

4 PROBLÉMY A HODNOTY

4.1 HODNOTY

4.1.1 POZITIVNÍ VÝCHODISKA

Pro pozitivní ovlivňování dalšího rozvoje Prahy a souvisejícího regionu nestačí dobře znát a rozumět problémům, disparitám a slabým stránkám. Stejně důležité, a možná ještě významnější je uvědomit si v čem spočívá pozitivní potenciál města, jaké hodnoty, impulsy nebo silné stránky jsou tím, co dává městu jeho tvář, obsah a identitu. Tyto kladné stránky jsou přirozenými východisky pro další rozvoj - do budoucna by měly být aktivně rozvíjeny, posilovány a chráněny.

Pozitivní stránky je snadné přehlížet, protože nezpůsobují problémy, naopak, jsou tím, co je obvykle považováno za dobré, fungující a tedy zdánlivě „normální“. Teprve v případě narušení či náhlého zhoršení si uvědomíme jejich nesamozřejmost a potřebu péče. O to významnější je snaha o jejich včasné nalézání a pojmenování, umožňující jejich cílené využití, podporu a zároveň ochranu. Pro dlouhodobý rozvoj města mají obvykle takovéto aktivity daleko významnější přínos než zaměření pozornosti pouze na ad hoc řešení problematických témat.

Silné stránky, pozitiva jsou výsledkem působení vnějšího prostředí a okolností i snažení současné i mnoha minulých generací působících v daném prostoru. I proto mohou být inspirujícím základem rozvah o skutečné situaci města v tom nejlepší slova smyslu a výchozím bodem uvažování o dalším posílení toho nejlepšího, co dělá Prahu Prahou. Zároveň s tím je vhodné vnímat jejich relativní význam v širším územním kontextu. Jsou tyto silné stránky unikátní ve světě, Evropě, středoevropském kontextu či jen v národním měřítku? Mohou se stát konkurenční výhodou? V jakém prostoru?

Na základě předchozích rozborů bylo v Praze identifikováno 10 nejdůležitějších východisek územního rozvoje, jejichž respektování by mělo být základem pro další strategické a koncepční úvahy o budoucím rozvoji města. Mezi nejvýznamnějšími východisky Prahy patří celosvětově uznávané památkové a krajinářské hodnoty, nadregionálně významné silné sociálně-ekonomické prostředí nebo v kontextu České republiky hojně využívaná kvalitní infrastrukturní síť a všestranný rozvojový potenciál města.

- Unikátní kulturně-historické dědictví světového významu
- Pestrá a jedinečná městská krajina s řekou Vltavou tvořící její páteř
- Významné přírodní bohatství města
- Velký rozvojový potenciál v kompaktním městě
- Využívaná a poměrně kvalitní veřejná doprava
- Nadprůměrná ekonomická výkonnost
- Nadprůměrná životní úroveň a sociální stabilita
- Dobrá dostupnost služeb technické infrastruktury
- Významné rekreační příležitosti ve vnějším pásmu města a v metropolitním regionu
- Rozvinutá věda, výzkum a vysoké školství a jeho pozice jako součásti městského centra

Unikátní kulturně-historické dědictví světového významu

Praha oplývá výjimečným bohatstvím stop historických epoch a jejich kulturních projevů. Jejich největší koncentrace se nachází v historickém centru, které je vymezeno jako Památková rezervace v hlavním městě Praze (PPR) - zapsaná na Seznamu světového dědictví UNESCO. Vyniká velkou mírou zachování původního středověkého založení, významných historicky a architektonicky cenných objektů, parků a historických zahrad a dalších prvků připomínající historii a kulturní význam města.

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

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

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

Spojení a silná vztahová a prostorová harmonie architektonických skvostů s romantickým přírodním prostředím se podílí na genu loci Prahy.

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

Pestrost a autenticitu prostředí tohoto cenného území zajišťuje přítomnost trvale žijících obyvatel, tradiční funkce centra obchodu a služeb, množství kulturních center a oblíbenost místa pro setkávání Pražanů či přítomnost vysokých škol i kolejí s neopakovatelným studentským životem.

Zejména z těchto všech důvodů je Praha mimořádným magnetem pro návštěvníky z celého světa.

Pestrá a jedinečná městská krajina s řekou Vltavou tvořící její páteř

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

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

Charakteristickou městskou krajinu centrální části Prahy tvoří pestrá mozaika přírodních dominant, zelených ploch s vazbami k řece, prolínající se s různorodými stavebními celky, s charakteristickými akcenty stavebních dominant, i s tradičními veřejnými prostranstvími. Nejznámější a nejpůsobivější je v tomto pohledu prostor historického centra dotvořený autentickou rostlou strukturou Starého Města a Malé Strany, vizuálně uzavřený v různých prostorových plánech.

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

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

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

Na vyvážení městského prostředí se podílejí významné prostory se zelení, které prostupují celé území Prahy a zároveň vytvářejí (spolu se založenou zelení parků) relativně ucelený, na sebe navazující systém. Terénní uspořádání, a na něj navazující způsoby využívání, postupně v Praze vytvořily síť v podstatě souvislých linií zeleně. Jde především o zřetelné přírodní osy a zelené klíny pronikající z volné krajiny do centra města,

jejich osnova se logicky odvíjí od terénních hran – údolí přítoků Vltavy, čelních svahů Vltavského a Berounského údolí a významných lesních celků.

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

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

Významné přírodní bohatství města

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

Na území města se nachází relativně velký počet chráněných území národního i mezinárodního významu. Kromě zvláště chráněných území jsou na území Prahy vyhlášeny evropsky významné lokality soustavy Natura 2000, zřízené na základě legislativy Evropských společenství. Postupným propojováním přírodě blízkých, nelesních i lesních celků, zahrad, parků a parkových ploch se i ve složitých podmínkách metropole daří vytvářet systém podporující ochranu přírody a krajiny a zároveň uchovat i kvalitní prostředí pro každodenní život obyvatel Prahy a jeho návštěvníky. Zřetelné přírodní osy (zelené klíny) pronikající do centra z volné krajiny na okraji města, kde se zachovala území s rozsáhlejšími, biologicky cennými ekosystémy.

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

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

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

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

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

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

Velký rozvojový potenciál v kompaktním městě

Velký rozvojový potenciál uvnitř Prahy je její dlouhodobou rozvojovou jistotou a významnou příležitostí dalšího kvalitativního vývoje. Orientovat zájem o rozvoj do intravilánu měst je v současné době celoevropským trendem, podporující jejich udržitelný rozvoj zejména recyklací opuštěných nebo již nefunkčních území.

V zastavěných částech města existuje v současné době vysoká nabídka přestavbových území pro rozvoj polyfunkčních městských struktur. V Praze jde o přeměnu bývalých industriálních a drážních území, o které je zájem i ze strany investorů, i když vyžadují daleko složitější územní a projektovou přípravu a koordinaci se zájmy města. Přestavbová území představují značný rozsah využitelných ploch ve velmi atraktivních polohách, často v přímém kontaktu s historickým centrem města, která jsou dobře obsloužená městskou hromadnou dopravou (Holešovice, Smíchov, Rohanský ostrov, Žižkov, Vysočany). Řada ploch obsahuje i zajímavé doklady průmyslové architektury, přinášející místu autenticitu a osobitost. Ucelená území umožní

realizovat soustředěné projekty celoměstského významu, které mohou obohatit strukturu města a přinést lokalizaci zásadní vybavenosti, i rozšířit nabídku aktivit pro širší území. Nezanedbatelná je i nabídka nových bytů a příležitost k posílení související vybavenosti umožňující zvýšit standard i atraktivitu městských čtvrtí.

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

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

Využívaná a poměrně kvalitní veřejná doprava

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

V roce 2010 veřejná městská doprava oslavila v Praze 135 let od svého vzniku, za tu dobu se podařilo vybudovat funkční systém, který zůstává konkurenceschopný i na počátku 21. století. Páteří systému je pražské metro, které začalo psát svoji historii v roce 1974 a v současnosti přepraví denně přes 1,5 milionu cestujících. Podíl metra na počtu přepravených osob v roce 2010 dosáhl 45,2% za celkového počtu přepravených cestujících v rámci PID na území města. Příznivá je skutečnost, že rozvojové rezervy pro založení plnohodnotných městských částí v kompaktním městě jsou již v současné době obslouženy kolejovými systémy veřejné dopravy a největší rozvojové možnosti jsou v blízkosti stávajících stanic metra, které je nejatraktivnějším, nejkvalitnějším a nejspolehlivějším druhem veřejné dopravy v Praze. Dynamickým rozvojem metra v minulých letech se podařilo docílit situování většiny významných přestupních terminálů veřejné dopravy u koncových stanic metra na okraji Prahy.

Relativně dobře založenou síť metra a tramvajových tratí je možné dále rozvíjet a tím zlepšovat dopravní obslužnost území města a zvyšovat atraktivitu městské veřejné dopravy. Železniční doprava vždy přinášela do města pohyb a dynamiku. Již po více než jedno století trvá jejich vzájemná symbióza. Mnohé železniční stavby v Praze sebou nesou historické poselství spolu s neaktuálnější službou jejím obyvatelům. Potenciál těchto mnohdy technických památek ještě není zcela beze zbytku využit a představují tak živé spojení minulosti s budoucností. Hustá síť železničních tratí na území města, příznivá dostupnost centra Prahy železniční dopravou (a tím také příznivé spojení většiny regionálních sídel s centrem Prahy železniční dopravou) vytvářejí výborný potenciál významné úlohy železniční dopravy v městské dopravě, který není dosud dostatečně využitý, přestože význam příměstské železnice v rámci systému Pražské integrované dopravy (PID) stále roste.

Aby byla pražská veřejná doprava skutečně „čistá“, je již řadu let kladen důraz na využívání nízkoemisního pohonu v autobusech a na snižování hlučnosti tramvajových tratí a vozidel. Mimo rekonstrukcí tramvajových tratí a modernizaci vozového parku přispívá k zásadnímu snížení hlučnosti tramvajové dopravy a ke snížení vibrací jejich komplexní broušení.

