13,1 %. Dalších pět z 22 správních obvodů disponuje kapacitou převyšující 4 tisíce lůžek. Využití lůžek a pokojů v Praze je výrazně nad celorepublikovým průměrem a pohybuje se mezi 55 a 60 %. S nárůstem lůžkové kapacity a rostoucí evropskou konkurencí však bude pro Prahu stále obtížnější udržet obsazenost a minimalizovat sezonní výkyvy. Spolupráce se Středočeským krajem může také přispět k prodloužení doby pobytu, doposud však nemá dostatečné pevné organizační zázemí. Rezervy jsou i v propojení propagace Prahy a České republiky zvláště ve vzdálených zemích. Počtem přenocování na jednoho obyvatele se Praha řadí do první desítky evropských měst.

Cestovní ruch je odvětví, ve kterém působí vnější vlivy více než ve většině jiných oborů. Kromě ekonomických aspektů zde hraje stále větší roli pocit bezpečnosti a oblíbenost, kterou v nemalé míře ovlivňuje marketing destinace. Pro udržení přínosů, které jsou spojeny s cestovním ruchem, je v Praze nutné stále zvyšovat kvalitu služeb a celoroční nabídku atraktivních programů a zaměřit se na snižování sezónnosti. Spolupráce veřejného a soukromého sektoru a vstřícný postoj obyvatel města ke krátkodobým i dlouhodobým návštěvníkům – s rostoucí mobilitou v rámci EU přibývají – jsou nezbytnou podmínkou dlouhodobé udržitelnosti. Cestovní ruch přispívá k udržení zaměstnanosti, překážkou jeho rozvoje by se však mohl stát nedostatek kvalifikovaných pracovních sil.

Kapacity cestovního ruchu nejsou na území města rozmístěny rovnoměrně a v některých jeho částech (zejména jde o historické centrum) dochází k prostorovému přetížení s riziky narušení „genia loci“ i devastace hmotných hodnot. Stále však nejsou využity všechny potenciální environmentálně příznivé aspekty turistiky. Udržitelný rozvoj cestovního ruchu je žádoucí, protože jde o odvětví, které generuje rozvoj jiných, bezprostředně nesouvisejících oborů.

SWOT

SILNÉ STRÁNKY

- atraktivita Prahy jako turistické destinace,
- nabídka ubytovacích zařízení všech kategorií,
- mimořádné kulturní dědictví, Pražská památková rezervace,
- pověst Prahy jako bezpečné turistické destinace,
- zvýšení kapacity letiště v Ruzyni.

SLABÉ STRÁNKY

- nesoustavná (nedostatečně systémová a obsahově strukturovaná) spolupráce veřejného a soukromého sektoru v oblasti cestovního ruchu,
- malý podíl domácích návštěvníků,
- vysoká sezónnost,
- nerovnoměrné rozložení turistických atrakcí na území města,
- úroveň některých vstupních bodů neodpovídá současným požadavkům a představám (Florenc, Nádraží Holešovice a další),
- zhoršování čistoty a pořádku ve městě a na místech shromažďování většího počtu osob,
- neschopnost řešení drobné kriminality a málo operativní pomoc jejím obětím negativně ovlivňuje renomé Prahy jako turistické destinace.

PŘÍLEŽITOSTI

- rozvoj služeb a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu,
- možnost potenciálního nárůstu déletrvajících pobytů s jiným než čistě turistickým cílem, způsobený zvýšenou mobilitou osob v rámci EU.

OHROŽENÍ

- silná konkurence jiných měst,
- nedostatek pracovníků některých profesí a značná fluktuace pracovníků; v souvislosti se změnou způsobu cestování může dojít i k zániku pracovních míst v některých profesích (průvodci, cestovní kanceláře),
- změna struktury návštěvníků s nárůstem příjmově nižších skupin a možný nekontrolovatelný pohyb finančně nezajištěných návštěvníků,
- rozšiřující se neadresnost subjektů působících v oboru s negativními dopady do příjmů z cestovního ruchu (související s globalizací).

URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ

- Podpora domácího cestovního ruchu, zaměřeného na mládež a seniory (vytvoření hmotné základny pro nové typy služeb) – zachování a rozvoj odpočinkových a sportovních ploch s důrazem na místa pro shromažďování většího počtu osob.
- Propagace méně známých turistických cílů, především mimo centrum města, spolupráce místních obyvatel – zlepšování dostupnosti těchto turistických cílů (veřejná doprava a možnosti parkování).
- Aktivity města vedoucí k rychlému zlepšení čistoty a pořádku, především v turisticky zatíženém centru a dopravě; postih vandalismu.
- Nastartování soustavné spolupráce veřejného sektoru (na úrovni města i MČ) s asociacemi a profesními organizacemi působícími v cestovním ruchu, odstranění rivality mezi některými subjekty.
- Vypracování strategie udržitelného rozvoje cestovního ruchu v Praze, pozornost věnovat roli tuzemců při propagaci turistické destinace.

2.10 ZNALOSTNÍ SPOLEČNOST

Pražská pracovní síla má ve srovnání s ostatními regiony výrazně vyšší kvalifikaci, spolu s tradiční zručností a schopností profesní flexibility. Dvě třetiny obyvatel starších 15 let má vyšší vzdělání, z toho 23 % vysokoškolské a 42 % úplné středoškolské vzdělání (2006). Ve srovnání s ČR je podíl vysokoškolsky vzdělané populace v Praze dvojnásobný a podíl středoškoláků s maturitou o třetinu větší.

Praha má v České republice nezastupitelné místo jako region s největší koncentrací organizací a lidských a finančních zdrojů v oblasti vědy, výzkumu a vývoje. Dokládá to jak níže uvedený počet jednotlivých typů organizací, tak jejich podíl na celkovém počtu v ČR. Vedle toho lze postavení Prahy doložit i vysokým podílem regionu na zaměstnanosti v oblasti výzkumu a vývoje a na celkových výdajích na vědu a výzkum.

V Praze sídlí 9 veřejných a 20 soukromých vysokých škol, což představuje 43% podíl na celkovém počtu vysokých škol v ČR. Na těchto školách studuje okolo 112 tisíc studentů, což představuje 38% podíl na celkovém počtu vysokoškolských studentů v ČR.

Většina veřejných vysokých škol je umístěna ve vnitřním kompaktním městě; největší koncentrace je v centrální oblasti a v Praze 6-Dejvicích. Většina škol není schopna zajistit všechny své funkce v jedné lokalitě a studenti musí dojíždět za ubytováním i výukou. Výjimku tvoří Česká zemědělská univerzita, jediný pražský campus. Systém veřejného vysokého školství stejně jako před desetiletími charakterizuje velká rozdrobenost jednotlivých vysokoškolských zařízení, stísněné územní podmínky, prostorové deficity, špatný technický stav objektů a zastaralé i nedostačující vybavení. Stavební aktivita vysokých škol se soustřeďuje na modernizace vlastních areálů, případně dílčí dostavby.

Koncem devadesátých let cca 1/2 studentů veřejných vysokých škol měla možnost ubytování v kolejích, tj. bylo k dispozici cca 29–30 tisíc lůžek. V roce 2005 to bylo 28250 lůžek, což při vzrůstajícím počtu studentů znamená pokles nabídky na méně než 1/4. Nové ubytovací kapacity pro studenty se nestavějí, prováděné rekonstrukce jsou vždy doprovázeny zvýšením standardu ubytování a převedením části kolejní kapacity na hotelové ubytování, což vede k poklesu počtu lůžek pro studenty.

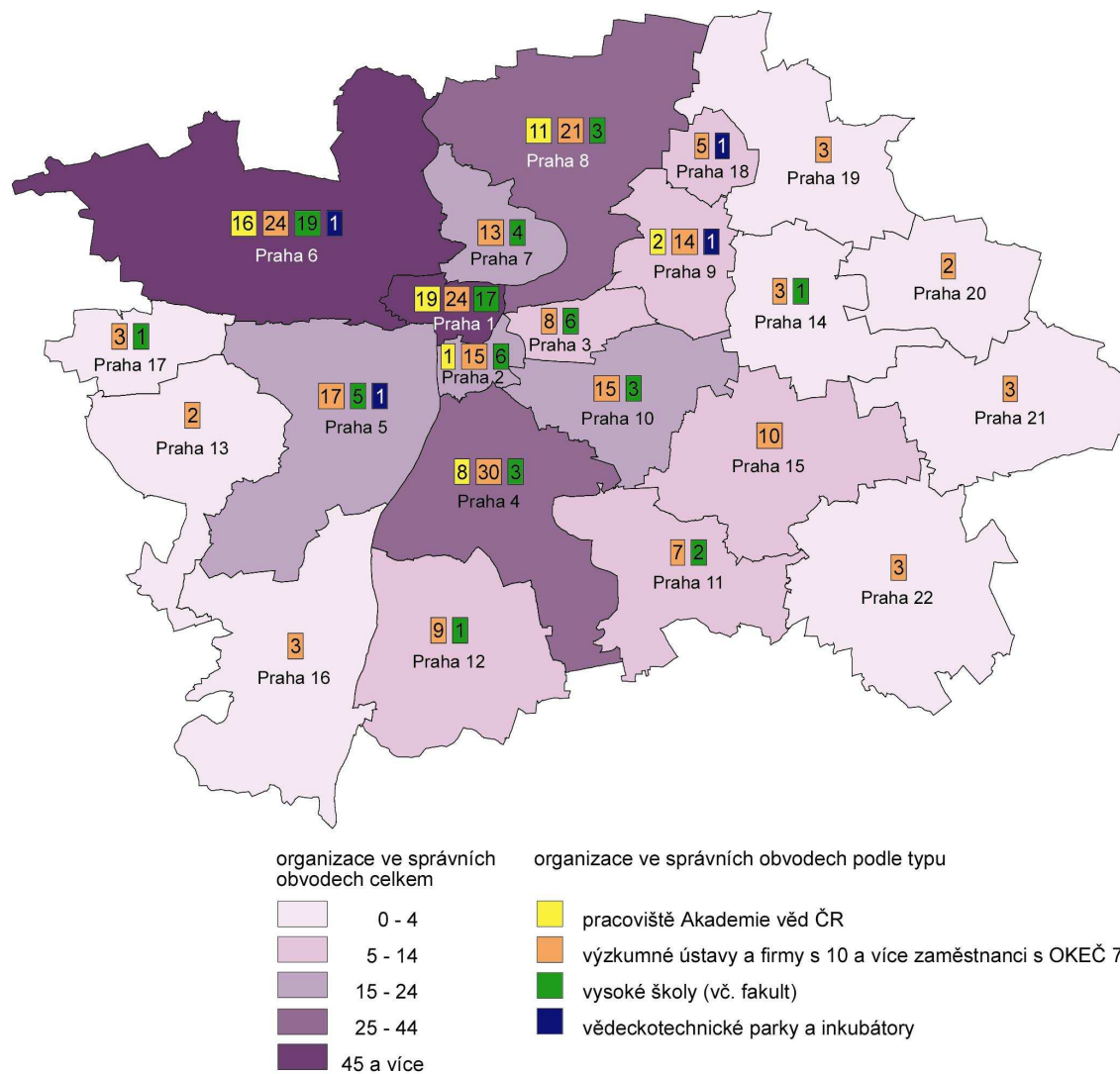
Soukromé vysoké školy jsou většinou díky své menší kapacitě dislokovány v jediném místě, a to v různých městských částech, nejen v centrální oblasti. Často to jsou objekty zrušených mateřských či základních škol nebo jakékoli adaptované prostory. Ubytování studentů je řešeno individuálně na komerční bázi.

V Praze dále sídlí tři čtvrtiny ústavů Akademie věd ČR a okolo dvou set ústavů a firem, které se významně věnují výzkumu a vývoji. Z celkového počtu 43 tisíc zaměstnanců výzkumu a vývoje v ČR je jich v Praze evidováno 40 %, tj. téměř 18 tisíc. Také výdaje na výzkum a vývoj jsou značně koncentrovány v Praze, z celkového objemu 42,2 mld. Kč v ČR v roce 2005 dosáhl podíl výdajů uskutečněných v Praze 37,5 %.

Přesto jsou v této oblasti zřetelné nedostatky v podobě nedostatečně rozvinuté inovační infrastruktury. Chybějí klasické vědeckotechnické parky a inkubátory, které představují logické a potřebné spojení mezi výzkumnou a komerční sférou. Poddimezovanost těchto kapacit zároveň s nedostatečně rozvinutou spoluprací jednotlivých subjektů mohou způsobit, že Praha neudrží krok s dalšími městy, které se rozvoji této oblasti věnují intenzivněji (Brno, Ostrava, Plzeň, Liberec). Návrhy řešení pro rozvoj inovačního prostředí města se zabývá Regionální inovační strategie pro Prahu dokončená v roce 2004.

Znalostní ekonomika, coby koncept prosazovaný EU v rámci tzv. Lisabonské strategie, přitom spočívá mimo jiné v rychlé komercializaci nových poznatků výzkumu a vývoje, přičemž právě tyto nové poznatky a schopnost rozpoznat jejich ekonomickou využitelnost představují konkurenční výhodu. Vývoj konkurenceschopnosti a ekonomické výkonnosti Prahy coby jádra hospodářství celé republiky bude záviset na tom, do jaké míry se podaří uvedený rozsáhlý potenciál využít.

Obr. Vybrané subjekty výzkumu a vývoje v roce 2006



Zdroj: URM, 2007

SWOT

SILNÉ STRÁNKY

- nadprůměrná vzdělanostní úroveň populace,
- vysoká koncentrace subjektů vědy a výzkumu,
- vysoká koncentrace institucí terciárního vzdělávání,
- strategické dokumenty ukazující potřebné kroky k rozvoji Prahy jako centra inovací a znalostí,
- husté pokrytí telekomunikačními sítěmi.

SLABÉ STRÁNKY

- nedostatečné propojení výzkumné sféry s podnikatelskou praxí,
- chybějící kapacity vědeckotechnických parků a inkubátorů,
- malé využití výzkumné a vývojové základny pro inovační funkci Prahy v celostátním měřítku i k řešení problémů samotného města

PŘÍLEŽITOSTI

- významná podpora rozvoje znalostní společnosti ze strany EU a vlády ČR a dostupnost finančních zdrojů ze Strukturálních fondů EU na rozvoj této oblasti,
- rozvoj partnerství veřejného a soukromého sektoru, nejen v oblasti znalostní společnosti,
- aktivita provozovatelů telekomunikační sítí a poskytovatelů souvisejících služeb směřující k jejich dalšímu rozvoji.

OHROŽENÍ

- rychlý rozvoj dalších velkých měst ČR v oblasti inovací a znalostí zeslabující pozici Prahy jako inovačního centra republiky,
- rozvoj znalostní společnosti v okolních státech, který zhorší konkurenceschopnost ČR a Prahy.

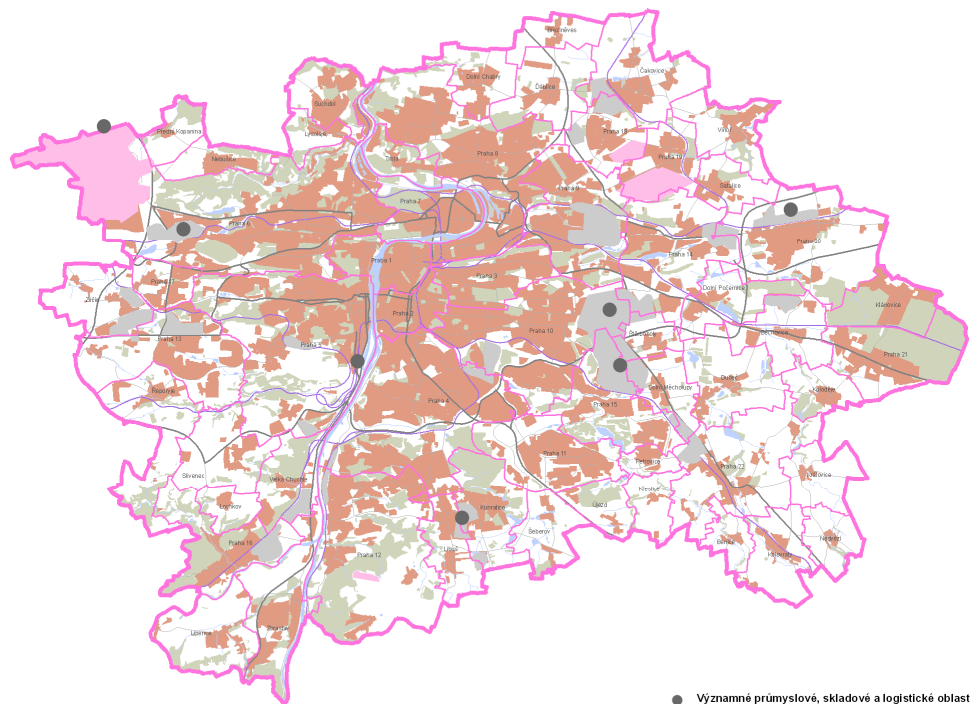
URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ

- Vytvořit územní rezervy pro vznik univerzitních kampusů, kde díky fyzické blízkosti mohou jednotlivé prvky vysokého školství a výzkumné, případně i podnikatelské sféry efektivněji spolupracovat.
- Vytvořit územní rezervy pro inkubátory a vědeckotechnické parky, a to přednostně v blízkosti stávajících i budoucích vysokých škol a stávajících i budoucích kapacit vědy a výzkumu.

2.11 PRŮMYSLOVÁ VÝROBA, SKLADOVÁNÍ A LOGISTIKA

V současné době se struktura průmyslové výroby ustálila, dosud existující průmyslové podniky zefektivnily svou činnost a převážně dále využívají své pozemky s minimálním rozvojem. Průmyslové plochy se v rámci Prahy zmenšily, z širšího centra města zmizely nebo v centru zanechali pouze své zastoupení. K největší průmyslovým podnikům patří Siemens ve Zličíně, rozvoj zaznamenaly podniky reprodukční techniky, výroby komponentů pro automobilový průmysl, malé a střední podniky zabývající se výrobou léčiv, informačními technologiemi, elektrotechnikou, stavební činností a servisními službami.

Obr. Rozložení ploch výroby, skladování a logistiky



Zdroj: ÚRM, 2006

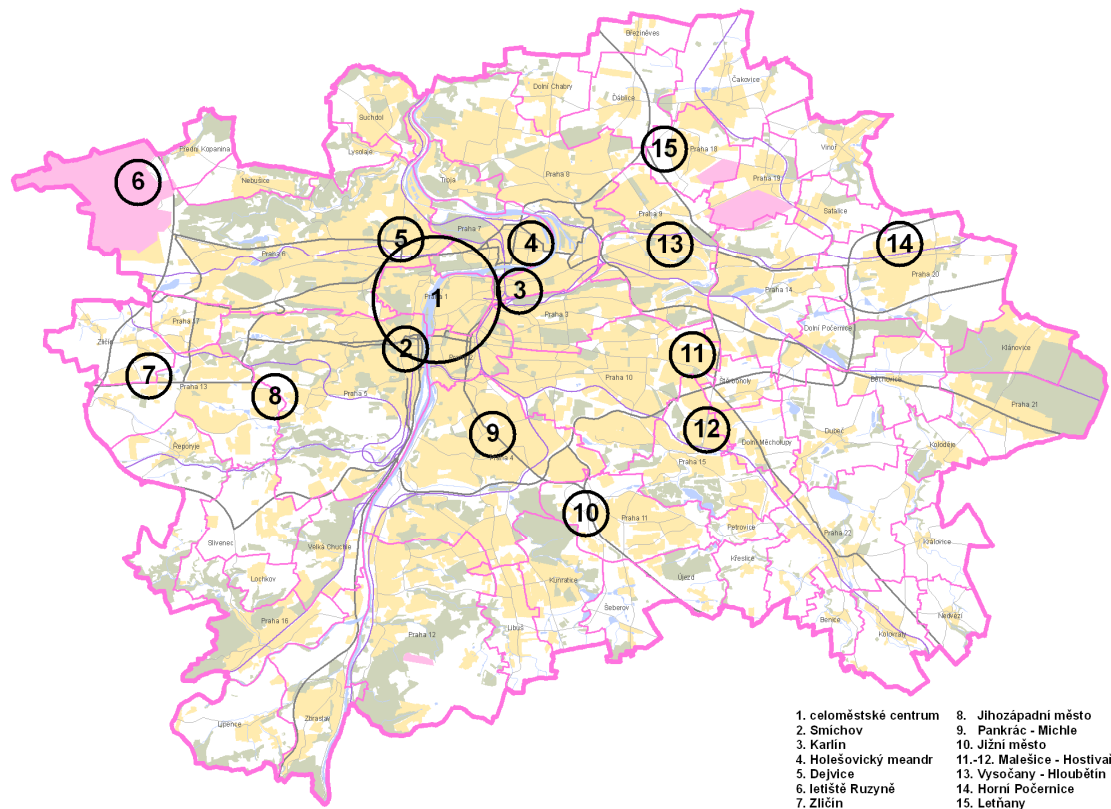
Tradiční průmyslová území, mezi které se počítají Vysočany, Hloubětín, Karlín, Libeň, Smíchov a Holešovice mění po roce 1989 výrazně svou funkci, z některých se stávají brownfields, většina se postupně transformuje na území nerušící výroby nebo na území obslužné, administrativní i bytové. Tento vývoj se týká i největšího průmyslového území Prahy - Malešicko-Hostivařské průmyslové oblasti, která si však v části zachovává průmyslový charakter a na jejím území je i prostor pro logistické areály. Tato oblast však tvoří výraznou územní bariéru v zastavěné části městského území.

Velkého rozmachu dosahují logistické areály evropského standardu, pronájem těchto prostor je v současné době enormní – představuje v Praze a okolí historicky největší úroveň 128 000 m², což je nárůst o více než 60% proti předchozím létům. V logistické areály se změnila již existující skladové plochy např. v Ruzyni, budují se nové - např. Cargo park u mezinárodního letiště Ruzyně, Business Park Dolní Počernice nebo jsou často umístovány těsně za administrativní hranicí Prahy a využívají výhody pražské technické infrastruktury se všemi důsledky z jejich provozu vyplývajícími. Takovými kapacitními logistickými areály, umístěnými v kontaktním území Prahy jsou NorthPoint D8 Distribution Park, Klecany, Airport Logistic Park, Logistický park v Jenči, Tulipán Park, Rudná Logistic Park, Mstětice, areál Říčany, Nupaky a areály podél dálnice D 1.

Na území Prahy se s dalším výrazným rozvojem průmyslové výroby ani logistiky do budoucna nepočítá, nutno však zajistit vhodné lokality v rámci koncepce kolejové dopravy pro city logistiku, která zajišťuje zásobování města.

V roce 2005 bylo v Praze 225 průmyslových podniků s více než 100 zaměstnanci, tento segment průmyslu zaměstnával přes 80 tis. zaměstnanců a vykázal přes 250 mld. Kč tržeb.

Obr. Místa se soustředěním pracovních míst



Zdroj: ÚRM, 2006

SWOT

SILNÉ STRÁNKY

- v podstatě ukončená transformace se stabilizací potenciálně příznivých průmyslových oborů a výroby (obsluha města, obory s vysokou přidanou hodnotou a environmentálně pozitivními dopady),
- tradice udržující průmysl jako významný činitel ekonomické základny města.

SLABÉ STRÁNKY

- přetrvávající roztržitost části produkční základny průmyslu s dopady na životní prostředí, zvýšenou dopravní zátěž a obtížnou technologickou modernizaci,
- nedostatečné podmínky pro vznik nebo efektivní rozjezd malých průmyslových podniků (absence kapacit technologických parků, inkubátorů, apod.).

PŘÍLEŽITOSTI

- růst motivující konkurence,
- další vstup zahraničního kapitálu a využití finančních zdrojů EU v průmyslu pro zvýšení produktivity práce, konkurenceschopnosti a inovačních vlivů v nadregionálním měřítku,
- kvalitnější spolupráce malých a středních podniků s výzkumem a vývojem při aplikaci poznatků do praxe,
- zájem investorů o využití bývalých industriálních území může napomoci k začlenění těchto území do smíšené městské struktury.

OHROŽENÍ

- pomalé zavádění modernizačních prvků, zejména transferů nových technologií – ztráta trhů, pokles výkonnosti pražské i celostátní ekonomiky, růst nezaměstnanosti,
- nesystémové podpory investorů nebo ztráta atraktivity města – nenaplnění významných přestavbových záměrů bývalých průmyslových areálů.

URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ

- Dokončení transformace brownfields.
- Způsob regulace velkých komerčních a logistických aktivit v kontaktním území hl.m. Prahy.

2.12 REKREACE A SPORT

Sport

Rozmístění ploch a zařízení pro sport a rekreaci na území hl.m. Prahy je velmi nerovnoměrné. V centrální oblasti města sportovně rekreační zařízení - kromě fitcenter - téměř vymizela. Ve vnitřním kompaktním městě, které zahrnuje zástavbu 19. a 1. poloviny 20. století, jsou soustředěny téměř všechny tradiční pražské sportovní areály a stadiony tělovýchovných jednot a sportovních klubů, vybudované nebo založené v meziválečném a poválečném období. Areály jsou s poje opravovány a modernizovány, v některých případech intenzifikovány bez významných plošných nároků na rozvoj. Pásmo současně trpí nedostatkem sportovních ploch pro školní tělovýchovu a pro neorganizovaný rekreační sport v obytných územích. Nově vznikají prostorově nenáročná krytá zařízení jako fitness nebo wellness centra.

Vnější pásmo kompaktního města, které zahrnuje velké sídlištní celky, bylo do konce devadesátých let charakteristické největším deficitem sportovních ploch a zařízení; existovaly zde pouze areály základních škol. V období od 90. let dále vznikla v tomto pásmu řada intenzivních sportovních zařízení, zejména pro squash, tenis a další. Zcela výjimečnou vybavenost získala MČ Letňany. V oblasti regenerace venkovních tělovýchovných školských zařízení je poměrně účinná grantová politika města a městských částí. V některých případech je část školního sportoviště dána k dispozici soukromému subjektu na vybudování intenzivního komerčního sportoviště.

Vnější okrajové pásmo města s jádry obcí charakteru bývalých venkovských sídel bylo tradičně většinou vybaveny „obecním“ otevřeným sportovištěm a podle velikosti obce i tělocvičnou Sokola. V tomto pásmu jsou od 90. let dále nejvíce zakládána komerční soukromá zařízení sportovně-rekreačního charakteru, často ryze klubového charakteru pro vybranou klientelu, postupně větších rozměrů.

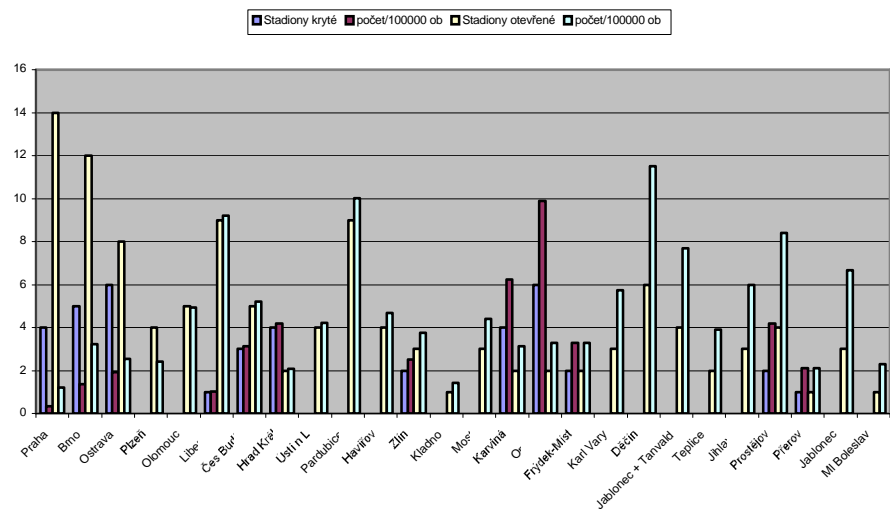
Ve struktuře sportovních zařízení a areálů v Praze tradičně převažují zařízení pro vrcholový sport. Tato disproporce je prohloubena nejvýraznějšími realizacemi počátku 21. století, kterými je multifunkční Sazka Aréna a stavba nového fotbalového stadionu Slavie. V druhové skladbě sportovních staveb a areálů absolutně převažují kopaná a tenis, nejvýraznější deficit stále zůstává v druhové vybavenosti města bazény - přesto, že několik realizací se počátkem 21. století uskutečnilo, rozestavěná torza z 80-tých let zůstala buď nedostavěna, nebo byla zlikvidována, stávající fond zastarává a několik bazénů bylo naopak zrušeno. V Praze je stále pouze jediný krytý 50-ti metrový bazén - což je vybavenost odpovídající standardu krajského města s počtem obyvatel 100 000;

chybí nejen bazény pro běžné kondiční plavání a výuku, ale též velká moderní aquacentra, jaká jsou běžná i v menších městech Unie.

Ze zahraničních srovnání vyplývá, že zcela chybí moderně koncipovaná „zařízení pohybové rekreace pro nejširší veřejnost“, která dosud v ČR nemají zastoupení. Jedná se o komplexně vybavená zařízení nabízející pod jednou střechou různé formy pohybu včetně vodní plochy, rekondiční služby, odpočinek, relaxaci, nabídky rozptýlení i oddechu, související doplňkové služby a občůdky; zařízení tak vybavená, s takovou atmosférou, a současně každodenně a snadno dostupná, že motivují k opakovaným návštěvám a tím i k pravidelnému pohybu především sportovně neorganizované skupiny obyvatelstva a mládeže.

Podpora vzniku takových zařízení vyplývá z údajů Světové zdravotní federace, že na zlepšení současného špatného zdravotního stavu občanů nemá rozhodující vliv stále kvalitnější a dokonalejší zdravotní péče, ale rozhodující obrat může zajistit jen zásadní změna životního stylu, v němž jednu z nejdůležitějších rolí hraje pravidelný a přiměřený pohyb. Cestou, která přivede k pohybu 80% sportovně neorganizované veřejnosti, která pohyb potřebuje nejvíce, je vznik zařízení pohybové rekreace pro nejširší veřejnost. Vstup veřejného sektoru do příprav takových projektů se podle zahraničních zkušeností ukazuje jako nezbytný, neboť pomůže vrátit do státní pokladny miliardy finančních prostředků vyplývaných na léčení, ke kterému by vůbec nemuselo docházet.

Graf Vybavenost krytými a otevřenými stadiony a poměry na 100 000 obyvatel



Zdroj: ÚRM

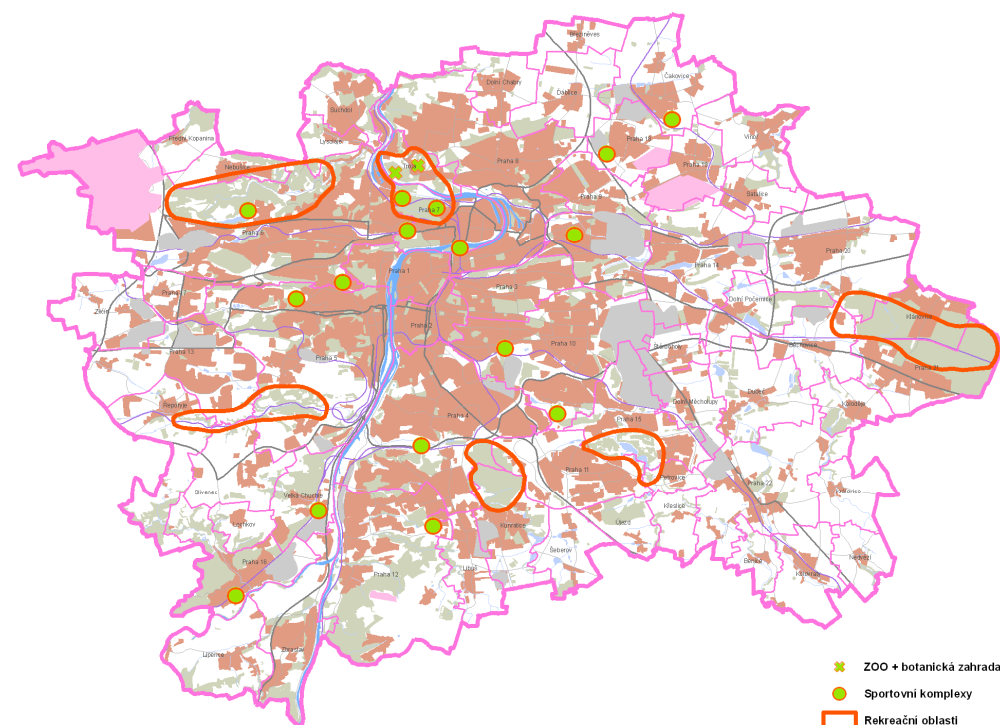
Rekreace

Základní kostra území vhodných k rekreaci v Praze vychází z krajinných daností města, přírodního reliéfu a ze systému městské zeleně. Centrální oblast města a kompaktní město využívají zejména historických zahrad a parků založených v 19. století. Do vnějšího kompaktního města pronikají z vnějšího okrajového pásma a z volné krajiny nejvýznamnější zelené klíny s rekreačním potenciálem a s dílčí vybaveností: Klánovické polesí a meandry Rokytky, území Divoké a Tiché Šárky a břehy Vltavy při jižním vstupu do Prahy; dále to jsou území víceméně ostrovního typu - Prokopské a Dalejské údolí, na Vltavském toku Trojská kotlina, masív Kunratického lesa a Hostivařská oblast s jádrem přehrady.

Dosud chybí propojený systém rekreačního zázemí města pro neorganizovaný nekomerční sport, vybaveného pro spontánní sportovně-rekreační pohybové aktivity. Chybí kultivované, vybavené, dostatečně kapacitní a atraktivní rekreační zázemí v přímé vazbě na centrum města, kde je největší koncentrace obyvatel a největší potřeba krátkodobé denní rekreace.

Území nejvyšší krajinařské a přírodní hodnoty, které v současné době rekreaci slouží, jsou uvedených důvodů nedostatku rekreačních prostor ohrožena přetlakem návštěvníků.

Obr. Rozložení sportovišť a rekreačních oblastí



Zdroj: ÚRM, 2006

SWOT

SILNÉ STRÁNKY

- existence multifunkčního zařízení na současné špičkové mezinárodní úrovni,
- přírodní krajinné podmínky s vysokým přirozeným rekreačním potenciálem.

SLABÉ STRÁNKY

- nerovnoměrné vybavení města sportovními a rekreačními příležitostmi,
- nedostatek příležitostí pro pohybovou rekreaci neorganizované většinové populace.

PŘÍLEŽITOSTI

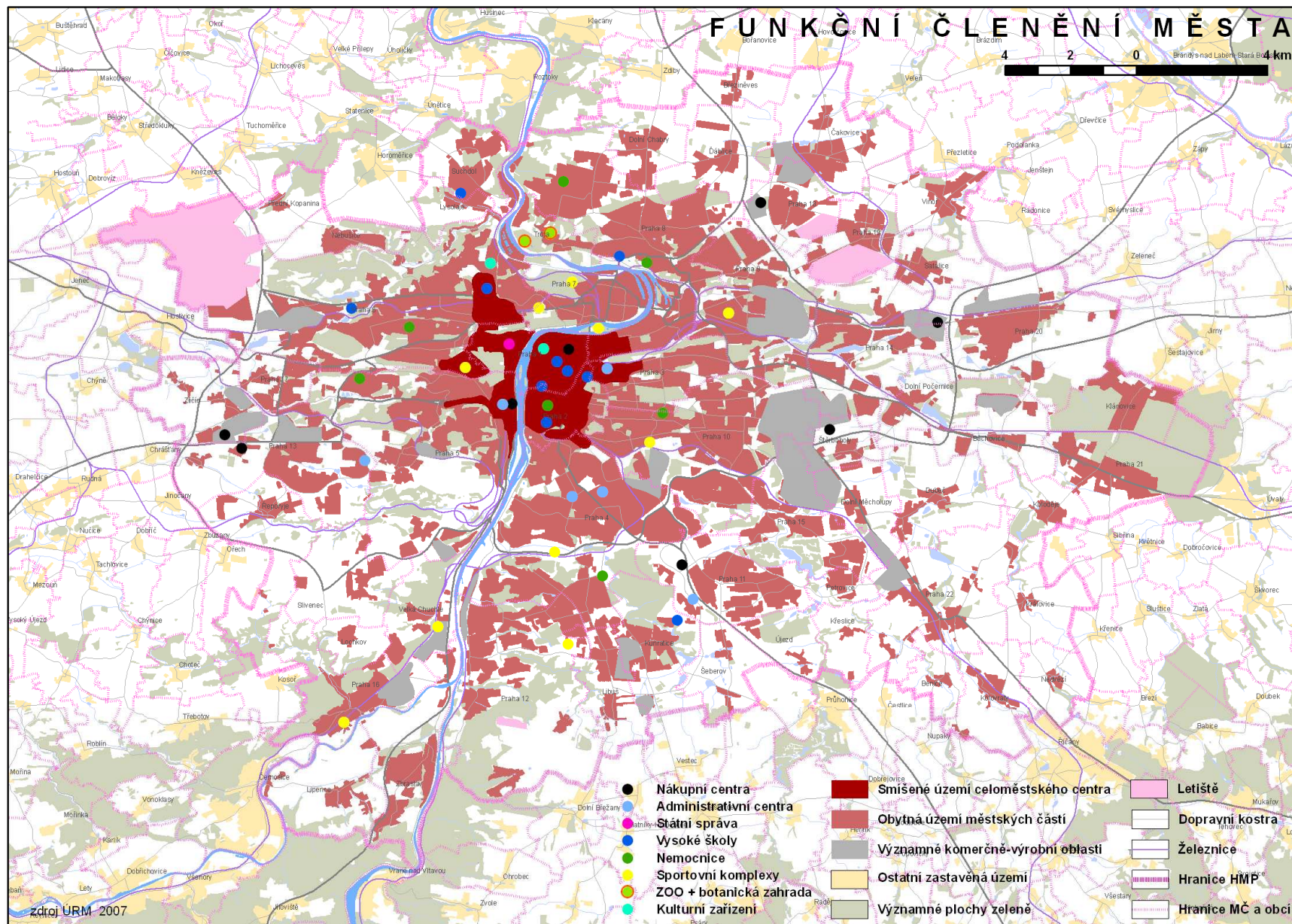
- využití kandidatury na konání Letních olympijských her pro výstavbu flexibilních zařízení sportu a rekreace,
- dovybavení města areály krátkodobé rekreace.

OHROŽENÍ

- neuvážená výstavba naddimenzovaných diváckých arén bez dostatečného návštěvnického zázemí.

URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ

- Nalezení mechanismu výstavby rovnoměrně rozložených center pohybové rekreace pro nejširší vrstvy obyvatel.



2.13 ZELENĚ

Různé části hlavního města mají různě velký podíl zachovaných přírodních prvků a ploch zeleně obecně v porovnání s plochami zastavěnými a zpevněnými. Neposkytují tak stejný hygienický standard, stejné příležitosti pro krátkodobou a denní rekreaci a regeneraci sil, pro udržení žádoucího (i výchovného) každodenního kontaktu obyvatel i návštěvníků s přírodou.

Kvality přírodních podmínek Prahy jsou v současnosti ohrožovány a reálně snižovány tlakem na zábory ZPF, PUPFL, na rozptýlenou zeleň ve volné krajině i na městskou zeleň. Problémem je postupné snižování výměry orné půdy ve prospěch rozšiřování zastavitelného území. Kromě přímé likvidace zábořem nebo fragmentací dílčími zábory jsou přírodní a přírodě blízké ekosystémové prvky v hlavním městě (stejně jako lidé) ohrožovány nepřímými negativními vlivy emisí škodlivin do ovzduší, vody a půdy ze stacionárních zdrojů a z dopravy, hlukem, zářením a také nedostatkem kvalitní péče, což vše vede k poškozování až odumírání, ke snižování biologické rozmanitosti, mizení původních a rozšiřování invazních a ruderalních společenstev rostlin a živočichů a tím i ke snižování ekologické stability městského organismu. Posílení jejich přírodního charakteru, ekostabilizační a krajinotvorné funkce a rekreačního využití, regenerace, rekultivace a rehabilitace přilehlých území jako plnohodnotné součásti obytného městského prostředí je naléhavým úkolem příštího desetiletí stejně, jako ochrana všech zvláště chráněných území přírody a krajiny. V Praze připadá specifická úloha při ochraně krajinného rázu urbanizovaného území i ochraně vložených zelených ploch jako jsou Petřínské sady a Kinského zahrada, Stromovka a dalších, příčných údolí a roklí, svahů a exponovaných pohledových horizontů před neuváženou zástavbou, zničením anebo znehodnocením genia loci Prahy a zejména Pražské památkové rezervace.

Nejvýraznější základní hmotu pražské krajiny tvoří přírodní osy, které pronikají z příměstské krajiny do intenzivně zastavěného území. Napojení těchto základních hmot na tranzitní, tangenciální a radiální osy vzniká celoměstský systém zeleně. Součástí systému jsou i rozvojové uzly.

Celoměstský systém zeleně zahrnuje základní ekologickou síť – ÚSES, přírodně hodnotná území, lesní porosty i historickou zeleň. Celoměstský systém zeleně je nedílnou součástí obrazu města, podstatným atributem krajinného rázu, základem zdravého městského prostředí a kvalitní příměstské krajiny poskytující městu rekreační zázemí. Zahrnuje zejména lesy, louky, parky, parkově upravené plochy a historické zahrady, sady, zahrady, plochy přírodní zeleně a ve výjimečných případech i zahrady v obytné zástavbě. Součástí systému je většina chráněných území a plochy systému ekologické stability.

Přírodní osy jsou tvořeny souvislými komplexy volných ploch s různými hlavními funkcemi (zemědělský půdní fond, lesní půdní fond, různé funkční typy zeleně krajinné, vzácněji zeleně městské, pasekářské formy osídlení, zahrádkářské a chatové lokality). Přírodní osy jsou součástí urbanistické kompozice sídla. Systém rozvojových os zeleně je založen především na intenzivně pěstovaných a udržovaných plochách zeleně. Tyto rozvojové osy zeleně dotvářejí prostorově a funkčně spojitý systém budovaný vzájemnými vazbami jednotlivých ploch. Rozvojové uzly představují polyfunkční integrovaná a zpravidla intenzivně urbanizovaná území, v nichž více než jinde hrají významnou prostorotvornou roli vegetační prvky.

V kompaktním městě dochází ke změnám monofunkčních souborů a zde se nabízí velká příležitost k rehabilitaci zeleně. Restrukturalizace pražského průmyslu uvolňuje plochy, které mohou být využity k rozvoji zeleně. Pozitivní lidská činnost při tvorbě krajiny a kultivovaného městského prostředí vytvořila historické obory, zahrady, parky, příměstské lesy a městské parky. Obecně lze členit městskou krajinu na urbanizovanou (v rámci zastavěného území) a příměstskou (navazující plochy v nezastavěném území).

Z bilancí zeleně vyplývá, že trvale ubývají plochy zeleně, zejména ve vnitřní části města. V centru města plní funkční úlohu zeleně především historické zahrady z různých vývojových období, parkové plochy s intenzivní údržbou spolu s plochami městského parteru a stromořadími, ojediněle kvalitní zeleň vnitrobloků a plochy hřbitovů. Podporovat je třeba úpravy veřejných prostranství, uličních prostorů, vnitrobloků a drobných ploch zeleně a maximálně využívat vodní prvky. Lesní a přírodě blízké porosty se vyskytují jen v liniích a na menších plochách na nepřístupných svazích. Výrazný deficit zeleně je též v severovýchodním okraji města - zejména Ďáblice, Kbely, Letňany, Makovice. Tím dochází i ke snížení potenciálu pro rekreační příležitosti.

Zeleň tvoří významnou kulisu historickému jádru, je součástí známých panoramat a obrazu Vltavy s jejími ostrovy. Je součástí úpravy většiny veřejných prostorů a náměstí. Její rozsah v jednotlivých částech města odpovídá době založení a charakteru každé čtvrti. Některé zahrady a parky jsou součástí národních kulturních památek s vyšším stupněm památkové ochrany, např. zahrady Pražského hradu včetně Chotkových sadů, zahrady a parky Vyšehradu, zahrada kláštera na Strahově, Valdštejnská zahrada, zahrada kláštera na Slovanech, vrch Vítkov. Zahradních děl z různých vývojových období, která patří do kategorie památek zahradního umění, je v hl. m. Praze přes 260. Zahrady a parky centrální části jsou součástí Pražské památkové rezervace, a tím se řadí k památkám světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO. Některé zahrady a parky nebo jejich části jsou chráněny i podle zákona č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Pro veřejnost byly postupně

zpřístupněny stávající rozlehlé zelené komplexy, např. obory či parky u šlechtických sídel.

Výrazná část na území Prahy je prostorově stabilizovaná a možnosti pro rozvoj nových ploch zeleně jako součásti zástavby jsou minimální. V současné době je velmi ohrožena vnitrobloková zeleň z konce 19. a začátku 20. století. S nárůstem potřeby parkovacích stání jsou budovány podzemní objekty, a tak ubývá zeleň na rostlém terénu.