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

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

Nadprůměrná ekonomická výkonnost

Předností Prahy je vysoká ekonomická výkonnost se zhruba čtvrtinovým podílem na tvorbě hrubého domácího produktu ČR, dlouhodobě vysoké hodnocení od ratingových agentur, důvěryhodnost a stabilita města pro investory. Skutečnost, že podpora příznivého podnikatelského prostředí a efektivní ekonomiky je současnou evropskou a státní prioritou, může Praze pomoci udržet si současnou relativně dobrou pozici na trhu metropolí Evropy, a to i za stávající obtížné situace prohlubování ekonomické (finanční) krize. K tomu mohou přispět ve velké míře i racionálně strukturované a zdrojově reálně sestavené rozpočty města, spolu s transparentní politikou v oblasti majetkové, investiční i podpory nosných ekonomických aktivit.

Silnou stránkou pražské ekonomiky je ukončená základní odvětvová a vlastnická transformace se stabilizací potenciálně příznivých oborů, výroby a činností, např. obsluha města, obory s vysokou přidanou hodnotou a environmentálně pozitivními dopady. Stále je ještě možno využít určitou výhodu nižších nákladů na živou práci v rámci EU v některých odborných profesích. Významným činitelem ekonomické základny města zůstal i průmysl. Jeho pozitivním rysem je nadprůměrná produktivita práce v měřítku ČR a postupná oborová konverze spojená s modernizací nebo změnou charakteru industriálních kapacit, doprovázené zlepšením technologické a ekologické úrovně. V posledních letech došlo v Praze k rychlému rozvoji odvětví služeb, včetně umístění kapacit tzv. strategických služeb (oblast IKT, finančnictví, poradenství aj.) s celoevropskou působností a služeb cestovního ruchu. V Praze je velká nabídka kvalitních kancelářských ploch, obyvatelům a návštěvníkům města slouží rozsáhlá obchodní síť zahrnující i rovnoměrně rozloženou síť velkokapacitních nákupních center. Praha a její okolí tvoří jednou z klíčových logistických oblastí v rámci středoevropského prostoru, jejíž případné další rozšíření bude vyžadovat zvýšenou věcnou i prostorovou koordinaci Prahy a středočeského regionu s cílem maximalizace efektu pro toto území.

Nadprůměrná životní úroveň a sociální stabilita

Životní úroveň v Praze je v porovnání s ostatními oblastmi republiky nadprůměrná. K tomu přispívá celkově nízká nezaměstnanost a příznivá, profesně pestrá nabídka na trhu práce, který díky tomu přitahuje vysoké počty pracovníků z ostatních krajů České republiky i ze zahraničí. Praha však představuje gravitační jádro s působením dosahujícím za metropolitní region a Středočeský kraj nejen v oblasti trhu práce, ale i v oblasti vysokého školství, (specializovaného) zdravotnictví, kultury či státní správy. Praha je sídlem významných vysokých škol a akademických pracovišť, zdravotnických zařízení poskytujících specializované a superspecializované zdravotní služby, důležitých kulturních institucí i úřadů, což se příznivě odráží v kvalitě života jejich obyvatel i návštěvníků. Nejen příznivá ekonomická situace, ale také pestrý sociální život podporovaný aktivitami nejrůznějších sdružení a iniciativ a bohatá kulturní scéna obsahující alternativní a neoficiální kulturu přispívají k vysoké kvalitě života v metropoli.

V Praze neustále roste počet obyvatel, a to zejména díky silné migraci do Prahy. V posledních letech však obyvatel přibývá také přirozenou měnou, kdy se rodí více lidí, než umírá. Sociální situace v Praze je i přes dílčí problémy relativně stabilní. Nenaplnily se předpovědi z počátku 90. let o postupné degradaci velkých sídlištních celků a jejich proměně na uzavřená ghetta. Obavy z možné segregace rostoucího množství cizinců nebo ze vzájemné segregace socioekonomických vrstev společnosti a následných negativních dopadů na soudržnost města se také nepotvrdily. Praha tak stále zůstává relativně sociálně stabilním městem, ve kterém zatím neexistují výrazné sociálně problémové lokality. Navíc zde v oblasti sociálních služeb, sociální intervence i sociálního aktivizmu existuje rozsáhlé spektrum nestátních neziskových organizací, iniciativ a spolků.

Dobrá dostupnost služeb technické infrastruktury

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

Také systém elektronických komunikací svojí kapacitou pokrývá současné i výhledové požadavky obyvatelstva a podnikatelské sféry. Na území hl. m. města je vybudována kvalitní infrastruktura pro přenos

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

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

Významné rekreační příležitosti ve vnějším pásmu města a v metropolitním regionu

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

Na jihozápadním a jižním okraji města přecházejí lesní masivy plynule do oblastí Českého krasu, Slap a Posázaví, na jihovýchodní straně je velmi blízká vazba do Vodéradských bučin za Říčany, na severovýchodě pak vazba do Polabí s vytěženými pískovkami v okolí Brandýsu nad Labem.

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

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

Rozvinutá věda, výzkum a vysoké školství a jeho pozice jako součásti městského centra

Příznivým rysem Prahy je bezesporu vysoká koncentrace kapacit vědy a výzkumu a existence základních faktorů rozvoje znalostní ekonomiky. V Praze sídlí ¼ vědeckých institucí republiky včetně Akademie věd a více než 300 firem a organizací, které můžeme považovat za součást české vědeckovýzkumné základny. Pro další rozvoj vědy, výzkumu a inovací jsou v současné době velmi příznivé vnější podmínky, protože tato oblast je aktuální evropskou a státní prioritou.

K příznivým základním faktorům rozvoje znalostní ekonomiky patří také vysoká koncentrace institucí vysokoškolského vzdělávání. V Praze sídlí 8 veřejných vysokých škol České republiky včetně těch největších a nejstarších – Univerzita Karlova je jednou z 10 nejstarších evropských univerzit, a dále více než polovina všech soukromých vysokých škol, univerzitního i neuniverzitního typu. Na pražských školách studuje přibližně 150 tisíc studentů, což představuje 39 % z celkového počtu studentů v ČR.

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

4.1.2 HODNOTY

„Ve srovnání s Římem je Praha ještě dokonaleji obklopena vršky a výše položenými rovinami. Linie hřbetů a linie svahových zlomů se dají snadno rozpoznat. Jakákoli stavba postavená právě na těchto místech se tak nachází ve výjimečné poloze. Každý, kdo tu bydlí, má při otevírání oken pocit, že je zámeckým pánem.“

Takto vyjádřili hodnoty Prahy na WORKSHOP PRAGUE '91, Jean Nouvel a Emmanuel Cattani z Associes Paris ve svém příspěvku k diskusi o rozvoji Prahy v nových společenských podmínkách.

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

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

Následující přehledně shrnutí hodnot pro území hl. m. Prahy vychází z vybraných hodnotných charakteristik vymezených na jejím území, které jsou zobrazeny ve výkrese č. 1 Hodnoty území.

Přírodní hodnoty

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

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

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

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

Mezi významné přírodní hodnoty jsou zařazeny podle druhu především:

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

* hodnoty jsou zařazeny i mezi limity využití území

Civilizační hodnoty

Civilizační a kulturní hodnoty hlavního města Prahy jsou výsledkem mnohasetletého historického vývoje. Z urbanistických hodnot lze vyzdvihnout především časově i prostorově kontinuální rozvoj města. Dodnes živé a funkční historické jádro ležící při jižním vstupu do vltavského meandru, je vymezené a opticky kontrované z přírodních vyvýšenin Vyšehradu, Hradčan a Vítkova. Prostor mezi nimi není historickým skanzenem, dodnes plní funkci celoměstského centra a odehrávají se zde všechny charakteristické činnosti: je správním a reprezentačním centrem celé země, sídlem universit a vědeckých institucí, obchodním centrem a dobrou adresou firem, bank a hotelů, i místem významných kulturních událostí, jsou zde veřejná prostranství, kterými šly dějiny, ale je i domovem pro nezanedbatelnou (byť co do počtu ohroženou) skupinu stálých obyvatel se zázemím historických zahrad, parků a nábřeží.

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

Na celoměstské centrum navazují v kompaktním městě ležící centra s potenciálem soustředění nadmístní městské občanské vybavenosti, a dále lokální centra zajišťující místní vybavenost. Vzniká tak zajímavý koncentrický městský model, jehož středem je historické jádro, a kolem něj se v pásmech se sestupnou hierarchií historicky vyvinulo rozmístění podružných center různých stupňů přes obvodní a sídlištní centra až po venkovské návsi bývalých samostatných obcí připojených ku Praze. Postavení Prahy v rámci Čech jako by bylo pokračováním tohoto modelu.

Hierarchie urbánní struktury města je podtržena hierarchií veřejných prostranství, mnohde vytvářejících cenné strukturální kompozice, osy a průhledy. Veřejný prostor tvořený sítí ulic a náměstí je doplněn veřejnými parky, historickými zahradami a sady, a ve vnějším pásmu města na něj navazuje pouze na severovýchodě přerušovaný prstenec s téměř pravidelně rozmístěnými lesy a lesoparky, tvořícími významné plochy rekreačního zázemí obyvatel a návštěvníků města. Výlučné postavení má prostor Trojské kotliny dobře dostupné z centra, s rekreační funkcí a vysokou koncentrací přírodních i civilizačních hodnot celostátního významu.

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

Civilizační hodnoty města tvoří s jeho přírodními hodnotami komplementární celek, jehož vyváženost je nutné chránit a rozvíjet.

Mezi významné civilizační hodnoty patří především:

- historické centrum města
- celoměstské centrum
- městská centra
- oblastí soustředění občanské vybavenosti
- celoměstské rekreační oblasti s vysokou koncentrací aktivit
- celoměstské rekreační oblasti
- parky a hřbitovy
- významná veřejná prostranství
- pozemky ve vlastnictví Prahy a městských částí včetně jimi ovládaných subjektů

Kulturní hodnoty

Kulturními hodnotami nazýváme pro potřeby územně analytických podkladů zejména statky hmotné kultury s památkovou a archeologickou hodnotou či architektonicky a urbanisticky cenné stavby a soubory. Koncentrace těchto hodnot v Praze je i v evropském měřítku jedna z nejvyšších. Nejcennější oblastí je historické centrum Prahy zapsané v roce 1992 na seznam kulturního dědictví lidstva UNESCO. Důvodem k zápisu je světová výjimečnost hodnoty, jedinečnost, autenticita, integrita a celistvost. Podle nominační dokumentace se „Praha řadí do skupiny historických měst s dosud výrazně zjevnou vývojovou strukturou.“

Její jádro má charakter městského sídla rostlého ve složitém vývoji a zachovaného přitom ve své konfiguraci, v půdorysné struktuře i prostorové skladbě postupných fází svých proměn a růstu. Zjev historického jádra Prahy, jasně ohraničeného na obou březích Vltavy, pronikavě převažuje nad přílehlou zástavbou převážně z 20. století. Praha je jedním z nejvýznamnějších evropských reprezentantů urbanistického a architektonického vývoje v průběhu 1100 let své existence.“

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

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

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

Na památkovou rezervaci – historické centrum Prahy – navazuje bezprostředně zástavba takové kvality, že vytváří souvislý prstenec památkových zón, tvořících urbanistický základ kompaktního města, převážně z období 19. a 1. poloviny 20. století. Ale i mimo vyhlášené památkové zóny najdeme mnohé urbanistické soubory, především tzv. zahradní města, dokládající promyšlené zakládání svěbytných, ve své době pokrokových a dodnes ceněných celků. Ve vnějším pásmu města dotváří kulturní hodnoty síť zachovaných historických jader bývalých obcí, z nichž ve dvou případech (Ruzyně a Stodůlky) se jedná o takové hodnoty, že zde byly vyhlášeny vesnické památkové rezervace. Kromě plošných památek je na území celé Prahy neobyčejné množství kulturních památek z různých období a s různým stupněm ochrany.

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

Na mnoha místech Prahy – jak v centru, tak ve vnějším pásmu, najdeme řadu cenných archeologických stop, lokalit dokreslujících kulturní historii města.

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

Mezi významné kulturní hodnoty patří především:

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

* hodnoty jsou zařazeny i mezi limity využití území

Kompoziční hodnoty

Praha nepatří mezi města s velkolepými geometrickými kompozicemi, přesto vyniká celou řadou „měkkých“ kompozic inspirovaných přírodním rámcem. Hranice mezi kompozicí vytvořenou člověkem a přírodou splývají. Najdeme zde kromě kompozičních prvků, které v zásadní míře staví na terénní konfiguraci a zeleni i takové kompozice, které tvoří vědomě koncipované urbanistické osy a stavební dominanty.

Přírodní osy zeleně vycházejí z morfologického rámce městské krajiny a v zásadě sledují systém návrší a hlubokých údolí směřujících převážně východo-západním směrem k řece Vltavě nebo doprovázející další vodoteče. Tyto osy, pokud probíhají po náhorních polohách, tvoří významný pohledový prvek pražských horizontů s navazujícími pohledově exponovanými svahy. V údolních polohách se projevují jako kompoziční linie ovlivňující spíše lokální scenérii. Často se v nich spojují souvislé plochy zeleně, které doposud nepodlehly urbanizační fragmentaci, a jejichž hodnotou je potenciál rekreačního zázemí i příznivé ovlivňování mikroklimatu a celkového stavu životního prostředí města.

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

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

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

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

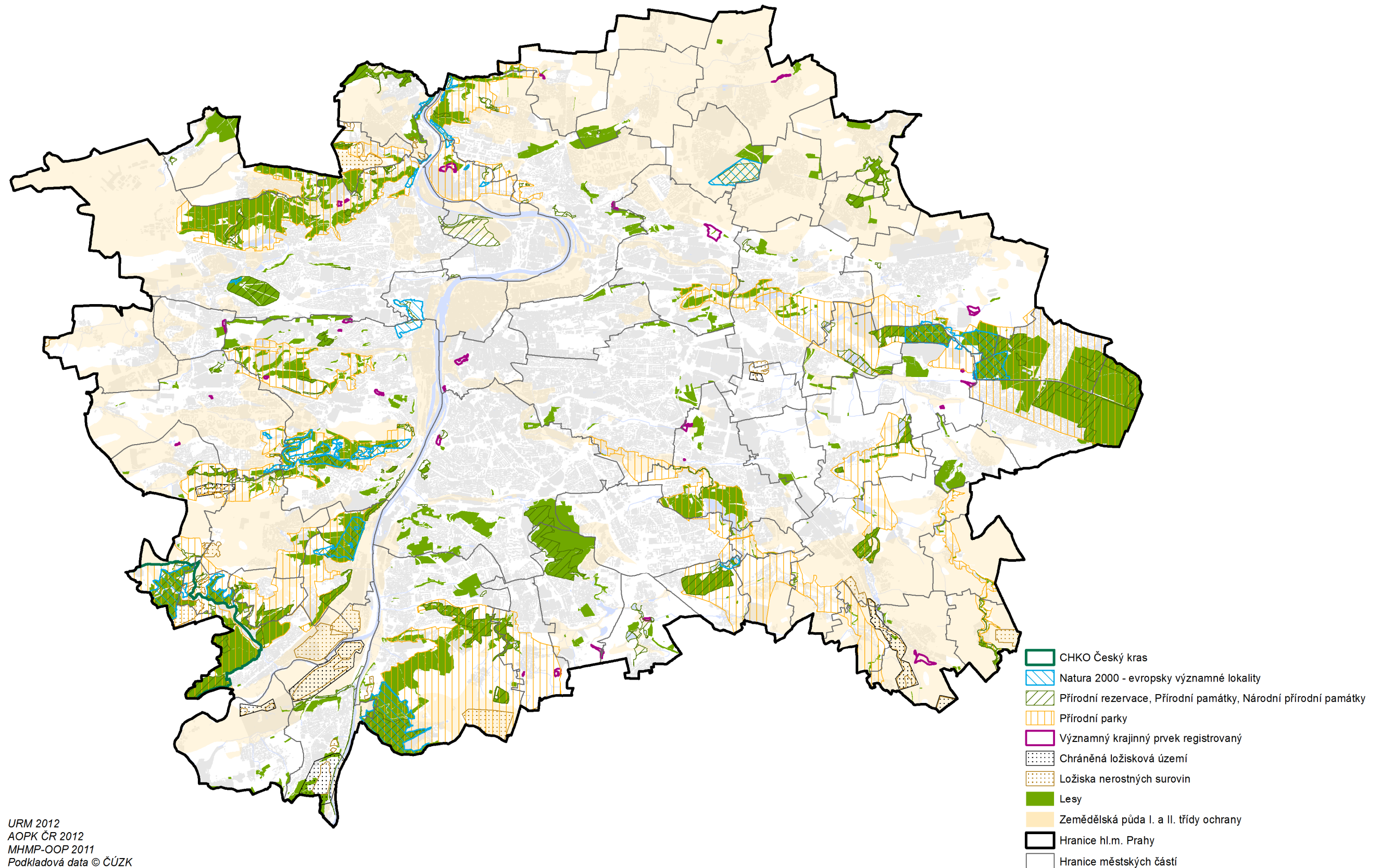
Mezi kompoziční hodnoty patří především:

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

..