Ve středním pásmu (kompaktní město) převažují lesní porosty a přírodní plochy zeleně nad plochami orné půdy, významný podíl má i parkově upravená zeleň v přímé vazbě na zástavbu a zeleň u rodinných domů. Do této části je možno zařadit i zeleň vnitrobloků u vícepodlažní činžovní zástavby. Většinou jsou v nich neudržované stavební objekty, přerostlá neudržovaná zeleň zastíňuje plochy, které tak nejsou využívány k odpočinku, ale spíše ke skladování nepotřebných věcí. Tyto prostory představují velký potenciál rozvoje zeleně spolu s možnostmi krátkodobé rekreace. I zde je při rekonstrukcích domů vyvíjen tlak na stavbu kancelářských a bytových prostor, pozemních garáží, a tím je ohrožena vzrostlá zeleň. Zeleň rezidenční vilové zástavby s dostatečným prostorem soukromých zahrad slouží především jako zahrady okrasné, rekreační. Veřejnou zeleň zde představují zejména uliční stromořadí a malé parkově upravené plochy. Zeleň rodinných domů většinou se zahradami 600-800 m² plní obvykle funkci hygienickou a estetickou pro majitele domu. Pro každodenní rekreaci zde většinou není v odpovídající docházkové vzdálenosti místo. Z analýzy sídlištní zeleně vyplývá, že převažují plochy zeleně průměrné kvality, vyžadující 50% regeneraci a plochy zeleně nekvalitní – podprůměrné, vyžadující 75% regeneraci. Výjimku představují sídliště, u nichž byly založeny parkově upravené prostory, které dnes představují velmi hodnotné plochy zeleně, např. Dáblice, Stodůlky, Na Dědině. Ve vnějším pásmu v návaznosti na příměstskou krajinu převažují plochy orné půdy, které přecházejí do linií a ploch přírodních porostů a doprovodných porostů vodotečí a vodních ploch. Výrazné jsou přírodní osy tvořené převážně lesními porosty a plochami přírodní zeleně, které pronikají do intenzivně zastavěného území. Přírodní osy tvoří základní kostru současné městské krajiny. Vnější pásmo představuje největší prostorový potenciál pro posílení systému zeleně, systému ÚSES, rozvoj rekreačních ploch, ochranu pramenných oblastí toků a jejich niv. Při analýze veškerých ploch zeleně (zahrnuta i zeleň v zástavbě) odpovídá dle ÚPn HMP ukazatel 69-92 m²/obyvatele, při analýze pouze monofunkčních ploch zeleně je to 104 m²/obyvatele. Optimální ukazatel pro město nad 1 mil. obyvatel je dle Generelu zeleně celkem 80 m²/obyvatele.



SWOT

SILNÉ STRÁNKY

- přítomnost nezastavěných zelených svahů i uvnitř souvisle zastavěného města,
- relativně vysoký podíl udržovaných historických parků a parkově upravených ploch,
- propustující přírodní osy z příměstské krajiny do centra města
- zachování zelených reliéfu a náhorních rovin přírodního charakteru

SLABÉ STRÁNKY

- velká část pozemků nutných pro zajištění funkce celoměstského systému zeleně není ve státním či obecním vlastnictví
- deficit zeleně ve vnitřní části města, nerovnoměrné rozložení zeleně v centru Prahy
- deficit zeleně v severovýchodní části města – Dáblice, Letňany, Čakovice, Kbely
- ruderalizace vegetace, rozšiřování invazních druhů
- absence plošné doprovodné a rozptýlené zeleně na orné půdě.

PŘÍLEŽITOSTI

- využití části ploch typu brownfields pro zvýšení podílu zeleně

OHROŽENÍ

- postupující suburbanizace, zhoršení propustnosti a ztráta vazeb celoměstského systému zeleně do Středočeského kraje
- úbytek celoměstského systému zeleně na základě změn ÚPn HMP
- tlak podnikatelských subjektů na snižování ploch zeleně ve prospěch kapacitní obytné zástavby
- ve vnitroblocích likvidace zeleně na rostlém terénu

URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ

- Nízká návaznost celoměstského systému zeleně se Středočeským krajem
- Zvyšující se podíl zpevněných ploch s omezeným vsakem srážek
- Revitalizovat stávající plochy zeleně
- Zamezit prodeji ploch zeleně, které jsou součástí celoměstského systému zeleně a jsou v majetku města
- Maximálně chránit podíl celoměstského systému zeleně v Praze

2.14 PLOCHY ZEMĚDĚLSTVÍ A LESY

Zemědělský půdní fond

Zemědělský půdní fond (ZPF) tvoří v současné době poměrně významnou součást území hlavního města Prahy. Zemědělská půda se podílí na celkové výměře 42,1 %. Mimo zastavěné území se nachází cca 15 000 ha zemědělské půdy. Z toho je cca 5 800 ha zařazeno do I. třídy ochrany. Z provedených analýz vyplynula nadprůměrně vysoká kvalita zemědělské půdy, kterou vyjadřují třídy ochrany (dále jen TO). Průměrné celorepublikové hodnoty (I. TO 21,9 % a I. a II. TO 41,3 %) jsou ve správním území Prahy výrazně překročeny (I. TO 39,9 % a I. a II. TO 51,9 %).

Neobnovitelný, přirozený, vysoký produkční potenciál zemědělských půd musí být i v urbanisticky exponovaném prostoru hlavního města zařazen mezi zásadní kritéria při rozhodování o změně stávajícího způsobu využití území.

Zemědělská půda ve správním území hlavního města Prahy má vysoké procento zornění, tj. podíl orné půdy z výměry zemědělské půdy. Celorepublikově průměrnou hodnotu 71,6 % Praha překračuje (73,4 %). Orná půda ovlivňuje nízkou heterogenitu prostředí a jeho ekologickou stabilitu. Z tohoto hlediska příznivěji působí jiné druhy pozemků zařazené do zemědělského půdního fondu, jako jsou trvalé travní porosty či extenzivní formy sadů.

Vyhodnocení bonitovaných půdně ekologických jednotek lze využít jako jedno z kritérií pro vymezení VKP ze zákona. Mimoprodukční funkce ZPF (vodohospodářská, biologická, rekreační apod.) představují v zázemí velkoměsta (ve srovnání s ostatními kraji) výrazně větší veřejný zájem než produkce konvečních zemědělských komodit.

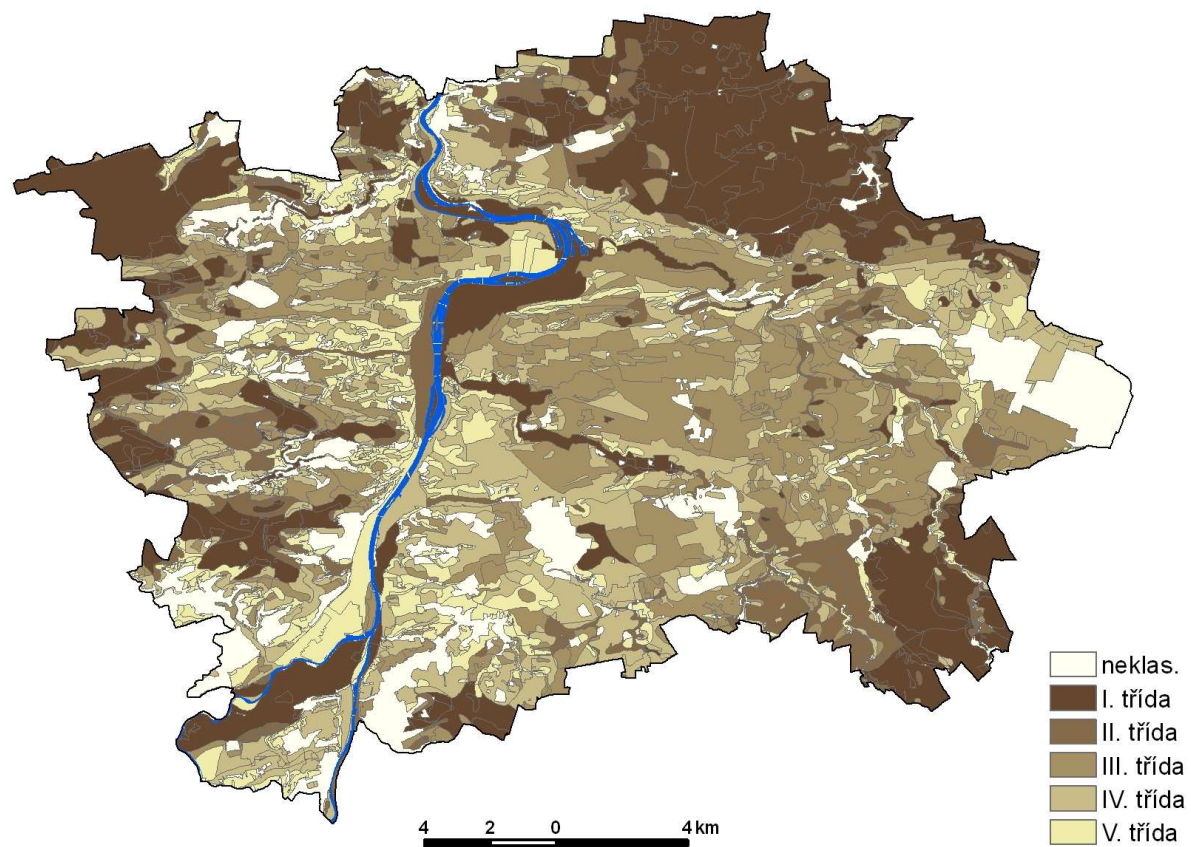
Z analýzy struktury půdního fondu na území hlavního města Prahy vyplývají dále uvedené skutečnosti, které ovlivňují koncepci ochrany přírody a krajiny.

Jedná se zejména o relativně vysoký podíl zemědělské půdy. Z hlediska zpracovávané koncepce tato skutečnost představuje příležitost řešit zjištěné deficity a střety ochrany přírody a krajiny. Plošně náročná nová výstavba na ZPF by se měla připustit jen v odůvodněných případech a po důkladném vyhodnocení potenciálních územních rezerv.

Vysoký podíl zásahů do ZPF je dán samotným charakterem hl.m. Prahy, kdy připojením okrajových sídel venkovského charakteru k Praze vznikl prostor s dostatkem potenciálně volných ploch v krajině typicky zemědělsky obhospodařované. Tento fakt, spolu s relativně nízkou cenou za odnětí pozemků ze ZPF vytváří tlak na zastavění těchto ploch a jejich komerční využití, možná i spekulativní nákupy pozemků jako důvod změn.

Vysoký podíl půd I. a II. třídy ochrany na území hl.m. Prahy, zejména na severovýchodě, jihozápadě a jihovýchodě v okolí Uhřetěvsi a Kolovrat způsobuje odnímání těchto půd ze ZPF v rámci změn, neboť většina ploch s půdami nižší kvality již byla zahrnuta do rozvojových území v rámci Úpn.

Obr. Třídy ochrany zemědělské půdy



Zdroj: VÚMOP, 1998

SWOT

SILNÉ STRÁNKY

- kvalitní (bonitní) půda v říčních nivách a na náhorních plošinách (parovinách) nad Pražskou kotlinou

SLABÉ STRÁNKY

- nízká cena za odnětí pozemků ze ZPF
- nedostatečná motivace uživatelů ZPF k přechodu na ekologické zemědělství
- slabá ochrana a stabilizace přestárých sadů a zahrad, pokud se prokáže, že se jedná o biologicky hodnotné plochy
- nedostatečná ochrana ZPF jako jednoho z významných faktorů, který by měl zamezit souvislému rozšiřování zastavěného území

PŘÍLEŽITOSTI

- poptávka po alternativní zemědělské produkci
- zvýšená mimoprodukční funkce chápaná jako jeden z argumentů proti souvislému rozšiřování zastavěného území

OHROŽENÍ

- zachování návaznosti na prostory s obdobně kvalitní ZPF na území Středočeského kraje
- zvyšující se podíl zástavby ve Středočeském kraji na hranici s Prahou

URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ

- Zvyšující se podíl znehodnocení ZPF zástavbou a zpevněnými plochami.
- Zvyšovat rekreační potenciál rozšiřováním lesních porostů na zemědělskou půdu.
- Preferovat mimoprodukční funkce ZPF zejména pro ochranu přírody a krajiny, vodohospodářskou funkci.

Lesy

Území hlavního města Prahy je charakteristické nízkou lesnatostí (cca 10 %). Lesní porosty nevytvářejí rozsáhlé komplexy a ani lesnatost sousedních okresů Praha-západ a Praha-východ není vysoká.

Zásadní význam mají lesy pro zvláště chráněná území přírody a pro územní systém ekologické stability. Lesy plní ve vysoké míře také rekreační funkci. S ohledem na vysokou koncentraci obyvatel a nízkou lesnatost dochází pochopitelně ke střetům mezi rekreačním využitím lesů a potřebou zajistit odpovídající režim ve zvláště chráněných územích přírody a krajiny a na plochách prvků ÚSES. Při všeobecném trendu snižování nezbytného rozsahu zemědělské půdy k produkci potravinářských komodit lze chápat zalesnění části zemědělské půdy jako výhodný, pragmatický příspěvek k řešení výše uvedených střetů a současně k zachování přirozeného půdního potenciálu. Jedním z nejdůležitějších úkolů lesního hospodářství je zachování porostů se stanovištně odpovídající druhovou skladbou a postupná přeměna porostů s nevhodnou druhovou skladbou na porosty stanovištně vhodné z hlediska produkčních i mimoprodukčních funkcí lesa. Největší plošný podíl (41,3 %) mají v Praze lesní porosty hodnocené jako spíše přirozené, ve kterých je podíl přirozené druhové skladby vyšší než 50 %. Tato skutečnost je důsledkem vysokého zastoupení porostů, ve kterých hraje roli zájem ochrany přírody a také rekreační funkce lesa.

Návštěvnost jednotlivých lesních celků v Praze je přímo závislá na vzdálenosti od obytných částí sídel, případně na jejich dostupnosti MHD, zejména metrem. Důležitým faktorem, který ovlivňuje návštěvnost, je i stav lesních porostů (stáří, dřevinná skladba, zdravotní stav, prostupnost apod.) a také vybavení rekreačními prvky.

Z hlediska návštěvnosti patří mezi nejzatíženější lesopark Hostivař. Návštěvnost některých pražských lesů se již blíží jejich maximální únosné hranici a často převyšuje návštěvnost řady parků.

Negativní vlivy rekreačního využívání pražských lesů se projeví na 28,4 % lesních porostů, což je absolutně nejvyšší míra poškození tohoto druhu v rámci celé ČR.

Přírodní lesní oblast je souvislé území s obdobnými přírodními a produkčními podmínkami. Na území hlavního města Prahy zasahují čtyři přírodní lesní oblasti. Největší plošný podíl (41,3 %) mají v Praze lesní porosty hodnocené jako spíše přirozené, ve kterých je podíl přirozené druhové skladby vyšší než 50 %. Tato skutečnost je důsledkem vysokého zastoupení porostů, ve kterých hraje roli zájem ochrany přírody a také rekreační funkce lesa. Významnou roli hrají lesní enklávy, kde není možné běžné hospodaření. Vývojem přirozené sukcese zde dochází ke zvyšování přirozenosti porostů.

Jedním z významných úkolů lesního hospodářství je zachování porostů se stanovištně odpovídající druhovou skladbou a postupná přeměna porostů s nevhodnou druhovou skladbou na porosty stanovištně vhodné z hlediska produkčních i mimoprodukčních funkcí lesa.

Stanovení a zdůvodnění cílové druhové skladby je klíčovou úlohou lesního hospodářství. Při rozhodování o cílové druhové skladbě je třeba zvažovat ekologické podmínky stanoviště a poznatky o biologických vlastnostech dřevin a výsledky ochrannářského a historického průzkumu, a to jak u jednotlivých dřevin, tak i u typických směsí. K tomu přistupuje významný požadavek zavádět a udržovat i podíl ekonomických dřevin, jenž by zaručoval nejvyšší možnou produkci a přitom neohrožoval její trvalost do budoucna.

Na území hlavního města Prahy jsou přírodní podmínky velmi příznivé pro širokou škálu dřevin, jejich směsí a kombinace. Pouze smrk lze využít jen velmi omezeně, protože nižší polohy, jako je Praha, svými klimatickými podmínkami nevyhovují ekologickým nárokům této dřeviny.

Pohled do minulosti lesů v majetku obce hl. m. Prahy je možno uvést faktem, že území Prahy je výjimečné z dlouhodobého pohledu mj. tím, že zde za posledních cca 100 let vzrostla výměra lesů o více než 28 %. Fakticky se plocha lesů v Praze zvyšovala také tím, že se k Praze připojovaly další okrajové části, které jsou od původního centra vzdálené 20 i více kilometrů. Současné změny v zemědělské politice přinesly u nás vznik několika dotačních programů na podporu zalesňování zemědělských půd. Jedná se o zalesňování pozemků dosud využívaných zemědělsky, kde je další kultivace nežádoucí nebo nerentabilní, nebo pozemků antropogenně výrazně degradovaných.

Z hlediska ochrany přírody je zalesňování zemědělských půd v obecné rovině značným přínosem, především z hlediska ekologie krajiny, stabilizace hydrologických a mezoklimatických podmínek v krajině, ochrany půdy i ochrany vod. V konkrétních případech však mohou být nepříznivě dotčeny fenomény, jež jsou v ochraně přírody důležité z dalších hledisek – příkladem mohou být lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, cenologicky hodnotná travinná, mokřadní nebo naopak xerothermní společenstva, popř. bezlesí významná z krajinářského hlediska. Při zalesňování zemědělských pozemků by tak měl být v co největší míře využit pozitivní potenciál těchto opatření a naopak zabráněno jejich možným negativním důsledkům.

SWOT

SILNÉ STRÁNKY

- existence souvislých rozlehlých přírodních lesních komplexů na území města s vysokým podílem přirozené druhové skladby
- zahájený proces rozšiřování zalesněných ploch především na půdách nevhodných pro zemědělství

SLABÉ STRÁNKY

- nízká lesnatost
- nadměrné zatěžování lesů rekreací, sportem a nevhodným hospodařením.

PŘÍLEŽITOSTI

- snižování výměry zemědělsky obdělávaných půd nevhodných pro zemědělské využití
- dotační programy zalesňování

OHROŽENÍ

- redukující se podíl pozemků vhodných k zalesnění v důsledku jiného využití
- absence dlouhodobé politiky města pro nákup potřebných pozemků vhodných pro zalesnění
- překračování hranice únosnosti návštěvnosti obyvatelstvem

URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ

- Nízká stabilita ekologicky labilních okrajových segmentů Prahy (např. částí katastrálních území s vysokým podílem orné půdy).
- Způsoby hodopodaření, vyvarování se rozsáhlých holosečí.
- Zvyšovat podíl zalesňování na zemědělských půdách.
- Vytvářet polyfunkční (např. rekreační, vodohospodářská, ekologická, krajinářská funkce) a heterogenní (lesní porosty, trvalé travní porosty, stepní společenstva, vodní plochy a vodoteče, drobné pozemky orné půdy apod.) pásy, které propojí Prahu s přírodně rekreačními oblastmi v jejím zázemí.

2.15 DOPRAVA

Úvod

Doprava výrazným způsobem ovlivňuje rozvoj ekonomiky, její konkurenceschopnost v prostředí celosvětové globalizace, úroveň kvality dopravy představuje výrazný rozhodovací faktor pro investory, kvalita dopravy je jedním z ukazatelů kvality života obyvatel. V tržním prostředí umožňují rozvinuté dopravní subsystémy větší mobilitu obyvatel za prací, což má příznivý vliv na míru nezaměstnanosti. Opačně však může doprava znamenat zároveň i četná rizika z hlediska životního prostředí a to zejména v případech značných nároků na individuální osobní i nákladní automobilovou dopravu, z hlediska nežádoucí nadměrné fragmentace krajiny, značných nároků na zásoby půdního fondu apod. Prioritní důraz musí být proto kladen na rozvoj kolejových dopravních subsystémů i dalších forem ekologické dopravy a na snižování počtu jízd automobilových vozidel ve městech.

Celospolečenské trendy chování lidí i podnikatelské sféry v uplynulém desetiletí nevytvářely příznivý základ pro naplňování představy „udržitelného rozvoje“. Tlak na urbanizaci území v pásu kolem hl.m.Prahy bez zřetele na stav dopravní infrastruktury, rozředování hustoty osídlení, rozvoj zástavby v oblastech odlehklých od systémů kapacitní kolejové (ekologické) hromadné dopravy způsobily současnou nevyhovující situaci s mnoha negativními důsledky. Dopravní souvislosti jsou zřejmé – nárůst hybnosti a dopravních výkonů zejména v individuální automobilové dopravě spoluvytváří kritickou situaci na komunikační síti v Praze. Města, která uspěla v redukování podílu cest realizovaných za použití osobních automobilů, především trvale podporují rozvoj systémů hromadné dopravy, efektivně zklidňují automobilovou dopravu a mají účinnou parkovací politiku.

2.15.1 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Praha patří bezesporu k nejvýznamnějším železničním uzlům v národní železniční síti, která patří co do hustoty sítě na evropskou špičku. Z hlediska dopravních výkonů v osobní dopravě v rámci spádové oblasti Pražské integrované dopravy (dále jen PID) je na předním místě v rámci ČR a rovněž i z hlediska nákladní dopravy je významným uzlem z hlediska vlakovývoje.

Významu železnice jako nosného prvku v systému PID však neodpovídá úroveň infrastruktury, která mnohdy odpovídá úrovni jejího vzniku, tedy druhé polovině století páry. Do železničního uzlu Praha je zaústěno 10 železničních tratí, přičemž 6 z nich je součástí evropského systému železničních magistrál na základě dohod AGC a AGTC. Délka tratí na území hl. m. Prahy činí více než

200km, přičemž pro osobní dopravu slouží cca 145 km tratí. I přes některé významné investice se nedaří odstranit deficity v infrastruktuře z hlediska kapacity i technické úrovně. Naprosto zásadní investicí je právě probíhající stavba Nového spojení, které odstraní kapacitně nevyhovující spojení centrální oblasti uzlu s východní částí regionu a země. I po této dostavbě však bude i nadále existovat několik limitních hrdel, zejména pak propojení hlavního nádraží se smíchovským.

Dlouhodobě je však podle sledovaných koncepcí a uvažovaného stupně integrace železnice jako nosného prvku integrovaného systému příměstské dopravy zejména kapacita hlavních příměstských tratí nedostatečná a podmiňují další rozvoj co do četnosti obsluhy. Řešením je uplatnění principu segregace příměstské a městské dopravy. U většiny stávajících tratí nelze v podstatě rozšířit koridor a proto je uvažováno o využití výstupu vysokorychlostních tratí z Prahy po koncová ramena příměstské dopravy zčásti jako provozní stavební etapy pro odvedení dálkové a nákladní dopravy.

Železnice, resp. její rozsáhlé plochy ve vnitřní části města se díky relativně ustrnulému technologickému vývoji v minulosti staly potenciálem pro rozvoj města s možností zásadně změnit obraz některých městských čtvrtí. Při tom však hrozí riziko neponechání rezerv pro rozvoj vlastní primární funkce. Jestliže při tvorbě ÚPn HMP v druhé polovině devadesátých let převládala potřeba územních rezerv na plošná zařízení a jen částečné opouštění nezbytných ploch (Smíchov, Bubny, částečně Žižkov aj.), pak v současném trendu je daleko razantnější redukce plošného rozsahu a naopak požadavek na zkapacitnění liniové infrastruktury.

Hustota zástavby ve městě i v příměstské oblasti, terénní konfigurace v konfrontaci s požadovanými parametry a nároky z hlediska hygienických limitů směřují z hlediska hledání nových tras železnice do úrovně technicky a investičně nesmírně náročných řešení, která by ještě na počátku devadesátých let byla považována za kapitolu z oblasti sci-fi literatury. Příkladem tomu je výsledná podoba návrhu nové trati Praha – Beroun. V souvislosti s problematikou hlukové zátěže dochází k obestavování železničních koridorů, které ve velké míře tvořily přirozené zelené koridory v území, obestavováním protihlukovými zdmi a ke zvýšení bariérovému efektu, nehledě na narušení rázu prostředí.

Proces integrace železnice do PID, nastartovaný v polovině devadesátých let 20.století úspěšně pokračuje, což dokládá více než 60%podíl předplatných jízdenek na příměstských vlacích a jejich stále houstnoucí taktový interval, který ve špičkových obdobích dosahuje 15 min a místy dokonce 7,5 min. I v dopravě meziregionální a dálkové je koncepčně sledován taktový provoz, jehož zárodky jsou již zřetelné v hlavních národních relacích Praha – Ostrava či Brno.

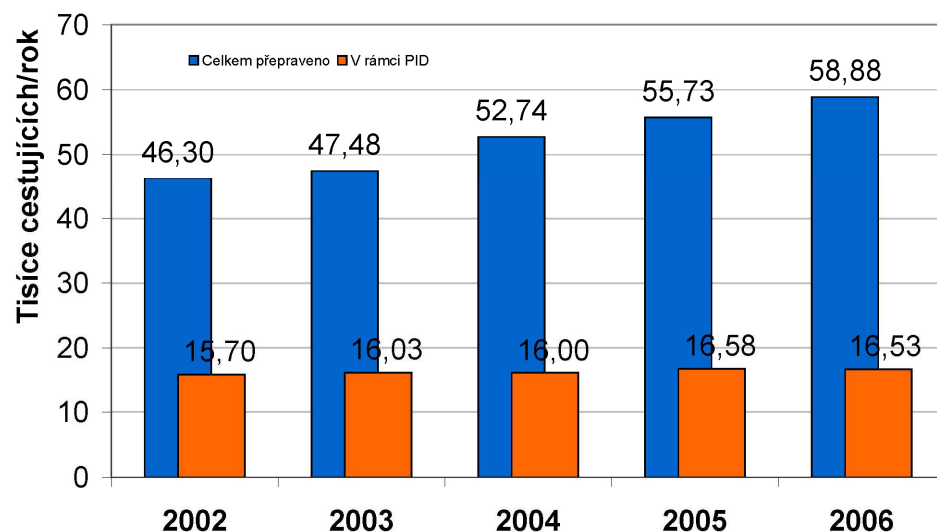
Podle údajů ČD a.s. přepraví železnice v Praze včetně příměstské dopravy v průměru 152 000 cestujících denně, přičemž počet přepravených cestujících

má stále vzestupný trend (v r.2002 46,3 mil. a v r.2006 již 58,9 mil.) I přes nedostatky v infrastruktuře je cestovní rychlost vlaků příměstské železnice o 25% vyšší než metra a z hlediska dostupnosti centra z okrajových částí města nabízí bezkonkurenčně rychlé spojení.

Výkony nejdůležitějších nádraží v Praze v r.2006 z hlediska počtu odbavených (nastupujících a vystupujících) osob celkem:

1. Praha-Hlavní nádraží	19 044 000
2. Praha-Masarykovo nádraží	10 335 000
3. Praha-Smíchov	3 462 000
4. Praha-Holešovice	1 600 000
5. Praha-Vršovice	1 046 000
6. Praha-Vysočany	969 000
7. Praha-Libeň	876 000

Graf 01 - Vývoj počtu přepravených cestujících železniční dopravou na území hl.m.Prahy



Zdroj: ÚDI, ROPID, 2006

Z hlediska územního vývoje města v interakci se železnicí je bohužel nutno konstatovat, že od doby stabilizace podoby ŽUP na přelomu 19. a 20. století stagnuje či dokonce klesá počet stanic a zastávek. Železniční doprava se tak

musí vyrovnávat s velkým deficitem v podobě malého podílu na plošné obsluze města. Na území hl. města Prahy je situováno 65 železničních dopravnů, z toho pro osobní dopravu slouží 43. Na základě zpracovaných koncepčních studií je uvažováno s doplněním o téměř dvě desítky nových zastávek, které jednak umožní lepší přímou obsluhu území železnicí a jednak mohou ve vazbě na ostatní systémy veřejné dopravy rozšířit nabídku možností spojení.

Uspořádání železničních tratí a tzv. pražských spojů včetně těch, které jsou využívány pouze pro železniční nákladní dopravu, umožňuje budoucí obsluhu některých okrajových městských částí, jejich spojení s centrem města i vzájemné propojení a nabídnutí nových přepravních vztahů, efektivnějších vůči doposud realizovaným prostřednictvím MHD.

Nákladní železniční doprava prošla obrovskými změnami díky naprosto zásadním strukturálním změnám v hospodářství. Vzhledem k masivnímu přerodu charakteru výroby na území města a stále rostoucímu tlaku na transformaci tradičních průmyslových lokalit, došlo k výraznému poklesu objemů, který se propsal i do změnách v infrastruktuře. Bylo zrušeno seřaďovací nádraží Praha-Vršovice a došlo k razantnímu poklesu poptávky po vlečkové dopravě, což mělo za následek jejich rušení a fyzickou likvidaci. Rovněž tak je rostoucí tlak na opouštění tradičních lokalit nákladových nádraží (Smíchov, Žižkov atd.) s cílem transformovat území na obytně smíšené funkce. Poloha těchto lokalit ve vazbě na komunikační síť přitom skýtá potenciál pro založení multimodálního způsobu zásobování města s příznivým dopadem na životní prostředí.

Významným záměrem je výstavba kontejnerového terminálu Malešice, který bude napojen do severního zhlaví žst. Praha-Malešice a který nahradí překladiště na Žižkově.

Nedořešená je koncepce veřejných logistických center v Praze či Středočeském kraji, která by umožnila rozvoj multimodálních systémů ve vazbě na moderní logistické přístupy. Stávající distribuční centra a areály dosahují jen dílčích efektů (pro provozovatele či zákazníky) namísto systémově výhodného pojetí se synergickými efekty.

Dle platného ÚPn HMP budou do ŽUP ve výhledu kromě stávajících tratí zaústěny i vysokorychlostní tratě (VRT) od severu (SRN), východu (směr Brno/Rakousko), západu (směr Plzeň/SRN). Vzhledem ke značné investiční náročnosti a mezinárodní povaze je předpokládán časový horizont vzdálený, nedostane-li se jim masivní podpory z prostředků EU, vyjma využití etapových úseků pro potřeby segregace segmentů dopravy nebo vytvoření parametricky kvalitnější alternativ stávajících tratí.

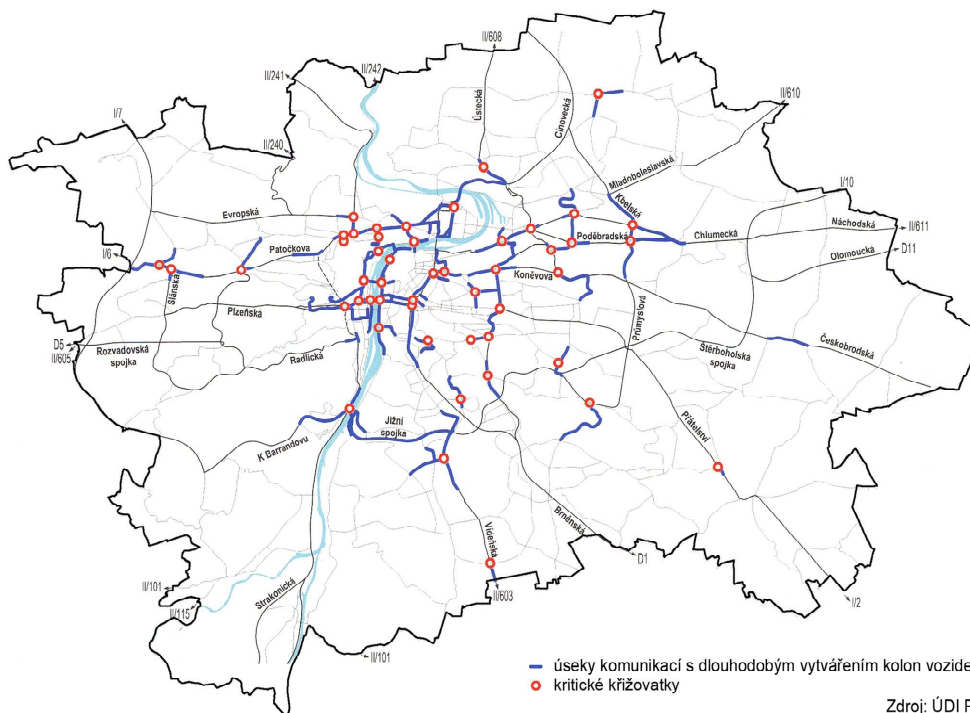
2.15.2 SILNIČNÍ DOPRAVA

Praha je významnou křižovatkou silniční sítě ČR, značný význam má i v evropském kontextu. Historické založení komunikační sítě státu se vyznačuje na území Čech radiálním založením hlavních tras směřujících z jednotlivých směrů k hlavnímu městu.

Do Prahy jsou zaústěny dálnice D1 (Praha-Brno), D5 (Praha-Plzeň), D8 (Praha-Ústí n. L.), D11 (Praha-Hradec Králové), v budoucnu se počítá mimo hranice Prahy, ale s napojením na Pražský (silniční) okruh i s dálnicí D3 (Praha-České Budějovice). Dále je do Prahy zaústěna soustava rychlostních silnic R4 (Praha-Příbram), R7 (Praha-Staný), R10 (Praha-Ml.Boleslav, Turnov), ve stavbě je R6 (Praha-Karlovy Vary). Dále jsou do Prahy zaústěny silnice I.třídy I/2, I/9, I/12 a další silnice II. a III.třídy.

Automobilová doprava představuje v Praze významný fenomén s mnoha negativními účinky na život obyvatel města.

Obr. Dopravně kritická místa na komunikační síti



Zdroj: ÚDI, 2006

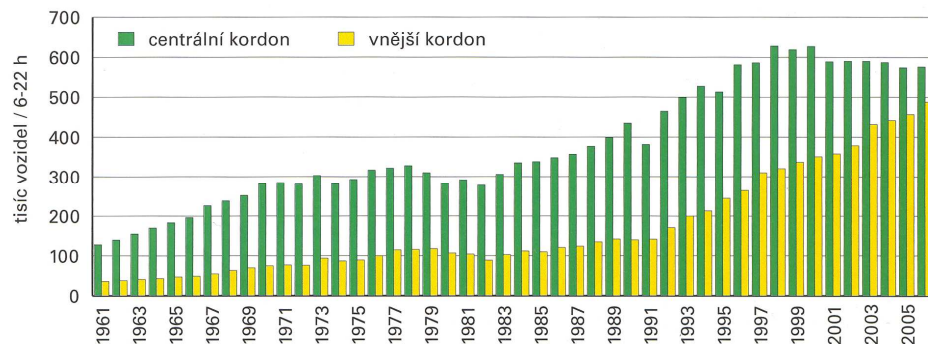
Růst automobilové dopravy a jeho důsledky se v Praze začaly projevovat již v průběhu první poloviny 20. století, výraznější problémy se objevily již ve 30. letech dvacátého století. V důsledku druhé světové války a poválečného vývoje se rozvoj automobilového provozu v Praze na mnoho let utlumil. V 60. letech 20. století, kdy začal počet motorových vozidel v Praze výrazněji stoupat, vznikaly i dopravní problémy, které však byly omezené v důsledku nedostatečné kapacity klíčových úrovnových křižovatek v centru města a pouze v dopravních špičkách. Kráznému nárůstu automobilové dopravy došlo v průběhu devadesátých let minulého století, kdy se změnila společensko-ekonomické podmínky, nastal rozvoj tržního hospodářství, změnil se životní styl, spojený s větší hybností obyvatel, a automobil se stal dostupným zbožím v široké nabídce a kvalitě.

Vysokému nárůstu počtu automobilů a dosahovaným intenzitám v Praze neodpovídá stav její komunikační sítě, která je do značné míry, zejména v centrální oblasti, výrazně ovlivněna historickým vývojem města. Dosažený stupeň automobilizace v Praze, rozložení pracovních míst a bydlení v Praze (výrazná koncentrace pracovních míst v centrální oblasti města a bydlení v jeho okrajové části), probíhající suburbanizace vně hranic Prahy, sjednocující hospodářsko-ekonomické procesy v rámci Evropy, projevující se nárůstem zejména tranzitní nákladní automobilové dopravy, představují základní faktory, jejichž výsledkem je značný nárůst a rozsah automobilové dopravy na území Prahy spojený s častými kongescemi.

Přetížení komunikační sítě má v Praze v současné době již plošný charakter; za přetíženou lze považovat celou oblast centra a navazujícího středního pásma města o rozměrech cca 7 x 6 km. Dochází stále častěji k dopravním kongescím v centru i na zatížených komunikacích mimo ně, snižuje se rozdíl mezi zatížením v dopravních špičkách a v mimošpičkovém období, během dne se prodlužuje se doba, kdy jsou vyčerpány kapacity rozhodujících křižovatek. Vliv dopravních kongescí a „popojždění“ kolon před křižovatkami má velmi negativní vliv na životní prostředí především vysokými koncentracemi škodlivin v přízemní vrstvě atmosféry, kde se pohybují chodci a zejména děti. Stávající komunikační systém, utvářený přirozeným historickým vývojem města na mnoha místech nevyhovuje a ani nemůže vyhovovat současným dopravním nárokům. Vedle toho se však projevuje deficit využívání nejmodernějších telematických systémů, které integrují informační a telekomunikační technologie s dopravním inženýrstvím tak, aby se pro stávající infrastrukturu optimalizovaly přepravní výkony, zlepšila se bezpečnost provozu a stoupla kvalita přepravy. Zásady pro rozvoj dopravní telematiky v hl. m. Praze byly schváleny Radou již v roce 2002 a definují 11 aplikačních oblastí, v nichž se v Praze telematika rozvíjí a nadále bude rozvíjet.

Za posledních patnáct let (1991-2006) se automobilový provoz v průměru na celé komunikační síti zvýšil o 178 %, ve vnějším pásmu města o 249 %, ve středním pásmu města o 100 až 300 % a v širší oblasti centra města o 33 %.

Graf Intenzita dopravy na centrálním a vnějším kordonu (průměrný pracovní den, oba směry celkem)

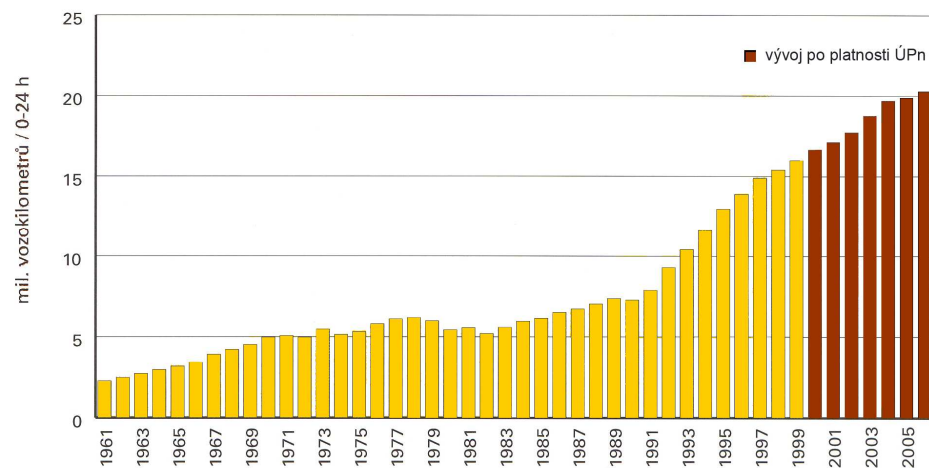


Zdroj: ÚDI, 2006

Stupeň motorizace v r. 2006 dosáhl v Praze 640 motorových vozidel / 1000 obyvatel, tj. 1,6 obyvatel na jedno motorové vozidlo.

Stupeň automobilizace v r. 2006 dosáhl v Praze 510 osobních automobilů / 1000 obyvatel, tj. 1,96 obyvatel na jeden osobní automobil.

Graf Dopravní výkony automobilové dopravy (celá komunikační síť, průměrný pracovní den)



zdroj: ÚDI, 2006

Markantní nárůst dopravy na území Prahy je patrný při porovnání dopravních výkonů. V roce 1990 činil dopravní výkon v Praze 7,3 mil. vozokm/průměr. prac. den 0-24 hod., v roce 2000 byl dopravní výkon v Praze 16,6 mil. vozokm/průměr. prac. den 0-24 hod. a v roce 2006 dosáhl dopravní výkon na území hl.m.Prahy 20,3 mil. vozokm/den 0-24 hod. Podíl osobních automobilů na celkovém dopravním výkonu motorových vozidel činí cca 90%.

Současnou kritickou situaci umocňuje skutečnost, že některé komunikace uvnitř Prahy, které by měly být využívány pouze vnitroměstskou dopravou, využívá dnes i tranzitní doprava včetně kamionů. Typickou trasou kamionové dopravy je Jižní spojka (tzn. jižní část Městského okruhu). Řešení této situace přinese až zprovoznění Pražského okruhu, jehož výstavba se v současné době na jihu Prahy realizuje.

Situaci na komunikační síti také komplikuje nedostatek vhodných parkovacích míst, v důsledku čehož parkující automobily zůstávají na ulicích a omezují k provozu využitelnou část profilu.

Problémem i výzvou je potřeba snížení tlaku automobilové dopravy na centrální oblast Prahy. Dosavadní rozsah regulačních opatření vůči automobilové dopravě v centru Prahy především na území Pražské památkové rezervace se ukazuje málo účinný. Zahlcení mnoha hlavních komunikací na území Pražské památkové rezervace naznačuje, že kromě výstavby Městského okruhu bude třeba prosadit razantnější restriktce, jejichž výsledkem by mělo být odrazení od jízd vozidlem do centra města.

Alternativní trasou pro vnitroměstské jízdy vozidel by měla být technicky vybavená trasa Městského okruhu. Rizika s tímto záměrem spojená představuje období jeho výstavby, které bude spojeno s řadou omezení provozu na stávajících komunikacích. Trasa Městského okruhu je vedena převážně silně urbanizovaným územím, představuje nesmírně technicky a investičně náročné řešení. Z hlediska funkce Městského okruhu je také důležitá jeho provázanost na realizaci Pražského okruhu, která se jako klíčová jeví zejména v severozápadní části, kde by byl vhodný předstih realizace Pražského okruhu.

Pozitivní vliv Městského okruhu lze vysledovat v oblasti Smíchova, kde jeho trasa byla převedena do realizovaných tunelů pod jižním zhlavím žst. Praha-Smíchov, Mrázovka a Strahovského tunelu. Tento v nedávné době realizovaný stav se stal významným impulzem k rozvoji celé oblasti Smíchova.

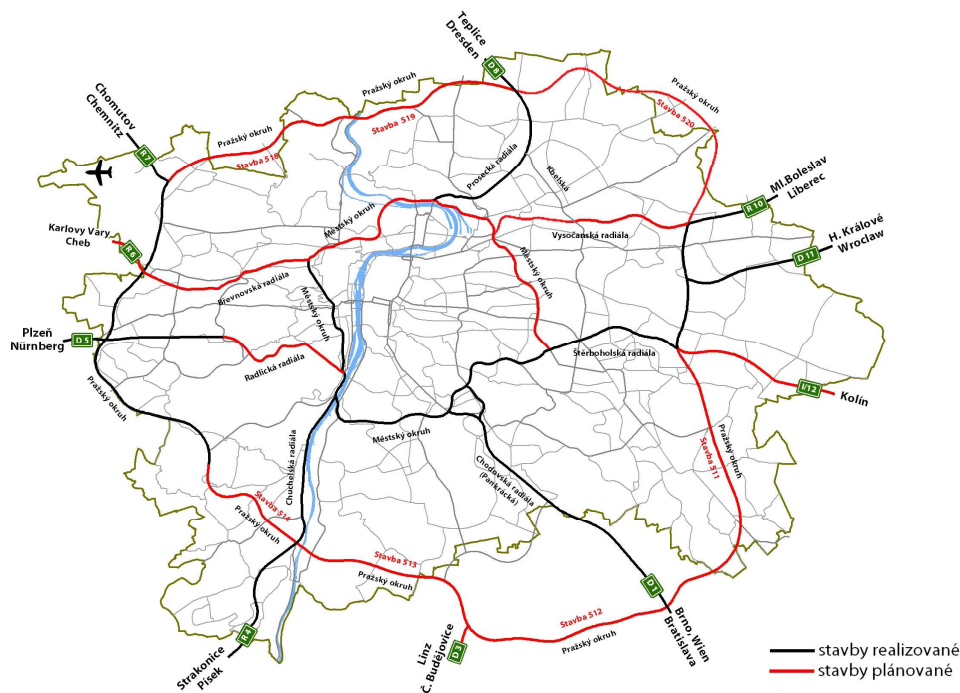
Zahájena byla výstavba úseku severozápadní části MO v úseku Špejchar-Pelc Tyrolka. Zprovoznění Městského okruhu by mělo vytvořit předpoklady k omezení současných parametrů tzv. Severojižní magistrály, která by měla být městskou třídou s odpovídající kvalitou parteru zejména v území uvnitř Městského okruhu.

Doprava

Velkým problémem navržených nových úseků celoměstsky významných komunikací je častý odpor vůči jejich realizaci a to i přesto, že jsou navrhovány s velkým rozsahem tunelů a po svém dokončení bude převážná část provozu realizována pod povrchem.

Nové komunikace (především Pražský a Městský okruh) představují příležitosti k uplatnění výrazných pozitivních změn na stávajících komunikacích v centru města i mimo něj, které doposud zůstávají ve stínu technicko-investičních přístupů řešení dopravy ve městě.

Obr. Nadřazená komunikační síť dle ÚPn HMP



Zdroj: ÚRM, 2006

2.15.3 VODNÍ DOPRAVA

Vodní doprava je realizována po vodních cestách Vltavy, která tvoří přirozenou páteř Prahy (splavná od Třebenic po soutok s Labem), Berounky (splavná od Radotínského přístavu po soutok s Vltavou) a Labe (splavné od Chvaletic až do Hamburku). Síť průplavů a kanálů je Praha napojena na evropské vodní cesty

s přímým spojením do námořních přístavů Štětín, Rotterdam, Brémy, Antverpy, Marseille (ve výhledu) i s přístavem Konstanta (průplav Rýn – Mohan – Dunaj).

Kapacita Vltavské vodní cesty je dána kapacitou plavebních komor Podbaba 5,2 mil. t/rok a plavební komorou Smíchov 2,8 mil. t/rok, jejíž kapacita je vlivem intenzivní osobní vodní dopravy snižována.