SCHÉMA PŘÍRODNÍ HODNOTY

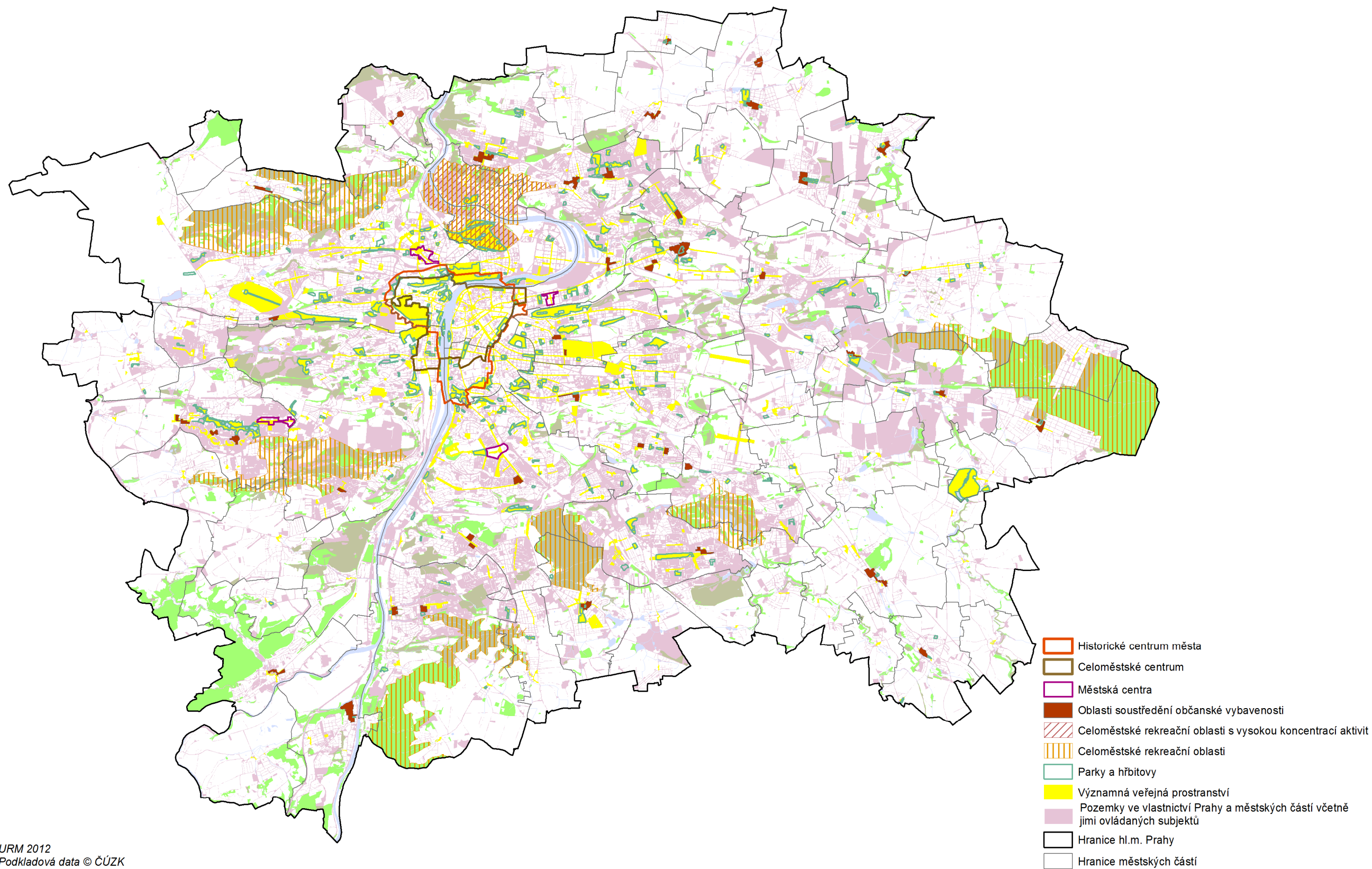
2 000 1 000 0 2 000 m



URM 2012
AOPK ČR 2012
MHMP-OOP 2011
Podkladová data © ČÚZK

SCHÉMA CIVILIZAČNÍ HODNOTY

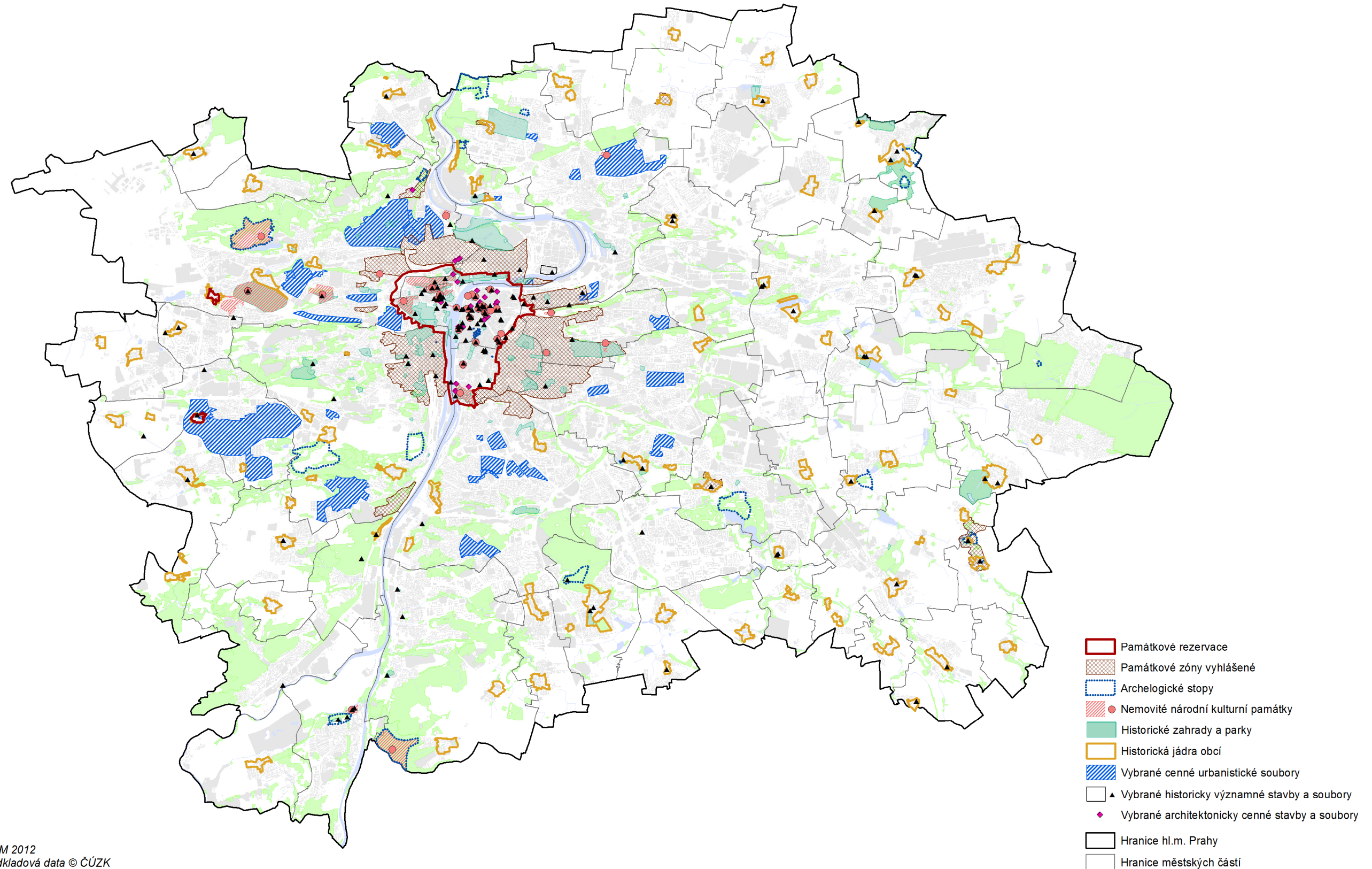
2 000 1 000 0 2 000 m



URM 2012
Podkladová data © ČÚZK

SCHÉMA VYBRANÉ KULTURNÍ HODNOTY

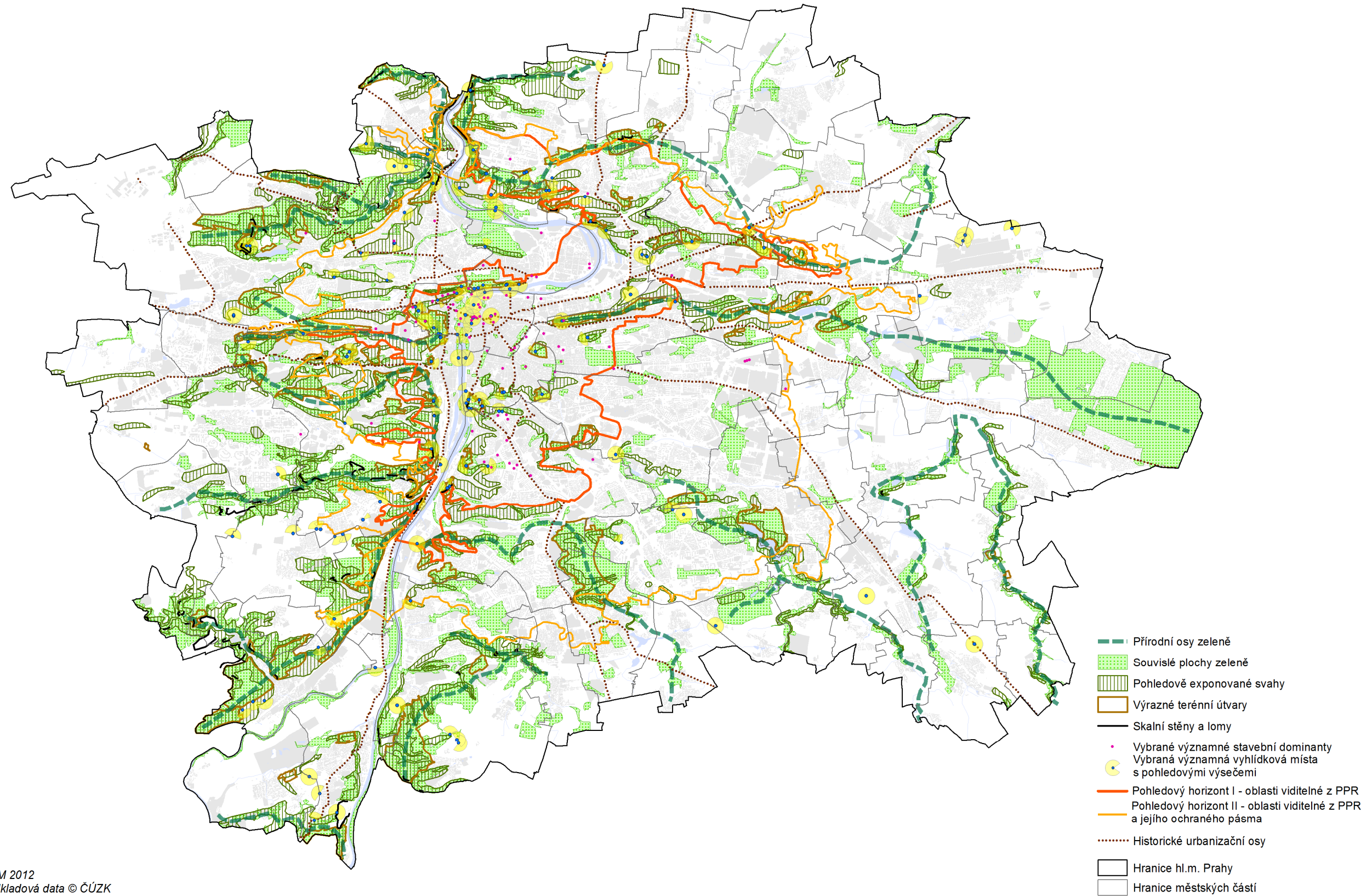
2 000 1 000 0 2 000 m



URM 2012
Podkladová data © ČÚZK

SCHÉMA KOMPOZIČNÍ HODNOTY

2 000 1 000 0 2 000 m



URM 2012
Podkladová data © ČÚZK

Odkazy na výkresy (seznam výkresů, které se týkají dané kapitoly)

Číslo	Název
1	Hodnoty území
6	Specifická území
8	Kompoziční prvky
9	Památková ochrana města a kulturní hodnoty
12	Ochrana přírody a krajiny
18	Vlastnické poměry

4.2 PROBLÉMY 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 část řešitelná nástroji územního plánování a rozhodování.

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

Výběr rozhodujících disparit, střetů a problémů k řešení, které ovlivňují 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 a je graficky vyjádřen a územně lokalizován v rámci výkresu Problémy v území. Zvolený přístup je nezbytný pro zajištění východisek a argumentační podpory pro zpracování navazující územně plánovací dokumentace na městské úrovni – Územního plánu hl. m. Prahy. Tomuto primárnímu účelu je přizpůsobena i struktura popisu vybraných problémů.