Osobní vodní doprava v Praze má převážně rekreační charakter a provozuje ji zde v různém rozsahu řada společností. Od jara do podzimu se realizují linkové plavby Praha-Mělník, Praha-Slapy, Praha-Troja, pořádány jsou okružní plavby Prahou a další akce.

Nejvýznamnější přístaviště osobních lodí v Praze je na pravém břehu Vltavy mezi Jiráskovým mostem a Palackého mostem, dále u Čechova mostu.

Nákladní vodní dopravu v Praze provozují domácí i zahraniční provozovatelé. Vývoj objemu nákladní vodní dopravy v Praze charakterizují údaje o objemu přepraveného zboží plavebními komorami: Modřany v r.2000 – 108 168 t, v r. 2006 – 12 482 t, Smíchov v r.2000 – 197 740 t, v r.2006 – 33 109 t, Štvanice v r.2000 – 201 712 t, v r.2006 – 54 743 t, Podbaba v r.2000 – 370 037 t, v r.2006 – 236 344 t. Z uvedeného je zřejmé, že využití nákladní vodní dopravy má v Praze v posledních letech sestupný trend.

U osobní vodní dopravy se předpokládá zkvalitnění rekreačních a turistických plaveb – krátkých vyhlídkových (zábavních), delších rekreačních (Slapy, Roztoky) i mezinárodních s kajutovými loděmi. Problémem přístavů (terminálů) osobních lodí u Jiráskova a Čechova mostu je jejich omezené zázemí i omezující možnosti jejich zkvalitnění. Nedostatečně vybaven je i prostor Libeňského přístavu, který by měl pro osobní vodní dopravu (kajutové lodě) rovněž sloužit.

Pro sportovní a rekreační soukromá plavidla jsou navrženy přístavy Libeň, Smíchov, Podolí, nový přístav v Braníku i přístav v Radotíně.

Výraznější rozvoj vodní dopravy v Praze naráží na četná omezení daná charakterem území Pražské památkové rezervace, jímž vltavská vodní cesta prochází. Vltava se v centrální části Prahy do značné míry využívá pro krátkodobé vyhlídkové plavby, jejichž rozsah se v těžišti Pražské památkové rezervace ukazuje problematický. Výrazně omezujícím faktorem rozvoje vodní dopravy v Praze je kapacita stávajících plavebních komor, zejména komory Smíchov, jejíž v minulosti zvažovaná rekonstrukce je značně problematická a snahy řešit tento deficit doplněním o další komoru pro malé osobní lodě na opačné straně Vltavy se jeví rovněž jako nereálné vzhledem ke snaze nenarušit stávající charakter nejčinnější části Pražské památkové rezervace.

Potenciální rozvoj vodní dopravy v Praze byl v minulém období značně ovlivněn schválenými změnami ÚPn HMP. Původní územní rozsah přístavu Holešovice

byl změnou ÚPn HMP omezen, změnou ÚPn prošel HMP i původní návrh přístavu Radotín, čímž se fakticky znemožnily systémové výhodná provázání na železniční dopravu a vytvoření multimodálních kloubů. Všechny uvedené skutečnosti limitují možnosti rozvoje zejména nákladní lodní dopravy v Praze. Omezené možnosti dalšího rozvoje vodní dopravy v Praze představují problém. Potenciál vodní dopravy, která patří mezi ekologické druhy dopravy, zůstane v Praze v kontextu rozvoje města, který zde probíhá, nedostatečně využitý.

Významnější roli v osobní vodní dopravě v Praze by v budoucnu mohly sehrát přívozy. Jejich uplatnění se dá předpokládat v oblasti Trojské kotliny v relaci Podbaba-Podhoří, Sedlec-Zámky, dále v oblasti Pražské památkové rezervace nebo pod její jižní hranicí až po Braník. Dosavadní zkušenosti ukazují na oblibu obnovených přívozů u veřejnosti, především jako vhodného doplňku integrované veřejné dopravy, zkracujícím cesty, případně jako rekreačního prostředku osobní dopravy v území s významnými areály volnočasových atraktivit (např. Troja), kde mohou spolupůsobit i ve snaze snížit podíl návštěvníků využívajících individuální automobilovou dopravu.

2.15.4 LETECKÁ DOPRAVA

Dominantní roli v letecké dopravě v rámci Prahy i celé ČR z hlediska významu i dopravního výkonu hraje mezinárodní letiště Praha-Ruzyně. Ostatní letiště na území Prahy (Kbely, Letňany, Točná) slouží většinou jiným speciálním účelům. Letiště Praha-Ruzyně má k dispozici tři vzletové a přistávací dráhy. Dvě dráhy jsou vybaveny na přístrojový provoz.

Vlivem otevření terminálu Sever 2 v r. 2006 se přepravní kapacita letiště Praha-Ruzyně zvýšila ze 7,2 milionů cestujících na 10 milionů cestujících/rok. Pro odbavení nákladů jsou k dispozici dva terminály, každý s kapacitou 100 000 t/rok.

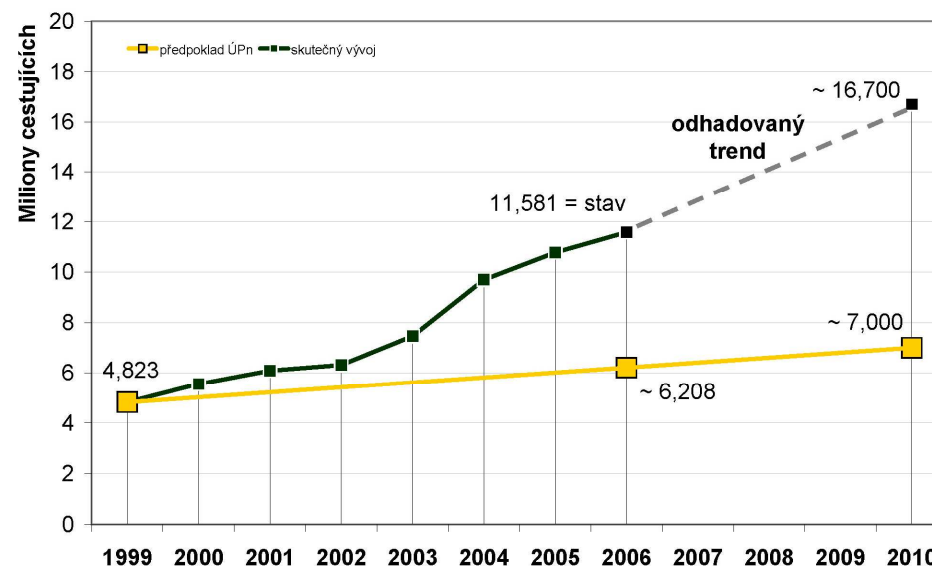
Celkový objem cestujících na letišti Praha-Ruzyně zaznamenává v posledním desetiletí výrazný nárůst. V r. 1995 byl počet odbavených cestujících 3,21 milionu, v roce 2006 letiště Ruzyně odbavilo již 11 581 500 cestujících. V nákladní letecké dopravě bylo v r. 2006 odbaveno 54 973 t. Počet pohybů letadel v r. 2006 dosáhl hodnoty 166 346.

Výhledová mezinárodní i vnitrostátní letecká přeprava osobní i nákladní bude i nadále převážně realizována na letišti Praha-Ruzyně. Z důvodů růstu přepravních objemů i kvalitativních nároků na přepravu se počítá především s přestavbou části stávajícího dráhového systému, počítá se s výstavbou tzv. paralelní RWY 06R/24L, která je určujícím prvkem rozšíření a úprav dráhového systému letiště.

Problém představuje současné být omezené provozování RWY 13/31, které znamená zasažení hustě obydlených oblastí Prahy negativními vlivy leteckého provozu.

V souvislosti se značným nárůstem leteckého provozu dochází i k nežádoucímu přetížení stávající komunikační sítě vyvolanou automobilovou dopravou v relaci Praha-letiště. Problém nárůstu automobilové dopravy vyvolané růstem leteckého provozu by měl pomoci řešit Pražský okruh, jehož absence na severozápadě města je citelná.

Graf Vývoj počtu odbavených leteckých cestujících na letišti Praha-Ruzyně



Zdroj: Letiště Praha, s.p., 2006

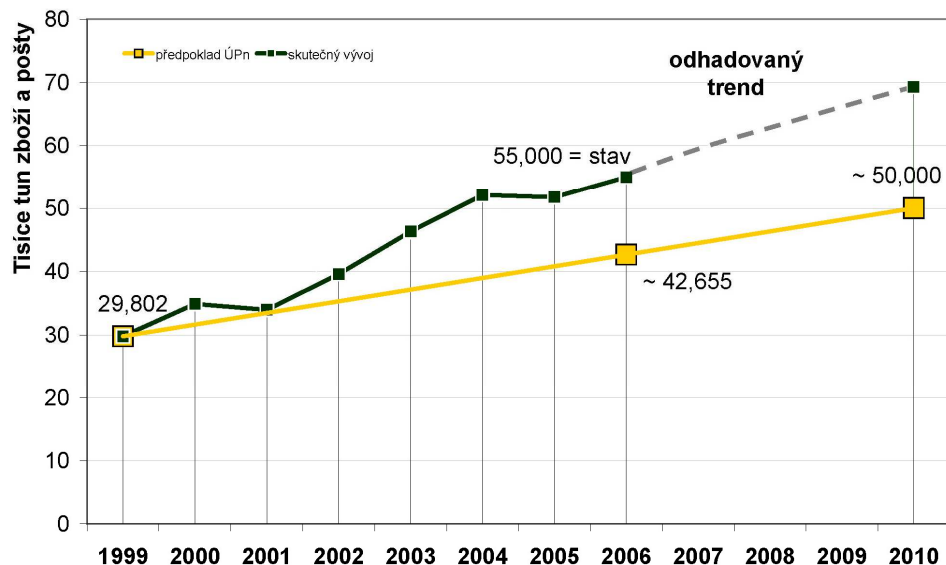
Stále výraznějším problémem při dosažené intenzitě leteckého provozu a s ním spojených aktivit, se stává absence kapacitního kolejového spojení letiště s centrální oblastí Prahy. Kolejové spojení na letiště je zakotveno v platných územně plánovacích dokumentech a rovněž tak i v koncepčních studiích. Problémem je vzhledem k jeho investiční náročnosti horizont realizace.

Rozvoj leteckého provozu na letišti Praha-Ruzyně počítá s částečnou přestavbou dráhového systému, která zajistí do budoucna zvýšení kapacity letiště v počtech pohybů letadel a jejich směřování mimo hustě obydlené části města. Navržený dráhový systém je založen na principu dvou paralelních drah, které budou provozně nezávislé. Dráha RWY 13/31 bude zachována, avšak

Doprava

provoz na ní by měl být pouze výjimečný v případech, kdy některá z paralelních hlavních RWY bude uzavřena pro provedení nezbytných oprav nebo vznikne extrémní meteorologická situace, která neumožní bezpečné přistání nebo vzlet na jedné z uvedených dvou paralelních drah. Stávající RWY 04/22 bude zrušena.

Graf Vývoj množství odbaveného nákladu na letišti Praha-Ruzyně



Zdroj: Letiště Praha, s.p., 2006

Nárůst letecké dopravy na letišti Praha-Ruzyně je za období platnosti ÚPn HMP rychlejší, nežli se v době zpracování ÚPn HMP předpokládalo. V době zpracování ÚPn HMP se předpokládalo, že v r. 2010 bude obrát letiště 5-7 milionů cestujících/rok a cca 50 000 t nákladu/rok. Obě hodnoty již byly zejména v oblasti osobní letecké dopravy výrazně překročeny. Dosavadní přestavba letiště a jeho modernizace proběhla v souladu s platným ÚPn HMP.

Vzrůstající mezinárodní význam letiště Praha-Ruzyně přináší pozitiva z hlediska upevnění pozice Prahy ve světě, přináší nové pracovní příležitosti, zároveň však nelze přehlédnout i negativa nadměrného leteckého provozu na obyvatele a omezení rozvoje území v oblastech zasažených nadměrně negativními vlivy letecké dopravy.

Letiště Praha-Kbely je vojenské a jeho statut a rozsah zůstává do výhledu zachován v současné podobě. Letiště má jednu vzletovou a přistávací dráhu. Letiště Letňany získalo sice v nedávné době statut mezinárodního neveřejného

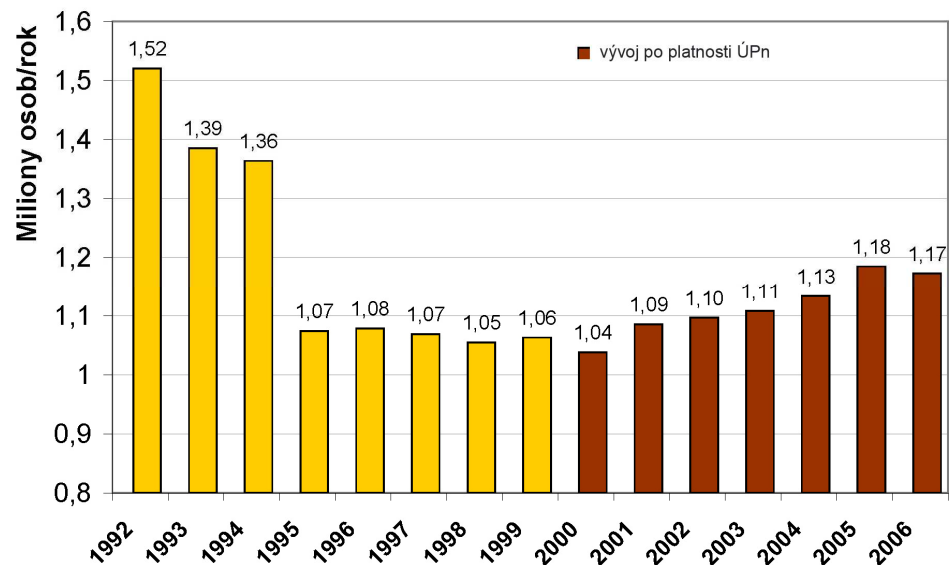
letiště, ale vzhledem ke svým výkonům a parametrům nepatří mezi klíčově významná. Letiště Točná je sportovní a rovněž není významné.

2.15.5 VEŘEJNÁ DOPRAVA OSOB

Významným fenoménem pro dopravní obsluhu hl. m. Prahy a přilehlého pražského regionu je komplexně pojatý systém Pražské integrované dopravy, zajišťující relativně vysokou časoprostorovou a tarifní provázanost jednotlivých subsystémů bez ohledu na dopravce. Do této soustavy byly a jsou postupně integrovány kromě městské hromadné dopravy také příměstská doprava železniční a autobusová a záchytná parkoviště P+R. Výrazný rozvoj integrovaného dopravního systému hromadné dopravy osob v Praze a pražském regionu je patrný od 90. let minulého století.

Koncem r. 2006 bylo v provozu 156 regionálních autobusových linek, z toho 90 linek zajišťovalo přepravní vztahy mezi Prahou a regionem. Systém PID v r. 2006 obsluhoval 300 obcí, zahrnoval 207 žel. zastávek a stanic, 158 příměstských autobusových linek. Trendem je v co největší míře ještě více prohloubit provázanost železniční dopravy na ostatní systémy.

Graf Přepravené osoby na území hl.m.Prahy (linky DP HMP)



Zdroj: ROPID, DP HMP, 2006

Městská hromadná doprava v hl. m. Praze výrazným způsobem spoluvytváří způsob života obyvatel a její kvalita ovlivňuje životní prostředí ve městě.

Městskou hromadnou dopravu zajišťuje systém s metrem, tvořícím jeho základ, spolu s tramvajovou a autobusovou dopravou.

Přes dílčí nedostatky v celkové plošné obsluze města tvoří systém městské hromadné dopravy velmi účinný prostředek pro cestování po městě, když vykonává v celoměstském měřítku v běžných pracovních dnech cca 57 % a v centru až 85 % celkové přepravní práce.

Pražské **metro** se za více než 30 let svého provozu stalo samozřejmostí a neodmyslitelnou součástí Prahy – nejen jako kvalitní kapacitní dopravní prostředek, ale i jako významné architektonické dílo. V současné době se na třech základních trasách metra A, B, C přepraví denně cca 1,5 milionu cestujících, což je cca 531 milionu cestujících za rok. Celková provozní délka metra dosahuje již 54,7 km s 54 stanicemi. Tři stanice metra jsou přestupní. Podíl metra na počtu přepravených osob v roce 2006 dosáhl 45,3 % z celkového počtu přepravených cestujících MHD. Pražské metro je páteří veřejné dopravy osob v Praze, zároveň působí jako významný městotvorný prvek.

Po celou dobu své existence navíc metro slouží jako iniciátor proměn na mnoha místech Prahy. V centrální oblasti města metro přispělo k výraznému zklidnění a přeměně uličních prostorů, jinde bylo metro základním fenoménem při výstavbě nových městských částí – např. Jihozápadního Města, Jižního Města, jinde vyvolalo vznik a růst nových center. Metro v Praze charakterizuje spolehlivost, četnost spojů, kvalita a rychlost přepravy a kulturní prostředí vysoce frekventovaných prostor stanic metra – to vše vytváří základní předpoklady úspěšné konkurence metra vůči individuální automobilové dopravě. Další rozvoj metra v Praze je třeba podporovat též se zřetelem na skutečnost, že rozsah automobilové dopravy bude třeba v budoucnu výrazněji omezovat.

Do devadesátých let minulého století bylo metro obtížně přístupné pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. V tomto směru se situace v posledních letech výrazně zlepšuje. Metro se zásluhou nových výtahů, pohyblivých plošin i dalšími úpravami např. pro nevidomé občany stává pro uvedenou skupinu osob přístupnější.

Značný problém při rozvoji metra v Praze představuje neochota státu výraznějším způsobem se finančně podílet na jeho výstavbě. Tato situace je v porovnání s ostatními velkoměsty zcela výjimečná, podíl státu na výstavbě metra ve velkoměstech typu Prahy je v zahraničí výrazně vyšší už proto, že metro neslouží pouze vlastním obyvatelům metropole.

Určité riziko při prodlužování stávajících tras metra představuje přetížení některých úseků v centru města (např. trasy metra A v úseku Můstek-Muzeum). Rozvoj metra je proto třeba koordinovat s rozvojem celého systému veřejné

dopravy osob, zejména pak tramvajové a železniční dopravy, které mohou nabídnout alternativní a komfortní přepravní vztahy a ulehčit přetížené centrální oblasti metra.

Určité riziko pro bezpečnost a provozní spolehlivost metra spočívá v současné epoše v hrozbách extrémistických útoků. Je proto třeba v maximální míře věnovat pozornost bezpečnostnímu zajištění prostorů metra tak, aby riziko nepředvídatelných situací bylo maximálně omezeno.

Tramvajová doprava je důležitým prvkem městské hromadné dopravy. Svoji kapacitou je druhou nejvýraznější součástí sítě MHD, v rozsahu využití však vykazuje rezervy. Rozsah tramvajové sítě v r.2006 dosáhl 140,9 km. Na vlastním tělese (na samostatných trasách nebo na zvýšeném tramvajovém pásu v komunikacích) bylo 52 % tratí.

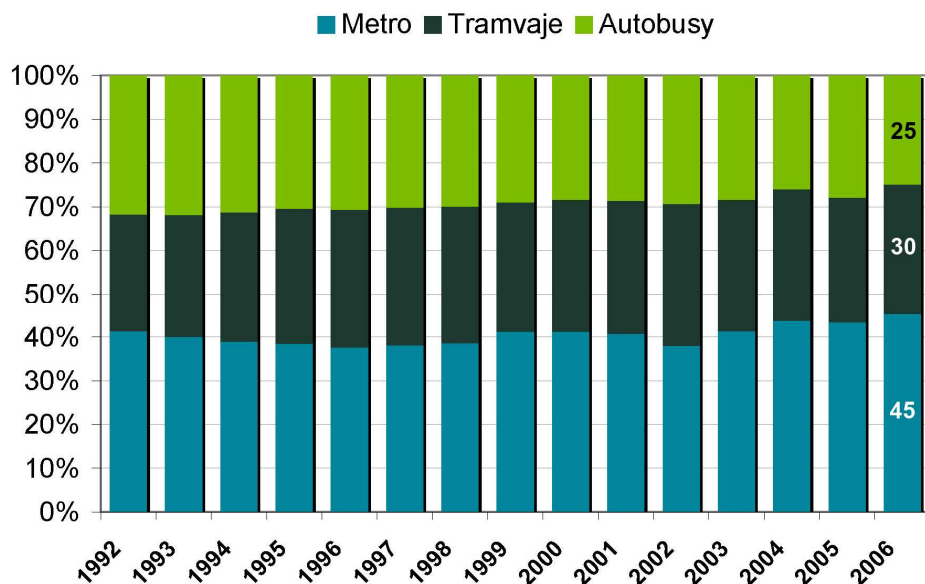
Tramvajová doprava se na počtu přepravených osob MHD v roce 2006 podílela 29,8 %.

Spolehlivost a atraktivitu tramvajové dopravy výrazným způsobem ovlivňuje situace na komunikační síti zejména v centrální oblasti města, kde uliční profily jsou do značné míry zahlceny projíždějícími i parkujícími vozidly. Tramvajová doprava má v systému MHD nezastupitelnou roli. Její tradice v Praze (110 let od zahájení tramvajového provozu v roce 1897), význam i ekologické přednosti představují výzvu pro další rozvoj a preferenci tramvajové dopravy. Pro další rozvoj hovoří i příznivý poměr investičních nákladů vůči výslednému efektu.

Stávající tramvajová síť v Praze není dostačující a měla by se proto dále intenzivně rozvíjet. V centru města dochází k přetížení některých úseků (např. v prostoru Karlova náměstí). V dopravních špičkách dochází na některých zastávkách v centru města ke kumulaci spojů a přetížení prostoru zastávek cestujícími (např. I. P. Pavlova, Národní třída aj.). Značné zatížení některých úseků tramvajových tratí v centru města, negativní vliv automobilové dopravy na tramvajový provoz na komunikacích zejména v centrální oblasti snižují celkovou kvalitu tramvajové dopravy. V uplynulých letech však i v této oblasti dochází k dílčímu zlepšení podmínek pro tramvajový provoz – fyzickým oddělením některých úseků pojižděného tramvajového tělesa od jízdních pruhů podélnými dělicími prvky se daří místy snížit pohyb vozidel v průjezdném profilu tramvajové trati, rozšiřováním počtu světelně řízených křižovatek s preferencí tramvajového provozu se přispívá k dílčímu zlepšení její plynulosti. Velkou výzvou kromě rozšíření stávající tramvajové sítě a zlepšení podmínek pro tramvajovou dopravu v Praze je i obnova jejího vozového parku, jehož stav není uspokojivý. Výzvou pro tramvajovou dopravu je také zajištění dálkových radiálních a tangenciálních propojení, které budou zejména z pohledu časové dostupnosti centra města konkurenceschopné nikoli jen vůči automobilové dopravě, ale také alternativou metru nebo železnici. K tomu je třeba zajistit segregaci tramvajových těles,

preferenci na křižovatkách a v neposlední řadě vhodně volit a udržovat stavebně-technický stav tratí.

Graf Podíly jednotlivých subsystémů MHD na celkovém počtu přepravených osob MHD



Zdroj: ROPID, DP HMP, 2006

Autobusová doprava tvoří doplňkovou síť k metru a tramvajím. Zajišťuje jednak plošnou obsluhu území, jednak některá důležitá tangenciální spojení, zejména ve vnějším pásmu hl.města. Provozní délka sítě autobusové dopravy v Praze je 682 km.

Autobusová doprava se na počtu přepravených osob MHD v roce 2006 podílela 24,9 %.

V souvislosti s rozvojem kolejových systémů hromadné dopravy by v Praze mělo v budoucnu dojít k částečné redukci rozsahu městské autobusové dopravy tak, jako se stalo například v případě prodloužení trasy C z Holešovic do oblasti Severního Města nebo v případě zprovoznění tramvajové trati na Barrandov. Autobusová veřejná doprava by měla zajišťovat především plošnou obsluhu v území, kde se nemohou uplatnit kolejové subsystémy, sloužit jako návazná doprava k metru, železnici a tramvajové dopravě a plnit funkci tangenciálního spojení s nižším zatížením. Kvalita autobusové veřejné dopravy je na mnoha místech v Praze negativně ovlivněna nadměrným zatížením komunikací

automobilovou dopravou a kongescemi v dopravních špičkách. Vozový park prochází postupně kvalitativní změnou, kdy staré autobusy jsou nahrazovány z velké části moderními nízkopodlažními, které splňují i přísné emisní limity. Ke zlepšení atraktivity autobusové dopravy by měla přispět větší preference autobusových spojů na světelně-řízených křižovatkách a vytváření příznivějších podmínek pro autobusovou dopravu na mezikřižovatkových úsecích komunikací tam, kde to prostorové podmínky komunikací dovolí. Příležitostí pro autobusovou dopravu do budoucna může být zejména prosazení konceptu tzv. „metropolitních linek“, které jsou známy např. z německých měst a v podstatě splývají náročnější kolejově řešená propojení sídelních celků při zachování obdobné kvality veřejné dopravy ve všech jejích aspektech vyjma vlivů na životní prostředí.

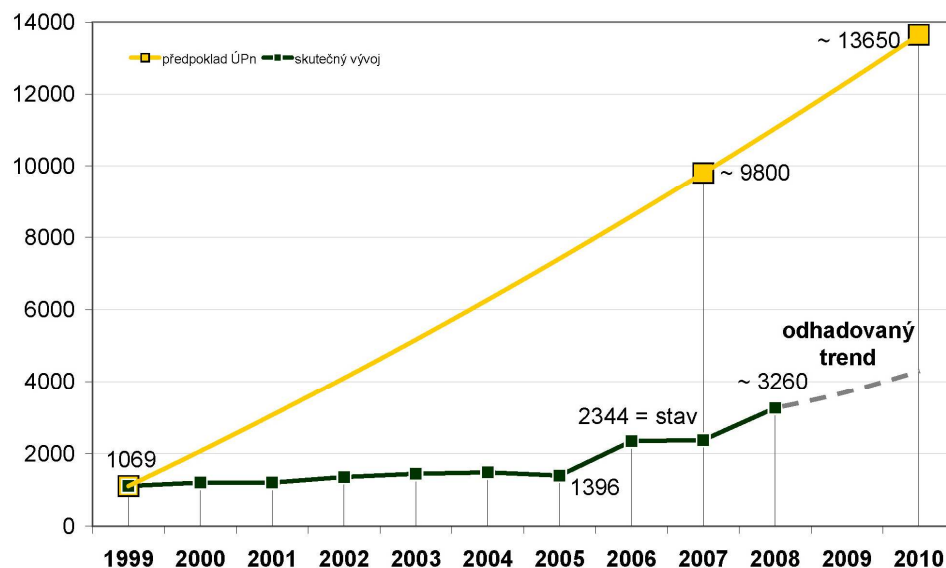
Riziko pro autobusovou dopravu představuje probíhající suburbanizace mnoha území na okraji města i vně jeho hranic v regionu velmi často v území, které nemá podmínky pro obsluhu kolejovou hromadnou dopravou. Zvyšování nároků na autobusovou dopravu nemá odezvu ve vybavení a někdy i kapacitě přestupních terminálů u stanic metra – (viz např. Opatov, Zličín) a vyvolává potřebu rozšiřování vozového parku. Bez segregovaných koridorů nebo vyhrazených pruhů navíc autobusová doprava sdílí společný prostor s automobilovou dopravou. Jistý deficit lze spatřovat rovněž v plošném pokrytí některých oblastí města, které svým charakterem (demografické bilance nebo morfologie terénu i uspořádání uliční sítě) nejsou vhodné pro klasické autobusy, ale jsou potenciálně obslužitelné linkami minibusů (citybusů) s menší kapacitou a lepšími možnostmi průjezdu složitějším územím.

2.15.6 ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ P + R

Kombinovaný způsob přepravy osobním automobilem a prostředky hromadné dopravy realizovaný prostřednictvím záchytných parkovišť P + R (a doplňkově K+R) snižuje počet radiálních cest osobním automobilem a nároky na parkování zejména v centru města a je tedy přínosem ke zlepšení kvality životního prostředí nejenom v centrální oblasti Prahy.

V Praze dochází k rozvoji systému P + R od r.1997, kdy na pěti záchytných parkovištích bylo k dispozici celkem 525 parkovacích stání, v r.2000 bylo k dispozici 11 záchytných parkovišť s celkovou kapacitou 1202 parkovacích stání a v r.2006 bylo k dispozici 18 záchytných parkovišť o celkové kapacitě 2344 stání.

Graf Vývoj počtu realizovaných stání na parkovištích v systému P + R



Zdroj: TSK, URM, 2006

I přes rozšiřování systému P + R není současná nabídka záchytných parkovišť dostatečná. Předpokládaná celková kapacita záchytných parkovišť systému P + R na území hl.města by v lokalitách definovaných závaznou částí ÚPn HMP měla v budoucnu být cca 12 000-14 000 stání. Ve vzdálenějším výhledovém časovém horizontu se počítá i s dalším zvýšením této kapacity.

S rostoucí nabídkou lokalit a kapacity systém P + R v budoucnu účinnějším způsobem též v kombinaci s regulací automobilové dopravy v centru Prahy přispěje ke snížení počtu jízd vozidel do centrální oblasti hl.města. Realizace záchytných parkovišť naráží v praxi na problém jejich situování v lokalitách u stanic metra, kde jsou velmi lukrativní pozemky k jinému funkčnímu využití. Je proto nutné zkoordinovat celoměstské potřeby se zájmy privátních investorů, kteří chtějí v blízkosti stanic metra stavět. Současná podoba některých povrchových záchytných parkovišť u stanic metra (např. Opatov, Zličín) je dlouhodobě neudržitelná a budou muset být nahrazena vícepodlažními parkingy ať už samostatnými nebo integrovanými do objektů s jinou funkcí. Významnou roli by také měly hrát parkoviště P+R v regionu ve vazbě na železniční dopravu.

2.15.7 VNĚJŠÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

Veřejnou autobusovou dopravu mezi Prahou a ostatním územím regionu (mimo PID) a celé České republiky provozuje řada dopravců, mezinárodní linky i někteří dopravci z jiných zemí. V období 6 – 22 hodin průměrného pracovního dne překračuje hranici Prahy v obou směrech cca 2600 autobusů, z toho téměř 1 500 tvoří spoje regionální dopravy (mimo spoje PID), více než 900 spojů je dálkové dopravy a více než 200 spojů mezinárodní autobusové dopravy.

Nejzatíženější je autobusové nádraží Praha-Florenc, kde o průměrných pracovních dnech počet příjezdů a odjezdů dosahuje 650. Další spoje jsou vypravovány a ukončovány na autobusových terminálech Černý Most, Dejvická, Hradčanská, Nádraží Holešovice, Nádraží Smíchov, Na Knížecí, Roztyly a Zličín.

V souvislosti s rozvojem na území Pražského regionu dochází k nárůstu počtu autobusových spojů mezi Prahou a obcemi v regionu, což na některých přestupních terminálech zejména u stanic metra (např. Zličín, Opatov) vyvolává kapacitní problémy v dopravních špičkách. Rozvoj nové zástavby na území jednotlivých obcí v přílehlé části Pražského regionu, který není vzájemně koordinován a je výrazně motivován podmínkami, které jednotlivé obce svými rozvojovými plochami nabízejí, představuje pro Prahu značné riziko spočívající v negativních dopadech vyvolané nové automobilové dopravy na komunikační systém hl.města i v některých přestupních terminálech MHD.

Vzhledem k předpokládané redukci kapacit dálkové dopravy ve vnitřní části města a jejímu přesunu na terminály na okraji města při výše popsaném tlaku na výkony příměstské autobusové dopravy, může dojít ke kritické situaci na některých terminálech, kde bude vyčerpána kapacita jak z hlediska nástupních a výstupních stání, tak i z hlediska potřeby odstavů.

2.15.8 DOPRAVA V KLIDU

Výrazný nárůst automobilů v Praze vyvolal značnou poptávku na nová parkovací stání. Tento tlak se projevuje především v silně urbanizované části města a to jak v jeho centrální oblasti, ve středním pásmu města i na okrajovém (vnějším) pásmu v území s kapacitní sídlištní obytnou zástavbou.

Stání vozidel na komunikační síti v centru Prahy je s ohledem na rozsah poptávky po parkování a nedostatek parkovacích míst regulováno. Regulace stání vozidel je zatím uplatněna nejdůsledněji v pravobřežní části Prahy 1 na principu zóny placeného stání.

V Pražské památkové rezervaci je v uliční síti 16 150 stání, ve dvorech tohoto území 2840 stání a v hromadných garážích přístupných veřejnosti nacházejících se uvnitř PPR nebo při jejím vnějším obvodu (na přílehlé části území Prahy 1,2,4,5,8) cca 8300 parkovacích stání.

Celoměstská bilance garáží není k dispozici, navíc spolu s novou výstavbou se nabídka stání stále zvyšuje.

Vzhledem k dosaženému stupni automobilizace se nedostatek vhodných parkovacích stání projevuje zahlcením většiny uličních profilů parkujícími vozidly. Vozidla tak značně zatěžují komunikace nejen v době, kdy jsou užívána ale rovněž v době odstavení, kdy v mnoha případech se ke stání využívají nevhodná místa včetně chodníků. Dochází tak k degradaci veřejných prostorů, kvality prostředí a „měkkých forem dopravy“ (MHD, pěší a cyklistická doprava).

Uživatel automobilu má oproti občanům uplatňujícím „měkké formy dopravy“ výrazně větší nároky na veřejný prostor i v oblasti dopravy v klidu, je proto důvodné uplatnit vůči občanům užívajícím osobní automobil k pohybu zejména do centrální oblasti města tvrdá ekonomická opatření.

Jedním z výrazných nedostatků v oblasti dopravy v klidu v Praze je zaostávání výstavby hromadných garáží pro trvalé obyvatele stávající obytné zástavby na území hlavního města. Před výstavbou nové hromadné garáže pro obyvatele stávající zástavby je však třeba analyzovat místní podmínky, protože například nasazení vysoké ceny za možnost garážování v hromadné garáži se může projevit nezájmem cílové skupiny občanů, pro které by garáž měla prioritně sloužit. Paradoxně při vysoké ceně by v dané lokalitě mohlo dojít ke zhoršení situace.

Nová řešení dopravy v klidu s cílem zvýšit počet stání v uličním profilu stávajících komunikací jsou rovněž problematická. Trend, kdy postranní dělicí zatravněné pásy mezi vozovkou a chodníkem jsou využívány k návrhu nových stání sice uspokojí omezenou skupinu uživatelů těchto stání, ve výsledném efektu je to však v řadě případů opět cesta k degradaci kvality parteru na úkor zeleně a tudíž i cesta ke zhoršení mikroklimatických podmínek v exponovaném uličním prostoru.

Závěrem lze shrnout, že cesta k řešení dopravy v klidu v kontextu historicky vzniklých podmínek na území hl.města není jednoduchá a je dlouhodobá. V budoucnu by se mohly v Praze výrazněji uplatnit hromadné garáže s ukládacovým automatickým systémem, které mají nižší prostorové nároky.

2.15.9 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

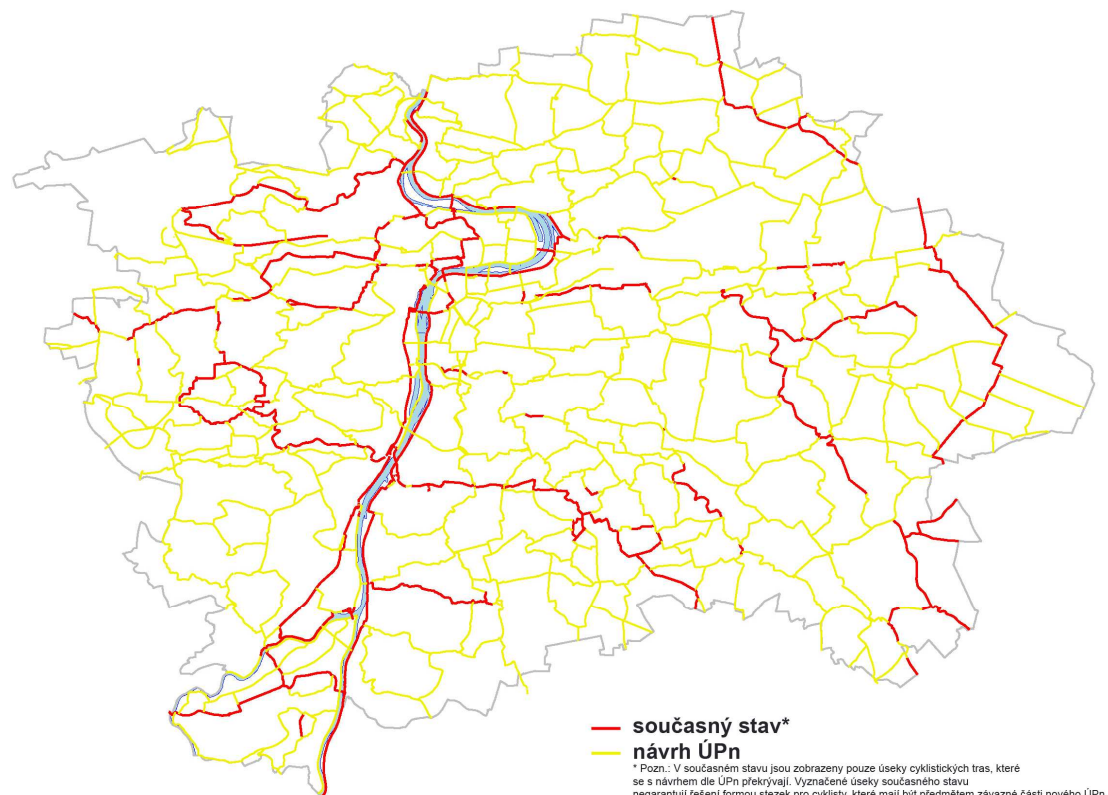
Cyklistická doprava v Praze plnila v minulém století především rekreační funkci. První cyklistické trasy v hlavním městě byly vedeny prostorem parků (např.přes Letenské sady a Stromovku) nebo po komunikacích společně s pěším provozem. Tyto trasy se nacházely v oblasti velkých sídlištních celků jako je Jižní Město, Jihozápadní Město apod. V posledních letech sílí tlak na vytvoření příznivějších podmínek k širšímu uplatnění cyklistické dopravy v Praze ke každodenním cestám za prací, do škol, za sportem apod.

V 90.letech minulého století se na základě koncepce rozvoje cyklistických komunikací v Praze předpokládalo do r.2000 dosáhnout jejich celkové délky 400 km. Plánovaný rozsah cyklistických tras se k danému termínu nepodařilo zrealizovat. V r.2003 byl Radou HMP schválen aktualizovaný základní systém cyklistických tras o celkové délce 440 km.

V průběhu r.2006 byl zpracován a Radou HMP schválen návrh nového systému číselného označování cyklistických tras na území Prahy. V následujících letech dochází oproti minulosti k výraznějšímu rozvoji cyklistických tras a současně dochází i k nárůstu jejich využití cyklisty. Na základě uskutečněných průzkumů je zřejmé, že příznivější podmínky pro cyklisty na území města mají odezvu v podobě výraznějšího využívání cyklistické dopravy. K nejvíce využívaným úsekům cyklotras patří pravobřežní trasa podél Vltavy.

K dalšímu rozvoji cyklistické dopravy by měla přispět nabídka nových cyklistických tras a stezek, jejich vzájemné propojení, stojany pro jízdní kola na vhodných (atraktivních) místech, rozšiřování možností pro zapůjčení a úschovu kol, zlepšování podmínek pro provoz cyklistů v protisměru jednosměrných komunikací na šířkově vyhovujících komunikacích a ohleduplnost automobilistů vůči ostatním účastníkům silničního provozu.

Obr. Cyklistické trasy celoměstského významu v platném ÚPn HMP
a realizovaná část



Zdroj: ÚRM, 2006

SWOT

SILNÉ STRÁNKY

- významná křižovatka dopravních tras republikového i evropského významu umocněná příznivou polohou Prahy v rámci ČR a středoevropského prostoru
- významné zastoupení kolejových subsystémů v rámci integrované veřejné dopravy
- rostoucí význam a atraktivita Pražské integrované dopravy (PID)
- atraktivní systém metra, jeho provozní spolehlivost a kvalita
- příznivý podíl veřejné dopravy na celkovém dopravním výkonu
- rostoucí význam železnice v rámci integrovaného dopravního systému v Praze
- atraktivita Prahy pro leteckou dopravu

SLABÉ STRÁNKY

- složité územně-technické a urbanistické podmínky v Praze komplikující možnosti řešení dopravních problémů
- absence značné části Pražského okruhu
- velká investiční a technická náročnost nových dopravních staveb celoměstského významu
- enormní rozsah automobilové dopravy na stávající komunikační síti, nedokončené okruhy, jejich značná investičně-technická náročnost
- obtížně řešitelná problematika dopravy v klidu v zastavěném území města
- negativní vliv automobilové dopravy na kvalitu a spolehlivost povrchové MHD
- absence kolejového propojení letiště Praha-Ruzyně s centrální oblastí hl.města
- nedokončená přestavba železničního uzlu Praha
- nedostatečná kapacita hlavních vstupních železničních tratí
- pomalý rozvoj tramvajové dopravy v Praze
- nedostatečná kapacita systému záchytných parkovišť P + R

PŘÍLEŽITOSTI

- preferenci rozvoje ekologických dopravních subsystémů v rámci EU využít k podpoře výstavby prvních etap vysokorychlostních tratí (VRT) z evropských investičních fondů (u Prahy s efektem segregace dálkové a příměstské železniční dopravy)
- enormní nárůst dopravy na území Prahy v porovnání s ostatním územím ČR využít k docílení vyšší investiční podpory státu při výstavbě celoměstských dopravních systémů
- mediálním vlivem a větší informovaností dosáhnout lepšího ekologického chování obyvatel města při volbě dopravního prostředku

OHROŽENÍ

- neřízená suburbanizace na kontaktních mimopražských územích okolních obcí degradující přirozené přírodní a krajinné zázemí Prahy a enormně zvyšující individuální automobilovou dopravu s negativními dopady do komunikačního systému hl.města
- neochota státu výraznějším způsobem se investičně spolupodílet na rozvoji metra
- rozvoj monofunkční zástavby, nevhodné rozmístění pracovních příležitostí a bytů na území města i mimo něj zvyšující nároky na přepravu a dopravní výkon
- značný nárůst tranzitní nákladní automobilové dopravy s vysokým podílem kamiónů
- riziko městem neovlivnitelného rozvoje leteckého provozu
- nedostatečná schopnost financovat rozvoj dopravní infrastruktury z vlastních prostředků

URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ

- Rozvoj systému metra a tramvajové sítě na území hl.m.Prahy.
- Uspořádání železničního uzlu Praha v centrální oblasti hl.města.
- Segregace segmentů železniční dopravy.
- Technické řešení východní části Městského okruhu.
- Problematika západního úseku Vysočanské radiály (úsek Kbelská-Balabenka).
- Ochrana územní rezervy pro multimodální způsoby zásobování centrální části města.
- Suburbanizace území u Prahy a její negativní dopady.
- Zvýšení podílu MHD a PID na celkovém dopravním výkonu za předpokladu jejich dalšího kvantitativního i kvalitativního rozvoje.
- Výraznější omezování IAD progresivně směrem k centrální oblasti s ohledem na historické založení města.
- Zvýšením počtu železničních zastávek na území hl.m.Prahy dosáhnout výraznějšího zapojení železnice do systému veřejné dopravy.
- Rozvoj v Praze dosud málo využívané cyklistické dopravy, zlepšování podmínek k jejímu provozování v městském prostředí.
- Rozvoj pěších zón a zklidněných typů komunikací.
- Funkčně vyváženým rozvojem jednotlivých částí města zlepšovat podmínky k vyššímu uplatnění pěší dopravy (nabídka vhodných funkcí v docházkové vzdálenosti).
- Zachování rozsahu nezastavitelných území, která jsou obtížně dopravně obslužitelná a vyvažují silně urbanizované části města s vysokou koncentrací obyvatel.
- Vytvářením podmínek ke krátkodobé rekreaci na území hl.m. Prahy v kontaktu se silně urbanizovanými oblastmi snižovat nároky na nepravdělné cesty obyvatel včetně rekreační dopravy.

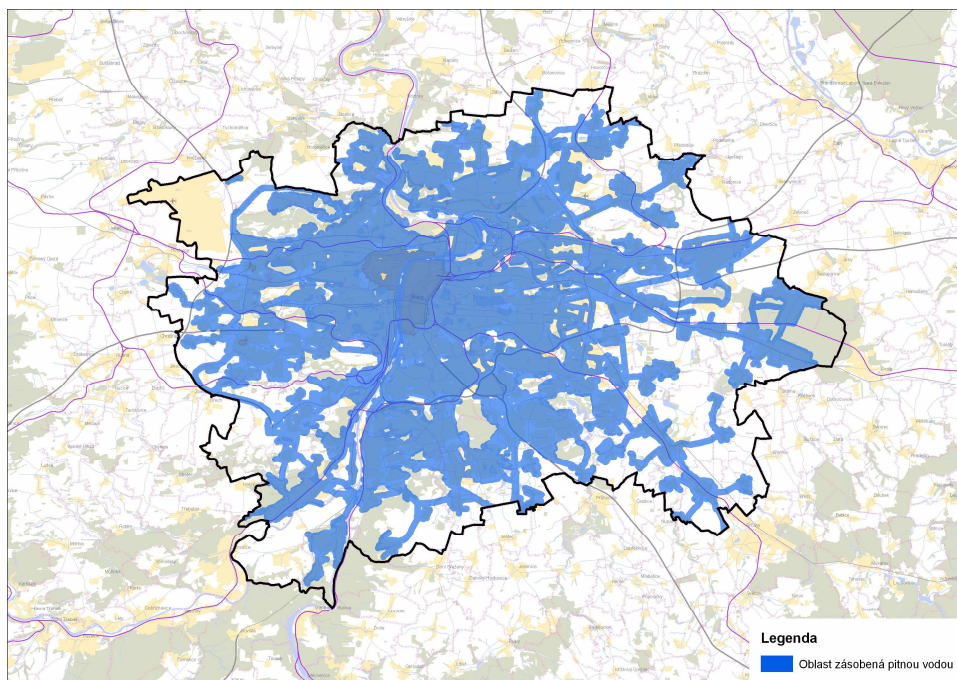
2.16 TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

2.16.1 ZÁSOBOVÁNÍ VODOU

Prahu zásobuje pitnou vodou vodárenská soustava Střední Čechy. Z vodárny v Káraném, jenž je vodárenským zařízením, které zásobuje Prahu pitnou vodou od roku 1914, jsou vedeny dva vodovodní řady DN 1100, vedoucí pitnou vodou do vodojemu Flora. Třetí vodovodní řada DN 1600 zásobuje vodojem Ládví I.

Z vodárny Želivka, která byla uvedena do provozu roku 1972, je pitná voda do Prahy dopravována štolovým přivaděčem o průměru 2,6 m a délce 51 km do vodojemu Jesenice I.

Obr. Plochy zásobování vodou současného zastavěného území



Zdroj: ÚRM

Úpravna vody v Podolí není v současné době provozována a je udržována jako „studená rezerva“.

Nadřazený systém dopravy vody vytváří okolo Prahy okruh dosud v severní části neuzavřený. Hlavními vodojemy tohoto okruhu jsou vodojem Ládví I, Radotín II, Kopanina, Jesenice I a Suchdol II. Poslední dva jmenované vodojemy leží mimo správního území Prahy. Ze systému je část vody předávána do Kladna, Berouna, Říčana a Roztok.

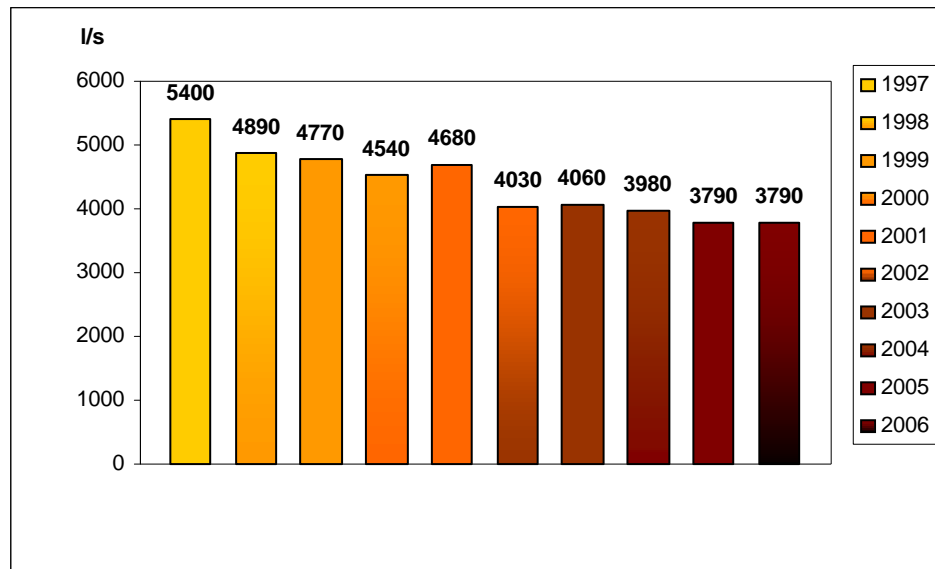
2.16.2 ODKANALIZOVÁNÍ

Město Praha je z převážné části odkanalizováno soustavnou stokovou sítí do Ústřední čistírny odpadních vod na Císařském ostrově. Kanalizace byla budována v Praze jako jednotná od začátku minulého století a svedena původně do čistírny v Bubenči. V centrální části města je vybudována jednotná stoková síť, která odvádí do současné ÚČOV na Císařském ostrově společně splaškové odpadní vody i vody dešťové. Základní kostru jednotné kanalizace tvoří kmenové stoky a hlavní sběrače vybudované na začátku minulého století. Do toků jsou vypouštěny pouze ředěné odpadní vody z dešťových oddělovačů. Spolu s postupným rozšiřováním města v druhé polovině minulého století směřoval vývoj k rozhodnutí nadále budovat oddílnou kanalizační soustavu v nově zastavovaných oblastech na okraji města (pražská kanalizační síť sestává z 3 537 km stokové sítě, 84 129 přípojek, 200 čerpacích stanic a 143 dešťových oddělovačů).

Kromě tohoto centrálního stokového systému jsou v okrajových částech města provozovány kanalizační systémy s lokálními čistírnami komunálních odpadních vod (celkem 28 ČOV s podílem cca 5 % celkové kapacity), které jsou z části ve správě PVS a.s. a z části ve správě jiných provozovatelů. V zájmu maximálního zachování přirozených koryt toků, na území Prahy málo vodních, a udržitelné čistoty vodních toků se již určitou dobu sleduje koncepce zachycení přívalových dešťů z urbanizovaných území v retenčních nádržích, před které jsou předřazovány dešťové usazovací nádrže pro předčištění dešťových vod před jejich vypouštěním do recipientu. Docílení optimálního hospodaření s dešťovými vodami je i zdůvodněním pro využívání stávajících přírodních či utváření vhodných nových terénních parametrů budoucích navrhovaných urbanistických celků za účelem zachycení a zdržení co největšího množství tzv. čistých dešťových vod v místě spadu.

Následující graf znázorňuje statistické údaje o přítocích odpadních vod z území hl.m.Prahy na ÚČOV v letech 1997 až 2006. Z grafu vyplývá, že množství odpadních vod, přítékajících na ústřední čistírnu sice klesá, ale stupeň znečištění a to především sloučeninami dusíku a fosforu vzrůstá.

Graf Přítoky odpadních vod na ÚČOV v letech 1997 až 2006



Zdroj: Ročenka PVK a.s. za rok 2006

2.16.3 VODNÍ TOKY

Páteří města Prahy je řeka Vltava, která protéká územím hl. m. Prahy zhruba od jihu k severu, s hlavním levobřežním přítokem Berounekou. Do těchto hlavních vodních toků jsou zaústěny drobné vodní toky: Botič, Kunratický potok, Rokytky, Dalejský potok, Motolský potok a Litovicko-Šárecký potok se svými přítoky.

Vltava a Berounka

Nad Prahou na horním a středním toku Vltavy byla vybudována kaskáda vodních nádrží, které ovládají ve vzájemném spolupůsobení odtokové poměry Vltavy na území Prahy. Kaskáda vodních nádrží snižuje nižší povodňové průtoky s větší frekvencí výskytu, avšak vyšší průtoky již neovlivní, naopak urychluje jejich průběh. V současné době koryto Vltavy v Praze převede beze škod průtok asi $2000 \text{ m}^3 \text{ s}^{-1}$, tedy zhruba desetiletou velkou vodu.

Po povodni v srpnu 2002 byl aktualizován „2D povodňový model Prahy 2002“, na základě kterého bylo vymezeno záplavové území nejvyšší zaznamenané přirozené povodně Q_{2002} ($5\,160 \text{ m}^2/\text{s}$ v srpnu 2002) a přehodnocen návrh protipovodňových opatření na ochranu hl. m. Prahy (dále PPO). Návrh aktualizace rozsahu a vedení linií PPO byl usnesením Rady HMP č. 0038

ze dne 21.1.2003 stanoven na výši hladiny povodňového průtoku v srpnu 2002 s navýšením 30 cm.

Aktualizované linie PPO po povodni v srpnu 2002 jsou rozlišeny na linie zajišťované městem a zajišťované individuálně. Zároveň bylo stanoveno nové funkční využití záplavového území a zásady jeho využití, reagující na důsledky ze záplav v srpnu 2002.

Záplavová území vodních toků Vltavy a Berounky jsou z hlediska využití území v ÚPn HMP rozdělena na jednotlivé kategorie s diferencovaným využitím záplavového území:

A 1) určená k ochraně- zajišťovaná městem

A 2) určená k ochraně- zajišťovaná individuálně

B) neprůtočná

C) průtočná

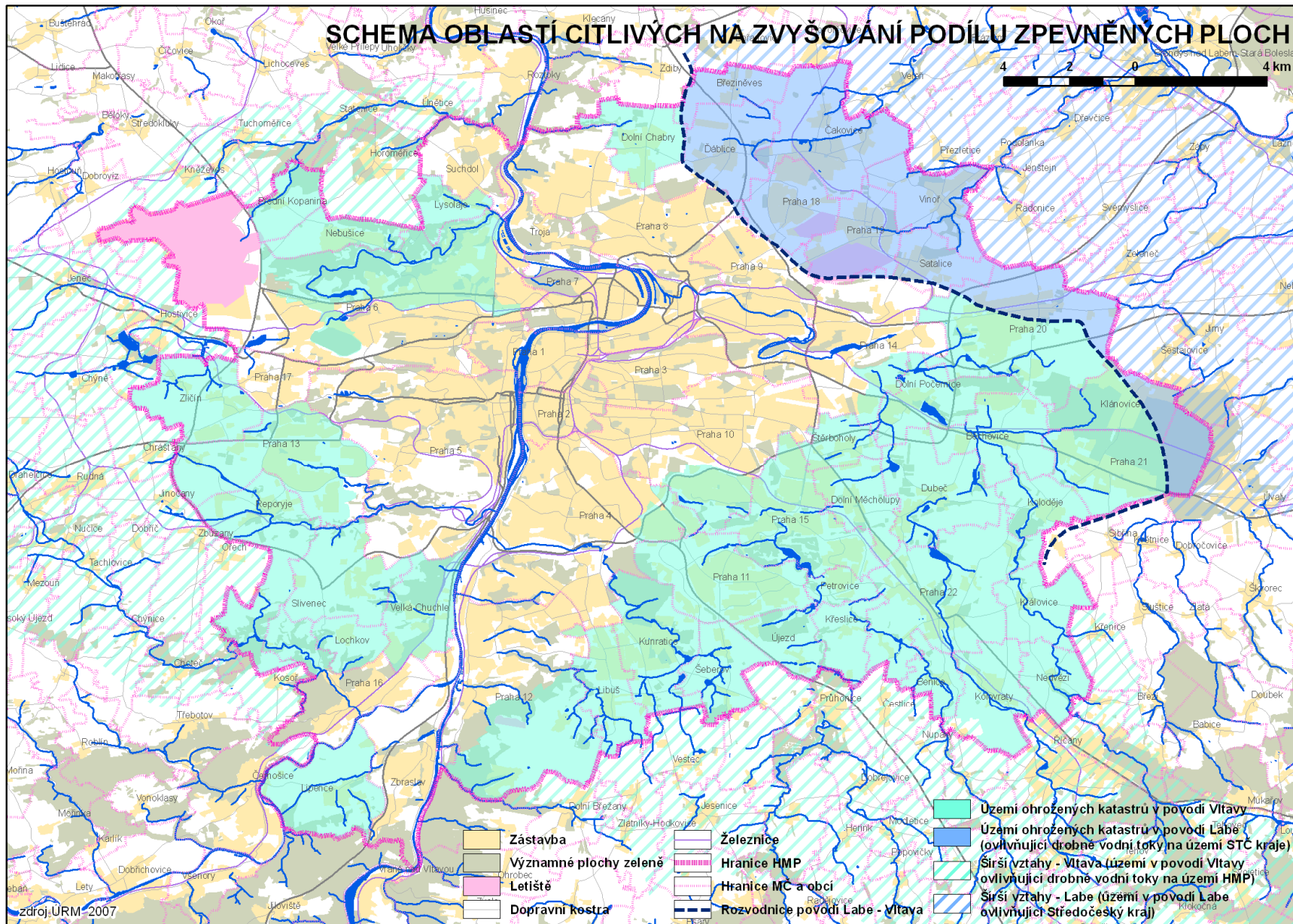
D) aktivní zóna (využití stanoveno vodním zákonem)

Aktivní zóna na vodních tocích Vltavě a Berounce byla stanovena vodoprávním úřadem hl. m. Prahy dne 21.8.2003 pro povodňové průtoky s periodicitou 100 let. Na Vltavě a Berounce území hl.m. Prahy byla z rozhodnutí politické reprezentace Prahy již většina protipovodňových opatření podél těchto toků realizována. Mimo PPO na Zbraslavi (Q100) jsou PPO realizována na úroveň ochrany na $Q_{2002} + 30 \text{ cm}$. Zbývá ještě dokončení protipovodňových opatření zajišťovaných městem v Troji, Radotíně, Velké Chuchli a na Zbraslavi. Část PPO je provedena odlišně od platného ÚPn HMP. Uvedení do souladu je jedním z úkolů územního plánování.

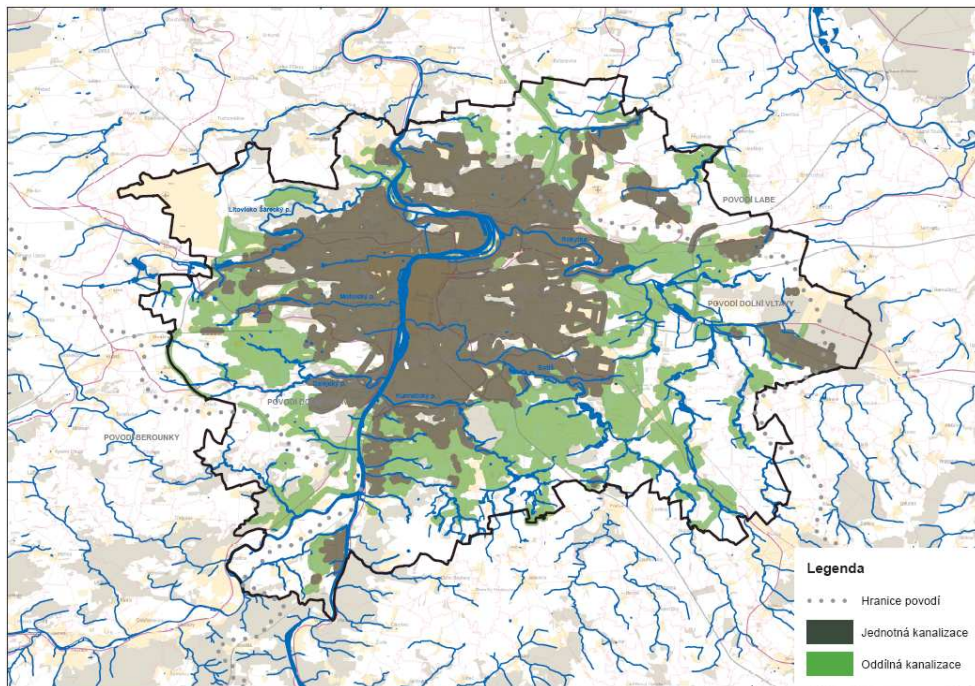
Drobné vodní toky

Odvodňovacím systémem každého přirozeného povodí je soustava vodních toků včetně slepých ramen, toků proudících propustnými naplaveninami jejich niv, přechodně dutinami pod povrchem země a vodních ploch přirozených i umělých. Stejně je tomu i na území hl. m. Prahy, které se nachází v povodí Berounky, Dolní Vltavy a Horního a Středního Labe, z části v přirozeném nebo urbanizovaném území. Z urbanizovaného území jsou odváděny dešťové vody jednotnou kanalizací (s odlehčením do vodních toků) či oddílnou kanalizací (s odvedením dešťových vod na ČOV nebo do vodních toků).

V koridoru podél hranice města se nacházejí převážně pramenné části již zmíněných drobných vodních toků většinou přírodního charakteru s přirozeným vegetačním doprovodem, které utvářejí charakter příměstské krajiny. Tyto drobné vodní toky na území města jsou nejen součástí jeho infrastruktury, ale mají význam i jako významné krajinné prvky, ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.



Obr. Plochy odkanalizování současného zastavěného území a jeho vliv na drobné vodní toky



Zdroj: ÚRM, 2006

Na území hl.m. Prahy je více než 350 km drobných vodních toků, které spravuje v současné době pět správců: Povodí Vltavy s.p., Povodí Labe s.p., Zemědělská vodohospodářská správa, Lesy ČR a odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy. Snahou těchto správců je koordinovat svoji činnost jak z hlediska vodohospodářského využití toků pro rozvoj města, tak i s ohledem na kvalitu vody a zachování jejich významu jako krajinnotvorného prvku.

2.16.4 ZÁSOBOVÁNÍ TEPEM

Centralizované zásobování teplem

Systém centralizovaného zásobování teplem tvoří na pravém břehu Vltavy propojená Pražská teplárenská soustava CZT (PTS). Její hlavní napajec je veden z elektrárny Mělník přes Třeboradice a Malešice do oblasti Jižního Města a Modřan (s odbočkou na Černý Most). Základními zdroji PTS je elektrárna Mělník I a teplárna Malešice, špičkovými zdroji spolupracujícími s PTS jsou teplárna Michle, výtopny Třeboradice a Krč, celoročně je do soustavy dodáváno teplo i ze spalovny Malešice.

Kromě integrované Pražské teplárenské soustavy jsou na území Prahy na pravém břehu Vltavy stávající samostatné soustavy CZT Pražské teplárenské a.s. zásobující okolní zástavbu z jednotlivých kotelen Komořany, Rohožník, Libuš, Lhotka (2 kotelny), Horní Měcholupy (5 kotelen) a Petrovice (2 kotelny).

Systém CZT na levém břehu Vltavy je tvořen ostrovními soustavami CZT a blokovými kotelny. Hlavními zdroji soustav CZT jsou teplárna Veveřetice a Holešovice a výtopny Juliska, Dědina, Zbraslav, Košíře, Radotín. Okrskové kotelny zásobují převážně sídlištní zástavbu v oblasti Řep, Jihozápadního Města a Barrandova.

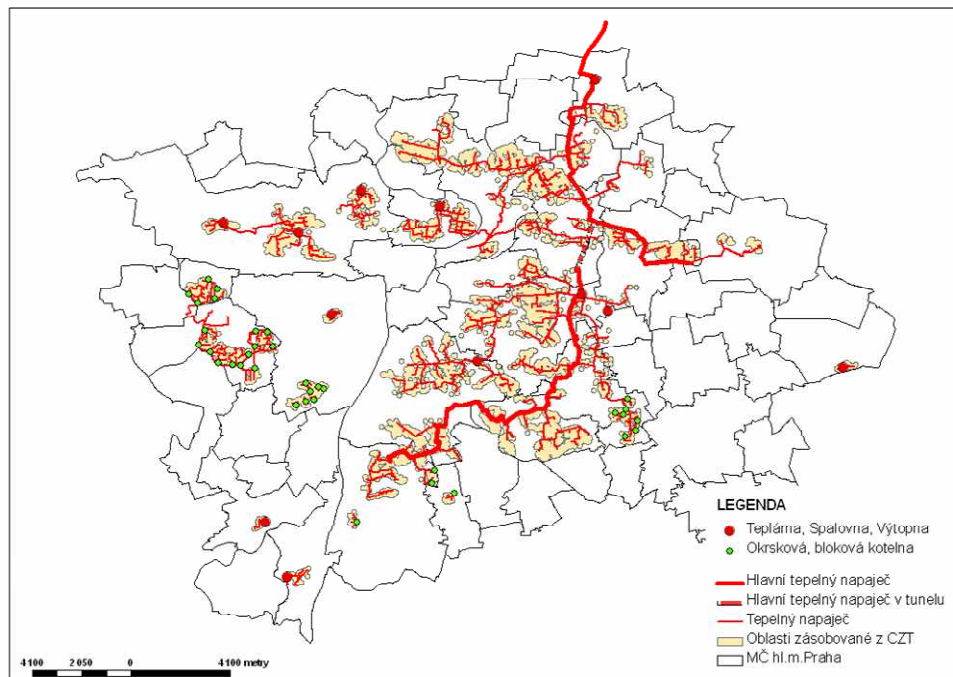
Teplo bylo do nadřazených soustav centralizovaného zásobování teplem v Praze v roce 2006 dodáváno ze 46 tepelných zdrojů, délka tepelných sítí ke konci roku 2006 byla cca 664 km. Tepelné sítě napájely 2156 předávacích a redukčních stanic provozovaných Pražskou teplárenskou a.s. a dalších 1778 předávacích míst. Počet napojených domácností činil 254 tisíc. Od roku 1996 prodej centralizovaného tepla klesal z cca 19 tis. TJ na cca 13,9 tis. TJ v roce 2006, zejména v důsledku realizovaných technických a úsporných opatření ve výrobě i spotřebě tepla.

Tab. Přehled vývoje vybraných obchodně-technických ukazatelů Pražské teplárenské a.s.

	jednotka	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Instalovaný tepelný výkon	MWt	1 955	1 773	1 762	1 745	1 725	1 735
Prodej tepla celkem	TJ/rok	15 378	14 709	15 062	14 801	14 346	13 900
Bytový odběr	TJ/rok	9 969	9 498	9 630	9 438	9 065	8 649
Nebytový odběr	TJ/rok	5 409	5 211	5 432	5 363	5 281	5 251
Dodávka tepla do sítě celkem	TJ/rok	17 766	17 237	17 636	16 995	16 688	16 144
Z toho vlastní výroba	TJ/rok	9 487	9 056	8 400	8 429	7 823	7 270
Externí prodej el.energie	GWh	203	197	163	193	196	193
Instalovaný el.výkon	MWe	138	138	136	136	136	136

Zdroj: PT a.s., Výroční zpráva za rok 2006

Obr. Situační schéma nadřazených tepelných sítí, zdrojů tepla a zásobovaných oblastí



Zdroj: ÚRM, PT a.s., 2006

Decentralizované zásobování teplem

Decentralizované zásobování teplem směřuje k využití elektrické energie a zemního plynu, uplatňuje se i netradiční způsob výroby tepla a TUV z obnovitelných zdrojů tepla (tepelná čerpadla, využití sluneční či větrné energie, spalování odpadů a biomasy) jako alternativní způsob zásobování teplem. Do decentralizovaného zásobování jsou zahrnuty i tzv. místní soustavy CZT, které neprovozuje Pražská teplárenská a.s. (nemocnice, výrobní areály, bytové komplexy, letiště Ruzyně a jiné). Podíl médií a paliv na zásobování jednotlivých městských částí a obcí na území Prahy je závislý především na nutnosti snížit emisní znečištění ovzduší a na technických i investičních možnostech dodavatelů paliv a energií.

2.16.5 ZÁSOBOVÁNÍ PLYNEM

Zemní plyn je jedním z hlavních zdrojů energie pro hlavní město Prahu. Představuje téměř 80 procent paliv spalovaných na území města a na celkové energetické spotřebě se podílí cca 40 procenty.

Základem systému zásobování hl. m. Prahy zemním plynem je dvojitý VTL plynovod vedený po obvodě města, napájený z VVTL/VTL regulačních stanic Třeboradice, Dolní Měcholupy a Drahelčice, do kterých je zemní plyn dopravován VVTL plynovody napojenými na systém transistních a vnitrostátních VVTL plynovodů. Na okružní městský VTL plynovod navazují prostřednictvím VTL/STL a STL/NTL regulačních stanic distribuční sítě.

Tab. Délka plynovodů v Praze v km

VTL	STL	NTL	Celkem
378	2333	1505	4216

Zdroj: PP, a.s. Výroční zpráva za r. 2005

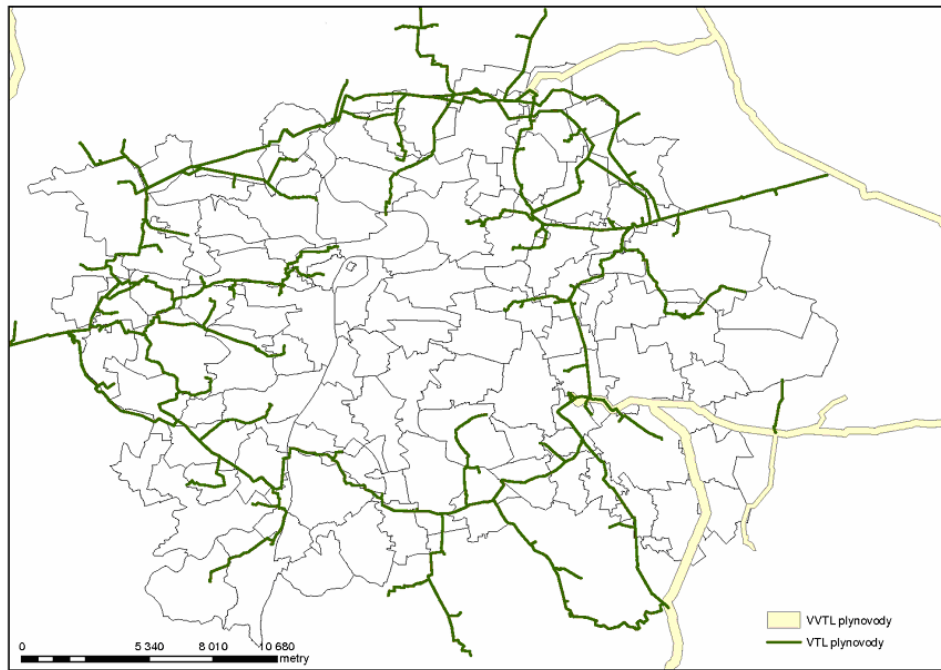
Struktura spotřeby zemního plynu v Praze

Kategorie	Počet odběratelů	Prodej plynu v mil. kWh za rok
Velkoodběratelé	138	3 912
Střední odběratelé	1 027	1 857
Maloodběratelé	38 035	1 908
Domácnosti	400 001	3 561
Celkem	439 201	11 238

Zdroj: PP, a.s. Výroční zpráva za r. 2006

Spotřeba zemního plynu v Praze představovala cca 12 mil. MWh/rok. Údaje jsou vztaženy k 31.12.2005

Obr. Situační schéma nadřazených plynovodních sítí



Zdroj: PP, a.s., RWE Transgas, a.s., 2006

2.16.6 PRODUKTOVODY

Severovýchodní okraj města je dotčen koridorem produktovodů celostátní důležitosti.

2.16.7 ZÁSOBOVÁNÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ

Zdrojem zásobování elektrickou energií hl. m. Prahy je především celostátní přenosová soustava, která vedeními o napětí 400 kV a 220 kV přivádí výkon do vstupních transformoven TR 400/110 kV Řeporyje a Chodov a TR 220/110 kV Malešice. V menší míře Prahu zásobuje rozvodná soustava 110 kV, se vstupní transformovnou TR 110/22 kV Sever. Distribuční síť 110 kV je na území hl. m. Prahy vybudována jako okružní a je napájena z výše uvedených vstupních transformoven. Systém transformoven 110/22 kV je navzájem propojen venkovními i kabelovými vedeními 110 kV.

Zdroje pro výrobu elektřiny kromě kogeneračních zdrojů Pražské teplárenské a.s, vodní elektrárny Na Štvanici a několika malých fotovoltaických elektráren jsou vesměs umístěny mimo Prahu.

Tab. Přehled vývoje vybraných obchodně-technických ukazatelů PRE, a.s.

ukazatel	měr.jednotka	1998	2000	2002	2004	2006
Distribuovaná elektřina brutto	GWh	4 914	4 983	5 278	5 667	6 085
Užitečná dodávka elektřiny	GWh	4 469	4 506	4 749	5 337	5 802
Špičkové zatížení oblasti	MW	1 057	994	1 055	1 065	1 090
Délka sítě VVN	Km	174	181	194	196	196
Počet stanic VVN/VN	Ks	16	18	19	20	20
Délka vedení VN	Km	3530	3570	3546	3581	3584

Zdroj: PRE, a.s., Výroční zpráva za rok 2006

2.16.8 ELEKTRONICKÉ KOMUNIKACE

Elektronické komunikace a internet zaznamenávají v ČR rychlý rozvoj. Praha jako centrum hospodářského, politického i společenského života je v čele tohoto rozvoje, což souvisí jak s rozvinutostí pevných komunikačních sítí, tak i s pozorností a zájmem významných zahraničních producentů informačních a komunikačních technologií (ICT), kteří v Praze umísťují své pobočky. Hlavní město je nejvýznamnějším uzlem národní internetové sítě a přes uzly umístěné v Praze se uskutečňuje větší část mezinárodní konektivity. Prudký rozvoj zaznamenává i bezdrátová komunikace.

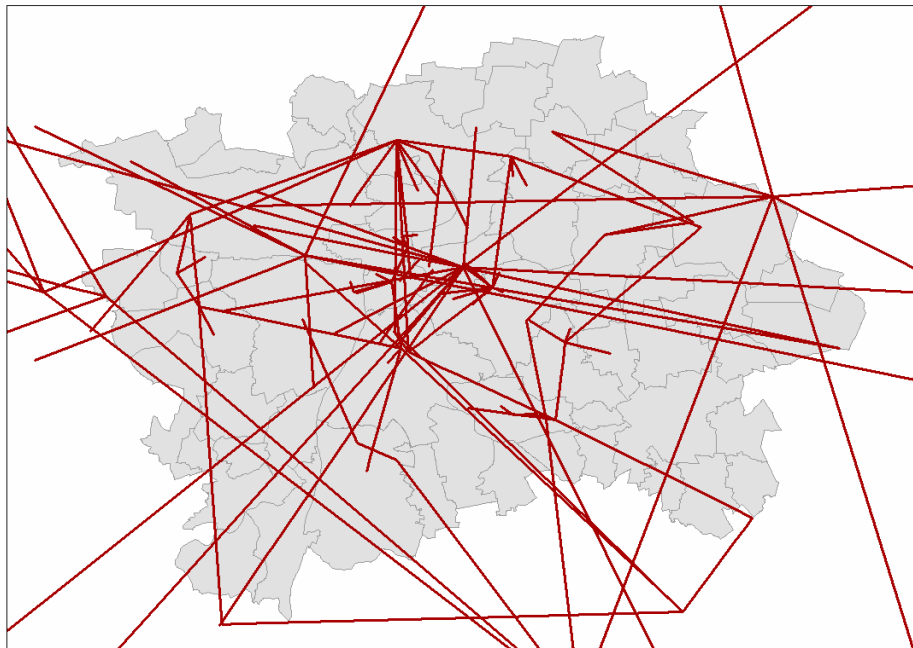
Území Prahy je hustě pokryto sítí pevných telefonních linek, linek kabelové televize a datovými, především optickými, sítěmi. Optické sítě jako nejvýznamnější typ sítě pro vysokorychlostní přístup však nepokrývají území hlavního města rovnoměrně. Nerozvinuté je zvláště zavádění kapacitních (optických) přípojek do obytných domů a menších firem.

Během roku 2005 došlo ke zvýšení aktivit producentů ICT, provozovatelů sítí a poskytovatelů internetových služeb vč. bezdrátového internetu, a to jak v nabídce vysokorychlostního připojení a budování bezdrátových sítí, tak i v oblasti snižování cen, které jsou považovány za hlavní překážku zavádění a využívání internetu obyvateli ČR i Prahy. V letech 2006 a 2007 tento trend pokračoval.

Současný vývoj odvětví přenosu informací je charakterizován sjednocením oblastí telekomunikací a informačních technologií – nový zákon č.127/2005 Sb., o elektronických komunikacích. 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. Tyto služby poskytuje řada organizací, což vytváří nezbytnou konkurenci.

Obr. Přehled páteřních tras na území hl.m. Prahy



Zdroj: Operátoři Radiokomunikace, Telefónica O2, Vodafone, T – Mobile, 2006

Jedním z největších provozovatelů je společnost Telefónica O2 Czech Republic, který zabezpečuje služby po pevné i mobilní síti. V rámci uzlového telefonního obvodu UTO Praha jsou v současné době v Praze digitalizovány všechny telefonní ústředny, které jsou vzájemně propojeny optickými kabelem. ATÚ i optické kabely svojí kapacitou plně pokrývají zvýšené nároky na přenos informací všeho druhu nejen v Praze, ale i v celé ČR a jsou schopny pokrýt i výhledové požadavky obyvatelstva a podnikatelské sféry. Prostřednictvím Ústřední telekomunikační budovy (ÚTB) je zajišťován digitální přenos informací do zahraničí. Dalšími významnými organizacemi, které poskytují služby na území hl. m. Prahy a mají zde vybudované své páteřní optické sítě, jsou např. GTS Novera a.s., UPC Česká republika a.s., T-Systems PragoNet a.s., Dial Telecom a.s. a další.

I v oblasti RR spojů došlo k významnému rozvoji. K dřívějšímu jednomu operátorovi Radiokomunikace a.s. přibýly další tři (Telefónica O2 Czech Republic a.s., VODAFONE Czech Republic a.s. a T–Mobile Czech Republic a.s.) a od r. 2007 i čtvrtý operátor (MobilKom, a.s.). Mobilní operátoři prostřednictvím nových technologií nabízejí nejen základní hlasové služby, služby SMS, MMS, ale rovněž datové a internetové služby.

V území se nacházejí telekomunikační body i základnové stanice mobilních operátorů, které jsou vzájemně systémově propojeny páteřními radioreléovými trasami.

Dále jsou v řešeném území provozovány radioreléové trasy přístupové sítě Radiokomunikací, a.s., trasy mobilní telefonní sítě i RR spoje dalších organizací.

Na území hl. m. Prahy i v jeho blízkém okolí jsou umístěny významné telekomunikační stavby, které se výrazně uplatňují v krajinném rázu i v panoramatech města. Jsou to: Ústřední telekomunikační budova (ÚTB) v Olšanské ul., vysílače TV Praha Město v Mahlerových sadech, Strahov, Cukrák a Kavčí Hory.

Ze šetření Českého statistického úřadu (2. čtvrtletí 2006) vyplývá, že v hl. m. Praze je vybavenost domácností informačními technologiemi vyšší, než je celorepublikový průměr, jak dokládá následující tabulka.

Tab. Vybavenost domácností vybranými informačními a komunikačními technologiemi (2006)

Vybavenost domácností	Hl.m.Praha		ČR
	v tis.	%	%
Pevnou linkou	413,9	76,0	53,1
Mobilním telefonem	461,8	84,8	80,8
Kabelovou televizí	155,5	28,5	20,8
Digitální televizí	40,3	7,4	2,7
Osobním počítačem	230,8	42,4	35,7
Připojení k internetu	199,8	36,7	26,7

Zdroj: ČSÚ, 2006

SWOT

SILNÉ STRÁNKY

- vysoký podíl domácností napojených na veřejný vodovod (99,1 %)
- vysoký podíl domácností napojených na veřejnou kanalizaci a ČOV (96,9 %)
- vysoký podíl domácností napojených na zemní plyn ze sítě (73,9 %)
- systém elektronických komunikací svojí kapacitou pokrývá současné i výhledové požadavky obyvatelstva a podnikatelské sféry
- vytěsňování tuhých paliv ušlechtilými palivy a energiemi
- vysoký podíl domácností napojených na SCZT nebo s etážovým topením (75,1 %)
- vysoká spolehlivost zásobování energiemi
- dostatečné kapacitní zajištění energetických potřeb z hlediska energetické infrastruktury
- dostatečná konkurence mezi hlavními dodavateli energie
- pokračující plynofikace i okrajových částí hl. m. Prahy
- rozvinutý a konkurenceschopný systém CZT se základním zdrojem mimo území hl. m. Prahy (Elektrárna Mělník)

PŘÍLEŽITOSTI

- možnost získání příspěvků z fondů EU na zkvalitnění infrastruktury potenciál ve snížení spotřeby energie v přeměnách energie a v konečných zařízeních

SLABÉ STRÁNKY

- stáří rozvodů vody, jejich značná poruchovost a vysoké ztráty v rozvodech (25 %)
- složitá problematika odvádění a hospodaření s dešťovými vodami ve vztahu k vodním tokům, zejména v souvislosti se zvyšujícím se trendem nárůstu zpevněných ploch v povodích malých toků
- nízká účinnost čištění a nevhodné umístění ÚČOV
- snižující se podíl domů a bytů napojených na SCZT v důsledku růstu cen
- spalování paliv patří mezi nejvýznamnější zdroje znečištění ovzduší na území hl. m. Prahy spolu s již převažujícím vlivem dopravy
- spalování tuhých paliv ve středních, malých a lokálních zdrojích znečištění v některých částech města
- nízké využívání obnovitelných a druhotných zdrojů energie
- trasy venkovních vedení VVN do jisté míry negativně ovlivňují prostředí některých lokalit obytné zástavby a rekreačních oblastí

OHROŽENÍ

- ohrožení bezpečnosti a spolehlivosti energetického zásobování v krajních havarijních a krizových situacích (např. povodně)
- ohrožení povrchových zdrojů vody (VD Želivka, Jizera, Vltava) nebo přivaděčů (Želivka přes 50 km, Káraný přes 20 km) např. teroristickým útokem (biologické nebo chemické kontaminování, jedy)
- změna přirozených odtokových poměrů následkem soustředěné urbanizace způsobuje ve spádových povodích rychlé odvádění přívalových srážkových vod kanalizací do vodoteče, nedochází k přirozenému zasakování (i vlivem nevhodných geologických podmínek na území města), klesá hladina podzemních vod a vysychají koryta potoků, při přívalových srážkách vznik lokálních povodní, zaplavujících stávající zástavbu
- návrat občanů ke spalování tuhých paliv v lokálních nebo etážových topeništích v důsledku růstu cen elektřiny, plynu a tepla ze SCZT
- zranitelnost síťového způsobu zásobování území města energiemi, zejména v případě existence pouze jednocestného zásobování

URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ

Zásobování vodou

- Na celoměstský systém zásobování vodou dosud není napojeno okrajové území Prahy. Jedná se o lokalitu Zbraslav - Strnady.

Odkanalizování

- Lokality, které nejsou dosud odkanalizovány na soustavný městský stokový systém nebo do lokální ČOV:
- Cholupice – Točná, v novém ÚPn HMP bude dořešen způsob napojení na soustavnou městskou kanalizaci do povodí modřanského sběrače CXL, příp. do povodí Libušského sběrače CXXX (kromě zástavby RD na severovýchodě Cholupic již odkanalizované výtakem na splaškovou kanalizaci v Písnici v povodí stoky CXXX)
- Zbraslav – Strnady, předpokládá se napojení směrem severním na splaškovou kanalizaci ve Zbraslavi
- Zadní Kopanina, předpokládá se vybudování lokální ČOV pro obec
- jihovýchodní část Horních Počernic, předpokládá se vybudování úchytné splaškové stoky v povodí ČOV Svěpravice
- ÚČOV - problematika lokalizace a integrity centrální čistírny odpadních vod pro Prahu v urbanizovaném, kulturně a přírodně hodnotném území města:

Pokračování ve využívání lokality Císařského ostrova pro provoz ústřední čistírny odpadních vod pro město Prahu s požadavkem zabezpečit s dlouhodobou perspektivou kvalitní čištění odpadních vod od 1,6 mil. ekvivalentních obyvatel je ekonomickým a pozemkovým kompromisem mezi splněním závazku vůči EU, tj. čistit nejpozději do r. 2010 odpadní vody podle evropských standardů a realistickým přístupem k dalece výhledovému záměru vymístění ÚČOV z Císařského ostrova. Zabezpečení potřebné kapacity ÚČOV je podmíněno nejen přestavbou stávající technologie ale i plošným rozšířením stávající čistírny a je nutné zdůraznit, že nároky na plošné rozšíření (do prostor bývalých zahrádek) jsou podstatně redukovány uplatněním koncepce výstavby retenčních nádrží na systému vybraných kmenových stok (kolektor „ACK“, kmenová stoka „F“) před jejich zaústěním do ÚČOV. Funkce RN před ÚČOV umožní efektivní regulaci přítoku odpadních vod do čistírny.

V této době probíhá aktualizace technicko – architektonického řešení v rámci projednávání dokumentace přerušeno územního řízení se snahou optimalizovat celé řešení přestavby a rozšíření ÚČOV začleněním do krajiny s ohledem na charakter lokality a minimalizovat vliv na životní prostředí.

Vodní toky

- Omezování kompaktní urbanizace v problémových částech Prahy a realizování protipovodňových opatření nestavebního charakteru, včetně ponechání a retence srážkových vod v území (viz. problémová mapa).

2.17 HYGIENA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Hlavní město Praha patří z hlediska kvality životního prostředí mezi nejpostiženější oblasti České republiky, zároveň je také oblastí nejlidnatější. V Praze je soustředěna takřka polovina obyvatel České republiky žijících v extrémně narušeném prostředí. Současný stav životního prostředí je výsledkem spolupůsobení celé řady faktorů, a to jak faktorů přírodního charakteru, tak i vlivů způsobených dlouhodobým osídlením.

Pod pojem hygieny životního prostředí spadají jevy, které mají bezprostřední vliv na vnímání kvality městského prostředí jeho obyvateli. Životní prostředí v hlavním městě prodělalo v posledních desetiletích bouřlivý vývoj, který kulminoval v polovině osmdesátých let environmentální krizí. Z hlediska hygieny životního prostředí se jako rozhodující ukázaly jevy mající přímý vliv na zdravotní stav, tedy hluchost prostředí a kvalita ovzduší, přičemž patřičnou pozornost je třeba věnovat i ostatním aspektům.

Ovzduší

Emise vypouštěné do ovzduší

Praha patří z hlediska znečištění ovzduší dlouhodobě mezi nejvíce zatížené oblasti v České republice. Stav ovzduší v Praze je přitom nepříznivě ovlivňován zejména automobilovou dopravou na území hlavního města, vliv stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší naopak dlouhodobě klesá.

Počet velkých zdrojů znečištění ovzduší (REZZO 1) po skokovém nárůstu v letech 1985 - 1992 (výstavba blokových kotelen na sídlištích) a v roce 2002 (změna v zařazování zdrojů do kategorií) naopak poklesl v letech 1998 - 2001 napojováním Prahy na přivaděč tepla z Elektrárny Mělník. Celkové množství středních zdrojů znečišťování ovzduší REZZO 2 v posledních letech stagnuje. Poměrně velký podíl zdrojů v kategorii „Ostatní vč. technologie“ tvoří technologické zdroje, které palivo nespalují (čerpací stanice PHM, tiskárny, lakovny apod.). Malé zdroje (REZZO 3) nejsou individuálně registrovány (pouze některé typy kotelen), vzrůstá vliv emisí malých topenišť na vytápění domů tuhými palivy. Významným zdrojem emisí v Praze jsou emise z automobilové dopravy, které představují tzv. Liniové zdroje. Tyto emise mají stále rostoucí trend.

Měření emisí

Sledovány jsou tuhé znečišťující látky, SO_2 , NO_x , CO , VOC , NH_3 a u některých zdrojů další vybrané škodliviny, jako jsou těžké kovy nebo persistentní organické látky (POP's). Stabilní zdroje znečištění vykazují dlouhodobý pokles emisí.

Nejvýznamnějším zdrojem znečištění ovzduší na území Prahy představuje v současné době automobilová doprava. Samostatně jsou sledovány emise pro liniové zdroje (komunikace), portály a výdechy tunelů, křižovatky a speciální zdroje (autobusová nádraží, terminály, čerpací stanice PHM, parkinky). Jsou sledovány prachové částice PM_{10} , NO_2 , SO_2 , CO a C_xH_y .

Imisní situace

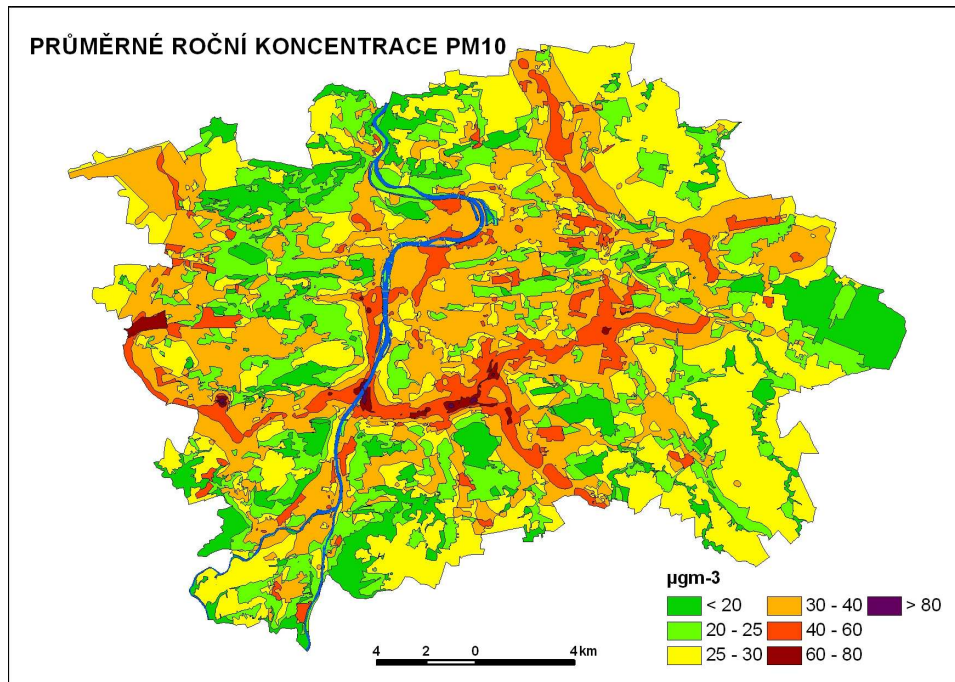
Imisní situace je sledována sítí 23 pozemních monitorovacích stanic a porovnávána s předpisy danými limity. K překračování imisního limitu a mezi tolerance dochází občas na všech měřicích stanicích. Po 90. letech prudkého poklesu došlo mezi lety 2000 až 2002 ke zmírnění poklesu u SO_2 a tento trend po zakolísání v roce 2003 pokračoval, až v roce 2005 nedošlo nikde k překročení.