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

4.2.1 CELOMĚSTSKÉ PROBLÉMY

Na základě vyhodnocení SWOT analýz u jednotlivých tematických kapitol a shrnutím vytipovaných problémů byly označeny obecné celoměstské problémy vyznačující témata, na které by se měla prioritně soustředit pozornost a iniciativa pro další rozpracování a přípravu materiálů a postupů k nalezení systémových i dílčích řešení. Vytipováno bylo těchto 15 problémů:

- Nedostatečná koordinace společných problémů a záměrů hl. m. Prahy a regionu – růst suburbanizace
- Problematické naplňování potenciálu kompaktního města, zejména přestavbových ploch a nedokončených lokalit
- Problémy se zajištěním plošných rezerv pro veřejnou vybavenost
- Problémy s důsledným uplatňováním přijatých strategických a územně plánovacích koncepcí
- Problémy s kvalitou prostorového utváření a kompozicí města
- Malá ochrana nezastavěných a jinak hodnotných ploch
- Nedostatečná podpora posilování systémů městské zeleně a vazeb uvnitř i vně města
- Stárnutí populace, demografické změny a hrozba sociálního vyloučení
- Problematický zájem o rozvoj bydlení ve vnějším pásmu a za hranicí města
- Zdlouhavá a neukončená územně plánovací příprava
- Nedobudovaná dopravní infrastruktura města
- Zranitelnost systémů a přetíženost v určitých úsecích MHD
- Přetrvávající překračování imisních a hlukových limitů
- Nedostatečné podmínky pro tříděný sběr a nakládání s odpady
- Přetrvávající problémy s Ústřední čistírnou odpadních vod (ÚČOV)

Nedostatečná koordinace společných problémů a záměrů hl. m. Prahy a regionu – růst suburbanizace

Okraj hl. města Prahy a regionu představuje dynamickou část území zahrnutou do tzv. "rozvojové oblasti Praha", území kde se odvíjí nejvíce investičních záměrů, využívající blízkosti Prahy. Dlouhodobá absence koordinované spolupráce Prahy a Středočeského kraje a omezené možnosti využít současnou legislativu pro administrativní usměrnění vývoje v příměstské oblasti založila problémy narůstající suburbanizace. Jedná se zejména o neúměrný a nahodilý rozvoj bydlení bez zajištěné dostupné vybavenosti s významnou závislostí na dojíždě do Prahy, se všemi souvisejícími problémy sociálními, ekonomickými, územními, dopravními, včetně ztráty přírodních a krajinných vazeb. Podobně problematický je i nekoordinovaný rozvoj komerčních a logistických center, vznikajících bez ohledu na potřebu systémových propojení a přijatelnou koncepci sídla i krajiny, nebo místní podmínky. Méně problematická, ale nezbytná je koordinace společných investičních záměrů z hlediska dopravní a technické infrastruktury, a uspokojování specifických zájmů Prahy a regionu - jako je zachování přírodních prvků a krajinného rázu včetně prostupnosti území, přijatelná intenzita využití území, zachování tradičních sídelních struktur, polyfunkčnost a vznik regionálních center, vazby na systémy hromadné dopravy, zejména kolejové, vznik zeleného pásu hl. m. Prahy, řešení územních podmínek lokalizace ČOV, zneškodňování čistírenských kalů a odpadů apod.

Problematické naplňování potenciálu kompaktního města, zejména přestavbových ploch a nedokončených lokalit

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

Problémy se zajištěním plošných rezerv pro veřejnou vybavenost

Koncepce a zajištění dostatečné veřejné vybavenosti v dobré dostupnosti pro všechny obyvatele města, včetně odpovídajících ploch pro jejich vznik a ochrana těchto lokalit je jedním ze základních zásad politiky města a jeho vlivu na rozvoj území. V této oblasti je významná součinnost města a městských částí a jejich efektivní spolupráce při formulaci koncepce a managementu územní a pozemkové přípravy staveb veřejného vybavení, významných veřejných budov a vysokého školství. V současné době se však tato spolupráce projevuje jako nedostatečná. Tlak na využívání ploch veřejného vybavení k jiným, komerčně výhodnějším účelům mimo oblast veřejného zájmu je značná a v mnoha případech i účinná. Projevuje se to zejména množstvím změn schválených pro plochy určené původně pro školství, sociální a zdravotní služby. Na úbytku příležitostí pro realizaci veřejného vybavení přispívají i záměry využívání těchto ploch pro zdánlivě odpovídající funkce, které jsou ve výsledku však nahrazovány komerční nabídkou (zařízení pro seniory se mění na bydlení apod.). Zde se projevují málo účinná opatření na ochranu a sledování naplňování těchto území. Zajištění dostatečné saturace potřeb veřejného vybavení negativně ovlivnily i neuvážené prodeje dočasně nevyužívaných zařízení, a postupně se zvyšující nároky rozsáhlé výstavby nových bytů bez rezerv vybavení, které se ještě stupňují i obdobnou výstavbou za hranicí města. Na lokální úrovni se setkáváme s nedostatečnou základní vybaveností v dobré dostupné vzdálenosti, zejména zařízení pro preprimární a primární vzdělávání, nedostačující plošné rezervy pro výstavbu hasičských stanic a zdravotnické záchranné služby. Vzhledem ke stárnutí obyvatel města se začíná projevovat nedostatečná nabídka služeb v této oblasti, zejména pobytových sociálních a zdravotně-sociálních zařízení, ale také nabídka odpovídajících aktivit a konkrétních prvků, které ovlivňují způsoby života ve městě. Problematické se jeví též hledání rezerv pro vysokoškolské kampusy, příležitostí pro ubytování vysokoškolských studentů a osob přicházejících za prací, či lokalit pro inkubátory, technologické a vědeckotechnické parky, přednostně v blízkosti vysokých

školy, kapacit vědy, výzkumu a podnikatelského sektoru, včetně vytváření podmínek pro tzv. inkubátory. Zajištění odpovídajících rezerv pro veřejná vybavení je zejména záležitostí chybějící koncepce s nakládáním veřejného majetku a cíleného získávání vhodných pozemků.

Problémy s důsledným uplatňováním přijatých strategických a územně plánovacích koncepcí

Přijaté zásady a postupy zakotvené v územně plánovací dokumentaci a legislativních normách nejsou ze strany orgánů s příslušnými rozhodovacími pravomocemi důsledně uplatňovány. Tyto tendence souvisí s chybějící respektovanou základní strategií města, navazující finanční a investiční strategií a neúplnou hospodářskou koncepcí. To se projevuje zejména v nejasném nakládání s pozemky a dalším majetkem města, nedostatečné stavební kázi a prosazování maximální ekonomické výhodnosti využití území bez ohledu na potřeby a podmínky území, dopady na životní prostředí a nároky na dopravní a technickou infrastrukturu. Ignorování urbanistických hledisek při prosazování soukromých investičních akcí tak může vést k následnému přenášení zátěže na veřejné rozpočty, zejména v souvislosti s dobudováním chybějící veřejné vybavenosti, budování náročnější dopravní a technické infrastruktury apod. Zanedbávání otázek všedního provozu města vede k chybějícímu důrazu na pestrost funkcí a doplňování stávajících čtvrtkových center nabídkou náležitých služeb a důsledné propojování funkcí při zástavbě nových ploch. Tím je ochuzován nejen život sídlištních celků, ale též tradičních čtvrtí městského centra a kompaktního města. Rovněž to má dopady na bezpečnost míst, kde by jinak neformální společenskou kontrolu spontánně zajistilo běžné celodenní využití veřejných prostranství. Malý zájem o vytváření polyfunkčního území ze strany soukromých subjektů není vyvážen tlakem ze strany města ani cílenou spoluprací mezi investory a městskou správou. Nevyužitá je namnoze též kooperace mezi produkční sférou, sektorem výzkumu a městem, čímž je opomíjena možnost rozvinout funkci Prahy jakožto střediska inovací a vývoje. Chybí informace o lokalitách vhodných pro významné veřejné funkce, koncepce umístění celoměstsky významného občanského vybavení a následně i informace o existující infrastruktuře pro sport, rekreaci a turismus. Přestavbová území vhodná pro tyto funkce tak zůstávají buď se zakonzervovanými formami využití, jež neodpovídají potenciálu místa, nebo jsou dlouhodobě degradována.