Také u suspendovaných částic PM_{10} docházelo do r. 1999 k poklesu, ale po roce 2000 se tento pozitivní vývoj zastavil a obrátil k trvalému nárůstu. Vzhledem ke zdravotním důsledkům jde o nejzávažnější problém znečišťování ovzduší. Imisní limit 24-hodinové koncentrace byl v roce 2005 překročen více než 35x na 13 stanicích. Na stanici Praha 2 - Legerova byl překročen dokonce roční limit ($45 \mu\text{g}/\text{m}^3$), kterému se přiblížily ještě stanice v Praze 8 - Karlíně a v Praze 9 - Vysočanech (obě $38 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Od roku 2005 je sledována i frakce $\text{PM}_{2,5}$, kde limit průměrné roční koncentrace $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ byl překročen u stanice Praha 5 - Smíchov a těsně pod ním zůstaly stanice Praha 9 - Vysočany a Praha 4 - Libuš.

Obdobný průběh vývoje imisí v čase lze pozorovat u oxidu dusičitého (pokles do r. 1999, růst po roce 2000). Nejhorší situace je na stanici Praha 2 - Legerova, kde byl překročen hodinový imisní limit včetně meze tolerance ($250 \mu\text{g}/\text{m}^3$), celkem 174x a s mezí tolerance 36x. Je zřejmé, že na vině je vedení dopravy (S - J magistrála) hustě zastavěným středem města. Dlouhodobě klesá zatížení olovem, kde naměřené hodnoty jsou hluboko pod limity.

Obr. Průměrné roční koncentrace PM10



Zdroj: ATEM, 2007

K imisím CO přispívají kromě dopravy i stacionární zdroje, především domácí topeniště. K překročení limitů však v roce 2005 nedošlo na žádné z měřicích stanic.

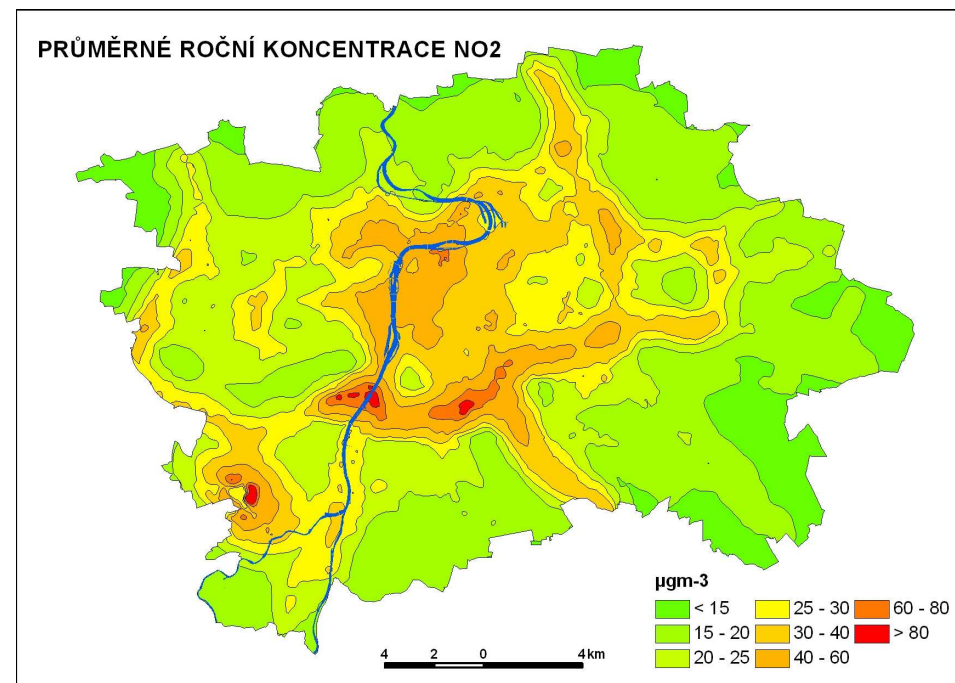
Z mobilních zdrojů pochází cca 85 % imisí benzenu jako reprezentanta karcinogenních CxHy. Měření bylo v dostatečném počtu vzorků jen na 2 lokalitách Prahy. Limity nebyly překročeny na žádné z nich, nejvyšší hodnota byla naměřena na stanici Praha 10 - Šrobárova (3,3 µg/m³). Z hlediska zdravotních důsledků na obyvatelstvo je důležité sledování přízemního ozonu - O₃. Maximální denní osmihodinový klouzavý průměr nesmí překročit více než 25x hodnotu 120 µg/m³ v průměru za 3 roky. Z 9 stanic, kde je měření, byl překročen u 6 stanic ve Vysočanech, Libuši, na Suchdole, v Kobylisích, Veleslavíně a Stodůlkách. Počet překročení vyšší než 25 se odehrál na Suchdole, v Libuši a Stodůlkách.

Nikde nebyl v roce 2005 překročen imisní limit niklu ani kadmia a arsenu.

Toxikologicky jedna z nejzávažnějších škodlivin v ovzduší - benzo(a)pyren byl sledován na 3 stanicích a na všech došlo v roce 2005 k překročení limitů (Šrobárova, Smíchov, Libuš). Zejména výsledky naměřených koncentrací PM₁₀, NO₂ a benzo(a)pyrenu jdou jednoznačně za dopravou a jsou podnětem k řešení zcela nevyhovující dopravní situace v pražské aglomeraci. Problémy atmosférické depozice a prašného spadu jen dokreslují nepříznivé působení na odolnost materiálů i obranyschopnost lidského organismu v těchto podmínkách.

Ze šetření SZÚ vyplývá, že přibližně 50 % obyvatel Prahy žije v prostředí 3. a 4. třídy kvality ovzduší, zhruba 25 % obyvatel je zde vystaveno expozici NO₂ nad limitem 40 µg/m³ a expozici nadlimitním hodnotám PM₁₀ 40 µg/m³ je vystaveno dokonce 97 % a 30 µg/m³ dokonce 99 % obyvatel Prahy.

Na řešení se mohou a musí uplatnit nejen územně-plánovací, ale i investiční, organizační a regulační opatření a zkvalitnění čištění města, tedy i nástroje mimo možnosti a kompetence orgánů územního plánování. Důležitým nástrojem pro snižování zejména koncentrací prachových částí je podpora a výsadba zeleně.

Obr. Průměrné roční koncentrace NO₂

Zdroj: ATEM, 2007

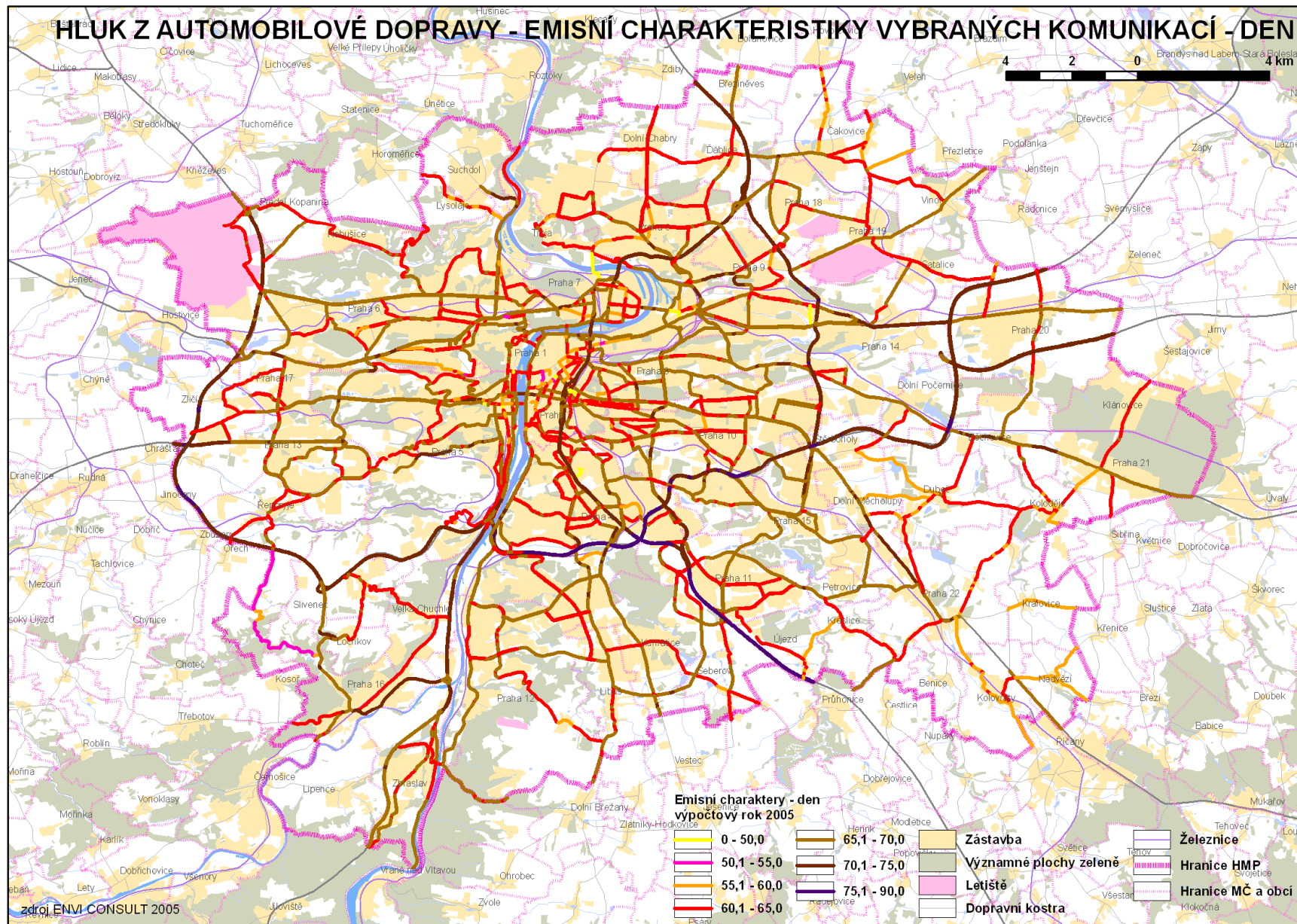
Hluk

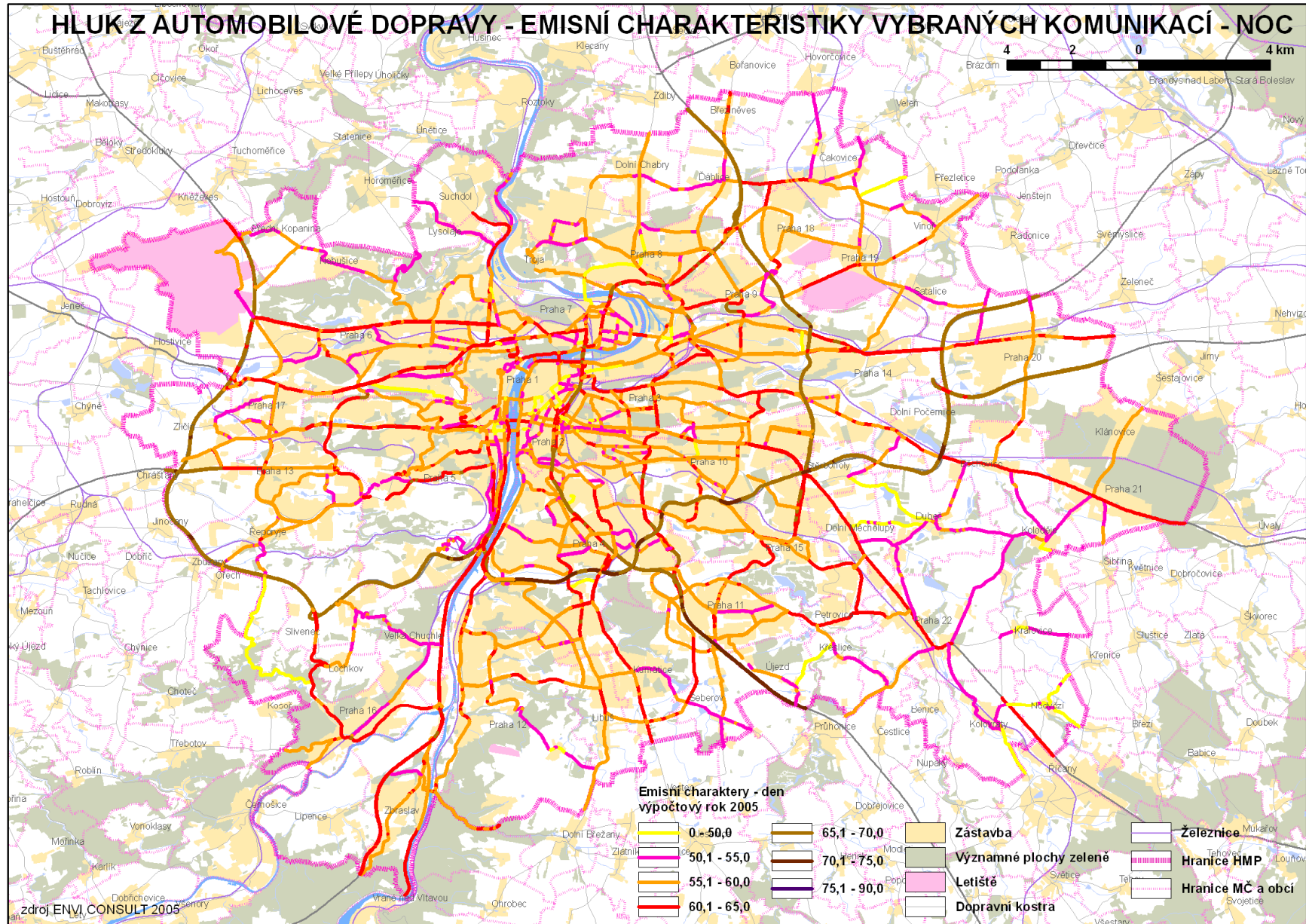
Nadměrný hluk je podobně jako znečištění ovzduší jedním z nejzávažnějších negativních faktorů prostředí se zdravotními důsledky na obyvatelstvo. Hlavním zdrojem hluku ve městě je nepochybně pozemní doprava, především rostoucí doprava automobilová, ale v Praze i doprava letecká, železniční a tramvajová a hluk ze stacionárních zdrojů. Dočasně se místně dále uplatňuje hluk ze stavební výroby. Praha je hlukem zasažena nejvíce z měst ČR a podíl obyvatel Prahy vystavených nadměrnému hluku se už v roce 1994 blížil 50 %. Přijaté legislativní opatření ukládají správcům komunikací a provozovatelům zdrojů hluku zajistit nepřekračování stanovených limitů a zmocnil orgány hygienické služby poskytnout dočasné výjimky pro stávající zdroje.

K minimalizaci hlukové zátěže obyvatel mohou přispět i územně-plánovací opatření, oddělující vhodně dopravu od bydlení a na hluk citlivých občanských a rekreačních vybavení, posilující MHD a obecně kolejovou dopravu oproti IAD a nákladní silniční dopravě, dále pak rozmisťováním funkcí tak, aby nebyla generována zbytečná dojíždka a obslužná doprava po nevhodných trasách apod.

V Praze byla zavedena pravidelná měření hluku od roku 1984 do roku 2000 na 8 lokalitách. V několika z nich jsou stabilně překračovány přípustné hladiny hluku ve dne i v noci, přičemž neexistují reálná technická opatření k pasivní ochraně okolní zástavby. Řešením je jen změna využití funkce nebo vymístění podstatné části dopravní zátěže z těchto komunikací a její převedení do nových koridorů nebo pod zem. V roce 2007 mají být dokončeny strategické hlukové mapy pro hlavní město Praha, aktualizované pak vždy po 5 letech. Na ně mají v roce 2008 navazovat akční plány na odstranění největších závad.

Letecký hluk způsobuje největší problémy z provozu letiště Ruzyně, ale v menší míře obtěžuje i provoz dalších letišť v Praze a okolí, jako jsou Kbely, Letňany, Točná, Vodochody. Značné problémy provázejí přípravu výstavby paralelní dráhy RWY 06R/24L na letišti Ruzyně, potřebné ke zvládnutí nárůstu počtu odbavených cestujících, a tím i vzletů a přistání. Zprovoznění této dráhy by kromě zvýšení kapacity mělo přinést i zlepšenou ochranu proti hluku obyvatel zasažených vzlety a přistáními ze stávající RWY 13/31 ve směru Praha Řepy – Dobrovíz., jejíž osa prochází nad hustě zalidněnými čtvrtěmi Prahy 5 a 6. Problémy s hlukem z ostatních letišť jsou řádově menší jak pro charakter a intenzitu provozu a třídu letadel, která je používají, tak vzhledem k jejich umístění.





Čistota povrchových a podpovrchových vod

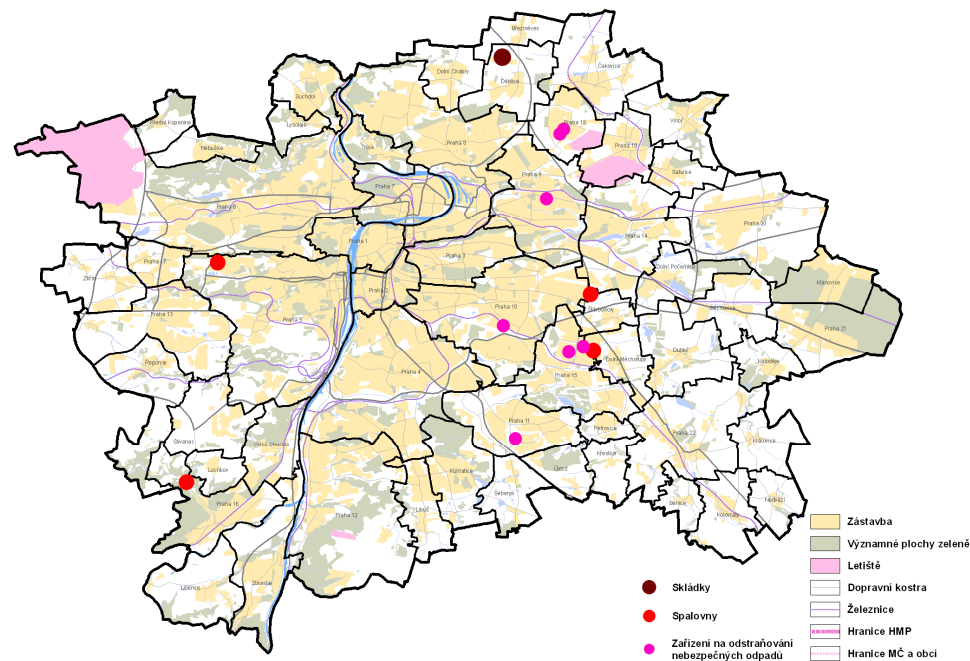
Z 333 profilů sledování jakosti povrchových vod v ČR jsou jen 4 v Praze a nejbližším okolí. Jsou to Vltava - Vrané n. Vlt., Podolí a Libčice a Berounka - Lahovice. Sledováno je 57 (Lahovice) - 106 (Vrané) látek. Nejčistší voda byla v roce 2005 ve Vraném, protože více než polovina z 38 měřených ukazatelů dosahovalo I. třídy, 11 látek II. třídy, 5 III. třídy a žádné nebyly ve IV. a V. třídě. V Podolí byly zjištěny vyšší hodnoty P, CHSK_{Cr} a BSK₅ a až do V. třídy chlorofyl. V Libčicích přibyly AOX, TOC a koliformní bakterie, ale žádný vzorek v nejhorší V. třídě. V Lahovicích k předešlým přibyly NL 105°C a také zde byl v V. třídě chlorofyl. Napovídá to o náchylnosti k eutrofizaci vody, způsobované kombinací malé vodnosti, zvyšujících se teplot a přívodu příliš mnoha živin z povodí do těchto vodních toků. V roce 2005 pokračovala z předešlých let systematická obnova a revitalizace několika rybníků a vodních nádrží na území Prahy k obnově a posílení retenční schopnosti krajiny - odbahnění a rekonstrukce Velkého Počernického rybníku, oprava rybníku U Vodotoku, rekonstrukce rybníčku v lesoparku Na Cibulce, revitalizace Čimického rybníku, obnova rybníku v oboře Hvězda, revitalizace nádrže N1 Stodůlky, rekonstrukce středního rybníku v Dolních Chabrech a také oprava a vyčištění vodohospodářského systému ve Stromovce - Malá říčka. Opravována jsou i zařízení na drobné síti vodotečí (Botič v Petrovicích, Botič v ul. U jezu, Větvěný potok v Praze 5, Dalejský potok v Řeporyjích. Zlepšil se úklid, údržba, čištění propustků a tím i funkčnost drobné vodní sítě.

Nakládání s odpady

Celková produkce odpadů v Praze v roce 2004 představovala 3 668 608 t a v roce 2005 3 535 128 t, z toho bylo v roce 2004 v kategorii nebezpečných odpadů 121 864 t a v roce 2005 186 313 t. Zatímco celkový objem odpadů tedy klesl, podíl nebezpečných odpadů naopak vzrostl. Nejvíce odpadů, více než polovina v obou letech pocházela ze stavebnictví, další v pořadí jsou „ostatní“ odpady, komunální odpad na 3. místě a až na 4. místě odpad z průmyslu, na 5. místě z energetiky, na 6. místě ze zemědělství, na 7. ze zdravotnictví a na posledním místě z dolování a těžby surovin. Podíl znovu využívaného odpadu je stále nízký, cca 1/3, odstraňování komunálních odpadů se děje stále skládkováním a spalováním, což klade značné územní nároky na zneškodňování odpadů a potřebu stále obtížnějšího hledání lokalit vhodných pro ukládání odpadů. V Praze se přitom úspěšně aplikuje tříděný sběr využitelných složek komunálních odpadů, u nichž za 8 let do roku 2005 vzrostlo materiálové využití z 8,0 na 63,9 kt a termické ze 137,1 na 265,1 kt. Hlavní město Praha v roce 2010 provozovala 10 sběrných dvorů, další provozovaly městské části Prahy 4, 6 a 15. V Malešicích byl v říjnu 2004 zahájen zkušební provoz celoměstské

kompostárny. V roce 2005 bylo kompostováním využito 30 tun odpadu. Na území 41 městských částí byly péčí hlavního města v roce 2005 zlikvidovány černé skládky. Praha má od roku 2005 schválený Plán odpadového hospodářství pro kraj a od listopadu 2006 i POH hl.m. Prahy jako původce odpadů.

Obr. Skládky, spalovny a zařízení na odstraňování nebezpečných odpadů na území hl. m. Prahy



Zdroj: Odbor ochrany prostředí MHMP, oddělení integrovaného povolení a odpadového hospodářství, 2006

Registrovaná produkce odpadů činila v Praze v roce 2005 3 535 128 t/rok, z toho více než 2 mil. t činily odpady ze stavebnictví. Komunální odpad činil 502 001 t a nebezpečný odpad 186 313 t. V Praze je zajišťován již léta tříděný sběr komunálního odpadu. Kromě oddělených sběrných nádob v zástavbě fungují v Praze početné sběrné dvory a sběrný druhotných surovin třídící papír a lepenku, čiré a barevné sklo, plasty, nápojové kartony, objemný odpad, směsný odpad, nebezpečný odpad, kovy železné i barevné, stavební suť, elektroodpad, chladicí zařízení, dřevěný odpad, pneumatiky, odpad z údržby zeleně a nově i autovraky. Převážná část nevyužitého komunálního odpadu je spalována, zbytek je uložen na skládku. V Praze jde především o skládku v Ďáblicích, jejíž životnost se ovšem v povoleném rozsahu chýlí k závěru. V Praze fungují dále ZEVO (spalovna) Malešice na tuhý komunální odpad, při které je zřízena i kompostárna, spalovna FN Motol na nemocniční odpad (pouze pro vlastní odpady) a dále spalovna nebezpečných odpadů v areálu Zentiva a.s. v Dolních Měcholupech (pouze pro vlastní odpady a nevyužitou produkci). Je žádoucí nadále zvyšovat podíl využívaného odpadu vč. spalování a redukovat objem ukládaný na skládky, neboť na území hl. m. Prahy již je obtížné najít pro další skládky vhodné lokality.

SWOT

SILNÉ STRÁNKY

- vysoký podíl MHD na dopravních výkonech
- množství domácností napojených na bezemisní a nízkoemisní vytápění (CZT, elektrifikace, plynofikace)
- dobře organizovaný a fungující tříděný sběr odpadů
- možnost energetického využití komunálního odpadu ve spalovně v Malešicích
- trvalé a dlouhodobé omezování dopadů průmyslové výroby na kvalitu prostředí její restrukturalizací, útlumem či modernizací
- příznivé klima mírného klimatického pásu
- kvalitní informace o stavu životního prostředí ve městě a jejich pravidelná aktualizace

SLABÉ STRÁNKY

- zhoršené podmínky pro provětrávání škodlivin v Pražské kotlině
- nadlimitní koncentrace škodlivin NO₂, PM₁₀ a PAU na území města
- vysoký počet obyvatel žijících v oblastech s nadlimitním znečištěním ovzduší a s nadlimitními hlukovými emisemi
- nedokončená dopravní infrastruktura – MO, silniční okruh
- velké množství každodenních dopravních pohybů vedoucí k pravidelně se opakujícím krizovým situacím v dopravě
- podíl zastaralého vozového parku v Praze, zejména nákladních automobilů
- urbanizace příměstské krajiny a suburbanizace, které vytvářejí další nároky na dopravu,
- rozšiřující se podíl zpevněných ploch v souvislosti s novou zástavbou, který vede k ubývání zeleně, přehřívání území a tím ke zvýrazňování „tepelného ostrova“ města, snižování zásaku a přirozeného výparu, zvyšování odtoku dešťových srážek
- absence výhledové lokality pro ukládání komunálního odpadu

PŘÍLEŽITOSTI

- celoevropský trend preference čisté městské dopravy (veřejná doprava, pěší a cyklistická doprava, atd.)
- využití nových technologií ve stavebnictví vedoucích ke zmenšení energetické náročnosti staveb, hluchnosti a prašnosti při výstavbě
- programy dotací na přeměnu topných systémů podporujících využívání alternativních druhů vytápění (geotermální energie, sluneční energie, využití dřevoplynu...)

OHROŽENÍ

- trvalý růst města a tím i dopravního zatížení na komunikační síti hlavního města
- suburbanizace a vytváření velkých obchodních a obytných zón bez připojení na hromadnou dopravu
- další výrazný rozvoj leteckého provozu a s tím související akustické zatížení leteckým hlukem a hlukem z navazující dopravy, nebudou-li včas realizovány záměry kolejového spojení letiště s městem s elektrickou trakcí
- možný návrat občanů ke spalování tuhých paliv v důsledku růstu cen elektřiny, plynu a tepla ze SCZT, převážně v okrajových částech Prahy
- vyčerpání kapacity skládky komunálního odpadu a odmítnutí Středočeského kraje spolupodílet se na řešení potřeb Prahy v odpadovém hospodářství
- další neregulovaný rozvoj obytné zástavby v příměstské krajině v okolí hlavního města generující velké množství dopravních pohybů, zejména IAD
- fragmentace krajiny v důsledku rozšiřování protihlukových opatření a rozvoje obytné zástavby v příměstské krajině

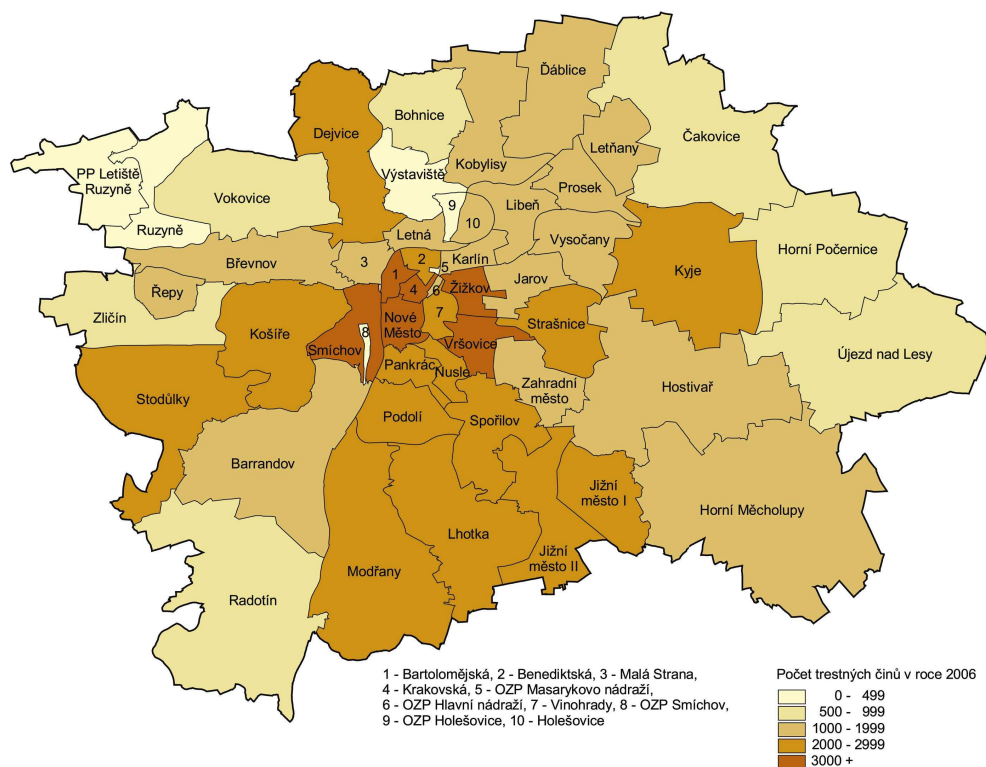
URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ

- Nedostatečná regulace vjezdu silniční, zejména nákladní dopravy a IAD do centra a kompaktního města.
- Zpoždění budování vnějšího silničního okruhu a koridorů radiálně okružního systému.
- Snižování hlukových emisí z povrchové dopravy; u kolejových systémů přestavba tramvajových a železničních tratí a obměna vozového parku za vozidla s nižší hlukovou emisí.
- Přetrvávající podíl vytápění tuhými palivy (vytváření podmínek pro nízkoemisní a bezemisní vytápění a pro konverzi vytápění tuhými palivy na nízkoemisní resp. podpora CZT) zejména v oblastech kompaktního města.
- Nedostatečná koordinace územních aktivit se Středočeským krajem v oblasti územních nároků dopravní a technické infrastruktury sloužící Praze i regionu, které nelze umístit jen na území hlavního města (nová ÚČOV, části silničního okruhu, zelený pás, zařízení pro zneškodňování čistírenských kalů, odpadů apod.).
- Neexistence dostatečných územních rezerv pro výhledové nakládání s odpady po vyčerpání kapacity skládky KO Ďáblice.
- Neexistence komplexního systému nakládání s komunálním odpadem, s důrazem na recyklaci a energetické využívání nerecyklovatelného zbytku komunálního odpadu.
- Nedostatečné zabezpečení kapacit pro zpracování biologicky rozložitelného odpadu (BRO).
- Nedostatečné podmínky a kapacity pro energetické využívání odpadů.
- Zvýšený odtok srážkových vod a nedostatečná retence v území v souvislosti se suburbanizací okrajových částí Prahy.
- Zástavba v záplavových územích.

2.18 BEZPEČNOST

Praha má stejně jako srovnatelná evropská města vysokou úroveň kriminality. Příčinou je kromě vysoké hustoty zalidnění, anonymity obyvatel i turistů také charakter historického centra nebo sídlištních celků. Každý čtvrtý trestný čin v ČR se stane v Praze, i když se jejich počet v posledních letech snížil pod 100 tisíc ročně. Přibližně 80 % zjištěných trestných činů představuje majetková kriminalita, tedy krádeže nebo vloupání. Výrazným problémem jsou trestné činy páchané organizovanými skupinami osob, často založené na národnostním nebo etnickém přístupu.

Obr. Počet trestných činů v roce 2006



Zdroj: Policie ČR, URM, 2007

Zvýšené úsilí je nutné věnovat vyhledávání míst s bezpečnostními riziky a snižovat jejich negativní dopad na místní komunitu i prostředí. Problematická je situace v prostředcích městské veřejné dopravy, kde dochází ke značnému množství kapesních krádeží a dalších přestupků. Dlouhodobým problémem zůstává vandalismus spolu s nelegální tvorbou graffiti. Také kumulace bezdomovců na nádražích, v blízkosti stanic metra nebo konečných stanic tramvají omezuje cestující veřejné dopravy a snižuje jejich pocit bezpečí.

Potenciální ohrožení představují teroristické akce organizované zahraničními subjekty v reakci na mezinárodní vývoj. Nejvíce exponovaná místa i objekty (zastupitelské úřady, letiště, sídlo rádia Svobodná Evropa) chrání přísná bezpečnostní opatření a situace se trvale vyhodnocuje na úrovni státu. Zvláštní pozornost je věnována bezpečnosti židovských objektů. Organizovaný zločin se však v Praze objevuje i v méně agresivních formách, jako je korupce, obchod s drogami, prostituce, obchodování s lidmi, nelegální migrace, obchod se zbraněmi nebo padělání platebních dokladů. Mezi globální jevy ohrožující Pražany dále patří šíření epidemií nebo nemocí z exotických zemí.

Bezpečnost silničního provozu je na velmi nízké úrovni. Počet dopravních nehod (35 tisíc v roce 2006) je v Praze nejvyšší v ČR. Snižování nehodovosti příznivě ovlivňuje policejní dozorování přechodů pro chodce, nebezpečných křižovatek, vyhrazených jízdních pruhů, pěších zón a dalších kritických míst.

Minimalizace rizik a následků souvisejících s kriminalitou, zvyšování pocitu bezpečí občanů a posilování jejich důvěry v policii a instituce veřejné správy je cílem prevence kriminality. V oblasti sociální prevence jsou podporovány projekty zaměřené na rizikové skupiny dětí a mládeže a možné oběti trestných činů, především seniory. Situační prevence se snaží podmínky pro trestnou činnost minimalizovat pomocí opatření režimové, fyzické a technické ochrany, jako je například městský kamerový systém. Pozornost je soustředěna na prevenci majetkové a násilné kriminality, vandalismu, kriminality s rasistickým a extremistickým podtextem, prevenci xenofobie, korupce a bezpečnosti silničního provozu. Protidrogová prevence se snaží o ochranu občanů před vlivy trhu s drogami a podporu individuálního rozhodnutí pro život bez drog. Síť zařízení protidrogové prevence zahrnuje nízkoprahová kontaktní centra, terénní programy, léčbu a resocializaci včetně primární prevence užívání návykových látek ve školách a místních komunitách.

Ochranu obyvatel při mimořádných událostech, krizových situacích a řešení jejich negativních dopadů zajišťuje Záchranný bezpečnostní systém hl. m. Prahy, jehož základními složkami jsou Hasičský záchranný sbor hl. m. Prahy, Zdravotnická záchranná služba hl. m. Prahy, Policie ČR Správa hl. m. Prahy a Městská policie hl. m. Prahy. Při zabezpečování ochrany zdraví a života obyvatel i návštěvníků města spolupracují s dalšími organizacemi, včetně rozhlasu a

televize. Včasné varování obyvatelstva před hrozící nebo vzniklou mimořádnou událostí (živelné pohromy, závažné havárie) zajišťují v Praze poplachové sirény.

Moderní systém protipovodňové ochrany se v Praze buduje od roku 1997. Mobilní hrazení postavené v centrální části města při záplavách v roce 2002 ochránilo Staré Město. Na základě zkušeností z této povodně jsou protipovodňová opatření navržena na ochranu města před účinky srovnatelných povodní s bezpečnostní rezervou 30 centimetrů. V současné době je chráněno 95 % města. Mobilní zábrany, přírodní valy, zídky, dopravní trasy a další vybudovaná technická opatření by měla chránit oblasti kolem Vltavy od Modřan po Libeň a od Smíchova po Stromovku. Kromě oblastí kolem vodních toků jsou dále realizována opatření ochrany pražského metra. Budovaná protipovodňová ochrana města je pravidelně testovaná při cvičeních složek záchranného systému.

SWOT

SILNÉ STRÁNKY

- záchranný bezpečnostní systém města,
- městský kamerový systém,
- komplexní protipovodňová ochrana,
- prevence kriminality a protidrogová prevence.

SLABÉ STRÁNKY

- vysoká úroveň kriminality,
- lokality s dlouhodobou koncentrací pouliční kriminality,
- velká nehodovost.

PŘÍLEŽITOSTI

- zapojení do mezinárodních bezpečnostních struktur,
- aktivnější účast občanů při zajišťování vlastní bezpečnosti.

OHROŽENÍ

- zvyšující se dopad globálních problémů – terorismus, organizovaný zločin, epidemie,
- klesající pocit bezpečí obyvatel i návštěvníků města,
- růst vandalismu.

URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ

- Lokality v historickém centru nebo na sídlištích s dlouhodobou koncentrací pouliční kriminality; nedostatečně bezpečný charakter města.
- Silniční provoz s velkou nehodovostí významně ovlivněný silniční sítí.

3 VYHODNOCENÍ VYVÁŽENOSTI VZTAHU MEZI PILÍŘI UDRŽITELNOSTI ROZVOJE

Harmonický rozvoj hlavního města Prahy, s optimálním uspokojováním materiálních, duchovních a kulturních potřeb jeho obyvatel i návštěvníků, lze zajistit jen při vyváženém vztahu mezi ekonomickými, sociálními a environmentálními aspekty tohoto rozvoje a při optimálním sladění soukromých a veřejných zájmů. Snaha dosáhnout této vyváženosti a společenského konsensu o funkčním využití a prostorovém uspořádání území je hlavním úkolem veřejné správy na úseku územního plánování. Přitom je zřejmé, že jen část opatření, vytvářejících podmínky pro vyváženost všech tří pilířů udržitelnosti, je v přímé kompetenci orgánů územního plánování a v možnostech stimulace a regulace jeho nástroji.

Územně analytické podklady jsou jedním z nástrojů, které umožňují průběžné sledování způsobu vývoje a rozvoje území a které by v rámci vyhodnocování sledovaných trendů měly sloužit k včasnému odhalování a predikci disparit v území, stejně jako k monitorování pokroku v naplňování cílů a dodržování zásad rozvoje území, zakotvených v základních dokumentacích o rozvoji města.

V rámci hlavního města Prahy jsou předmětem zpracování Územně analytické podklady ve dvou úrovních. Úroveň kraje je určena zejména jako podklad pro plánovací činnost na celoměstské konceptuální úrovni, pro sledování celoměstsky významných trendů a problémů. Úroveň obce, která je v přípravné fázi, bude studovat stav a vztahy v územním detailu, umožňujícím hodnotit hodnoty a kvality území na lokální úrovni, stejně jako zjišťovat dílčí územní problémy a nerovnováhy.

Hodnocení vyváženosti vývoje území pro úroveň kraje si klade za cíl především odhalit slabé stránky a disparity existující na úrovni celoměstské, mající obecné příčiny vyplývající z postavení, způsobu organizace prostorové struktury města, makroekonomických podmínek, geografické polohy a dalších aspektů, které se projevují obdobně na celém území města. Tyto aspekty přitom v řadě případů sice přímo ovlivňují fyzické proměny a dynamiku činností a vztahů v území, ale působí mnohdy mimo rámec ovlivnitelný nástroji územního plánování a je třeba hledat nástroje v rozhodující míře ve výstupech sociálně-ekonomického programování realizovaného municipálními správními orgány. Vedle pojmenování těchto jevů a procesů je sledovaným cílem také nalezení hlavních zdrojů střetů či disparit v území, které se svým významem projevují na celoměstské úrovni.

Následující vyhodnocení je tedy koncipováno jako soubor zjištěných disparit a nerovnováh, působících proti základním principům udržitelného rozvoje, ale zvláště vyzdvihneme ty z nich, které jsou řešitelné nástroji územního plánování.

Právě ty se musí stát předmětem formulování Zásad územního rozvoje Prahy jako kraje a města a jejího nového územního plánu, zatímco ostatní nutno odkázat na jiné subsystemy seberegulace společnosti, jako je Strategický plán hlavního města Prahy, další specializované oborové koncepce a programy pořizované podle jiných zákonů a předpisů jinými subjekty samosprávy, státní správy ap.

Následující text této kapitoly je proto rozdělen na nerovnováhy (slabé stránky + ohrožení) dlouhodobé udržitelnosti rozvoje projevující se **mezi jednotlivými pilíři udržitelnosti**. Vyváženost vztahů mezi pilíři udržitelnosti rozvoje nutno chápat i v kontextu případných nerovnováh a disproporcí mezi popisovanými jevy a stavy **uvnitř jednotlivých pilířů**.

3.1 ZJIŠTĚNÉ NEROVNOVÁHY MEZI PILÍŘI UDRŽITELNOSTI ROZVOJE

3.1.1 DISPROPORCE MEZI EKONOMICKÝM A ENVIRONMENTÁLNÍM PILÍŘEM

- disproporce mezi zájmem na dalším převážně extenzivním plošném rozvoji zástavby města a zájmem na zlepšující se kvalitě životního prostředí (nakládání s odpady, zdroje energií, mikroklima - provětrávání, přehřívání povrchů, vysoušení, zrychlený odtok vody, znečištění ovzduší a hluk z generované dopravy) (v kompetenci územního plánování - ÚP)
- intenzivní využití zemědělského půdního fondu s vysokým stupněm zornění na styku se zástavbou zhoršuje podmínky bydlení a občanské vybavenosti v sousedství (prašnost z obdělávané půdy, hluk a emise ze zemědělských strojů a dopravy, splachy ornice na komunikace, do kanalizace ap.) (zčásti v kompetenci ÚP)
- disproporce mezi polohou hlavního města v radiálním uspořádání silniční sítě ČR s nedokončenou výstavbou obou silničních okruhů, které by odvedly tranzitní nákladní i osobní dopravu z oblasti kompaktního města a žádoucí ochranou životního prostředí ve městě (zčásti v kompetenci ÚP),
- disproporce mezi zájmem na udržení kontinuity vazeb přírodního prostředí a prostorů pro rekreaci uvnitř města a v jeho okolí (pilíře sociální a environmentální) a urbanizačních tendencí na hranici a za hranici města (pilíře sociální a ekonomický) (v kompetenci ÚP)

3.1.2 DISPROPORCE MEZI ENVIRONMENTÁLNÍM A SOCIÁLNÍM PILÍŘEM

- disproporce mezi nedostatečnou lesnatostí a zastoupením přírodních prvků v některých částech města a potřebami dostupných příležitostí pro krátkodobou a denní rekreaci (*v kompetenci ÚP*)
- disproporce mezi žádoucí kvalitou životního prostředí a faktem, že přes 60 % obyvatel Prahy žije trvale v oblastech s překročenými limity znečištění ovzduší a 50 % obyvatel v oblastech s překročenými limity zatížení hlukem, převážně z dopravy (*zčásti v kompetenci ÚP*)

3.1.3 DISPROPORCE MEZI SOCIÁLNÍM A EKONOMICKÝM PILÍŘEM

- disproporce mezi zájmem na udržení charakteru městského jádra jako jedinečné oblasti historického a kulturního dědictví (*sociální pilíř*) a vysokými tlaky na intenzitu jeho ekonomického využití a turistický ruch (*ekonomický pilíř*)
- disproporce mezi žádoucí a probíhající restrukturalizací ekonomické základny Prahy (*ekonomický pilíř*) a nepříznivým vývojem populace (*sociální a environmentální pilíř*) (*mimo kompetence ÚP*),
- disproporce mezi vizí rozvíjení Prahy jako vlídného a obohacujícího města, centra kultury a umění, vzdělávání, vědy, výzkumu, školství, obchodu a dalších aktivit evropského významu (*ekonomický pilíř*) a pokračujícím růstem sociálně patologických jevů (*sociální pilíř*) (*mimo kompetence ÚP*)

3.1.4 DISPROPORCE MEZI VŠEMI PILÍŘI

- disproporce mezi potřebou funkční, ekonomické a environmentálně přijatelné dopravní obsluhy města (*ekonomický, sociální i environmentální pilíř*) a stávajícím stavem dopravní infrastruktury a obsluhy v hlavním městě Praze a okolí, zejména dlouhodobou absencí Pražského okruhu (*z velké části v kompetenci ÚP*)
- disproporce mezi žádoucí vysokou atraktivitou a preferencí používání MHD a PID ve městě (*pilíře ekonomický a sociální*) a nedostatečným prosazováním regulačních opatření vůči IAD progresivně směrem do centra města (*pilíř environmentální*) (*z části v kompetenci ÚP*)

3.2 ZJIŠTĚNÉ NEROVNOVÁHY UVNITŘ PILÍŘŮ UDRŽITELNOSTI

3.2.1 EKONOMICKÝ PILÍŘ

- disproporce mezi podílem hl. m. Prahy na tvorbě HDP celé ČR i její úlohou hlavního města na jedné straně a podílem přímých příspěvků ze státního rozpočtu do rozpočtu Prahy a investic zajišťovaných pro potřeby Prahy obecně (zejména pro rozvoj dopravní a technické infrastruktury) (*mimo kompetence ÚP*)
- disproporce mezi cíli Prahy stát se významnou evropskou metropolí a nevyhovujícím napojením na evropské dopravní sítě (vyjma letecké dopravy) pod úrovní nejvýznamnějších konkurenčních měst západní Evropy (*zčásti v kompetenci ÚP*)
- disproporce mezi existujícími kapacitami inovační infrastruktury města a cíli v oblasti rozvoje vzdělanosti a objemem aplikace výsledků výzkumu v praxi (*mimo kompetence ÚP*)
- disproporce mezi mírou a kvalitou veřejné podpory konverze transformačních území a požadavky na hospodárné nakládání s územními zdroji (*zčásti v kompetenci ÚP*)
- málo rozvinutá koordinace aktivit a spolupráce mezi veřejným a soukromým sektorem při prosazování zájmů města (*zčásti v kompetenci ÚP*)
- chybějící koordinace výstavby na okrajích města a v suburbanizačním území za hranicemi (*v kompetenci ÚP*)
- disproporce mezi finančními možnostmi vlastníků (a někdy jejich zájmem o nápravu) a faktickým stavem panelové výstavby s vysokými tepelnými ztrátami jejich obvodových a střešních pláštů, nízkou řemeslnou kvalitou a estetickou úrovní včetně prostředí sídlišť (*zčásti v kompetenci ÚP*)
- disproporce, které vytváří deformovaný trh s byty existencí dvojího nájemného (*mimo kompetence ÚP*)
- disproporce spočívající v mimořádném tlaku investorů na výstavbu bytů mimo plochy určené pro bydlení územním plánem města (nezastavitelná území - zejména zeleň) a na neúměrné využití stavebních ploch (maximalizace ekonomického zhodnocení investic s hrozbou nepříznivé a nevratné zátěže lokalit) a nedostatečná podpora rozvoje na rozvojových plochách ÚPn HMP (*v kompetenci ÚP*)

- disproporce mezi zájmem na přiměřené intenzifikaci forem stávajících zastavěných území a potřebou zamezení růstu města do nezastavitelných ploch a stávajícím deficitům parkovacích stání v těchto lokalitách a dalšími nároky, které vyvolává případná zástavba, často hrazené z finančních zdrojů města (v kompetenci ÚP)

3.2.2 SOCIÁLNÍ PILÍŘ

- disproporce mezi růstem podílu obyvatel města v poproduktivním věku oproti podílu obyvatel ve věku produktivním a předproduktivním (mimo kompetence ÚP)
- disproporce mezi změnami počtu obyvatel v suburbánním pásu za hranicemi hl. m. Prahy a zařízení místní veřejné a dopravní vybavenosti, zvyšující se tlak na kapacitní využití těchto zařízení na území hl. m. Prahy bez změny odpovídajících finančních zdrojů (z části v kompetenci ÚP)
- disproporce mezi vzrůstající poptávkou po veřejných sociálních službách a nedostatečnou mezigenerační a rodinnou solidaritou a kapacitou služeb pro rodiny s dětmi (mimo kompetenci ÚP)
- disproporce mezi zájmem o příchod nových pracovníků ze zahraničí pro naplnění poptávky profesí s dlouhodobým deficitem pracovníků a nepřipraveností obyvatel a prostředí k přijetí imigrantů do místní komunity (mimo kompetence ÚP)
- disproporce mezi managementem kapacit předškolních a školských zařízení a demografickými populačními cykly (zčásti v kompetenci ÚP)
- disproporce vyplývající ze ztrát stávajících ploch a rezerv pro veřejné vybavení v urbanisticky vhodných lokalitách v procesu změn úprav územního plánu a budoucí potřebou po odstranění výkyvů demografického vývoje (v kompetenci ÚP)

3.2.3 ENVIRONMENTÁLNÍ PILÍŘ

- rozpor mezi veřejnými zájmy na ochraně přírody a krajiny a zájmem ochránit vhodné profily na vodních tocích a další terénní deprese pro možnou budoucí potřebu budování protipovodňových opatření a akumulací vody vzhledem k očekávaným změnám klimatu (zčásti v kompetenci ÚP)
- diskrepance mezi veřejným zájmem na ochraně přírody a krajiny a zájmem zajistit dostatek pitné vody i dálkovými převody mezi povodími (zčásti v kompetenci ÚP)

- rozpor mezi zájmem na ochraně přírody a krajiny a nezbytností zajistit v říčních nivách coby významných krajinných prvcích umístění dostatečně účinných čistíren odpadních vod (zčásti v kompetenci ÚP)
- rozpor mezi veřejným zájmem na ekologicky účinném zneškodňování nerecyklovatelných odpadů a současně na ochraně ovzduší, vod a půdy při různých způsobech jejich zneškodňování (termické využití, skládkování) (zčásti v kompetenci ÚP)
- rozpor mezi veřejným zájmem chránit obyvatele před hlukem a emisemi z dopravy vzdalováním dopravních koridorů z obytné zástavby a veřejným zájmem na minimalizaci záborů zemědělského půdního fondu, pozemky určenými k plnění funkcí lesa a obecně přírodního prostředí v nezastavěném území (zčásti v kompetenci ÚP)
- rozpor mezi veřejným zájmem na ochraně zemědělského půdního fondu, pozemky určenými k plnění funkcí lesa, obecně nezastavěného území a přírodního prostředí mimo město mj. i pro rekreaci, s veřejným zájmem na nezastavování zelených ploch uvnitř města, zvyšování hustoty a podlažnosti zástavby, s negativními důsledky na oslunění, osvětlení, provětrávání ulic a veřejných prostranství, hluk a kvalitu ovzduší v přízemní vrstvě i vlivem rostoucích dopravních zátěží (v kompetenci ÚP)

4 URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ

Na základě vyhodnocení stavu a tendencí ve vývoji hlavního města, dílčích tematických SWOT analýz a z vyhodnocení nevyváženosti, problémů a disparit uvnitř pilířů udržitelnosti vývoje i mezi nimi navzájem 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 malá část řešitelná nástroji územního plánování a rozhodování.

Výběr tohoto omezeného výčtu disparit, střetů a problémů k řešení, které svým regionálním či celoměstským rozsahem nebo významem ovlivňují základní principy urbanistické koncepce území, ochrany hodnot území, principy udržitelného rozvoje, dopravních a infrastrukturních systémů a dalších důležitých aspektů je dále sledován v rámci tohoto rozboru, který je graficky vyjádřen a územně lokalizován v rámci Problémového výkresu. Zvolený přístup je nezbytný pro zajištění východisek a argumentační podpory pro zpracování navazující územně plánovací dokumentace - Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. Tomuto primárnímu účelu je přizpůsobena i struktura popisu vybraných problémů.

Nalezené problémové jevy byly na základní úrovni rozděleny na závady, ohrožení, střety a specifické oblasti.

4.1 URBANISTICKÉ, DOPRAVNÍ A HYGIENICKÉ ZÁVADY

Do kategorie závad spadají především jevy nebo územní situace, které negativně ovlivňují nebo problematizují možnosti vyváženého fungování stavu a dalšího rozvoje města, které však přímo neznamenají přímý střet s jiným jevem nebo aspektem v území a které nemají ani povahu bezprostředního ohrožení pro budoucí vývoj města. V rámci této kategorie byly definovány zejména jevy dopravní a technické vybavenosti:

- Celoměstsky významné lokality skládky a spalovny představující zdroj znečištění prostředí.
- Zdroje znečištění ovzduší REZZO 1.
- Oblasti představující bariéry kontinuity rozvoje městské struktury, jakými jsou rozsáhlé monofunkční zóny vytvářející prostorový předěl a komplikující vzájemné vztahy smíšených městských struktur např. Malešicko Hostivařská oblast, nebo svými vlivy omezují možnost jejich výraznějšího rozvoje, např. vliv letiště Ruzyně a Kbely.

- Zástavba sledující hranici Prahy -problematické uzavírání prostupů do volné krajiny – stávající, nebo připravovaná nabídka rozvojových ploch v Praze, ale zejména v regionu, která se často soustřeďuje do poloh v těsném kontaktu s hranicemi HMP, bez ohledu na potřebu systémových propojení, přijatelnou koncepci, fungující vazby, nebo místní podmínky.
- Oblasti srůstání zástavby přes hranici Prahy. V současné době již existuje několik míst srostlé zástavby, mezi městem a regionem, které kladou zvýšené nároky na koordinaci vzájemných vazeb a spolupráci.
- Zvyšující se nároky na dopravu a vybavenost vlivem spádovosti nevybavených rozvojových oblastí za hranicí Prahy, který je patrný zejména v jižním sektoru Prahy.
- Směry s rostoucími nároky na PID a IAD – s doprovodnými problémy v komunikační síti.
- Komunikace v urbanizovaném území výrazně zatížené tranzitní kamionovou dopravou.
- Chybějící kolejové spojení letiště Ruzyně s centrem Prahy.
- Železniční tratě s potřebou oddělení dálkové a příměstské dopravy.
- Značně zatížené úseky metra.
- Problematické přestupní terminály veřejné dopravy z hlediska kapacity, vybavení nebo lokalizace.
- Chybějící kolejové propojení jižního sektoru s centrem města, především trasa D metra).
- Poloha stávající ČOV v zátopovém území a v těsném kontaktu s přírodně hodnotným územím.

4.2 OHROŽENÍ V ÚZEMÍ

Ohrožení v území představují zejména možné 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. Mezi tyto celoměstsky významná ohrožení, jejichž ochranu je možno podpořit s využitím nástrojů územního plánování na úrovni kraje jsou zejména:

- Záplavová území.
- Poddolovaná a sesuvná území.
- Oblasti a lokality starých zátěží.
- Oblasti zasažené provozem letišť.

4.3 MÍSTA ÚZEMNÍCH STŘETŮ ZÁMĚRŮ S LIMITY

Další 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, vyvolává v praxi de facto každý větší záměr na rozvoj území více či méně kritický střet s limity využití území. Vzhledem k požadavku na velkou generalizaci problémů pro účely tohoto rozboru byly proto jako střety vyhledávány pouze ty záměry, které jsou v přímé kolizi s limity celoevropského významu, což jsou v případě hl. m. Prahy lokality Natura 2000 v oblasti ochrany přírody. Při tomto maximálním zúžení výběrových podmínek je na území hl. m. Prahy jediný střet srovnatelného významu:

- Trasa Vysokorychlostní trati v oblasti Natury 2000 Horní Počernice – jih.

4.4 SPECIFICKÉ OBLASTI A ŠIRŠÍ ÚZEMNÍ PROBLÉMY

Čtvrtou kategorií sledovanou v rámci definice problémů v území tvoří oblasti či území, ovlivněné specifickým jevem či fenoménem negativně ovlivňujícím možnosti stávajícího fungování a budoucího rozvoje. Tímto negativně ovlivňujícím fenoménem může být často i skupina souvisejících a vzájemně se překrývajících faktorů, z nichž žádný sám o sobě nemusí znamenat závažnou závadu, která vzniká až jako negativní výsledek vzájemného spolupůsobení. Tyto specifické oblasti jsou definovány na základě pojmenování ovlivňujících faktorů. Z toho důvodu se mohou jednotlivé vymezené oblasti prostorově překrývat. Vedle vlastních problémových území jsou v rámci skupiny specifických oblastí vymezeny také lokality s významným pozitivním potenciálem dalšího rozvoje, vyplývající z jeho polohy v rámci města, předchozího urbanistického vývoje a dalších faktorů, které jsou však zatíženy starými ekologickými zátěžemi a souvisejícími negativy. Pro účely tohoto rozboru byly stanoveny následující specifické oblasti nebo problémy zasahující širší územní oblast:

Oblasti s problémy urbanistické koncepce a ochrany urbanistických, přírodních a kulturních hodnot:

- Oblast pohledově exponovaná ve vztahu k PPR s problémy s měřítkem umísťovaných staveb.

Pražská památková rezervace představuje unikátní urbanistickou strukturu velmi citlivou pro měřítka umísťovaných staveb. Soudobý tlak na nové realizace v bezprostředním okolí znamená nebezpečí možného narušení tohoto unikátního celku např. nově i vzhledem k zájmu na umísťování výškových staveb. Potřeba je stanovit odpovídající pravidla, regulativy i podmínky. Citlivá oblast pro umísťování staveb je vymezena pohledovým horizontem PPR, který vznikl na základě zkušeností s pořizováním panoramatických pohledů města a sledováním pohledově exponovaných míst, i dlouhodobě ověřovaném rozboru prostorové struktury města uplatňované již v minulých územních plánech. Přesnější vymezení oblasti je předmětem podrobnější analýzy

- Oblast s výrazným deficitem zeleně a rekreačních příležitostí.

Přetrvávajícím problémem severovýchodní oblasti města – území v prostoru okrajového pásma mezi městskou částí Ďáblice a Kbely je evidentní nedostatek souvislejších ploch zeleně, fungujícího systému zeleně a ÚSES i nabídky rekreačních příležitostí pro související kompaktní městskou strukturu Proseka, ale zejména městské části Letňan, kde stoupá zájem o další bytovou zástavbu. Rozvíjející se obchodní plochy a další komerční příležitosti navíc výrazně zvyšují podíl zpevněných ploch a zmenšují možnosti založení odpovídajícího podílu zeleně.

- Oblast celoměstského centra.

Oblast označovaná za celoměstské centrum se nachází částečně na území Pražské památkové rezervace (PPR), s navazujícími okrajovými částmi historických čtvrtí Vinohrad, Karlína a Smíchova na území městských částí Praha 1, Praha 2, Praha 5 a Praha 8.

Oblast představuje soustředění celostátně významných institucí správních, kulturních, vzdělávacích i zdravotních. Celoměstské centrum tvoří převážně historicky cenná zástavba s památkovou ochrannou, nabízející širokou škálu městských funkcí, realizují se zde mezinárodní přestupní vazby železniční, autobusové, výrazně se projevuje zvyšující se turistická atraktivita Prahy.

Turistický ruch a dopravní zatížení jsou nejproblematictějšími funkcemi v souvislosti s památkovou ochranou městské zástavby, s ochranou veřejných prostranství a s podmínkami pro udržitelný život obyvatel centra. Funkce celoměstského centra by měla být posílena jeho rozšířením v navazujících plochách a částečně přenesena do ostatních významných městských center.

- Oblast s enormně vysokou koncentrací pracovních příležitostí indukující velký rozsah dopravy.

Celoměstské centrum 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

- Oblast se zájmy ochrany přírody a krajiny a s aktivitami nadmístního, celostátního a nadstátního významu s vysokou návštěvností.

Oblast zahrnuje Drahaň, k.ú. Troju a Bubeneč a z malé části katastr Bohnice a Kobylisy. Jedná se o unikátní prostor s řadou přírodně rekreačních a kulturních hodnot, které byly v minulosti rozšířeny založením ZOO, Pražské botanické zahrady, výstaviště Holešovice, Stromovky a které jsou využívány hojně místními i mimopražskými návštěvníky. Návštěvnost oblasti se stále zvyšuje, vyvolává vysoké nároky na dopravu a MHD a dostává se do konfliktu se zájmy místních obyvatel i zájmy ochrany přírody.

Oblast je negativně ovlivňována intenzifikovanou Ústřední čistírnou odpadních vod na Císařském ostrově.

- Oblast 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.

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. Střetávají se zde 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 čelí tlakům na vytváření komerčního zázemí pro rekreační a sportovní funkce.

- Oblast se zájmy ochrany přírody a krajiny s požadavky na rekreační, ale i jiné využití.

Rekreační území **Dolní Počernice – Běchovice – Černý Most se nachází při Pražském okruhu** na území městských částí Praha – Dolní Počernice, Praha – Běchovice a Praha 14, z větší části tvoří oblast přírodní park Klánovice – Čihadla. Připravuje se doplnění rekreačním parkem v lokalitě U Čeňku, které má tvořit zázemí pro kapacitní obytnou zástavbu Černého mostu a realizace golfového hřiště. Ohrožení území může být posíleno i existující transformační oblastí – Běchovice i dalšími záměry na rozvoj oblasti.

Trojmezí - území na rozhraní 3 městských částí Prahy 10, 15 a 11. Území tvoří rezervu rekreačních ploch pro navazující kapacitní obytnou zástavbu sídlišť.

Kromě rekreačního využití jsou kladeny na území nároky na další kapacitní zástavbu.

Soutok Vltavy a Berounky - podstatnou proměnu čeká údolní nivu na soutoku řek Berounky a Vltavy, na území městských částí Praha 5, Praha 12, Lipence, Radotín, Zbraslav. Nacházejí se zde významná ložiska štěrkopísku, jejichž vytěžením se podstatně promění charakter i funkční využití krajiny; území má silný celoměstský rekreační potenciál.

Radotínské údolí – významné území přírodního parku Radotínsko-chuchelský háj na území městských částí Radotína, Lochkova a Zadní Kopaniny, částečně zasahující do chráněné krajinné oblasti Český kras a s řadou dalších zvláště chráněných území, je též významnou těžební oblastí.

Přírodní park Prokopské a Dalejské údolí - údolí podél Prokopského a Dalejského potoka na území městských částí Řeporyje, Stodůlky, Holyně, Jinonice a Hlubočepy, zahrnuje řadu zvláště chráněných území, tvoří významné rekreační zázemí Jihozápadního města.

Vidoule – Cibulka – Motol - součást přírodního parku Košíře – Motol na území městské části Praha 5, zahrnuje některé zvláště chráněné území, obsahuje golfové hřiště a sportovní areály, a zejména vrch Vidoule, který je předmětem zájmu o výstavbu. Území je významným rekreačním potenciálem pro Jihozápadní město.

Šárka - součást přírodního parku Šárka – Lysolaje, na území městské části Praha 6, území s výjimečnými krajinnými a přírodními hodnotami. Území má významný rekreační potenciál a odolává tlakům na jejich zintenzivnění i komercializaci.

- Oblast se společensky významnými aktivitami s nedokončenou koncepcí.

Ve městě existuje několik lokalit, které byly určeny a založeny pro specifické využití, jejich současné využití však již neslouží svému účelu, nebo jejich koncepce nebyla zcela naplněna a dnes se hledá způsob jejich dokončení:

Strahov – území v přímém kontaktu s historickým centrem města, založené jako stadion pro masová tělovýchovná vystoupení, později sloužící z části pro vrcholové středisko sportu ČSTV a pro ubytování a sportovní aktivity vysokých škol, je v současné době omezeně využíván, zejména neadekvátní je funkce hlavního Masarykova stadionu, zpochybněná je funkce strahovských vysokoškolských kolejí. Území má potenciál pro další vývoj, včetně navazujícího rekreačního území směrem k oboře Hvězda. Problematická je automobilová dopravní obsluha a obsluha MHD, vyhlášení památkové ochrany Masarykova stadionu i řešení navazujících vysokoškolských kolejí.

Výstaviště Letňany – v poloze přímo navazující na stanici metra Letňany na okraji kompaktního města, bylo vymezeno území pro realizaci trvalého výstaviště, které by mělo nahradit dnes provizorní výstaviště umístěné v této poloze na transformačních plochách VZLÚ Letňany. Vybudován by měl být komplex celostátního i mezinárodního významu. Koncepte území se již několikrát změnila, zejména s ohledem na chráněné území sysla obecného v bezprostředně související lokalitě letňanského letiště, i nároky na další využití v souvislosti s možnostmi pořádání OH.

Pelc Tyrolka – území na severním předpolí mostu Barikádníků bylo vymezeno pro založení vysokoškolského komplexu ČVUT; z velkorysé koncepce byla založena pouze část patřící matematicko fyzikální fakultě a objekt vysokoškolských kolejí. Koncepce již byla překonána a novější řešení nebylo dosud potvrzeno, včetně protipovodňové ochrany i souvisejícího řešení dopravního.

Vítězné náměstí – Dejvice – území doplňující nedokončenou Engelovu kompozici podle regulačního plánu Dejvic. Vítězné náměstí je dlouhodobě uvažováno pro doplnění městskou strukturou obvodového centra při respektování vysokoškolského programu reflektující potřeby ČVUT.

Pankrác – území navazující na stanici metra Pankrác, bylo vymezeno jako výrazné soustředění celoměstsky významných funkcí a prostorové zvýraznění pravobřežní části města, prostorová koncepce však nebyla dosud potvrzena. Potvrzení souvisí se stanovením pravidel pro umísťování výškových staveb na území města.

- Oblasti obchodně – společenských center s celoměstským a regionálním významem – velkokapacitní nákupní centra.

Oblasti velkokapacitních nákupních center vykazují v současné době problémy související se zájmy na jejich další rozšiřování, které přináší řadu problémů dopravních, ekologických – zvyšování podílu zpevněných ploch s min. podílem zeleně, ale i urbanistických – špatné zapojení do městské struktury, výrazná závislost na IAD apod. Potřeby kapacit obchodních ploch tohoto typu jsou navíc již naplněny. Jedná se o centra Letňany, Černý Most, Štěrboholy, Zličín.

Oblasti s významným rozvojovým potenciálem, ale s problémy se starými zátěžemi životního prostředí, případně s nalezením odpovídajícího využití:

- Oblasti s významným potenciálem rozvoje na transformačních plochách.

Do oblastí s významným potenciálem rozvoje na transformačních plochách byly zařazeny transformační oblasti celoměstského významu, a transformační oblasti na ploše větší než 25 ha. Patří se zejména Holešovice – Bubny, Maniny - Dolní Libeň – Invalidovna, Masarykovo nádraží - Hlavní nádraží, Nákladové nádraží Žižkov, Vysočany, Letňany – Letov, Letňany - Daewoo-Avia, Bohdalec – Slatiny, Malešicko – Hostivařská průmyslová oblast, Dolní Počernice – Běchovice, Xaverov, Hodkovičky, Modřany – bývalé čokoládovny Orion (Nestle), Komořany – bývalý cukrovar, Radotín – skleníkový areál, Velká Chuchle – skleníkový areál, Nádraží Smíchov (včetně bývalého lihovaru), Jinonice – Waltrovka, Stodůlky – Mototechna, Zličín – Technocom - Vodní zdroje - Stas, Strahov – stadion a koleje.

Oblasti s problémy koncepce technické a dopravní infrastruktury

- Oblasti citlivé na zvyšování podílu zpevněných ploch z hlediska dopadu změny odtokových poměrů na drobné vodní toky na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje.
- Oblasti nezasobované vodou z celoměstského systému zásobování.
- Oblasti neodkanalizované na soustavnou síť nebo lokální čističku.
- Dosud nenalezené přijatelné řešení trasy komunikace Vysočanské, která by měla převzít významné radiální vztahy z centrální oblasti města směrem na východ.
- Nedořešené výhledové uspořádání „Železničního uzlu Praha“ (ŽUP) v centrální oblasti Prahy.
- Nedostatečná kapacita železničního koridoru mezi železničními stanicí Praha – Smíchov a Železniční stanicí Praha – Hlavní nádraží.
- Chybějící kolejové propojení Praha Brandýs n. L./ Stará Boleslav.
- Směry s rostoucími nároky na IAD a PID – s doprovodnými problémy v komunikační síti.
- Dořešení metra trasy D ve vazbě na úsek Písnice – Náměstí Míru.

4.5 VÝCHODISKA A OBECNÉ CELOMĚSTSKÉ PROBLÉMY

Problémové jevy v území na celoměstské úrovni nejsou omezeny pouze na výše uvedené územně lokalizovatelné fenomény. Jak vyplývá z rozboru udržitelného rozvoje území, je možné na území hl. m. Prahy definovat samostatnou skupinu problémů, jejichž odstranění nebo omezení je v možnostech nástrojů územního plánování, resp. tyto nástroje mohou účinně spolupůsobit na jejich eliminaci. Mezi tyto aspekty je možné zařadit také problematiku stanovení základních východisek pro plánování rozvoje území. Územně analytické podklady pro tyto východiska přinášejí faktografickou a syntetickou oporu, ukazují pravděpodobné trendy vývoje, jejichž znalost je nezbytná pro reálné nastavení cílových předpokladů nebo milníků pro rozvoj území.

Problémy obecné povahy ovlivnitelné územně plánovací činností nebo tuto činnost podmiňující jsou rozděleny do tří kategorií: východiska rozvoje území a požadavky na územně plánovací činnost v území, problémy urbanistické struktury města a problémy ochrany přírodních hodnot v území.

Východiska rozvoje území, požadavky na územně plánovací činnost v území

- Určení cílové velikosti města a počtu obyvatel v návaznosti na zjištěné limity růstu pro období sledované návrhy koncepčních dokumentů.
- Absence aktuální podrobnější územně plánovací dokumentace pro Pražskou památkovou rezervaci.
- Nedostatečná koordinace zájmů a záměrů v rozvoji i ochraně se Středočeským krajem a se sousedními obcemi.

Problémy urbanistické struktury města a funkčního využití území

- Nedostatečná prostorová a výšková regulace zástavby ve vazbě na požadavky ochrany kulturních hodnot města a zejména jeho vizuální stránky ve vztahu k Pražské památkové rezervaci a ve vazbě na omezení dalšího zatěžování systémů dopravní a technické infrastruktury v exponovaných lokalitách.
- Nedostatečná ochrana bydlení v centrální části města, trvalí pokles trvale bydlících obyvatel.
- Nedostatečné kapacity vybraných druhů zařízení sociální a zdravotní péče, nedostatečná ochrana územních rezerv pro tato zařízení.

- Nedostatečná podpora územní přípravy pro umístění vědeckotechnických/technologických parků, inkubátorů a dalších zařízení výzkumu, vývoje a inovací.
- Nedostatečná regulace rozvoje velkokapacitních nákupních center.
- Nedostatečná podpora pro rozvoj vysokoškolské funkce v rámci jádrové oblasti městské struktury, nevyhovující prostorová struktura stávajících zařízení.
- Problém deficitů parkovacích stání v rozsáhlých částech území hl. m. Prahy a deficitů územních příležitostí pro realizaci nových odstavných ploch.
- Ochrana územní rezervy pro multimodální způsoby zásobování centrální části města.

Ochrana přírody, krajiny, městské zeleně

- Postupující fragmentace volné příměstské krajiny a zhoršování její dostupnosti v souvislosti se zahušťováním dopravní sítě a rozšiřováním urbanizovaného území.
- Problém nedostatečného radiálního propojení městské zeleně na středočeský region a tangenciálního propojení v rámci města, oslabující systémový charakter celoměstského systému zeleně.

5 ZDROJE INFORMACÍ, REFERENCE A LITERATURA

- Obecné odkazy

2D Povodňový model hl. m. Prahy pro aktuální stav 2006

Akční plán k realizaci Územní energetické koncepce hl.m.Prahy v letech 2007-2010 (ENVIROS, s.r.o. – r.2006)

Aktuální informace č. 4/2007 - Nemocnice v České republice v roce 2006, ÚZIS ČR, 2007, Ústav zdravotnických informací a statistiky ČR

Aktuální informace č.16/2007 – Zdravotnická zařízení v ČR v roce 2006, ÚZIS ČR, 2007, Ústav zdravotnických informací a statistiky ČR

B. Borovička, J. Hrůza – Praha – 1000 let stavby města

CB Richard Ellis 2007

Cushman&Wakefield, European Cities Monitor, 2007

ČVUT, fakulta stavební, katedra hydrotechniky, Ing. Karel Mareš, Csc. – publikace „Úpravy toků (navrhování koryt)“

Dopravní průzkumy (zdroj UDI, ROPID, DP HMP a.s., URM)

Generel sportovních zařízení v Praze, aktualizace Sportprojektu 2002

Generel sportovních zařízení ve městě Brně, Urbanismus architektura design – studio, 2007

Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území aglomerace Hlavní město Praha, nařízení č. 14/2006 Sb. hl. m. Prahy

Klimatologická studie pro potřeby zpracování návrhu územního plánu hlavního města Prahy: Pretel J., 1996

Koncepce sociální péče hlavního města Prahy, MHMP, 2001

Modelové hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy: ATEM, 2006

Národní inovační politika ČR na léta 2005-2010, Vláda ČR 2005

NATURA 2000: AOPK ČR

Návrh koncepce zdravotnictví hlavního města Prahy, MHMP, 2003

Norbert Schulz – Genius loci

Operační program Praha – Adaptabilita 2007-2013, MHMP 2007

Operační program Praha – Konkurenceschopnost 2007-2013, MHMP 2007

Plán odpadového hospodářství – původce odpadů hl. m. Praha: ISES spol s.r.o., 2006

Plán odpadového hospodářství hlavního města Prahy – kraj: Dekont Umwelttechnik, spol. s.r.o., 2005

Praha Životní prostředí: INF MHMP, 2006

Praha. Chráněná území ČR XII.: Kubíková J., Ložek V., Špryňar P. a kol., AOPK ČR, 2005

Pražská energetika, a.s. - Výroční zpráva 2006

Pražská plynárenská, a.s. - Výroční zprávy 2005, 2006

Pražská teplárenská, a.s. - Výroční zprávy 2001-2006

Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny v Praze, U-24, s.r.o., Praha 2007

Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny v Praze: U 24 s.r.o. a kol., Praha, 2007

Programové prohlášení Rady hl. m. Prahy 2006-2010, MHMP 2006

Průvodní zpráva k ÚPn HMP – koncept – 1995

Průvodní zpráva k ÚPn HMP – návrh – 1999

Přirozená vegetace území hl. m. Prahy a její rekonstrukční mapa: Moravec J, Neuhäusl R. a kol., Academia Praha, 1991

PVK a.s. – Ročenka za rok 2006

Statistická ročenka hl. m. Prahy, ČSÚ 2007

Statistické ročenky školství – výkonové ukazatele; Český statistický úřad

Strategický plán hl. m. Prahy, 2000

Tomáš Valena – Město a topografie

Ukazatele výzkumu a vývoje v ČR, ČSÚ 2005

Územní energetická koncepce hl.m.Prahy 2003-2022 (SEVEN, Středisko pro efektivní využívání energie, o.p.s. – r.2004)

Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy: ÚRHMP, 1999 a ve znění platných změn a úprav, ÚRHMP, 2006 (v textu ÚPn HMP)

Územní plán VUC Pražského regionu

Územní plány obcí v přilehlé části regionu

Výpočtové hlukové mapy automobilové dopravy v denní a noční době, Praha 2005: ENVICONSULT, 2007

Výroční zprávy o stavu a rozvoji školství ; odbor školství MHMP

Zpráva o plnění rozpočtu za rok 2006, MHMP 2007

- Zdroje společností

Pražská teplárenská, a.s.

Pražská plynárenská, a.s.

RWE Transgas, a.s

Radiokomunikace, a.s.

Telefónica O2 Czech Republic, a.s.

Vodafone Czech Republic, a.s.

T-Mobile Czech Republic, a.s.

- Internetové stránky

Časopis Obec&finance, www.triada.cz/oaf/

Česká národní banka, www.cnb.cz

Český statistický úřad, www.czso.cz

Magistrát hl. m. Prahy, www.praha-mesto.cz

Ministerstvo vnitra ČR, www.mvcr.cz

Rada vlády pro výzkum a vývoj, www.vyzkum.cz

Úřad práce, <http://portal.mpsv.cz/sz>

Ústav pro informace ve vzdělávání, www.uiv.cz

MHMP, <http://magistrat.praha-mesto.cz>

Český hydrometeorologický ústav ČHMU, www.chmu.cz

NATURA 2000: AOPK ČR, <http://www.nature.cz/natura2000-design3/hp.php>

Ústav zdravotnických informací a statistiky ČR, www.uzis.cz

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

Grafická část



6 VÝKRESY – PŘEHLED POUŽITÝCH PRVKŮ

6.1 VÝKRES Č. 1 HODNOTY ÚZEMÍ

Výkres „Hodnot území“ na krajské úrovni je zpracován v měřítku 1 : 50 000. Ve výkresu je vyjádřen výběr z celoměstsky významných hodnot, tak aby byla zdůrazněny hodnoty, které je potřebné chránit a byly zřetelné základní kompoziční a prostorové principy založení města.

• Základní prvky

Hranice Prahy
Hranice MČ
Hranice obcí regionu
Zastavěné území - polohopis

• Přírodní hodnoty

Významné plochy zeleně – zobrazeny stávající významné plochy zeleně

Vodní plochy a toky – zobrazena historická síť vodních toků a historická vodní díla

Přírodní parky - zobrazeno - Draháň - Troja, Šárka - Lysolaje, Klánovice - Čihadla, Košíře - Motol, Říčanka, Prokopské a Dalejské údolí, Hostivař - Záběhlice, Rokytka, Radotínsko - Chuchelský háj, Botič - Milíčov, Modřanská rokle - Cholutice

Natura 2000 - zobrazeno - Praha - Letňany, Obora Hvězda, Praha - Petřín, Blatov a Xaverovský háj, Milíčovský les, Radotínského údolí, Lochkovský profil, Břežanského údolí,

Hranice CHKO - zobrazeno – CHKO Český kras

Území s ložiskovou ochranou - zobrazeno – Výhradní ložiska nerostných surovin - Zbraslav, Lahovice, Lahovice 1, Radotín -Špička, Radotín -Špička, Kosof - Hviždalka, Slivenec - Cikánka, Lipence, Lipence, Zadní Kopanina - Zmrzlík, Zadní Kopanina -Zmrzlík, Štěrboholy, Kosof - Hviždalka, Řeporyje, Kolovraty, Kolovraty, Kolovraty, Štěrboholy, Chráněná ložisková území - Zbraslav I., Zbraslav, Lipence I., Kolovraty, Kolovraty, Štěrboholy I., Řeporyje, Dobývací prostory těžené - Zadní Kopanina I, Radotín, Slivenec, Řeporyje, Zadní Kopanina, Záběhlice (Zbraslav), Zbraslav III - Jíloviště, Dobývací prostory netěžené - Štěrboholy, Zbraslav IV.,

Kvalitní zemědělská půda – zobrazena - půda I. a II. bonity

• Kulturní hodnoty

Pražská památková rezervace (PPR)

(Památková světového kulturního dědictví UNESCO zapsaná v r. 1992)

Památkové rezervace – zobrazeny – PPR, Stodůlky, Ruzyně

Ochranné pásmo PPR

Památkové zóny vyhlášené - zobrazeny - Vinohrady, Žižkov, Vršovice, Nusle, Barrandov, Smíchov, Baba, Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice, vilová kolonie Ořechovka, Staré Střešovice, Střešovičky, Tejnka, Karlín, osada Budáňka, osada Rybáře, Staré Bohnice, Staré Dáblice, Královice, Stará Hostivař

Historická jádra obcí - zobrazeny - Běchovice, Benice, Bohnice, Braník, Březiněves, Čakovice, Dáblice, Cholutice, Dolní Chabry, Dolní Měcholupy, Dolní Počernice, Dubeč 1, Dubeč 2, Hájek u Uhříněvsí, Hloubětín, Hlubočepy 1, Hlubočepy 2, Hodkovičky, Holyně, Horní Počernice 1, Horní Počernice 2, Horní Počernice 3, Horní Počernice 4, Hostavice, Hostivař, Hrdlořezy, Jinonice 1, Jinonice 2, Kbely, Koloděje, Kolovraty, Královice 1, Královice 2, Křeslice, Kunratice 1, Kunratice 2, Kunratice 3, Kyje 1, Kyje 2, Liboc, Libuš, Lipany u Kolovrat, Lipence, Lochkov, Lysolaje, Malá Chuchle, Malešice, Michle, Miškovice, Nebušice, Nedvězí u Říčan, Petrovice, Písnice, Pitkovice 1, Pitkovice 2, Prosek, Přední Kopanina, Ruzyně, Řeporyje, Řepy, Satalice, Sedlec, Slivenec, Smíchov, Sobín, Stodůlky 1, Stodůlky 2, Suchdol 1, Suchdol 2, Šeberov 1, Šeberov 2, Točná, Troja 1, Troja 2, Troja 3, Třebonice 1, Třebonice 2, Třeboradice, Uhříněves 1, Uhříněves 2, Újezd nad lesy, Újezd u Průhonic, Veleslavin, Vinoř 1, Vinoř 2, Vokovice, Záběhlice 1, Záběhlice 2, Zadní Kopanina 1, Zadní Kopanina 2, Zličín

Vybrané archeologické lokality - zobrazeny - Pražská památková rezervace, Bohnice - Zámky, Troja - Farky, Vinoř -V Obůrkách, Dejvice –Baba, Klánovice - Klánovice, Radlice - Dívčí hrady, Stodůlky - Bučovice, Záběhlice - Záběhlice, Dubeč -Dubeček, Hostivař - Hostivař, Královice - Sv. Markéta, Královice - Tvrz, Kunratice - Kunratice, Zbraslav - Havlín, Zbraslav - Závist, Ruzyně - Ruzyně, Stodůlky - Stodůlky, Břevnov - Břevnovský klášter, Zbraslav - Klášter cisterciáků

• Sídlní struktura (civilizační hodnoty)

Celoměstské centrum - Oblast označovaná vnímaná jako celoměstské centrum se nachází částečně na území Pražské památkové rezervace (PPR), s navazujícími okrajovými částmi historických čtvrtí Vinohrad, Karlína a Smíchova na území městských částí Praha 1, Praha 2, Praha 5 a Praha 8.

Kompaktně zastavěná oblast města - vymezené homogenní pásmo města ve vztahu k struktuře a historickému vývoji - zahrnuje zástavbu 19. a 20. stol. a dnes i 21. století, která tvoří souvislé zastavěné území, opírající se o významné rozvojové osy a rozvojové oblasti. Jedná se především o blokovou strukturu pražských předměstí, obytné vilové čtvrti a sídlištní zástavbu.

Okrajová oblast města – vnější okrajové území města, rozšiřuje sídlní strukturu o další formu spíše drobných samostatných sídel ve volné, převážně zemědělské krajině.

Významná sídla regionu – zvýrazněny jsou významná sídla regionu, ležící na historických urbanizačních osách, rozvíjející se v dané době současně se zástavbou na území Prahy - Roztoky, Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Úvaly, Průhonice, Říčany, Černošice, Rudná, Hostivice

Významná centra s podílem celoměstských funkcí – nedokončené centrum Pankrác

Oblasti soustředění kulturně společenských, osvětových a vzdělávacích aktivit – významné soustředění těchto aktivit najdeme na území Pražské památkové rezervace a na území celoměstského centra, celoměstský význam má oblast Troji (ZOO, Botanická zahrada, zámek Troja) a Bubeneč (Pražské výstaviště)

Oblasti soustředěných pracovních příležitostí - Celoměstské centrum, Území rozšířeného celoměstského centra Smíchova na bývalých průmyslových plochách spolu s regenerací oblasti Anděla, oblast Karlína, Holešovický meandr, Centrální část Dejvic, mezinárodní letiště se souvisejícími pozemky, oblast Velkokapacitní obchodní komplex Zličín a fa Siemens, Jihozápadní Město s plochami pro podnikání a administrativu, Pankrácká pláň s výškovými administrativními objekty a Bbcentrem a dalšími aktivitami, Plochy komerčně - administrativní zóny na Jižním Městě -Chodově při dálnici D1, Průmyslová zóna Malešice – Hostivař, Hostivařská část průmyslové oblasti, Přestavbová průmyslová oblast Vysočiny – Hloubětín, Hornopočernický průmyslově logistický komplex, Letňanská obchodní zóna a letňanské průmyslové podniky

Celoměstské rekreační oblasti – oblast Klánovického lesa a Xaverovského háje, přírodní park Hostivař – Záběhlice, Krčský les, Prokopsko - Dalejské údolí, Šárecké údolí, Draháň - Troja

Dálnice a rychlostní silnice - dálnice D1, D5, D8, D11, rychlostní silnice R4, R7, R10, Pražský okruh (zprovozněné úseky)

Hlavní komunikační síť města - zprovozněné úseky Městského okruhu (Jižní spojka Barrandovský most, ul.Dobříšská, tunel Mrázovka, Strahovský tunel), Chuchelská radiála (ul.Strakonická) úsek Radlické radiály (Rozvadovská spojka), Prosecká radiála (ul.V Holešovičkách, Liberecká, Cínovecká), Štěrboholská radiála (Štěrboholská spojka), Spořilovská spojka (ul. Spořilovská), Chodovská radiála (úsek ulic 5. května, Brněnská)

Vybrané komunikace plnící dočasně funkci hlavní komunikační sítě - stávající v situaci vyjádřené vybrané komunikace nahrazující funkci dosud chybějících úseků nadřazených celoměstsky významných komunikací např.ul.K Barrandovu, Plzeňská, Vrchlického Karlovarská, Patočkova, Milady Horákové, Evropská, Svatovítská Veletržní, Bubenská, Argentinská, Vrbenského, Povltavská, Spojovací, Českomoravská, Kolbenova, Chlumecká, Kbelská, Průmyslová, Chodovská, U Vršovického hřbitova, U Slavie, Bělocerkevská, U zdravotního ústavu, Soběslavská, Jana Želivského, Koněvova, 5. května, Legerova, Sokolská, Wilsonova, Hlávkův most, Ječná, Žitná, Resslerova, Jiráskův most, V botanice, Kartouzská, Českobrodská, Starokolínská, Novosibířská, Kutnohorská, Přátelství,

Metro - stávající trasy metra A, B, C

Železniční tratě evropského významu, tranzitní koridory - železniční tratě a plochy na území hl.města

Mezinárodní a vojenská letiště - letiště Ruzyně, Kbely,Letňany (letiště mezinárodní veřejné, vojenské, mezinárodní neveřejné)

• Kompoziční hodnoty celoměstského významu

Přírodní osy - morfologicky významná údolí a terénní hřbety provázené cennými plochami zeleně, s možnostmi doplnění systému zeleně na volných plochách, zdůrazněny jsou osy Draháň – Troja, Čimický háj – Ďáblický háj - vysočansko hlobětínské svahy, Vítkov –Čihadla - Klánovice, Říčanka – Rokytka, Botič – Milíčov – Pitkovice – Nupaky, Kunratická potok, Komořanské polesí, Radotínsko - Chuchelský háj - Staňkovka, Prokopské údolí, Vidoule – Dívčí Hrady, Obora Hvězda – Motol, Šárka – Lysolaje - Suchdol

Přírodní vrcholy – vyznačeny jsou Petřín, Vítkov, Dívčí Hrady

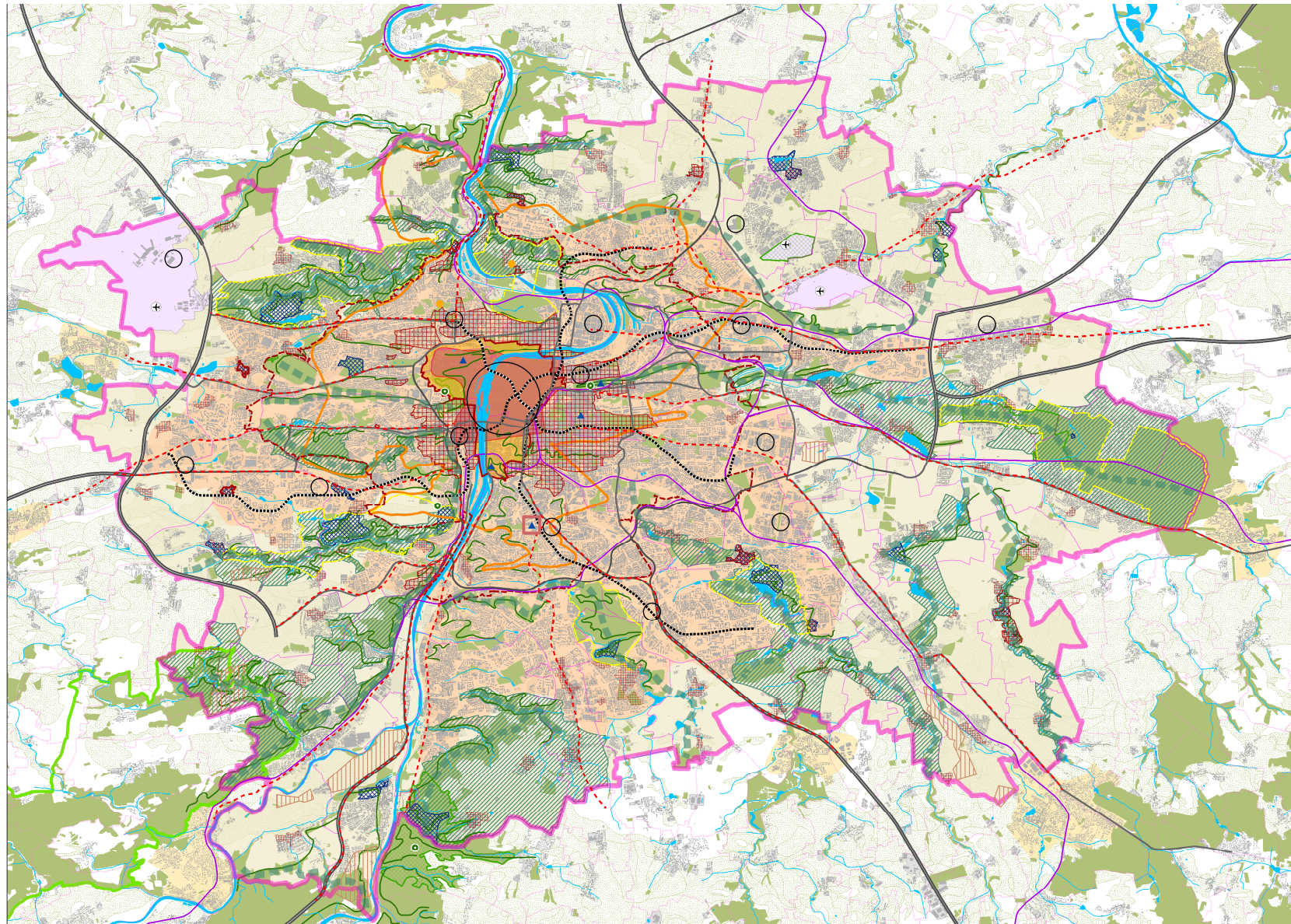
Výrazné terénní hrany – schématické vyznačení zachycuje linie výrazných terénních hran na základě „sklonitosti terénu“ vytvořeného na základě digitální mapy terénu 3D modelu svažitosti terénu

Stavební dominanty – vyznačeny jsou Pankrác, Vyšehrad, Hradčany, Vítkov, Žižkovská televizní věž

Historické urbanizační osy – historické trasy, člověkem dále modifikované, přinášející impuls pro rozvoj zástavby a osídlení a vytvářející základní kostru vznikající urbánní struktury

Pohledový horizont historického jádra – Citlivá oblast pro umístování staveb je vymezena pohledovým horizontem PPR, který vznikl na základě zkušeností s pořizováním panoramatických pohledů města a sledováním pohledově exponovaných míst, i dlouhodobě ověřovaném rozboru prostorové struktury města uplatňované i v minulých územních plánech.