Problémy s kvalitou prostorového utváření a kompozicí města

Jednostranná orientace územního plánu na regulativy dané funkcí a kapacitami není schopna vyjádřit vizuální dopad těchto regulativů na městskou krajinu. Při posuzování záměrů navíc spolupůsobí nedostatečná koordinace postupu dotčených orgánů a dalších organizací při ochraně kulturních hodnot města, ovlivněná neexistencí resp. nečinností site-managera. Jsou podceňována hlediska, která tvoří základ posuzování urbanistické scény: měřítko, objem, výška či proporce. V důsledku toho je ohrožena nejcennější složka pražského urbanismu – tedy jedinečný vztah zdejší zástavby k přírodnímu rámcu, jenž je dán kompozicí pražských návrší a řeky. Jako kritické se v tomto smyslu jeví zejména lokality některých přestavbových území, které se nacházejí v bezprostředním kontaktu s historickým centrem města (Masarykovo nádraží či Praha-Bubny), ale též v rámci prvního pohledového horizontu historického centra Prahy (Nákladové nádraží Žižkov). Tlak investorů na komerční vytěžení těchto lukrativních pozemků je jednoznačným zdrojem obav o zachování kvalit městského panoramatu. Opomíjené zůstávají veduty pražských nábřeží – a to včetně území samotné památkové rezervace. Nezastavěné plochy přírodního břehu jsou lehkomyšlně považovány za volnou stavební parcelu (náplavka u Hergetovy cihelny), nebo jsou přestavbová území poblíž říčního břehu vnímána jako příležitost pro uplatnění vysoce kapacitní zástavby, která svým měřítkem naprosto opomíjí urbanistický kontext i samotné prostorové možnosti místa (holešovický meandr). Mimořádná přitažlivost oblíbených lokalit situovaných na zelených svazích pražské kotliny pro účely případného zastavění (Velká Skála), či v ojediněle souvisle nezastavěných lokalitách uvnitř kompaktního města (Trojmezí), je pobídkou k ochraně těchto cenných přírodních partií. V případě záměrů na výstavbu sídlištních celků v poloze na zelených návrších (Dívčí Hrad) mohou jejich neuváženě stanovené kapacity nenávratně poškodit obzor, který zde tvoří první pohledový horizont historického centra Prahy. Ochrana pohledového horizontu památkové rezervace a uchování zelených svahů a dalších pohledově exponovaných míst jsou přitom základními zásadami pro další rozvoj města a řadí se mezi zásadní urbanistické hodnoty jeho obrazu. Obraz města ve vzdálenějších lokalitách může též poškodit snaha o zahušťování zvyšováním stávající zástavby sídlištních celků (Bohnice), nebo nedostatečná ochrana cenných stavebních souborů tradičních vilových čtvrtí. Problematicky působí monofunkční celky, nadto navrhované v jednotném architektonickém výrazu a bez ohledu na urbanistickou strukturu okolí, nejen ochuzují po estetické stránce danou oblast, ale přinášejí nebezpečí pro vizuální hodnoty městské struktury. Negativní dopad na vnímání urbanistických souvislostí a strukturu města má i nedostatečně definovaná koncepce pro utváření veřejného prostoru města, která má za následek jeho vnímání jako pouhého souhrnu míst, která zůstala nezastavěna.

Malá ochrana nezastavěných a jinak hodnotných ploch

V rámci stávajícího vývoje území a jeho využití lze sledovat tendence signující malý respekt k ochraně nezastavěných ploch a malého povědomí o jejich významu pro zajištění kvalitních životních podmínek, ekologické stability krajiny, uchování přírodně hodnotných ploch, kvalitní zemědělské půdy a jejich významu pro budoucí vývoj města a formování jeho obrazu. To se projevuje převažujícím zájmem měnit volné plochy na zastavitelné v rámci změn územního plánu, s důsledkem snižování rozsahu zemědělského půdního fondu zábořem pro stavby nebo zpevněné plochy. Chybí celková koncepce využití zemědělského půdního fondu jako součásti utváření městské krajiny. Neuvážené realizace staveb v bezprostředním okolí zvláště chráněných území a lokalit soustavy Natura 2000 hrozí jejich izolací. Pohledově exponované plochy jsou předmětem zájmu o výstavbu atraktivních staveb, které se mohou negativně objevit v panoramatech města. Intenzivní urbanizace snižuje schopnost území vsakovat srážkovou vodu, celkově omezuje retenci vody v krajině a zhoršuje ochranu pramenných oblastí vodních toků. Projevuje se nedostatek lesů a přírodě blízkých ploch ve vnějším pásmu města, které by zajistily vazby do Středočeského kraje. Neexistuje program a špatná je koordinace využití, pro oblasti související s řekou, často jsou nevhodně využívány říční a potoční nivy, kde se projevuje malý podíl stabilních forem zeleně.

Nedostatečná podpora posilování systémů městské zeleně a vazeb uvnitř i vně města

Dobře fungující systémové vazby přírodních ploch a městské zeleně, včetně ostatních forem veřejných prostranství jsou zárukou dobře fungujících vnitřních vazeb, průchodnosti území a dobře se vyvíjející městské struktury, uchovávající vyvážený podíl zastavěného a nezastavěného území. Na území města tuto roli plní zejména přírodní osy a zelené klíny vstupující až do centra města, které jsou mimo jiné též významné pro uchování vizuálních vztahů, někdy se však stávají předmětem dílčích záborů a průběžně dochází k jejich oslabování. K jejich postupné degradaci přispívá zejména vedení inženýrských sítí bránící novým výsadbám a usurpace částí těchto ploch pro rozšiřování zpevněných ploch a někdy i zástavbu. Nejasné je vymezení a hierarchizace veřejných prostranství a jejich vazeb uvnitř kompaktního města, která by posílila jejich ochranu, zvýšila přehlednost provozu a urychlila postup revitalizace. Vlivem výstavby zejména liniových staveb dopravní a technické infrastruktury dochází ke zvyšování fragmentace krajiny, narušování kontinuity USES a dalšímu narušování prostupnosti krajiny. Zemědělská krajina a vysoké zornění omezuje vznik tradičních krajinných struktur a liniových prvků. Víze založení zeleného pásu v okraji Prahy, který má podpořit rekreační význam vnějšího pásma a omezit obalování hranic města zástavbou a propojování s regionem, není podpořena reálným vymezením oblastí a jejich ochranou v obecně závazných dokumentech města, nedaří se propojování s plochami zeleně ve Středočeském kraji. Nezanedbatelným souvisejícím nedostatkem je i chybějící cílené získávání potřebných pozemků a uvážlivá majetková politika města.

Stárnutí populace, demografické změny a hrozba sociálního vyloučení

Pražská populace dlouhodobě mírně stárne. Průměrný věk je v Praze nejvyšší ze všech krajů. Počet seniorů i jejich podíl na pražské populaci roste, zároveň se mění i věková skladba starší populace. Trendy nárůstu počtu osob, u kterých lze předpokládat vyšší potřebnost sociální a zdravotní péče, bude i do budoucna pokračovat a vytvářet tlak na systém sociálních a zdravotních služeb poskytující služby seniorům a obecně i na sociální soudržnost a mezigenerační solidaritu.

Vzhledem ke zvýšené porodnosti posledních let ovšem dochází i k nárůstu v dětské populaci, což vytváří tlak na zařízení předškolní péče a základní školy. V Praze je navíc ze všech krajů nejvyšší počet neúplných rodin, což souvisí s odlišným životním stylem v metropoli. Rodiny pouze s jedním rodičem nejsou pouze výsledkem mimomanželské plodnosti, ale vznikají především následkem rozvodu manželství a jako důsledek rozšíření nových forem rodinného života. Přitom právě neúplné domácnosti jsou výrazně silněji ohroženy příjmovou chudobou než domácnosti úplné, a představují tak jednu ze skupin obyvatelstva ohrožených sociálním vyloučením na základě špatné ekonomické situace.

I přes celkovou vysokou životní úroveň tvoří součást pražského obyvatelstva i lidé marginalizovaní a sociálně vyloučení popřípadě ohrožení chudobou a sociálním vyloučením, jejichž počet v poslední době také roste. Kromě seniorů a neúplných rodin patří mezi sociálním vyloučením ohrožené skupiny obyvatel osoby se zdravotním postižením, etnické menšiny (zejména Romové) a migranti, osoby bez přístřeší i například osoby opouštějící ústavní výchovnou péči nebo výkon trestu.

Problematický zájem o rozvoj bydlení ve vnějším pásmu a za hranicí města

V současné době pokračuje proces nové výstavby obytných skupin na rozvojových plochách ve vnějším pásmu města. Mluvíme o tzv. vnitřní suburbanizaci, která v mnohém přináší tytéž negativní důsledky, jež jsou známy z vnějšího suburbanizačního pásma (tj. za hranicemi Prahy). Problém souvisí nejen s poměrně značnou nabídkou dobře dostupných rozvojových ploch, ale i s pokračujícím procesem schvalování změn volných ploch na zastavitelná území. Rozvoj nových obytných ploch ve vnějším pásmu města byl podněten zvýšeným zájmem rodin s dětmi o bydlení v kvalitnějších podmínkách a také redukcí bytových ploch v centru města v devadesátých letech minulého století. Zároveň se developerům dařilo získávat výhodně pozemky a realizovat nabídku cenově přijatelného bydlení ve vnějším pásmu města. Tento trend se navíc setkal s pochopitelným zájmem vlastníků pozemků na zhodnocení svého majetku, s výhodami méně složitěho zainvestování. V mnoha případech je dobrou reklamou dostupnost atraktivních přírodních ploch. Obtížně stanovitelné a nejednoznačné limity růstu jednotlivých městských částí, umožnily poměrně jednoduchý proces přípravy a realizace, navíc bez jasných koncepčních podmínek, náležité vybavenosti a promyšlených vazeb do stávající sídelní struktury.

Zdlouhavá a neukončená územně plánovací příprava

Proces územního plánování je založen jako kontinuální činnost zajišťující v souladu s legislativou potřebnou aktualizaci platných dokumentací a pořízení potřebných územně plánovacích podkladů. Doba vzniku a projednání vychází z požadavků stavebního zákona, její prodloužení je na území tak velkého města jako je Praha dáno zejména závažností a rozsahem těchto dokumentací. Současný územní plán se nachází ve fázi nutného pořízení jeho aktualizace vyplývající z nového stavebního zákona. Od nového územního plánu se očekává odstranění určité nepružnosti ve vztahu k naplňování potřeb území a reakce na nové zájmy ve způsobu využití území a dále odstranění nepříznivého trendu stupňujících se požadavků na změny územního plánu. Nepříznivě je pocíťován nezáměr o pořízení regulačních plánů, u nichž se nedaří ukončovat projednání a rozhodnout o sporných postojích, tím je často blokováno i jejich schválení. Z těchto zkušeností pak vyplývá absence podmínky jejich pořízení v územním plánu. Značná část území města (15%) je pokryta územními a urbanistickými studiemi, žádná z nich však nebyla zapsána do evidence územně plánovací činnosti, aby tak mohla být výrazněji využívána stavebními úřady. Navíc využitelnost pořízených studií s časem od jejich pořízení slábne a proces pořízení nových územních studií se s přípravou nového územního plánu zastavil. V daleko širším rozsahu jsou proto dnes využívány územně plánovací podklady a dílčí ověřovací studie a analýzy, které se mohou poměrně pružně zaměřit na specifický problém v území, koncepci, či systémové založení.