Výkres č. 1 Hodnoty území



Hodnoty území

Podkladový materiál
Základní báze geografických dat ZABAGIS
© Geomatics s.r.o.
Vektorová data: ČR 1:50 000 - Středočeský kraj
© UAP MAPY spol. s r.o.

ÚZEMNĚ ANALYTICKÉ PODKLADY KRAJE PRAHA
POŘIZOVATEL: HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, MARIÁNSKÉ NÁMĚSTÍ 2, 110 01 PRAHA 1
ZPRACOVATEL: ÚTVAR ROZVOJE HL. M. PRAHY, VYŠEHRÁDSKÁ 57, 128 00 PRAHA 2
ČÍSLO VÝKRESU: 1 DATUM: 10/2007 MĚŘÍTKO: 1:50 000







Legenda

Hodnoty území









Základní prvky

-  Hranice hlavního města Prahy
-  Hranice městských částí
-  Hranice obcí Středočeského kraje
-  Zastavěné území - polohopis







Přírodní hodnoty

-  Významné plochy zeleně
-  Vodní plochy a toky
-  Přírodní parky
-  Natura 2000
-  Hranice CHKO
-  Území s ložiskovou ochranou
-  Kvalitní zemědělská půda















Kulturní hodnoty

-  Pražská památková rezervace (PPR)
-  Ochranné pásmo PPR
-  Památkové rezervace
-  Památkové zóny vyhlášené
-  Historická jádra obcí
-  Vybrané archeologické lokality

Kompoziční hodnoty celoměstského významu

-  Pohledový horizont historického jádra
-  Historické urbanizační osy
-  Výrazné terénní hrany
-  Přírodní osy
-  Přírodní vrcholy
-  Stavební dominanty

Sídelní struktura (civilizační hodnoty)

-  Celoměstské centrum
-  Kompaktně zastavěná oblast města
-  Okrajová oblast města
-  Významná sídla regionu
-  Významná centra s podílem celoměstských funkcí
-  Oblasti soustředění kulturně společenských, osvětových a vzdělávacích aktivit
-  Oblasti soustředěných pracovních příležitostí
-  Celoměstské rekreační oblasti
-  Dálnice a rychlostní silnice
-  Hlavní komunikační síť města
-  Vybrané komunikace plnící dočasně funkci hlavní komunikační sítě
-  Metro
-  Železniční tratě evropského významu, tranzitní koridory
-  Mezinárodní a vojenská letiště

6.2 VÝKRES Č. 2 LIMITY V ÚZEMÍ

Výkres „Limitů využití území“ na krajské úrovni je zpracován pro měřítko 1 : 50 000, tomuto měřítku odpovídá i podrobnost zobrazených prvků. Ve výkresu, jsou zobrazeny pouze limity na celoměstské úrovni. Nezobrazitelná ochranná pásma a plochy jsou vyjádřeny linií nebo bodem, v legendě je dále uveden odkaz na příslušný zákon nebo vyhlášku.

• Základní prvky

Hranice hlavního města Prahy
Hranice městských částí
Hranice obcí Středočeského kraje
Zastavěné území - polohopis
Mezinárodní a vojenské letiště
Vodní plochy a toky

• Přírodní limity

Přírodní park (ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.)

Situace zobrazuje - Draháň - Troja, Šárka - Lysolaje, Klánovice - Čihadla, Košíře - Motol, Říčanka, Prokopské a Dalejské údolí, Hostivař - Záběhllice, Rokytka, Radotínsko - Chuchelský háj, Botič - Milíčov, Modřanská rokle - Cholupice

Maloplošné zvláště chráněné území (ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.)

Situace zobrazuje - Baba, Barrandovské skály, Bažantnice v Satalicích, Bílá skála, Bohnické údolí, Branické skály, Cihelna v Bažantnici, Cikánka I., Cikánka II.a, Ctirad, Čimické údolí, Dalejský profil, Divoká Šárka, Dolní Šárka, Havránka, Homolka, Housle, Hrnčířské louky, Hvíždalka, Cholupická bažantnice, Chuchelský háj, Chvalský lom, Jabloňka, Jenerálka, Kalvárie v Motole, Klánovický les – Cyrilov, Klapice, Královská obora, Krňák, Ládví, Letenský profil, Lýtožnice, Lochkovský profil. Meandry Botiče, Milíčovský les a rybníky, Modřanská rokle, Motolský ordovik, Mýto, Nad Mlýnem, Nad Závodištěm, Obora Hvězda, Obora v Uhříněvsi, Okrouhlík, Opatřilka - Červerný lom, Opukový lom Přední Kopanina, Ortocérový lůmek, Pecka, Petřínské skalky, Pitkovická stráž, Počernický rybník, Podbabské skály, Podhoří, Podolský profil, Pod školou, Pod Žvahovem, Požáry, Pražský zlom, Prokopské údolí, Prosecké skály, Radotínské skály, Rohožník - lom v Dubči, Salabka, Sedlecké skály, Skalka, Slavičí údolí, Staňkovka, Střešoviccké skály, Šance, Trojská, U Branického pivovaru, Údolí Kunratického potoka, Údolí Unětického potoka, U Hájů, U Nového mlýna, U Závisti, Velká skála, V Hrobech, Vidoule, Vinořský park, Vizerka, V Pískovně,

Xaverovský Háj, Zámky, Zlatnice, Železniční zářez, Letiště Letňany, Radotínské údolí, Zmrzlík

Významný krajinný prvek registrovaný (ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.)

Situace zobrazuje - Společenstvo písnických vlhkých luk u Safiny, Středisko služeb Hostivař, Skalní útvar u Podolského profilu, Step nad Golfovým hřištěm, Křídový výchoz na vrchách, Zamokřená louka u Golfu, Botanická zahrada UK, K Vrtilce, Remízek u Stacha, Mokřady u Paloučku, Topoly červenomlýnského potoka, Společenstva křídových pramenů Pod Spiritkou, Společenstva křídových pramenů Pod Císařskou, Mokřady Triangl, Nivní porosty V Dubinách, Čertův vršek, Kolovratské vlhké louky, Řepská step, Lesostep Pod Kuliškou, Skalní výchozy v Dolních Chabrech s výskytem křivatce českého

Územní systém ekologické stability – ÚSES (ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.)

Natura 2000 (ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.)

Situace zobrazuje - Praha - Letňany, Obora Hvězda, Praha - Petřín, Blatov a Xaverovský háj, Milíčovský les, Radotínské údolí, Lochkovský profil, Břežanské údolí,

Hranice CHKO (ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.)

Situace zobrazuje – CHKO Český kras

Území s ložiskovou ochranou (ve smyslu zákona č. 44/1988 Sb.)

Situace zobrazuje – Výhradní ložiska nerostných surovin - Zbraslav, Lahovice, Lahovice 1, Radotín-Špička, Radotín-Špička, Kosoř-Hvíždalka, Slivenec-Čikánka, Lipence, Lipence, Zadní Kopanina-Zmrzlík, Zadní Kopanina-Zmrzlík, Štěrboholy, Kosoř-Hvíždalka, Řeporyje, Kolovraty, Kolovraty, Kolovraty, Štěrboholy,

Chráněná ložisková území - Zbraslav I., Zbraslav, Lipence I., Kolovraty, Kolovraty, Štěrboholy I., Řeporyje,

Dobývací prostory těžené - Zadní Kopanina I, Radotín, Slivenec, Řeporyje, Zadní Kopanina, Záběhllice (Zbraslav), Zbraslav III - Jíloviště,

Dobývací prostory netěžené - Štěrboholy, Zbraslav IV.,

Kvalitní zemědělská půda (I.a II. bonita) (ve smyslu zákona ČNR 334/1992 Sb.)

Lesní plochy (ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.)

• Památkové limity

Národní kulturní památky (ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb.)

Situace zobrazuje Národní kulturní památky na území PPR pouze plochou - Areál Pražského hradu, klášter Premonstrátů na Strahově, Staronová synagoga, Starý židovský hřbitov, Jezuitské gymnázium, Jezuitský profesní dům, kostel sv. Mikuláše, Fara u sv. Mikuláše, Areál sídla Parlamentu České republiky, Národní divadlo, Národní muzeum, Novoměstská radnice, Petschkův palác, č.p. 929, Anežský klášter, Betlémská kaple, Rudolfinum, Karlův most, Karolinum, kostel Matky Boží před Týnem, Klementinum, Obecní dům hl. města Prahy a Prašná brána, palác Kinských, Staroměstská radnice, Staroměstské náměstí, Dům U minuty, Stavovské divadlo, areál kláštera benediktinů na Slovanech, pevnost Vyšehrad, čestná pohřebiště na Olšanech, Národní památník na Vítkově, hradiště a keltské oppidum Závist, Klášter cisterciáků, Klášter benediktinů, Divoká Šárka - hradiště, Archiv České koruny, letohrádek Hvězda s oborou na Bílé Hoře, Müllerova vila od Adolfa Loose, Památník protifašistického odboje,

Pražská památková rezervace (PPR) (ve smyslu nařízení vlády z r. 1971)

(Památková světového kulturního dědictví UNESCO zapsaná v r. 1992)

Ochranné pásmo Památkové rezervace (ve smyslu nařízení vlády z r. 1971)

Situace zobrazuje – PPR, Stodůlky, Ruzyně

Památkové zóny vyhlášené (ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb.)

Situace zobrazuje - Vinohrady, Žižkov, Vršovice, Nusle, Barrandov, Smíchov, Baba, Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice, vilová kolonie Ořechovka, Staré Střešovice, Střešovičky, Tejnka, Karlín, osada Buďánka, osada Rybáře, Staré Bohnice, Staré Ďáblice, Královice, Stará Hostivař

Historická jádra obcí (ve smyslu vyhlášky č. 32/1999 Sb. HMP)

Situace zobrazuje - Běchovice, Benice, Bohnice, Braník, Březiněves, Čakovice, Ďáblice, Cholupice, Dolní Chabry, Dolní Měcholupy, Dolní Počernice, Dubeč 1, Dubeč 2, Hájek u Uhříněvsí, Hloubětín, Hlubočepy 1, Hlubočepy 2, Hodkovičky, Holyně, Horní Počernice 1, Horní Počernice 2, Horní Počernice 3, Horní Počernice 4, Hostavice, Hostivař, Hrdlořezy, Jinonice 1, Jinonice 2, Kbely, Koloděje, Kolovraty, Královice 1, Královice 2, Křeslice, Kunratice 1, Kunratice 2, Kunratice 3, Kyje 1, Kyje 2, Liboc, Libuš, Lipany u Kolovrat, Lipence, Lochkov, Lysolaje, Malá Chuchle, Malešice, Michle, Miškovice, Nebušice, Nedvězí u Říčán, Petrovice, Písnice, Pitkovice 1, Pitkovice 2, Prosek, Přední Kopanina, Ruzyně, Řeporyje, Řepy, Satalice, Sedlec, Slivenec, Smíchov, Sobín, Stodůlky 1, Stodůlky 2, Suchdol 1, Suchdol 2, Šeberov 1, Šeberov 2, Točná, Troja 1, Troja 2, Troja 3, Třebonice 1, Třebonice 2, Třeboradice, Uhříněves 1, Uhříněves 2,

Újezd nad lesy, Újezd u Průhonic, Veleslavín, Vinoř 1, Vinoř 2, Vokovice, Záběhllice 1, Záběhllice 2, Zadní Kopanina 1, Zadní Kopanina 2, Zličín

Archeologické lokality (ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb.)

Situace zobrazuje - Pražská památková rezervace, Bohnice - Zámky, Troja - Farky , Vinoř -V Obůrkách, Dejvice - Baba , Klánovice - Klánovice, Radlice - Dívčí hrady, Stodůlky - Bučovice, Záběhllice - Záběhllice, Dubeč -Dubeček, Hostivař - Hostivař, Královice - Sv. Markéta, Královice - Tvrz , Kunratice - Kunratice, Zbraslav - Havlín, Zbraslav- Závist, Ruzyně - Ruzyně, Stodůlky - Stodůlky, Břevnov - Břevnovský klášter, Zbraslav - Klášter cisterciáků

• Technické limity celoměstského významu

Dálnice a rychlostní silnice (ochranná pásma stanovuje zákon č.13/1997 Sb.)

Situace zobrazuje - dálnice D1, D5, D8, D11, rychlostní silnice R4, R7, R10, Pražský okruh (zprovozněné úseky)

Hlavní komunikační síť města (ochranná pásma stanovuje zákon č.13/1997 Sb.)

Situace zobrazuje - zprovozněné úseky Městského okruhu (Jižní spojka Barrandovský most, ul.Dobříšská, tunel Mrázovka, Strahovský tunel), Chuchelská radiála (ul.Strakonická) úsek Radlické radiály (Rozvadovská spojka), Prosecká radiála (ul.V Holešovičkách, Liberecká, Cínovecká), Štěrboholská radiála (Štěrboholská spojka), Spořilovská spojka (ul.Spořilovská), Chodovská radiála (úsek ulic 5. května, Brněnská)

Vybrané komunikace plnící dočasně funkci hlavní komunikační sítě (ochranná pásma stanovuje zákon č.13/1997 Sb.)

Situace zobrazuje - stávající v situaci vyjádřené vybrané komunikace nahrazující funkci dosud chybějících úseků nadřazených celoměstsky významných komunikací např.ul.

K Barrandovu, Plzeňská, Vrchlického Karlovarská, Patočkova, Milady Horákové, Evropská, Svatovítská Veletržní, Bubenská, Argentinská, Vrbenského, Povltavská, Spojovací, Českomoravská, Kolbenova, Chlumecká, Kbelská, Průmyslová, Chodovská, U Vršovického hřbitova, U Slavie, Bělocerkevská, U zdravotního ústavu, Soběslavská, Jana Želivského, Koněvova, 5. května, Legerova, Sokolská, Wilsonova, Hlávkův most, Ječná, Žitná, Resslera, Jiráskův most, V botanice, Kartouzská, Českobrodská, Starokolínská, Novosibířská, Kutnohorská, Přátelství,

Ochranná pásma železnice (ve smyslu zákona č.266/1994 Sb.)

Situace zobrazuje - železniční tratě a plochy na území hl.města

Ochranná pásma letiště s výškovým omezením – do výšky vnitřní vodorovné plochy (ve smyslu zákona č.49/1997 Sb.)

Situace zobrazuje - letiště Ruzyně, Kbely, Letňany (letiště mezinárodní veřejné, vojenské, mezinárodní neveřejné)

Ochranné pásmo metra (ve smyslu zákona č.266/1994 Sb.)

Situace zobrazuje – stávající trasy metra A, B, C včetně provozního zázemí

Ochranná hluková pásma letiště Ruzyně (ve smyslu zákona č. 258/2000 Sb.)

Vodní toky vč. pásma pro správu toku (ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb.)

Situace zobrazuje historickou síť vodních toků

Vodní plochy (ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb.)

Situace zobrazuje historická vodní díla

Suché poldry (ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb.)

Situace zobrazuje suché poldry Čihadla, N4 Jinonický, Homolka

Kategorie záplavových území z hlediska zastavitelnosti území

Podmínečně zastavitelné : neprůtočné + určené k ochraně

Situace zobrazuje - Vltava a Berounka

Nezastavitelné : průtočné + aktivní zóna

Situace zobrazuje - Vltava a Berounka a drobné vodní toky se stanoveným záplavovým územím

Ochranná pásma zdrojů vody (ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb.)

Situace zobrazuje – ÚV Podolí, Pivovar Smíchov, vrtý Zličín

Ochranná pásma nadřazených vodovodních řadů (ve smyslu zákona č. 274/2001 Sb.)

Ochranné pásmo ústřední čistírny odpadních vod

Situace zobrazuje - ÚČOV Císařský ostrov

Ochranná pásma nadřazených kanalizačních řadů (ve smyslu zákona č. 274/2001 Sb.)

Ochranná pásma venkovních vedení VVN (ve smyslu zákona č. 458/2000 Sb.)

Situace zobrazuje - přenosová soustava 400 kV a 220 kV a distribuční soustava 110 kV

Transformovna VVN/VN

Situace zobrazuje 400/110 kV Chodov, 400/110 kV Řeporyje, 220/110 kV Malešice, 110/22 kV Sever

Ochranná pásma tepelných napaječů (ve smyslu zákona č. 458/2000 Sb.)

Situace zobrazuje - ochranná pásma hlavních tepelných napaječů Pražské teplárenské soustavy

Tepelný zdroj

Situace zobrazuje - významný tepelný zdroj Pražské teplárenské soustavy (výtopna, teplárna, spalovna)

Bezpečnostní pásma VTL plynovodů (ve smyslu zákona č. 458/2000 Sb.)

Situace zobrazuje - Bezpečnostní pásma systému městských VTL plynovodů

Bezpečnostní pásma VVTL plynovodů (ve smyslu zákona č. 458/2000 Sb.)

Situace zobrazuje - bezpečnostní pásma VVTL plynovodů Limuzy – RS Dolní Měcholupy, Veselí n. Lužnicí – Hájek, Polerady – Třeboradice, Květnice – Říčany a tranzitní a vnitrostátní páteřní plynovody (mimo území hl. m. Prahy)

Regulační stanice VVTL

Situace zobrazuje - regulační stanice Dolní Měcholupy a Třeboradice

Ochranná pásma ropovodů, produktovodů

Ochranná pásma vysílacích zařízení (ve smyslu zákona č. 127/2005 Sb.)

Situace zobrazuje - vysílacích zařízení – Strahov, TV Praha Město, ÚTB, Cukrák

• **Ostatní limity**

Stavební uzávěry (ve smyslu vyhlášky č. 33/1999 Sb. HMP)

Situace zobrazuje - VRÚ(velká rozvojová území) - **Letiště Ruzyně** – **Drnovská** k.ú. Ruzyně, **Dejvice - kasárna, ulice Gen. Píky** k.ú. Dejvice, **Bubeneč** k.ú. Bubeneč, **Troja** k.ú. Troja, **Libeň, Pelc – Tyrolka** k.ú. Libeň, **Holešovice** k.ú. Holešovice, **Strahov** k.ú. Břevnov, **Smíchov jih** k.ú. Smíchov, Hlubočepy, **Vysokoškolský areál Jinonice** k.ú. Jinonice – Radlice, **Radotín - Lahovice – Zbraslav** k.ú. Radotín, Velká Chuchle, Zbraslav, **Bohdalec** – **Slatiny** k.ú. Michle, Záběhlice, Vršovice, **Letňany - Kbely** k.ú. Čakovice, Kbely, Letňany, Prosek, **Štěrboholy – Malešice** k.ú. Štěrboholy, Malešice, Kyje, **Štěrboholy - Dubeč - Dolní Měcholupy** k.ú. Dolní Měcholupy, Dubeč, Štěrboholy, **Dolní Počernice – Běchovice** k.ú. Běchovice, Dolní Počernice a vyhlášená st. uzávěra na **Masarykovo nádraží**

Plánované úseky komunikací a metra s vyhlášenou stavební uzávěrou (rozhodnutím o stavební uzávěře pro NKS - MHMP-OUR čj.123033/97/OUR/DI/Ex a vyhláškou hl.m.Prahy č.14/2001 Rada HMP)

Situace zobrazuje- úseky komunikací a metra s vyhlášenou stavební uzávěrou – chybějící úseky Pražského okruhu, Městského okruhu, Radlické radiály, Břevnovská radiála, Vysočanská radiála, Libeňská spojka, přeložka silnice I/12, původní Hostivařská radiála, metro – trasa D v úseku Písnice-Basilejské nám., jižní větev trasy A v úseku Strašnická-Hostivař, severní větev trasy A v úseku Skalka-Štěrboholy

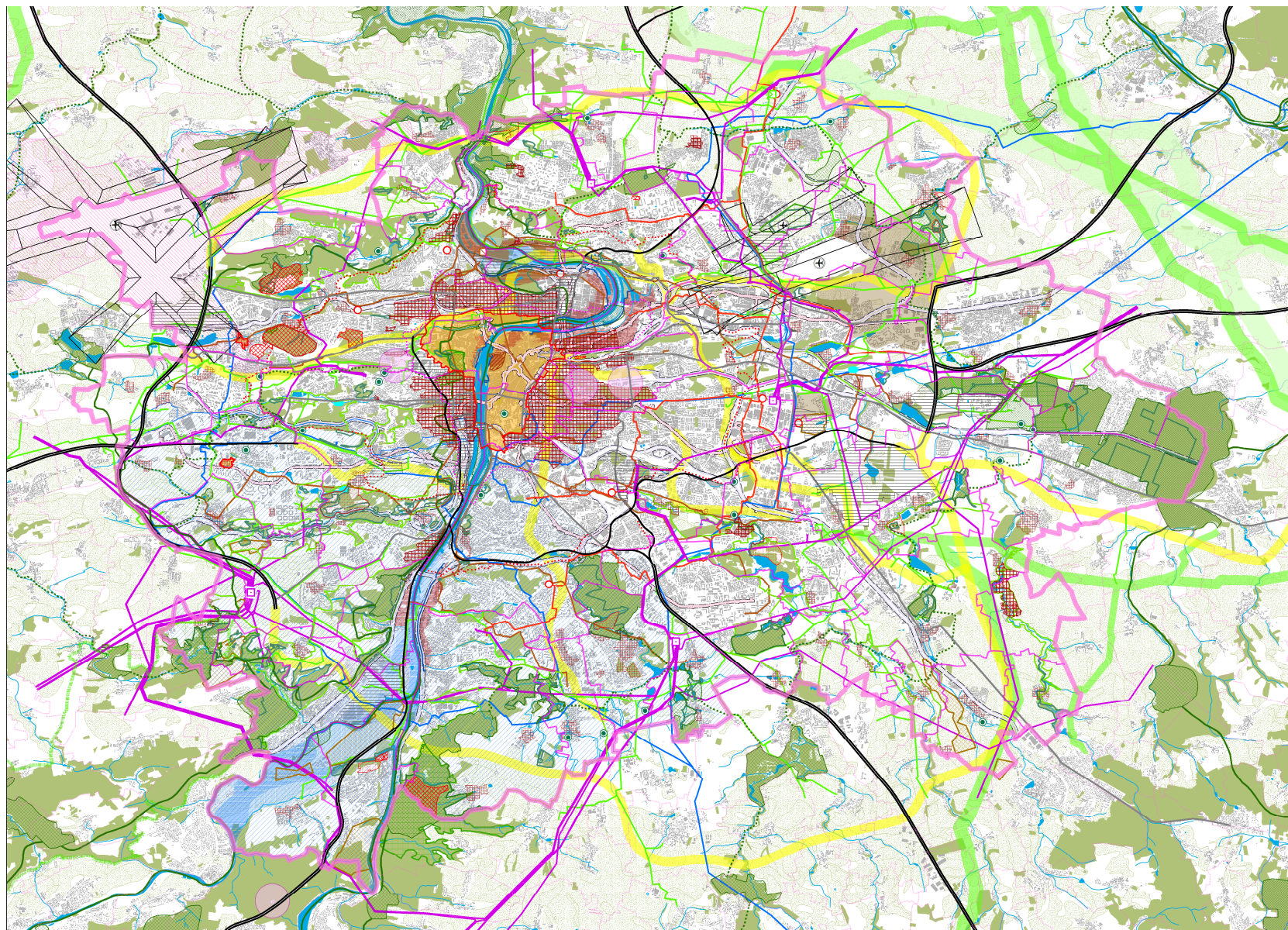
Regulační plány (RP Anenská ve smyslu vyhlášky HMP č.6/2002)

Situace zobrazuje – RP Anenská

Zóny havarijního plánování (ve smyslu zákona č. 59/2006 Sb. o prevenci závažných havárií, způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami nebo chemickými přípravky a o změně zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, zákona č.356/2003 Sb. o chemických látkách a přípravcích a o změně některých zákonů zákona č. 239/2000 Sb. o Integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů zákona č.240/2000 Sb. o krizovém řízení)

Situace zobrazuje - LINDE GAS a.s. k.ú. Kyje, Malešice, Štěrboholy, FLAGA Český plyn s.r.o. k.ú. Satlice

Území se zákazem výškových staveb (ve smyslu vyhlášky č. 32/1999 Sb. HMP)



Limity využití území

Podkladový podklad
Základní územní plánová studie ZÚM 002
© Správa územní plánování
Vekrovská ulice CH 150000 - Střelčický kraj
ICT - UAP 01 01 01

ÚZEMNĚ ANALYTICKÉ PODKLADY KRAJE PRAHA

PORIZOVATEL: HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, MARIÁNSKÉ NÁMĚSTÍ 2, 110 01 PRAHA 1

ZPRACOVATEL: ÚTVAR ROZVOJE HL. M. PRAHY, VYŠEHŘADSKÁ 57, 128 00 PRAHA 2

ČÍSLO VÝKRESU: 2 DATUM: 10/2007 MĚŘÍTKO: 1:50 000









Legenda

Limity využití území









Základní prvky

-  Hranice hlavního města Prahy
-  Hranice městských částí
-  Hranice obcí Středočeského kraje
-  Zastavěné území - polohopis
-  Mezinárodní a vojenské letiště
-  Vodní plochy a toky











Přírodní limity

-  Přírodní park (ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.)
-  Maloplošné zvláště chráněné území (ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.)
-  Významný krajinný prvek registrovaný (ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.)
-  Nadregionální biokoridor ÚSES (ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.)
-  Regionální biokoridor ÚSES (ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.)
-  Nadregionální biocentrum ÚSES (ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.)
-  Regionální biocentrum ÚSES (ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.)
-  Natura 2000 (ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.)
-  Hranice CHKO (ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.)
-  Území s ložiskovou ochranou (ve smyslu zákona č. 44/1988 Sb.)
-  Kvalitní zemědělská půda (I a II. bonita) (ve smyslu zákona ČNR 334/1992 Sb.)
-  Lesní plochy (ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.)













Památkové limity







-  Národní kulturní památky (ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb.)
-  Pražská památková rezervace (ve smyslu nařízení vlády z r. 1971) (Památky světového kulturního dědictví UNESCO zapsané v r. 1992)
-  Ochranné pásmo Památkové rezervace (PPR) (ve smyslu nařízení vlády z r. 1971)
-  Památkové zóny vyhlášené (ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb.)
-  Historická jádra obcí (ve smyslu vyhlášky č. 32/1999 Sb. HMP)
-  Vybrané archeologické lokality (ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb.)

Technické limity celoměstského významu






-  Dálnice a rychlostní silnice (ochranná pásma stanovuje zákon č.13/1997 Sb.)
-  Hlavní komunikační síť města (ochranná pásma stanovuje zákon č.13/1997 Sb.)
-  Vybrané komunikace plnící dočasně funkci hlavní komunikační sítě (ochranná pásma stanovuje zákon č.13/1997 Sb.)
-  Ochranná pásma železnice (ve smyslu zákona č.266/1994 Sb.)
-  Ochranná pásma letiště s výškovým omezením - do výšky vnitřní vodorovné plochy (ve smyslu zákona č.49/1997 Sb.)
-  Ochranné pásmo metra (ve smyslu zákona č.266/1994 Sb.)
-  Ochranná hluková pásma letiště Ruzyně (ve smyslu zákona č. 258/2000 Sb.)
-  Vodní toky vč. pásma pro správu toku (ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb.)
-  Vodní plochy (ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb.)
-  Suché poldry (ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb.)

Kategorie záplavových území z hlediska zastavitelnosti území

- Podmínečně zastavitelné :
 -  neprůtočné (ve smyslu vyhlášky č. 32/1999 Sb. HMP)
 -  určené k ochraně (ve smyslu vyhlášky č. 32/1999 Sb. HMP)
- Nezastavitelné :
 -  průtočné (ve smyslu vyhlášky č. 32/1999 Sb. HMP)
 -  aktivní zóna (ve smyslu zákona 254/2001 Sb.)
-  Protipovodňová ochrana (Změna Z0719/00 a Z0720/00 dle usnesení č. 22/20 Zastupitelstva HMP)
-  Ochranná pásma zdrojů vody (ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb.)
-  Ochranná pásma nadřazených vodovodních řadů (ve smyslu zákona č. 274/2001 Sb.)
-  Ochranné pásmo ústřední čistírny odpadních vod (ve smyslu ČSN 756401)
-  Ochranná pásma nadřazených kanalizačních řadů (ve smyslu zákona č. 274/2001 Sb.)
-  Ochranná pásma venkovních vedení VVN (ve smyslu zákona č. 458/2000 Sb.)
-  Transformovna VVN/VN vč. ochranného pásma (ve smyslu zákona 458/2000 Sb.)
-  Ochranná pásma tepelných napájeců (ve smyslu zákona č. 458/2000 Sb.)

-  Tepelný zdroj (teplárna, spalovna, výtopna), vč. ochranného pásma (ve smyslu zákona 458/2000 Sb.)
-  Bezpečnostní pásmo VTL plynovodů (ve smyslu zákona č. 458/2000 Sb.)
-  Bezpečnostní pásmo VVTL plynovodů (ve smyslu zákona č. 458/2000 Sb.)
-  Regulační stanice VVTL, vč. bezpečnostního pásma (ve smyslu zákona 458/2000 Sb.)
-  Ochranná pásma ropovodů, produktovodů (ve smyslu ČSN 650204 a vlad. nařízení č. 29/1959 Sb.)
-  Ochranná pásma vysílacích zařízení (ve smyslu zákona č. 127/2005 Sb.)

Ostatní limity

-  Stavební uzávěry (ve smyslu vyhlášky č. 33/1999 Sb. HMP)
-  Plánované úseky komunikací a metra s vyhlášenou stavební uzávěrou (rozhodnutím o stavební uzávěře pro NKS-MHMP-OUR čj.123033/97/OUR/DI/Ex a vyhláškou hl.m.Prahy č.14/2001 HMP)
-  Regulační plány (RP Anenská ve smyslu vyhlášky HMP č.6/2002)
-  Zóny havarijního plánování (ve smyslu zákona č. 59/2006 Sb., č. 258/2000 Sb., č. 356/2003 Sb., č. 239/2000 Sb. a č.240/2000 Sb.)
-  Území se zákazem výškových staveb (ve smyslu vyhlášky č. 32/1999 Sb. HMP)

6.3 VÝKRES Č. 3 ZÁMĚRY NA PROVEDENÍ ZMĚN V ÚZEMÍ

Podkladem je stávající struktura Prahy doplněná o zahájená či dokončená územní rozhodnutí z let 1999-2006. Rozvojový potenciál města je dokumentován rozvojovými plochami v návrhovém horizontu a ve výhledu dle platného ÚPn HMP (1999 ve znění změn vln 01 až 05).

Vlastní záměry jsou rozděleny dle charakteru záměru (zástavba, zeleň a rekreace, dopravní trasy a plochy, trasy a plochy technické infrastruktury) a rozčleněny dle stupně přípravy záměru (viz dále).

Uvedeny jsou pouze významné záměry celoměstského významu nebo ty, které představují změnu v území na více než cca 25 ha.

• Zástavba

Významné záměry v rámci závazné části ÚPn HMP

Připravované záměry (podložené podkladovou studií a reálným zájmem investora, např. žádostí o vydání územního rozhodnutí, EIA apod.).

1. **Vítězné náměstí:** dostavba významného centra s podílem celoměstských funkcí.
Záměr na dostavbu náměstí je ve fázi přípravy dokumentace pro územní řízení.
2. **Maniny, Dolní Libeň, Invalidovna:** na stanici metra Invalidovna rozvojová plocha bydlení, se soustředěním celoměstských funkcí včetně sportu. Vytvoření nového centra Libně a založení rekreačních ploch podél Vltavy a severně Libeňského mostu, potvrzení nového městského mostu do Holešovic.
Probíhá projektová příprava podmiňujících investic a dopravní infrastruktury, částečně vydané ÚR, na pozemcích ve vlastnictví města výběrové řízení na developera.
3. **Prostor Holešovického meandru:** převážně pobřežní část – přestavbové plochy s koncentrací smíšených funkcí s podílem bydlení využívající potenciál transformačních území vzniklých po koncentraci přístavních činností v přístavu Holešovice a z jiných průmyslových ploch (např. Tesla) ve vazbě na výše uvedené území Manin.
Prostor přístavu má zčásti vydané územní rozhodnutí, zčásti je ve fázi přípravy další etapy. Na ostatní území meandru se počítá regulační

plán. V území se objevují snahy o umístění výškových budov v rozporu s výškovými regulacemi stanovenými konceptem tohoto plánu.

4. **Vysočany:** rozsáhlé přestavbové území bývalých průmyslových areálů (ČKD, Praga, Odkolek), typické Brownfields, rozbíhá se transformace.
 - obytná funkce ve vazbě na zeleň podél Rokytky
 - rozvoj městských funkcí podél Kolbenovy ulice
 - doplnění víceúčelového centra Zelený Ostrov (součástí je již realizovaná Sazka Aréna).
5. **Zelené město – Jarov:** 203 bytů, celkem 28 středněpodlažních a 2 jedenáctipodlažní domy.
Investor Zelené město a.s. (Lighthouse Group), stavba zahájena
6. **Industrie Park Sever Horní Počernice:** komerční zóna v souladu s ÚPn HMP.
Investor ARI stavební, realizace zahájena
7. **Jahodnice** – nové obytné plochy v návaznosti na stávající zástavbu.
Investor mj. Skanska, v prodeji 2. etapa bytových domů
8. **Pankrác:** rozvojová plocha celoměstského významu, předpoklad dostavby v území tzv. Pentagonu.
9. **Velká Chuchle – Na Hvězdárně:** obytný soubor kombinující bytové a rodinné domy
Investor Finep & partners a.s., v prodeji 1. etapa.
10. **Waltrovka** – přestavba území bývalé továrny v Radlickém údolí na obytnou městskou čtvrť. Ověřovací studii si pořizuje investor.
11. **Nové Butovice – centrum** (Metronom Východ, Metronom Západ a další):
Součást „významného centra s podílem celoměstských funkcí“, navržena je výstavba především bytů a komerčních administrativních ploch – další funkce chybí
Převážně vydaná ÚR
12. **Západní Město:** první etapa při stanici metra Stodůlky, převážně bytová výstavba a komerční administrativa, oproti ÚPn HMP málo funkcí, které by patřily do smíšeného území městského jádra
Investor Finep & partners a.s., projednává se DUR
13. **Komerční zástavba podél Rozvadovské spojky:** rozšíření stávajících obchodních areálů (Tesco, Ikea, Renault) západním směrem jižně od Rozvadovské spojky o další prodejní a skladové areály (Ikea, Siko...)
14. **Metropole Zličín:** bytová výstavba při ulici Na Radosti ve Zličíně, v souladu s ÚPn HMP
Investor Central Group, v realizaci

Významné záměry nad rámec ÚPn HMP

Záměry potvrzené (schváleným zadáním změny a záměry ve výhledu ÚPn HMP)

1. **Dejvice - kasárna**, ulice Gen. Píky: odstranění velkého rozvojového území (Z1433/06)
2. **Dolní Chabry - lokalita "Beranov"**: výstavba bytových a rodinných domů (Z1352/06)
3. **Letňany západ**: rozvoj bydlení v horizontu ÚPn HMP (Z995/06)
4. **Satalice, při hranici s Kyjemi**: rozšíření výrobních ploch včetně dopravního napojení, odclonění obce od Vysočanské radiály (Z1477/06)
5. **Horní Počernice východ**: rozšíření rozvojových ploch bydlení vč. dopravního řešení a nezbytné vybavenosti (Z1405/06)
6. **Štěrboholy, severně od radiály**: vyjmutí z velkého rozvojového území, rozšíření pro obchod a další služby před r. 2010 s možností dopravního napojení (Z1250/06)
7. **Kolovraty**: výhledové využití území zvláště ostatní realizovat před r. 2010 (Z1386/06)
8. **Benice, Uhřetěves**: obytná zástavba se zákl. občanskou vybaveností (Z1294/06)
9. **Pitkovice**: realizace obytného celku před r. 2010 (Z1343/06)
10. **Točná**: změna funkčního využití jižní části území podle požadované urbanistické studie (Z1437/06)

Nestabilizované řešení záměru

Záměry ověřené studií a Velká rozvojová území (VRÚ) – území podmíněná pořízením podrobnější územně plánovací dokumentace nebo územně plánovacího podkladu, pro které platí stavební uzávěra dle Vyhlášky č.33/1999 hl. m. Prahy.

Velká rozvojová území:

1. **Strahov**: Rozvojové, případně přestavbové území, zahrnující Sletový stadion a navazující sportovní plochy. Území je specifické svou polohou ve městě. Území je nedělitelné.
2. **Ruzyně – Drnovská**: rozvojová plocha navazující jižně na plochu letiště Ruzyně, určená pro umístění nebytových funkcí, je vyhotoveno zadání pro výběr zpracovatele ověřovací studie.
Dlouhá míle – severní část VRÚ Ruzyně – Drnovská s realizovaným prvním obchodním centrem, dokončená a projednaná urbanistická studie, rozpracovaná dokumentace pro územní řízení na dopravní napojení kolejovou dopravou včetně terminálu.
3. **Bubeneč**: transformace území drobné výroby a služeb včetně bývalé čistírny odpadních vod a velký areál sportu a oddechu, záplavové území.

4. **Troja**: území určené pro sportovní a rekreační funkci, závislé na vybudování protipoivodňové ochrany. Řešení předpolí nového mostu.
5. **Pelc – Tyrolka**: Rozvojové území vysokých škol, je nezbytné koordinovat s připravovanými dopravními stavbami a nalézt novou koncepci území. Samostatně lze řešit severní část území (okolí Kuchyňky).
6. **Holešovice – Bubny – Zátory**: rozsáhlé území určené pro umístění celoměstských funkcí vč. vysokoškolských zařízení s významnou souvislou parkovou plochou, pro území se zpracovává urbanistická studie, paralelně vzniká investorská studie v gesci většinového vlastníka pozemků. Připravená je projektová dokumentace podmiňujících investic z oblasti dopravní infrastruktury (městský okruh) a rozpracována je dokumentace železniční tratě Praha – Kladno.
7. **Letňany – Kbely**: rozvojová plocha výstaviště a navazujících komerčních aktivit, území je předmětem ověřovacích studií
8. **Bohdalec – Slatiny**: je připravováno zpracování podkladové studie. Předpokládáno je dořešení poměrně komplikované dopravní situace a situování polyfunkční výstavby městského centra a její provozní propojení se stávajícími částmi.
9. **Štěrboholy – Malešice**: je zpracovávána podkladová studie. Území bylo zmenšeno o zastavitelné plochy, zbylé území je vzhledem k existenci výhradních ložisek cihlářské hlíny problematicky využitelné.
10. **Štěrboholy – Dolní Měcholupy – Dubeč**: V současnosti nejrozsáhlejší rozvojové území v Praze. Je zpracováván čistopis urbanistické studie (11/07). Předpokládáno je umístění nové polyfunkční městské části s převahou bydlení a výrazným podílem ploch pro vysoké školy.
11. **Dolní Počernice – Běchovice**: transformační území bývalých výzkumných ústavů Běchovice včetně rozvojových ploch navazujících západním směrem. Zpracovaná US Běchovice řeší základní koncepci transformačního území (komunikace, sítě) ve snaze zabránit živelné transformaci, základní podmínkou výraznějšího rozvoje území je realizace dopravního napojení na Pražský okruh.
12. **Smíchov – jih**: transformační území zahrnující severní část nádraží Smíchov a nábřeží jižně od železničního mostu na Výtoni určené pro dostavbu plnohodnotné městské části včetně nezbytné vybavenosti v návaznosti na realizované centrum u Anděla, na základě projednané US Smíchov - jih se projednává změna ÚPn HMP č. Z 1267/06, která zmenší rozsah VRU pouze na stávající nádražní plochy a na předpolí Výtoňského mostu.
13. **Vysokoškolský areál Jinonice**: jihovýchodně od stanici metra Jinonice na západním úbočí Dívčích hradů, území bylo řešeno jako součást US Radlice – Jinonice, samotný areál je však třeba prověřit samostatnou dokumentací.

Ostatní nestabilizované záměry:

1. **Šutka:** Rekonstrukce a dostavba rozestavěného plaveckého bazénu, úvahy o využití pro Letní olympijské hry.
2. **Dolní Chabry:** výstavba v rámci zastavitelných ploch.
3. **Nákladové nádraží Žižkov:** přestavbová lokalita po opuštění části provozu nákladového nádraží, poloha na předpokládané stanici metra.
4. **Odkolek** – polyfunkční zástavba s vysokým podílem bydlení.
5. **Přestavbové území mezi Poděbradskou ulicí a železnicí** včetně zrušené vlečky bývalé ČKD. Zánik potřeby nákladního terminálu dle ÚPn HMP uvolňuje území pro smíšenou městskou zástavbu. Je předmětem změny ÚPn HMP Z1889/07.
6. **Újezd u Průhonice:** rozvoj stávajícího sídla především za účelem rodinného bydlení.
7. **Cholupice:** rozvoj stávajícího sídla především za účelem rodinného bydlení.
8. **Nové Dvory:** předpoklad přestavby a výstavby budoucího centra za účelem situování pracovních příležitostí, sportu a rekreace na budoucí trase metra D.
9. **Hodkovičky v Náklich:** dostavba a přestavba území na západ a východ od ul. Modřanské, mezi Mostem inteligence a ul. Čs. exilu.
10. **Modřany - bývalé čokoládovny Nestle:** přestavbové území.
11. **Komořany – bývalý cukrovar:** přestavbové území.
12. **Nová velkotržnice Lipence:** připravuje se přemístění stávající velkotržnice do polohy na bývalé skládce Zbraslav, podmínkou je realizace mimoúrovňové křižovatky na ulici Strakonické.

• Zeleň a rekreace

Významné záměry v rámci závazné části ÚPn HMP

Připravované záměry (podložené podkladovou studií a reálným zájmem investora, např. žádostí o vydání územního rozhodnutí, EIA apod.).

1. **Rohanský ostrov:** prostor v centru města u Vltavy v k.ú. Karlín a Libeň – Praha 8, projekt k UR.
2. **Golfový areál Sekyra Golf Resort Praha, Na Dlouhých v Praze 9 – Vinoři:** probíhá posouzení záměru EIA.
3. **Golf Resort Zbraslav:** rozšíření stávajícího 9 jamkového hřiště na dvě plnohodnotná hřiště. V souladu s ÚPn HMP, vydáno UR.

Významné záměry nad rámec ÚPn HMP

Záměry potvrzené (schváleným zadáním změny a záměry ve výhledu ÚPn HMP)

1. **Zalesnění u Březiněvsi:** lokalita na severním okraji Prahy jihozápadně od Březiněvsi, v k. ú. Dáblice, Březiněves (Z1331/06).
2. **Zalesnění u Čakovic:** lokalita na severním okraji Prahy severně od Třeboradic, v k. ú. Třeboradice (Z1332/06)
3. **Zalesnění severně od Vinoře** (Z1333/06)
4. **Založení luk mezi Vinoří a Satalicemi** (Z1106/06)
5. **Ozelenění východně od Horních Počernic** (Z1405/06)
6. **Rekreační park U Čeňku – rekreační prostor celoměstského významu** (Z1159/06)
7. **Lítožnice:** lokalita na východním okraji Prahy – Běchovice, Dubeč, Koloděje (Z1327/06, Z1335/06, Z1355/06)
8. **V panenkách:** lokalita na východním okraji Prahy jihovýchodně od Běchovic (1334/06, Z1355/06)
9. **Zalesnění u Křeslic:** lokalita na jižním okraji Prahy, v k.ú. Křeslice, Pitkovice (Z1359/06)
10. **Zalesnění Šeberov:** lokalita na jižním okraji Prahy, v k.ú. Šeberov. vybudování lesoparku jako oddechové zóny pro veřejnost s provozováním jezdeckví, cykloturistiky a dalších aktivit v (Z1094/06, Z1337/06)

Nestabilizované řešení záměru

Záměry ověřené studií a Velká rozvojová území (VRÚ) – území podmíněná pořízením podrobnější územně plánovací dokumentace nebo územně plánovacího podkladu, pro které platí stavební uzávěra dle Vyhlášky č.33/1999 hl. m. Prahy.

1. **Libeňská kosa a Rohanský ostrov II:** rekreační areál na vnější a střední libeňské kose a druhá etapa rekultivace území Rohanského ostrova.
2. **U zlámaného kříže:** záměr rozšíření zeleně na okrajích zastavěného území městské části Čakovic na SV okraji hl. m. Prahy
3. **Zalesnění Kolovraty:** lokalita na jihovýchodním okraji Prahy jihozápadně od Kolovrat.
4. **U Kunratické spojky:** lokalita na jižním okraji Prahy, v k. ú. Kunratice.
5. **VRÚ Radotín – Lahovice – Zbraslav:** území na soutoku Vltavy a Berounky určené pro rekreační areál celoměstského významu, jehož základem budou vodní plochy na místě vytěžených ložisek štěrkopísků, připravuje se zpracování US rekreačního areálu a údolní nivy Berounky
6. **Za hospodou:** lokalita na západním okraji Prahy, v k.ú. Sobín, Zličín, Třebonice.

• Doprava

Významné záměry v rámci závazné části platného ÚPn HMP

Záměry v souladu se závaznou částí ÚPn HMP.

Komunikace

Pražský (silniční) okruh

Úseky ve stavbě:

1. Stavba č.514 (Slivenec – Lahovice)
2. Stavba č.513 (Lahovice – Vestec/Jesenice)

Úseky v přípravě:

1. Stavba č.511 (Běchovice – D1) – návrh stavby je zpracován na úrovni DUR, na stavbu probíhá územní řízení
2. Stavba č.518 (Ruzyně – Suchdol) – návrh stavby je zpracován na úrovni DUR, na stavbu nebylo dosud vydáno územní rozhodnutí
3. Stavba č.519 (Suchdol – Březiněves) – návrh stavby je zpracován na úrovni DUR, na stavbu nebylo dosud vydáno územní rozhodnutí

Městský okruh

Úseky ve stavbě:

1. Městský okruh – úsek Špejchar – Pelc-Tyrolka (stavba má pravoplatné stavební povolení)

Úseky v přípravě:

1. Strahovský tunel – Myslbekova – stavba má platné územní rozhodnutí, je zpracována DSP (Strahov.tunel – II.stavba - MUK Malovanka se realizuje)
2. Myslbekova – Prašný most– stavba má platné územní rozhodnutí, je zpracována DSP
3. Prašný most – Špejchar– stavba má platné územní rozhodnutí, je zpracována DSP
4. MO – úseky Pelc-Tyrolka – Balabenka a Balabenka – Rybníčky jsou na úrovni studijního ověřování v koridoru dle platného ÚPn HMP

Vysočanská radiála

Úseky ve stavbě:

1. Východní část Vysočanské radiály (úsek Kbelská-Pražský okruh/R10 u Horních Počernic)

Radlická radiála

Úseky v přípravě:

1. Bucharova – Zlíchov (MO) – na tento úsek komunikace se zpracovává dokumentace k územním řízení (DUR).

Břevnovská radiála

Městská hromadná doprava

Úseky metra ve stavbě:

1. Trasa C – úsek Ládví – Letňany (rozestavěný úsek by měl být zprovozněn v r.2008)

Úseky metra připravované:

1. Trasa D, úsek Hlavní nádraží – Písnice (Součástí závazné části ÚPn HMP je úsek Nám.Míru-Nové Dvory, modifikace trasy D v úseku Nádr. Krč – Nové Dvory ke vstupu do Thomayerovy nemocnice vyžaduje změnu ÚPn. Úseky Nové Dvory – Písnice a Nám.Míru – Hlavní nádraží jsou v ÚPn ve výhledovém čas. horizontu.

Železnice

Úseky ve stavbě

1. Zkapacitnění železničních tratí od Libně, Vysočan a Holešovic do Hlavního nádraží a Masarykova nádraží (tzv.“Nové spojení“)
2. Modernizace železniční trati v úseku Libeň – Běchovice – součást modernizace I.transitního železničního koridoru
3. Optimalizace traťového úseku Hostivař – Stránčice

Úseky v přípravě:

1. Modernizace železniční trati v úseku Běchovice – Uvaly (součást I.transitního železničního koridoru)
2. Modernizace železniční trati v úseku Podbaba – Holešovice (součást I.transitního železničního koridoru)
3. Modernizace železniční trati Praha – Kladno s odbočkou na letiště Ruzyně
4. Optimalizace železniční trati Praha – Beroun
5. Modernizace železniční trati Praha – Lysá nad Labem

Letecká doprava

1. Nová paralelní vzletová a přistávací dráha na letišti Praha-Ruzyně

Významné záměry nad rámec platného ÚPn HMP

Záměry v souladu se směrnou částí ÚPn HMP a podložené ověřovací studií.

Komunikace

Pražský okruh

1. Stavba č.520 (Březiněves – Horní Počernice) – na úrovni studijního ověření

Břevnovská radiála, úsek Vypich - Malovanka

Městská hromadná doprava

1. Metro - trasa D, úsek Nové Dvory – Písnice, úsek Nám. Míru – Hlavní nádraží (v delším výhledu směr Žižkov)
2. Prodloužení trasy metra A východním směrem

Železnice

1. Nové železniční spojení Praha – Beroun (VRT Praha – Plzeň/SRN)

Nestabilizované záměry

Záměry s doposud neukončeným prověřením.

Komunikace

1. Vysočanská radiála, úsek Kbelská – Balabenka (pouze v případě nalezení vhodné trasy)

Městská hromadná doprava

1. Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická

Železnice

1. VRT Praha – Brno/Rakousko
2. VRT Praha – Děčín/SRN
3. Nové železniční spojení Praha – Benešov/Bystřice u Benešova

• Technická infrastruktura

Záměry v rámci závazné části platného ÚPn HMP

Záměry v souladu se závaznou částí ÚPn HMP.

Zásobování vodou

1. Přeložení berounského řadu DN 600 (na území Prahy 13)

Odkanalizování

1. Rekonstrukce a rozšíření stávající ÚČOV na Císařském ostrově do r. 2010, tj. stabilizace výhledového řešení čištění odpadních vod pro Prahu způsobem respektujícím limity území, přírodní a kulturní hodnoty, přerušené ÚR
2. Výstavba výtlačku kalů z ÚČOV Troja do lokality Drasty (jakožto součást etapizace navrhované rekonstrukce ÚČOV - viz „Celková koncepce řešení centrální čistírenské kapacity pro hlavní město Prahu k horizontu 2025“ – HDP, VI. 2007), studie
3. Rekonstrukce kmenové stoky „B“, zpracovaná DUR
4. Výstavba prodloužení stoky „H“ v Dol. Počernicích, DUR
5. Výstavba lokální ČOV Zadní Kopanina
6. Výstavba 2 podzemních retenčních nádrží (RN Karlín - projednává se DUR, RN Libeň - součást DUR Pobřežní)

Vodní toky

1. Vodní plochy Radotín – Chuchle – je zpracována studie
2. Retenční nádrž N7 nad obcí Řeporyje – je součástí generelu odvodnění, změna zástavby, nutné přepočítat
3. Suchý poldr Zličín
4. VOP na Říčanském potoce (Dolní Měcholupy)
5. SUP Unětice na Unětickém potoce
6. Protipovodňová opatření na ochranu hlavního města Prahy:
7. etapa 0006 – Zbraslav-Radotín(Radotín, část Zbraslav, část Velká Chuchle – součástí modelu
8. etapa 0007 – Trója – součástí modelu

Zásobování teplem

1. Tepelný napaječ Horní Měcholupy-Petrovice - I. a II. etapa, stavba má platné územní rozhodnutí z r.2007
2. Tepelný napaječ Libeň – Holešovice, návrh stavby je zpracován na úrovni DUR, na stavbu nebylo dosud vydáno územní rozhodnutí
3. Tepelný napaječ Veleslavín – Dědina
4. Soustava CZT JZM a ZM

Zásobování zemním plynem

1. Přeložka VTL plynovodu Přední Kopanina – Ruzyně, návrh stavby je zpracován na úrovni DUR, na stavbu nebylo dosud vydáno územní rozhodnutí
2. Přeložka VTL plynovodu Suchdol, návrh stavby je zpracován na úrovni DUR, na stavbu nebylo dosud vydáno územní rozhodnutí
3. Přeložka VTL plynovodu Březiněves, návrh stavby je zpracován na úrovni DUR, na stavbu nebylo dosud vydáno územní rozhodnutí

Zásobování elektrickou energií

1. Transformovna 400/110 kV Sever
2. Transformovna 110/22 kV Karlín
3. Transformovna 110/22 kV Lochkov
4. Transformovna 110/22 kV Suchdol
5. Venkovní vedení 400 kV – zasmyčkování TR Sever, zpracována studie proveditelnosti
6. Přeložka vedení 400 kV Chodov – Čechy střed (na území Újezd, Křeslice), stavba má platné územní rozhodnutí
7. Venkovní vedení 110 kV Malešice - Běchovice – Měcholupy, stavba má platné územní rozhodnutí
8. Venkovní vedení 110 kV Chodov – Měcholupy, návrh stavby je zpracován na úrovni DUR, na stavbu nebylo dosud vydáno územní rozhodnutí
9. Přeložka venkovního vedení 110 kV (Lochkov)
10. Přeložka venkovního vedení 110 kV (Suchdol), návrh stavby je zpracován na úrovni DUR, na stavbu nebylo dosud vydáno územní rozhodnutí
11. Přeložka venkovního vedení 110 kV Letňany – Třeboradice (na území Dáblice, Letňany), stavba má platné územní rozhodnutí
12. Přeložka venkovního vedení 110 kV Sever – Východ, návrh stavby je zpracován na úrovni DUR, na stavbu nebylo dosud vydáno územní rozhodnutí

Záměry nad rámec platného ÚPn HMP

Záměry v souladu se směrnou částí ÚPn HMP a podložené ověřovací studií.

Zásobování vodou

1. Zdvojení nadřazeného vodovodního řadu DN 1200 mezi vodojemem Chodová a šoupátkovým objektem Košík – návrh stavby je zpracován na úrovni DUR, na stavbu nebylo dosud vydáno územní rozhodnutí

Odkanalizování

1. Výstavba sběrače Folimanka, rozpracovaná DUR
2. Výstavba prodloužení splaškových sběračů „G“, „H“ a „P“ do okrajových oblastí města směrem západním, východním a jihovýchodním („G“-Generel odvodnění II. et., „H“ - žádost o změnu ÚPn HMP, „P“ - DUR)
3. Výstavba cca 19-ti podzemních retenčních nádrží v centrální oblasti města na jednotné kanalizaci, studie

Vodní toky

1. Retenční plochy (SUP) v pramenné části Hostavického potoka (Dolní Měcholupy – Štěřboholy)
2. Vodní nádrž Křenice

Zásobování teplem

1. výhledové varianty napojení levobřežních soustav CZT na kogenerační zdroj

Zásobování zemním plynem

1. Přeložka VTL plynovodu Čimice – Bohnice

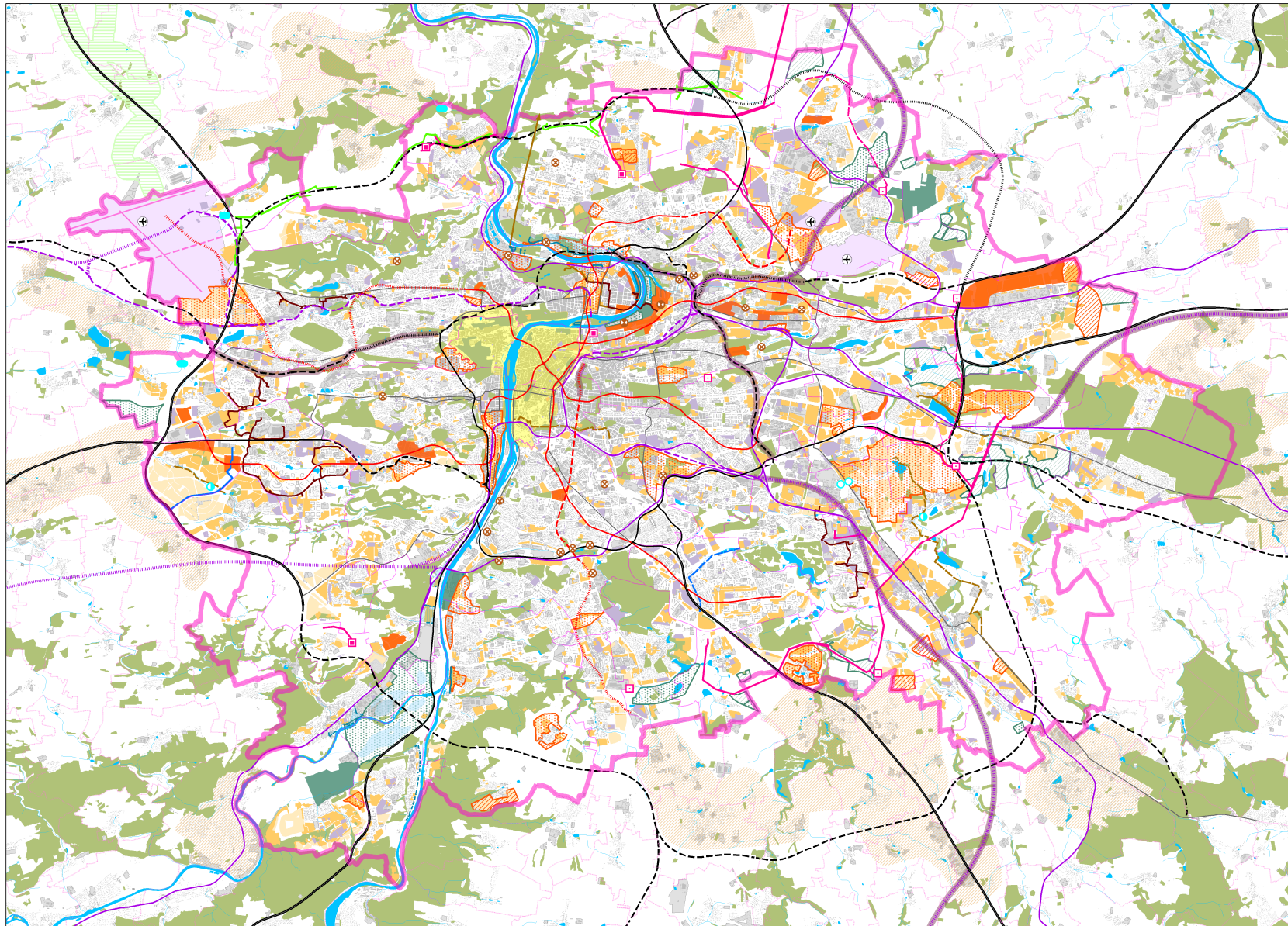
Produktovody

1. Produktovod CTR Nelahozeves – Letiště Ruzyně

Zásobování elektrickou energií

2. Transformovna 110/22 kV Uhřetěves
3. Transformovna 110/22 kV Dubeč
4. Transformovna 110/22 kV Horní Počernice
5. Transformovna 110/22 kV Kbely
6. Transformovna 110/22 kV Strašnice
7. Transformovna 110/22 kV Písnice
8. Venkovní vedení 110 kV – zasmyčkování TR Horní Počernice
9. Venkovní vedení 110 kV Třeboradice - Kbely

Výkres č. 3 Záměry na provedení změn v území



Záměry na provedení změn v území

Podkladový materiál
Základní údaje geografického a katastrálního území
Vykresováno dle ČS 150000 - Státní územní úřad
© T. MAPY spol. s r.o.

ÚZEMNĚ ANALYTICKÉ PODKLADY KRAJE PRAHA
PORIZOVATEL: HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, MARIÁNSKÉ NÁMĚSTÍ 2, 110 01 PRAHA 1
ZPRACOVATEL: ÚTVAR ROZVOJE HL. M. PRAHY, VYSEHRADSKÁ 57, 128 00 PRAHA 2
ČÍSLO VÝKRESU: 3 DATUM: 10/2007 MĚRÍTKO: 1:50 000



Legenda Záměry na provedení změn v území

Základní prvky

- Hranice hlavního města Prahy
- Hranice městských částí
- Hranice obcí Středočeského kraje
- Zástavba - polohopis
- Pražská památková rezervace
- Významné plochy zeleně
- Vodní toky a plochy
- Dálnice a rychlostní silnice
- Hlavní komunikační síť města
- Vybrané komunikace plnící dočasně funkci hlavní kom. sítě
- Metro
- Železniční tratě evropského významu, tranzitní koridory
- Mezinárodní a vojenská letiště
- Stávající VPD letiště Praha-Ruzyně
- Rozestavěná nebo dokončená ÚR 1999-2006

Rozvojový potenciál

- Rozvojové plochy (dle ÚPn 1999)
- Rozvojové plochy výhled (dle ÚPn 1999)
- Oblasti s probíhajícím intenzivním rozvojem za hranicí Prahy (dle dostupných informací z projednání ÚPD jednotlivých obcí)

Vybrané rozvojové záměry

Významné záměry zástavby

Záměry v rámci závazné části platného ÚPn

- Připravované záměry (podložené podkladovou studií a reálným zájmem investora, např. žádostí o vydání územního rozhodnutí, EIA apod.)

Záměry nad rámec platného ÚPn

- Záměry potvrzené (schváleným zadáním změny ÚPn, záměry ve výhledu ÚPn)

Nestabilizované řešení záměru

- Záměry ověřené studií a Velká rozvojová území (VRÚ) - území podmíněně pořízením podrobnější územně plánovací dokumentace nebo územně plánovacího podkladu

Významné záměry zeleně a rekreace

Záměry v rámci závazné části platného ÚPn

- Připravované záměry zeleně

Záměry nad rámec platného ÚPn

- Záměry potvrzené (schváleným zadáním změny ÚPn, záměry ve výhledu ÚPn)

Nestabilizované řešení záměru

- Nestabilizované řešení záměru

Významné záměry dopravních tras a ploch

Záměry v rámci závazné části platného ÚPn

- dálnice, rychlostní silnice, hlavní komunikační síť
- metro
- železnice
- nová VPD letiště Praha-Ruzyně

Záměry nad rámec platného ÚPn

- dálnice, rychlostní silnice, hlavní komunikační síť
- metro
- železnice

Nestabilizované řešení záměru

- Nestabilizované řešení záměru

Významné záměry tras a ploch technické infrastruktury

Záměry v rámci závazné části platného ÚPn

- transformovna VVN
- suchý poldr
- důležitá vodní plocha malých rozměrů
- podzemní retenční nádrž
- protipovodňová ochrana
- venkovní elektrické vedení VVN

tepelný napajec

plynovod VTL

nadřazený vodovodní řad

nadřazená stoka

vodní plocha

kategorie záplavového území - určená k ochraně

Záměry nad rámec platného ÚPn

- transformovna VVN
- důležitá vodní plocha malých rozměrů
- podzemní retenční nádrž
- protipovodňová ochrana
- venkovní elektrické vedení VVN
- nadřazený vodovodní řad
- nadřazená stoka

ochranné pásmo produktovodu a ropovodu

kategorie záplavového území - určená k ochraně

6.4 VÝKRES Č. 4 PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Výkres „Problémů k řešení“ na krajské úrovni je zpracován v měřítku 1 : 50 000. Ve výkresu jsou vyjádřeny zobrazitelné problémy na celoměstské úrovni.

• Základní prvky

Hranice hlavního města Prahy
Hranice městských částí
Hranice obcí Středočeského kraje
Zástavba - polohopis
Pražská památková rezervace
Významné plochy zeleně
Vodní plochy a toky
Dálnice a rychlostní silnice
Hlavní komunikační síť města
Vybrané komunikace plnící dočasně funkci hlavní kom. sítě
Metro
Železniční tratě evropského významu, tranzitní koridory
Mezinárodní a vojenské letiště

• Urbanistické, dopravní a hygienické závady

Skládka - Ďáblice

Spalovna - Malešice

Zdroje znečištění ovzduší REZZO 1 – (zobrazeny jsou pouze zdroje celoměstského významu)

(nejvýznamnější registrované zdroje znečištění ovzduší s roční emisí větší než: 40 t pro polévatý prach, 19 t pro SO₂, 800 t pro NO_x, 40 t pro NO₂, 60 t pro CO, 30 t pro C_xH_y, 10 t pro těžké organické látky VOC, 1 t pro benzen, 30 t pro PM₁₀; BARVY A LAKY HOSTIVAR a.s., DP hl. m. Prahy a.s. - DP ELEKTRICKÉ DRÁHY, o.z., INTERPHARMA PRAHA a.s., ISOFLOCK CZ s.r.o. Praha, MITAS a.s. - Výrobní závod Praha, Pražská teplárenská, a.s. Malešice, Pražská teplárenská, a.s. Michle, Pražské vodovody a kanalizace, a.s. – ÚČOV, Protektory Praha, s.r.o., Svoboda Press, a.s., TEDOM s.r.o. - kogenerační teplárna Daewo – Avia, Zentiva, a.s., Závod Králův Dvůr - Radotín, provozovna Radotín, Česká správa letišť s.p)

Bariéra kontinuity rozvoje městské struktury - rozsáhlá monofunkční zóna vytvářející prostorový předěl, komplikující vzájemné vztahy smíšených městských struktur (výrobní oblast Malešice – Hostivař - Štěrboholy)

Zástavba sledující hranici Prahy - zdůrazněny jsou ty části hranice HMP, které jsou bezprostředně provázeny stávající, nebo plánovanou zástavbou na území Prahy, nebo v oblastech s probíhajícím intenzivním rozvojem ve Středočeském kraji (na území Prahy – Horní Počernice, Březiněves, Ruzyně, Třebonice, na území Středočeského kraje - Hostivice – Jeneč, Rudná – Chrástany, Dolní Poberouní, Dolní Břežany – Zvole, Jesenice – Vestec, Průhonice – Modletice, Jirny – Šestajovice, Zdíby – Klecany, Odolená Voda, Tuchoměřice – Kněževes – Středokluky, Unhošť, Horoměřice – Velké Přílepy)

Srůstání zástavby přes hranici Prahy- území, kde již v současné době existuje bezprostřední kontakt zástavby HMP a regionu (Klánovice – Šestajovice, Vínoň - Přezletice)

Zvyšující se nároky na dopravu a vybavenost vlivem spádovosti nevybavených rozvojových oblastí za hranicí Prahy- ve výkresu je zdůrazněna oblast Jesenice – Vestec, Průhonice – Modletice, jejíž vliv se projevuje v jižním sektoru HMP

Směry s rostoucími nároky na PID a IAD – s doprovodnými problémy v komunikační síti - zatížení radiálně směřujících komunikací z Pražského regionu do centrální oblasti hl.města

Komunikace v urbanizovaném území výrazně zatížené tranzitní kamionovou dopravou -

ul. Barrandovská, Jižní spojka, Brněnská, Spořilovská, Průmyslová, Kbelská, Cínovecká

Chybějící kolejové spojení letiště Ruzyně s centrem Prahy - modernizace železniční trati Praha-Kladno s odbočkou na letiště, prodloužení metra A ze stanice Dejvická směrem k letišti Ruzyně

Železniční tratě s potřebou oddělení dálkové a příměstské dopravy - Praha-Beroun, Praha-Benešov, Praha-Český Brod-Kolín, Praha-Kralupy n.Vltavou

Značně zatížené úseky metra - Trasa A – úsek Malostranská-Muzeum, trasa B – úsek Anděl-Florenc, trasa C – úsek Pankrác-Muzeum

Problematické přestupní terminály veřejné dopravy - z hlediska kapacity, vybavení nebo lokalizace – u stanice A – Dejvická, u stanice C – Opatov, u stanice B - Zličín

Poloha stávající ČOV v zátopovém území a v těsném kontaktu s přírodně hodnotným územím - Císařský ostrov, Troja, Bubeneč

- **Ohrožení v území**

Záplavové území - povodí Vltavy a Berounky

Poddolovaná a sesuvná území - plochy s výskytem významných inženýrskogeologických jevů, nestabilní strmé svahy, území narušená těžbou nerostných surovin – poddolovaná území – jednotlivé prvky vyjadřují obrysy území, ve kterých byla hloubena nebo ražena hlubinná díla při průzkumu nebo těžbě nerostných surovin, sesuvy a jiné nebezpečné svahové deformace – vyjádřeny jsou lokalizace výskytu sesuvů a ostatních nebezpečných svahových deformací. Jedná se o staré i recentní gravitační pohyby zemského povrchu, zejména o ty, které mohou být z lidského hlediska určitým způsobem nebezpečné.

Staré zátěže – Oblasti nad 2 ha rozlohy

plochy starých zátěží typu - skládka, kontaminace podzemní vody, kontaminace půdy a potenciální kontaminace o rozloze větší než 2 ha; Ruzyně, Nebušice, Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Troja, Holešovice, Bubeneč, Dejvice, Karlín, Hradčany, Břevnoc, Smíchov, Nové Město, Michle, Stodůlky, Strašnice, Hostivař, Dolní Měcholupy, Šterboholy, Černý most, Horní Počernice, Kbely, Vinoř, Miškovice, Letňany, Čakovice, Koloděje, Horní Měcholupy, Uhřetěves, Petrovice, Háje, Chodov, Kunratice, Šeberov, Křeslice, Pitkovice, Benice, Kolovraty, Písnice, Libuš, Krč, Michle, Braník, Cholupice, Modřany, Kamýk, Slivenec, Velká Chuchle a Zbraslav

Oblasti zasažené provozem letišť

Ruzyně - na základě studie k vyhlášení ochranných hlukových pásem; Kbely – na základě studie k Návrhu ochranného hlukového pásma vojenského letiště Praha Kbely, TECHSON 2002 a Hlukové studie vojenského letiště Praha – Kbely, EMPLA 2006; Letňany- na základě Rozboru hlukových poměrů letiště Aeroklubu Praha Letňany, O. Zdražil, 2001, a Hlukové studie TZ 22/92

- **Místa územních střetů záměrů s limity**

Trasa VRT v oblasti Natury 2000 – Horní Počernice – jih

- **Problémy k řešení a specifické oblasti**

Oblast pohledově exponovaná ve vztahu k PPR s problémy s měřítkem umístěvaných staveb.- Oblast je vymezena v rozsahu tzv. pohledového horizontu města. Pražská památková rezervace představuje unikátní urbanistickou strukturu velmi citlivou pro měřítko umístěvaných staveb. Soudobý tlak na nové realizace v bezprostředním okolí znamená nebezpečí možného narušení tohoto unikátního celku např. nově i vzhledem k zájmu na umístění výškových staveb.

Oblast s výrazným deficitem zeleně a rekreačních příležitostí - Přetrvávajícím problémem severovýchodní oblasti města – území v prostoru okrajového pásma severovýchodní část severní terasy – Prosek Letňany, Kbely, Čakovice, Třeboradice, Miškovice, Březiněves, Ďáblice je evidentní nedostatek souvislejších ploch zeleně, fungujícího systému zeleně a ÚSES i nabídky rekreačních příležitostí pro související kompaktní městskou strukturu Proseka, ale zejména městské části Letňan, kde stoupá zájem o další bytovou zástavbu. Rozvíjející se obchodní plochy a další komerční příležitosti navíc výrazně zvyšují podíl zpevněných ploch a zmenšují možnosti založení odpovídajícího podílu zeleně.

Oblast celoměstského centra - Oblast označovaná vnímaná jako celoměstské centrum se nachází částečně na území Pražské památkové rezervace (PPR), s navazujícími okrajovými částmi historických čtvrtí Vinohrad, Karlína a Smíchova na území městských částí Praha 1, Praha 2, Praha 5 a Praha 8. Oblast představuje soustředění celostátně významných institucí správních, kulturních, vzdělávacích i zdravotních. Celoměstské centrum tvoří převážně historicky cenná zástavba s památkovou ochrannou, nabízející širokou škálu městských funkcí, realizují se zde mezinárodní přestupní vazby železniční, autobusové, výrazně se projevuje zvyšující se turistická atraktivita Prahy. Turistický ruch a dopravní zatížení jsou nejproblematictějšími funkcemi v souvislosti s památkovou ochranou městské zástavby a s podmínkami pro udržitelný život obyvatel centra. Funkce celoměstského centra by měla být posílena jeho rozšířením v navazujících plochách a částečně též přenesena do významných městských center.

Oblast s enormně vysokou koncentrací pracovních příležitostí indukující velký rozsah dopravy – Centrální oblast města je zdrojem výrazné nabídky pracovních příležitostí, s kterou souvisí i četnost zásobovacích a obslužných cest a zvyšování zatížení městské hromadné dopravy .

Oblast se zájmy ochrany přírody a krajiny a s aktivitami nadmístního, celostátního a nadstátního významu s vysokou návštěvností - Oblast zahrnuje Drahaň, 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 v minulosti rozšířeny založením – ZOO, Pražské botanické zahrady, výstaviště Holešovice, Stromovky a jsou využívány hojně místními i mimopražskými návštěvníky. Návštěvnost oblasti se stále zvyšuje, vyvolává vysoké nároky na dopravu a MHD a dostává se do konfliktu se zájmy místních obyvatel i zájmy ochrany přírody.

Oblast je negativně ovlivňována intenzifikovanou Ústřední čistírnou odpadních vod na Císařském ostrově.

Oblast 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. - Specifickou oblastí města je samotná řeka Vltava a Berounka a jejich související záplavové území, regulované protipovodňovou ochranou. Tyto dva největší vodní toky na území hl. m. Prahy, jsou výrazným krajinným prvkem, který ovlivnil založení i vývoj města. Sřetávají se zde 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 čelí tlakům na vytváření komerčního zázemí pro rekreační a sportovní funkce.

Oblast se zájmy ochrany přírody a krajiny s požadavky na rekreační, ale i jiné využití -

Rekreační území Dolní Počernice – Běchovice – Černý Most – oblast se nachází při Pražském okruhu na území městských částí Praha – Dolní Počernice, Praha – Běchovice a Praha 14, z větší části tvoří oblast přírodní park Klánovice – Čihadla. Připravuje se doplnění rekreačním parkem v lokalitě U Čeňku, které má tvořit zázemí pro kapacitní zástavbu Černého mostu a realizace golfového hřiště. Ohrožení území může být posíleno i existující transformační oblastí – Běchovice i dalšími záměry na rozvoj území.

Trojmezí - území na rozhraní 3 městských částí Prahy 10, 15 a 11. Území tvoří rezervu rekreačních ploch pro navazující kapacitní obytnou zástavbu sídlišť. Kromě rekreačního využití jsou kladeny na území nároky na další kapacitní zástavbu.

Soutok Vltavy a Berounky - Podstatnou proměnu čeká údolní nivou na soutoku řek Berounky a Vltavy, na území městských částí Praha 5, Praha 12, Lipence, Radotín, Zbraslav. Nacházejí se zde významná ložiska štěrkopísku, jejichž vytěžením se podstatně promění charakter i funkční využití krajiny; území má silný celoměstský rekreační potenciál.

Radotínské údolí – významné území přírodního parku Radotínsko-chuchelský háj na území městských částí Radotín, Lochkova a Zadní Kopaniny, částečně zasahující do chráněné krajinné oblasti Český kras a s řadou dalších zvláště chráněných území, je též významnou těžební oblastí.

Přírodní park Prokopské a Dalejské údolí - údolí podél Prokopského a Dalejského potoka na území městských částí Řeporyje, Stodůlky, Holyně, Jinonice a Hlubočepy, zahrnuje řadu zvláště chráněných území, tvoří významné rekreační zázemí Jihozápadního města.

Vidoule – Cibulka –Motol - součást přírodního parku Košíře – Motol na území městské části Praha 5, zahrnuje některé zvláště chráněné území, obsahuje

golfové hřiště a sportovní areály, zejména vrch Vidoule je předmětem zájmu o výstavbu. Území je významným rekreačním potenciálem pro Jihozápadní město.

Šárka - součást přírodního parku Šárka – Lysolaje, na území městské části Praha 6, území s výjimečnými krajinařskými a přírodními hodnotami. Území má významný rekreační potenciál a odolává tlakům na jejich zintenzivnění i komercializaci.

Oblast se společensky významnými aktivitami s nedokončenou koncepcí

Ve městě existuje několik lokalit, které byly určeny pro specifické celoměstsky významné využití a založeny, jejich současné využití již neslouží svému účelu, nebo jejich koncepce nebyla zcela naplněna a dnes se hledá způsob jejich dokončení:

Strahov – území v přímém kontaktu s historickým centrem města, založené jako vrcholové středisko sportu ČSTV je v současné době omezeně využíváné, zejména neadekvátní je funkce Velkého stadionu, zpochybněná je funkce strahovských kolejí. Území má potenciál pro další vývoj, včetně navazujícího rekreačního území směrem k oboře Hvězda. Problematická je automobilová dopravní obsluha a obsluha MHD, památková ochrana Velkého stadionu i řešení navazujících vysokoškolských kolejí.

Výstaviště Letňany – v poloze přímo navazující na stanici metra Letňany na okraji kompaktního města, bylo vymezeno území pro realizaci kamenného výstaviště, které by mělo nahradit dnes provizorní výstaviště umístěné v této poloze na transformovaných plochách VZLÚ Letňany. Vybudován by měl být komplex celostátního i mezinárodního významu. Koncepce území se již několikrát změnila, zejména s ohledem na chráněné území sysla obecného v bezprostředně související lokalitě Letňanského letiště, i nároky na další využití v souvislosti s možností pořádání OH.

Pelc Tyrolka – území na severním předpolí mostu Barikádníků bylo vymezeno pro založení vysokoškolského komplexu ČVUT, z velkorysé koncepce byla založena pouze část patřící matematicko fyzikální fakultě a objekt vysokoškolských kolejí. Koncepce již byla překonána a novější řešení nebylo dosud potvrzeno, včetně protipovodňové ochrany i souvisejícího řešení dopravního.

Vítězné náměstí –Dejvice – území doplňující nedokončenou Englovu kompozici Vítězného náměstí je dlouhodobě uvažováno pro doplnění městskou strukturou při respektování vysokoškolského programu reflektující potřeby ČVUT

Pankrác – území navazující na stanici metra Pankrác, bylo vymezeno jako výrazné soustředění celoměstsky významných funkcí a prostorové zvýraznění pravobřežní části města, prostorová koncepce však nebyla dosud potvrzena, souvisí se stanovením pravidel pro umístování výškových staveb na území města

Oblasti obchodně – společenských center s celoměstským a regionálním významem – velkokapacitní nákupní centra - Oblasti velkokapacitních nákupních center vykazují v současné době problémy související se zájmy na jejich další zkapacitnění, které přináší řadu problémů dopravních, ekologických – zvyšování podílu zpevněných ploch s min. podílem zeleně, ale i urbanistických – špatné zapojení do městské struktury, výrazná závislost na IAD apod. Potřeby kapacit obchodních ploch tohoto typu jsou navíc již naplněny. Jedná se o centra Letňany, Černý Most, Štěrboholy, Zličín.

Oblasti s významným potenciálem rozvoje na transformačních plochách , ale s problémy se starými zátěžemi životního prostředí, případně s nalezením odpovídajícího využití - Do transformačních ploch byly zařazeny oblasti celoměstského významu, nebo na ploše větší než 25 ha. Patří se zejména Holešovice – Bubny, Maniny - Dolní Libeň – Invalidovna, Masarykovo nádraží - Hlavní nádraží, Nákladové nádraží Žižkov, Vysočany, Letňany – Letov, Letňany - Daewoo-Avia, Bohdalec – Slatiny, Malešicko – Hostivařská průmyslová oblast, Dolní Počernice – Běchovice, Xaverov, Hodkovičky, Modřany – bývalé čokoládovny Orion (Nestle), Komořany – bývalý cukrovar, Radotín – skleníkový areál, Velká Chuchle – skleníkový areál, Nádraží Smíchov (včetně bývalého lihovaru), Jinonice – Waltrovka, Stodůlky – Mototechna, Zličín – Technocom - Vodní zdroje - Stas, Strahov – stadion a koleje

Oblasti citlivé na zvyšování podílu zpevněných ploch z hlediska dopadu změny odtokových poměrů na drobné vodní toky na území hl.m. Prahy a Středočeského kraje

Dotčené lokality v povodí Vltavy:

Přední Kopanina, Nebušice, Liboc, Vokovice, Dejvice, Lysolaje, Sobín, Zličín, Třebonice, Řeporyje, Holyně, Slivenec, Velká Chuchle, Zadní Kopanina, Lochkov, severozápadní část Radotína, Lipence, Točná, Cholutice, Písnice, Kunratice, Šeberov, Újezd u Průhonic, Křeslice, Pitkovice, Benice, Lipany u Kolovrat, Kolovraty, Nedvězí u Říčán, Královice, Hájek u Říčán a Uhřetěves, Libuš, Petrovice, Háje, Chodov, Hostivař, Záběhlice, Strašnice, Michle, Záběhlice, Hostivař, Štěrboholy, Dolní Měcholupy, Horní Měcholupy, Dubeč, Koloděje, Újezd nad Lesy, Běchovice, Dolní Počernice, Jihozápadní část obce Horní Počernice a Hostavice, Dolní Chabry

Dotčené lokality v povodí Labe:

Březiněves, Třeboradice, Dáblice, Čakovice, Miškovice, Letňany, Kbely, Vinoř, Satalice a severovýchodní část obce Horní Počernice

Širší vztahy

Rozvoj obcí mimo území hl.m. Prahy ovlivňují svými průtoky, a to většinou negativně průtokové poměry na území hlavního města. Je potřebné aby koordinaci rozvoje mezi středočeským krajem a krajem Praha zabezpečovala příslušná ministerstva (Ministerstvo životního prostředí, Ministerstvo zemědělství a Ministerstvo pro místní rozvoj).

Povodí Dolní Vltavy a Berounky:

Severně od Prahy: Středokluky , Kněžves, Tuchoměřice, Horoměřice, Černý Vůl a další

Západně a jihozápadně od Prahy: Hostivice, Břve, Chýně, Chrášťany, Jinočany, Zbuzany, Ořech Kosoř a jiné.

Jižně od Prahy: Dolní Břežany, Zlatníky, Vestec, Jesenice, komerční zóna Průhonice – Čestlice, Říčany atd.

Opačná problematika je v severovýchodní části Prahy, kdy územní rozvoj hlavního města způsobuje vodohospodářské problémy na území středočeského kraje.

Povodí Horního a Středního Labe:

Březiněves, Třeboradice, Dáblice, Čakovice, Miškovice, Letňany, Kbely, Vinoř, Satalice a severovýchodní část obce Horní Počernice.

Oblasti neodkanalizované na soustavnou síť, nebo lokální čističku

Zadní Kopanina, Cholutice, Točná

Oblasti bez veřejného vodovodu

Strnady

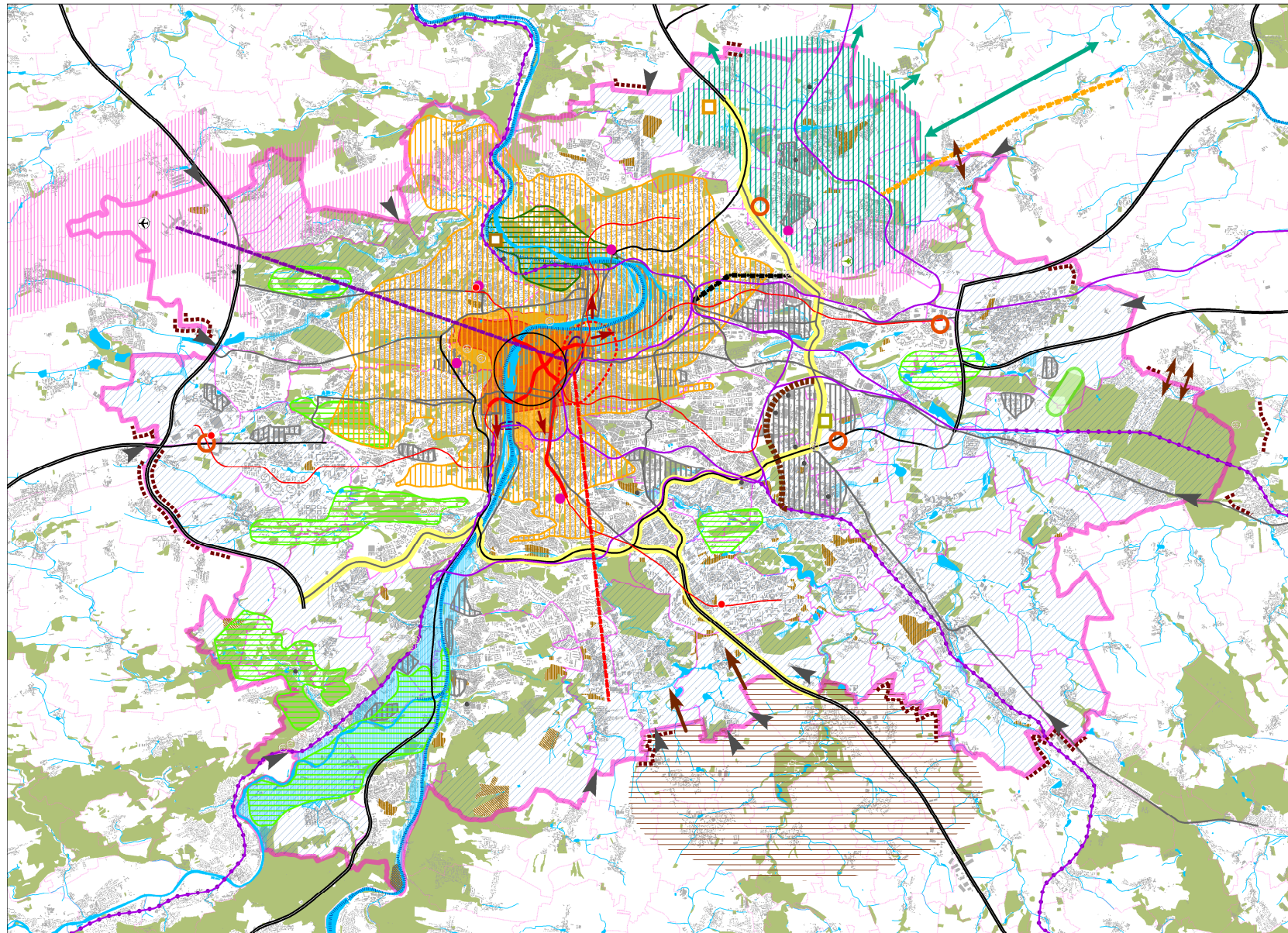
Dosud nenalezené přijatelné řešení trasy komunikace

Vysočanská radiála – úsek Kbelská-Balabenka

Nedořešené výhledové uspořádání „Železničního uzlu Praha“ (ŽUP) v centrální oblasti Prahy

Chybějící kolejové propojení Praha Brandýs n. L./ Stará Boleslav

Dořešení metra trasy D ve vazbě na úsek Písnice – Náměstí Míru



Problémy k řešení

Podklady poskytl
Základní datový soubor dat ZAM ÚSD
© Čerchobilita a.s.
Vektorová mapa CH 1:00000 - Společnost Ing.
C.T. MAFY spol. s r.o.

ÚZEMNĚ ANALYTICKÉ PODKLADY KRAJE PRAHA
POŘIZOVATEL: HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, MARIÁNSKÉ NÁMĚSTÍ 2, 110 01 PRAHA 1
ZPRACOVATEL: ÚTVAR ROZVOJE HL. M. PRAHY, VYŠEHRAДСKÁ 57, 128 00 PRAHA 2
ČÍSLO VÝKRESU: 4 DATUM: 10/2007 MĚŘÍTKO: 1:50 000



Legenda

Problémy k řešení



Základní prvky

- Pražská památková rezervace
- Zástavba - polohopis
- Významné plochy zeleně
- Vodní plochy a toky
- Hranice hlavního města Prahy
- Hranice městských částí
- Hranice obcí Středočeského kraje
- Dálnice a rychlostní silnice
- Hlavní komunikační síť města
- Vybrané komunikace plnící dočasně funkci hlavní komunikační sítě
- Metro
- Železniční tratě evropského významu, tranzitní koridory
- Vnitrozemské vodní cesty
- Mezinárodní letiště Ruzyně
- Vojenské letiště Kbely
- Mezinárodní neveřejné letiště Letňany

Ohrožení v území

- Poddolovaná a sesuvná území
- Oblasti zasažené provozem letišť*
- Záplavová území
- Staré zátěže na ploše větší než 2 ha

Místa územních střetů

- Trasa VRT v oblasti Natura 2000 - Horní Počernice - jih

Urbanistické, dopravní a hygienické závady

- Zvyšující se nároky na dopravu a vybavenost vlivem spádovosti nevybavených rozvojových oblastí za hranicí Prahy
- Směry zvyšujících se nároků na dopravu a vybavenost vlivem spádovosti nevybavených rozvojových oblastí za hranicí Prahy
- Srůstání stávající zástavby přes hranici hl. m. Prahy
- Srůstání stávající zástavby přes hranici hl. m. Prahy
- Uvažovaný rozvoj sledující hranici Prahy (problematické uzavírání postupů do volné krajiny)
- Bariera kontinuity rozvoje městské struktury
- Chybějící kolejové spojení jižního sektoru s centrem města (trasa D metra)
- Chybějící kolejové spojení letiště Ruzyně s centrem Prahy
- Komunikace v urbanizovaném území výrazně zatížené tranzitní kamionovou dopravou
- Značně zatížené úseky metra
- Železniční tratě s potřebou oddělení dálkové a příměstské dopravy
- Poloha stávající ČOV v zátopovém území a v těsném kontaktu s přírodně hodnotným územím
- Skládky
- Spalovna
- Směry s rostoucími nároky na IAD a PID s doprovodnými problémy v komunikační síti
- Problematické přestupní terminály veřejné dopravy z hlediska kapacity, vybavení nebo lokalizace
- Zdroje znečištění ovzduší REZZO1 - výběr

Problémy k řešení a specifické oblasti

- Oblast s významným potenciálem rozvoje na transformačních plochách
- Oblast pohledově exponovaná ve vztahu k PPR s problémy s měřítkem umístovaných staveb
- Oblast se zájmy ochrany přírody a krajiny a s aktivitami nadmístního, celostátního a nadstátního významu s vysokou návštěvností
- Oblast se zájmy ochrany přírody a krajiny a s požadavky na rekreační, ale i jiné využití
- Oblast 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
- Oblast s výrazným deficitem zeleně a rekreačních příležitostí
- Oblast celoměstského centra a potřebné rozšíření
- Oblast soustředěného nákupu - velkokapacitní nákupní centra
- Oblast s eno rmě vysokou koncentrací pracovních příležitostí indukující velký rozsah dopravy
- Oblast se společensky významnými aktivitami a nedokončenou koncepcí
- Nedostatečná kapacita železničního koridoru mezi žst. Praha - Smíchov a žst. Praha - Hlavní nádraží
- Neděšené výhledové uspořádání "Železničního uzlu Praha" (ŽUP) v centrální oblasti Prahy
- Dořešení trasy metra D ve vazbě na úsek Písnice - Náměstí Míru
- Chybějící kolejové spojení Praha - Brandýs n. L. / Stará Boleslav
- Dosud nenalezené přijatelné řešení trasy komunikace
- Oblast citlivá na zvyšování podílu zpevněných ploch z hlediska dopadu změny odtokových poměrů na drobné vodní toky na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje
- Oblast neodkanalizovaná na soustavnou síť nebo lokální čistítku
- Oblast nezasobovaná vodou z celoměstského systému