Nedobudovaná dopravní infrastruktura města

Velkým problémem, který je v rozporu s principy udržitelného rozvoje, je urbanizace území v pásu kolem Prahy bez zřetele na stav dopravní infrastruktury. Nedokončení velké části Pražského okruhu (SOKP) se negativně projevuje zejména v urbanizovaném území města. Řada komunikací v Praze převádí v nevhodných podmínkách tranzitní dopravu, nežádoucím způsobem jsou automobilovým provozem značně zatíženy mnohé úseky komunikační sítě v kontaktu s obytnou zástavbou. Koridor Pražského okruhu však čelí soustavnému zpochybnování schválené územně plánovací dokumentace. V současné době tak není na chybějící úseky SOKP vydáno platné územní rozhodnutí. Přetížení stávající komunikační sítě v tradičních trasách ve stopě severojižní magistrály a ve stopách dalších významných místních komunikací je do značné míry způsobeno vnitroměstskou automobilovou dopravou. Alternativní trasou pro velkou část vnitroměstské automobilové dopravy je technicky vybavená trasa Městského okruhu, který se postupně realizuje. Trasa Městského okruhu je však vedena převážně silně urbanizovaným územím a proto je jeho značná část navržena v tunelech, což proti minulosti znamená výrazně technicky a investičně náročnější, ale zároveň citlivější řešení vůči okolnímu území.

Zranitelnost systémů a přetíženost v určitých úsecích MHD

Výrazné zatížení tras metra a tramvajových tratí v centru Prahy je způsobeno značnou koncentrací pracovních příležitostí a množstvím návštěvníků v této části města spolu s kvalitou a atraktivitou těchto systémů veřejné dopravy. Problémem městské veřejné dopravy je i absence kvalitních tangenciálních (kolejových) spojení mezi jihozápadní a jižní částí města, mezi severozápadní a severní částí města mimo oblast rozšířeného celoměstského centra, která by přispěla k odlehčení dopravního systému v centru města. Rozvoj zástavby v oblastech odlehklých od systémů kapacitní kolejové dopravy způsobil současnou nevyhovující situaci s mnoha negativními důsledky. Bohužel technický stav železniční infrastruktury plně neodpovídá nárokům kladeným dnes na příměstskou a městskou veřejnou dopravu a přes některé významné investice se nedaří odstranit její kapacitní a technické deficity. Zařízení jsou často zastaralá

a železniční síť není schopna zvládnout požadovaný objem zvláště osobní dopravy. Problematická je také neexistence napojení letiště Ruzyně na železniční síť a s tím související chybějící kapacitní kolejové spojení letiště Ruzyně s centrem Prahy. Velkou slabinou je i absence kvalitního železničního spojení Praha-Kladno. Řešením těchto problémů je připravovaná modernizace trati Praha-Kladno s připojením na letiště Ruzyně, která zkvalitní příměstskou železniční dopravu v tomto směru.

Přetrvávající překračování emisních a hlukových limitů

Na značné části území hl. m. Prahy jsou překračovány emisní limity pro kvalitu ovzduší. Nejvýznamnějším zdrojem znečištění ovzduší v Praze jsou emise z dopravy. K překračování limitů dochází podél kapacitních dopravních komunikací, další zasaženou oblastí je okolí velkých stacionárních zdrojů znečištění (cementárna Radotín, kamenolom Řeporyje, Zbraslav). Snižování emisní zátěže z dopravy brzdí nedostatek technicky vybavených tras komunikací mimo centrum města a to především stabilizace nadřazené komunikační sítě a urychlené dobudování Pražského okruhu. Problémy jsou se zaváděním opatření, které by mohly zlepšit kvalitu ovzduší ve městě jako je – vymezení nízkoemisních oblastí, zavedení mýtného systému, důsledná kontrola emisních parametrů a zavádění alternativních paliv, ekologizace energetické infrastruktury apod. Malá podpora je pocíťovaná pro uplatňování šetrné hromadné dopravy a podpory cyklistů a pěších. Nejvýznamnější akustický problém ve městě představuje hluk ze silniční dopravy. Ostatní zdroje dopravního hluku, tedy letecká, železniční a tramvajová doprava, se uplatňují relativně místně. Z výsledků hlukového posouzení vyplývá, že skoro 480 000 obyvatel hlavního města bydlí v prostředí, kde noční hluk z některého z dopravních zdrojů dosahuje nebo přesahuje 50 dB. Podobně jako pro snížení emisí má stejný význam zavádění výše zmíněných opatření i pro snížení hluku. Ten lze dále ovlivnit i zvýšenou kontrolou rychlosti, plynulosti provozu, zaváděním tichých povrchů apod., ale i uplatněním tzv. tichých oblastí. Všechna uvedená opatření a zásahy vyžadují nemalou míru finančních prostředků, ale i schopný management pro jejich kvalitní přípravu a realizaci.

Nedostatečné podmínky pro tříděný sběr a nakládání s odpady

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

Přetrvávající problémy s Ústřední čistírnou odpadních vod (ÚČOV)

Potřeba celkové přestavby a rozšíření ÚČOV na Císařském ostrově je vyvolána jednak rozvojem města, tak nutností dosáhnout výrazně vyššího stupně kvality vody vypouštěné z čistírny do Vltavy. Evropská unie vyvíjí větší tlak na členské země EU z hlediska požadované kvality povrchových a podzemních vod. Tento požadavek vychází z evropských standardů vyjádřených ve směrnici Rady EU 91/271/EHS a později zakotvených v NV č. 61/2003 Sb., NV č. 229/2007 Sb. a NV č. 23/2011 Sb. Přestavba a rozšíření ÚČOV tak musí být provedena co nejrychleji, protože se kriticky přiblížila doba, kdy by hl. m. Praha mohlo být citelně penalizováno z neplnění výše uvedených závazků. Zásadní problém s rozšířením a přestavbou ÚČOV je její financování. U zvolené varianty přestavby a rozšíření ÚČOV bylo počítáno také se spolufinancováním z fondů EU, avšak současné chvíli je jasné, že dotace z fondů EU, tak jak je záměr připraven, nebudou. Proto je nutné najít jiné finanční zdroje. Jako další možnosti financování se jeví půjčka od Evropské banky, financování ze státního rozpočtu nebo finanční spoluúčasť provozovatele čistírny. Jednou z možných variant je také přehodnocení záměru rozšíření a přestavby ÚČOV jako takového a hledat jiné řešení. To ale sebou nese ještě vyšší riziko případných sankcí plynoucích z přijatých závazků. Primátor hl. m. Prahy ustanovil odbornou komisi, která má za úkol nalézt řešení tohoto problému.

4.2.2 URBANISTICKÉ PROBLÉMY

V urbanistických problémech jsou zařazeny 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 závaďu, ale vzniká až jako negativní výsledek jejich vzájemného spolupůsobení. Vedle problémových území tzv. specifických oblastí, jsou vymezeny také přestavbové plochy, lokality s často významným pozitivním potenciálem dalšího rozvoje, které jsou však zatíženy starými ekologickými zátěžemi a souvisejícími negativy. Na základě vývoje území, změn názorů na využití a potřeb rozvoje území byly též vytipovány tzv. křehká území, plochy, u nichž se nedaří nalézt a potvrdit odpovídající urbanistickou koncepci a u nichž se objevily požadavky na změny, které mohou ovlivnit koncepci platného územního plánu.

Stávající a připravovaná zástavba sledující hranici Prahy

Tato zástavba znamená problematiku uzavírání prostupů do volné krajiny. Stávající nebo připravovaná nabídka rozvojových ploch v Praze, ale zejména v regionu se často soustřeďuje do poloh v těsném kontaktu s hranicí hlavního města Prahy, bez ohledu na potřebu systémových propojení, přijatelnou koncepci sídla i krajiny, fungující vazby, nebo místní podmínky. V současné době již existuje několik míst srostlé zástavby mezi městem a regionem přinášející administrativní a funkční problémy, které kladou zvýšené nároky na koordinaci vzájemných vazeb a spolupráci.

Specifické oblasti - oblasti s problémy využití a uchování stávajících hodnot (O)

OC - Oblast celoměstského centra

OE - Oblasti pohledově exponované - citlivé na prostorové změny struktury s ohledem na chráněná panoramata města. Pohledový horizont I. a II.

- OE1 Pražská kotlina
- OE2 Šalabka a Velká skála
- OE3 Šutka
- OE4 Ládví
- OE5 Prosecké skály
- OE6 Klíčov, Bažantnice a Hutě
- OE7 Vítkov
- OE8 Bohdalec
- OE9 Kavčí hory
- OE10 Branický lom
- OE11 U branického pivovaru
- OE12 Komořany - Krupná
- OE13 Dívčí hrady
- OE14 Vidoule

OR - Oblast s vysokou koncentrací celoměstských rekreačních aktivit Troja - Bubeneč

OP - Oblasti s potenciálními střety s požadavky ochrany přírody a krajiny

- OP1 Vnořská obora
- OP2 Klánovický les
- OP3 Trojmezí
- OP4 Radotínské údolí
- OP5 Prokopské a Dalejské údolí
- OP6 Vidoule - Cibulka - Motol
- OP7 Šárecké údolí

OV - Oblast s vysokou kumulací zájmů v návaznosti na Vltavu a Berounku

- OV1 Drahaň - Troja
- OV2 Holešovický meandr
- OV3 Centrum - Smíchov - Podolí

- OV4 Chuchle - Braník - Modřany
- OV5 Soutok Vltavy a Berounky

OD - Oblast s výrazným deficitem zeleně a rekreačních příležitostí - Severovýchod města

ON - Oblasti nedokončených urbanistických příležitostí

- ON1 Pelc Tyrolka
- ON2 Vítězné náměstí - Dejvice
- ON3 Černý most - centrum
- ON4 Opatov - centrum
- ON5 Střížkov - centrum
- ON6 Pankrác
- ON7 Vysočany Harfa
- ON8 Bohnice - centrum
- ON9 Háje - centrum

OO - Oblasti obchodně - společenských center s regionálním dosahem a s problémy jejich rozšiřování a zkapacitňování

- OO1 Letňany
- OO2 Černý Most
- OO3 Zličín
- OO4 Chodov

OL - Oblasti zasažené provozem letišť Praha Ruzyně a Praha Kbely

- OL1 Praha- Ruzyně
- OL2 Praha- Kbely

OC Oblast celoměstského centra

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

Celoměstské centrum tvoří převážně historicky cenná zástavba s památkovou ochrannou, nabízející širokou škálu městských funkcí, realizují se zde mezinárodní přestupní vazby železniční, autobusové, výrazně se projevuje zvyšující se turistická atraktivita Prahy. Oblast představuje soustředění celostátně významných institucí správních, kulturních, vzdělávacích i zdravotních, je zdrojem výrazné nabídky pracovních příležitostí, s kterou souvisí i četnost zásobovacích a obslužných cest a zvyšování zatížení městské hromadné dopravy a celého komunikačního systému. Významnou a potřebnou část centra tvoří bydlení.

Turistický ruch a dopravní zatížení jsou nejproblematičtějšími vlivy v souvislosti s památkovou ochranou městské zástavby, s ochranou veřejných prostranství a s podmínkami pro udržitelný život obyvatel centra. Nebytové funkce celoměstského centra by měly být rozvolněny do navazujících ploch souvisejících městských částí a částečně přeneseny do ostatních významných městských center. Permanentně jsou ohroženy plochy zeleně v celoměstském centru, které nemají památkovou ochranu.

(více je uvedeno v kapitole 2.3 Využití území, v části 2.3.2)

OE Oblasti pohledově exponované

Památková rezervace v hlavním městě Praze představuje unikátní urbanistickou strukturu velmi citlivou na měřítka umístěvaných staveb. Soudobý tlak na nové realizace v bezprostředním okolí znamená nebezpečí možného narušení tohoto unikátního celku, a to i vzhledem k narůstajícímu zájmu na umístěvaní výškových staveb. Potřebné je stanovení odpovídajících pravidel, regulativů i podmínek.

Citlivá oblast pro umístěvaní staveb je vymezena pohledovým horizontem I., jako území viditelné z historického jádra města a pohledovým horizontem II., jako území viditelné z historického jádra a jeho ochranného pásma, které vznikly na základě podrobnější analýzy viditelnosti území z ověřených vyhlídkových míst a související prostorové analýzy území s využitím 3D modelu zástavby a zeleně.

Zdůrazněny jsou též výrazně pohledově exponované lokality při pohledech z historického jádra města, které jsou lokalitami ve vzdálenější poloze, jež jsou však v důsledku specifické polohy a terénní konfigurace mimořádně dobře viditelné. Kromě samotné OE1 Pražské kotliny, sem patří zejména lokality: OE2 Salabka a Velká skála, OE3 Šutka, OE4 Ládví, OE5 Prosecké skály, OE6 Klíčov, Bažantnice a Hutě, OE7 Vítkov, OE8 Bohdalec, OE9 Kavčí hory, OE10 Branický lom, OE11 U branického pivovaru, OE12 Komořany - Krupná, OE13 Dívčí hrady, OE14 Vidoule.

(více je uvedeno v kapitole 2.2 Sídelní struktura, v části 2.2.5)

OR Oblast s vysokou koncentrací celoměstských rekreačních aktivit Troja – Bubeneč

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

(více je uvedeno v kapitole 2.3 Využití území, v části 2.3.2)

OP Oblasti s potenciálními střety s požadavky ochrany přírody a krajiny

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

Tato rekreační území jsou často přetížena vysokou návštěvností i vzhledem k tomu, že tvoří přímé rekreační zázemí kapacitním obytným celkům - OP5 přírodní park Prokopské a Dalejské údolí, navíc bezprostředně navazující volné plochy jsou atraktivní příležitostí pro další zástavbu - OP6 Vidoule, Cibulka, Motol, OP7 Šárecké údolí, OP3 Trojmezí. Problematické mohou být i další zájmy vycházející z krajinářských hodnot těchto území, které mohou zvýšit atraktivitu např. golfových hřišť, bez ohledu na omezení přístupnosti a ochrany přírodních hodnot - OP2 Klánovický les, OP1 Vinořská obora. Problematické mohou být i vazby na těžební činnost v lomech a související provozy - OP4 Radotínské údolí.

(více je uvedeno v kapitole 2.9 Zeleň a rekreace, v části 2.9.2)

OV Oblasti s vysokou kumulací zájmů v návaznosti na Vltavu a Berounku

Specifickou oblastí města je samotná řeka Vltava, řeka Berounka a jejich související záplavová území, regulovaná protipovodňovou ochranou. Tyto dva největší vodní toky na území hl. m. Prahy, jsou výrazným krajinným prvkem, který ovlivnil založení i vývoj města. Oblast se zájmy památkové ochrany, ochrany přírody a krajiny, s dopravním významem řeky, s omezením vyplývajícím ze zaplavovaného území, se zájmy rekreace a všech souvisejících aktivit.

Území kolem těchto vodních toků čelí tlakům na vytváření komerčního zázemí pro rekreační a sportovní funkce a využití pro atraktivní výstavbu, vznikají tak bariéry prostupnosti komunikační i vizuální. Oblast lze rozdělit na několik charakteristických částí se svou vlastní specifikou a problémy.

OV1 Draháň – Troja – významné krajinné území sledující údolní polohu Vltavy s problémy inundace, problematickými provozními nároky stávající ČOV, s koncentrací celoměstských rekreačních funkcí. Situování areálů botanické zahrady, zoologické zahrady a Trojského zámku s vysokou návštěvností způsobuje značné dopravní zatížení oblasti a nárazové nároky na vybavenost, provozně v nesouladu s potřebami místních obyvatel. Jako problematické se jeví především řešení této situace možnými zásahy do bezprostředního okolí řeky, která je nositelem celoměstského systému zeleně a nadregionálního biokoridoru ÚSES.

OV2 Holešovický meandr – rozvoj zástavby podél Bubenského nábřeží v této oblasti naráží na potřebu zachování funkce přístavu a jeho provozních nároků. Zatím přetrvávají rozsáhlé devastované a dočasně využívané plochy na Libeňských kosách, v okolí Libeňského mostu a na Manínách. Stupňují se nároky na komerčně rekreační využití, které mohou být v konfliktu s nároky na splnění podmínek inundace a ÚSES. Pro rozvoj rekreačního potenciálu území je žádoucí uvolnění prostoru řeky pro všechny formy vegetačního doprovodu s posílením pěších vazeb v rámci nábřeží.

OV3 Centrum – Smíchov – Podolí – v oblasti centra je nutné uvažované záměry směřující k obnově ostrovů konfrontovat s památkovou ochranou a ochranou přírody. Kumulace nároků na dopravní a rekreační využití řeky se promítá do problematického využití a zvýšených nároků do nábřežních poloh. Některé aktivity

pak mohou omezovat možnost pěší návaznosti, volnému přístupu k řece, i přírodní a rekreační podmínky území.

OV4 Chuchle – Braník – Modřany – problematické je rozrůstání rekreačních aktivit podél řeky, které naráží na potřebu prostupnosti území. Všechny nové záměry jsou limitovány průchodem celoměstského systému zeleně a nadregionálního biokoridoru ÚSES. V souvislosti s transformací území souvisejících ploch se zvyšují nároky na využití území s problémy omezujícími možnosti rehabilitace a doplnění zeleně, a s prostorovými zásahy uplatňujícími se nově v průhledech z centra i v nábřežních polohách.

OV5 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. Jedná se o záplavovou oblast s vymezenou aktivní zónou, nacházejí se zde významná ložiska štěrkopísku, jejichž vytěžením se podstatně promění charakter i funkční využití krajiny. Území má silný celoměstský rekreační potenciál. Problémy jsou s umístěním a organizací vodních ploch v prostoru Radotín – Velká Chuchle.

(více je uvedeno v kapitole 2.3 Využití území, v části 2.3.2)

OD Oblast s výrazným deficitem zeleně a rekreačních příležitostí - severovýchod města

Severovýchodní oblast města – území na okraji kompaktního města a vnějšího pásma mezi městskou částí Ďáblice a Kbely má charakter monotónní otevřené zemědělské krajiny, kde je evidentní nedostatek souvisejících ploch zeleně, fungujícího systému zeleně a ÚSES. Chybí nabídka rekreačních příležitostí pro související kompaktní městskou strukturu Proseka a městské části Letňan, kde stoupá zájem o další bytovou a komerční zástavbu na volných plochách i na rozsáhlých přestavbových plochách Avia. Rozvíjející se obchodní plochy a další komerční příležitosti navíc výrazně zvyšují podíl zpevněných ploch a zmenšují možnosti založení odpovídajícího podílu zeleně.

K částečnému zmírnění deficitu, by měl přispět nově realizovaný rozsáhlý park o 36 ha, vlastní problém však může řešit až systematické dotváření rekreační krajiny a ochrana vhodných ploch pro její rozvoj.

(více je uvedeno v kapitole 2.9 Zeleň a rekreace v části 2.9.1)

OO Oblasti obchodně–společenských center s regionálním dosahem a s problémy jejich rozšiřování a zkapacitňování

Oblasti velkokapacitních nákupních center vykazují v současné době problémy související s komerčními zájmy na jejich dalším zkapacitnění, které přináší řadu problémů provozních, dopravních i ekologických – zvyšování podílu zpevněných ploch s min. podílem zeleně, výrazná závislost na IAD, rozsáhlá parkoviště na terénu, ale i problémů urbanistických – špatné zapojení do městské struktury apod. Potřeby kapacit obchodních ploch tohoto typu jsou navíc již z hlediska potřeb města v Praze naplněny a jejich další navyšování zůstří konkurenční prostředí s nebezpečím stagnace a může mít za následek opuštění ploch a následnou degradaci některých lokalit. Jedná se o centra OO1 Letňany, OO2 Černý Most, OO3 Zličín, V některých případech může neuvážená lokalizace významně ovlivnit i naplňování původních rezerv pro centrální městské prostory a jejich atraktivitu pro obyvatele navazujícího sídlištního celku např. lokalita OO4 Chodov.

(více je uvedeno v kapitole 2.3 Využití území, v části 2.3.3, a v kapitole 2.11 Produkční odvětví, v části 2.11.4)

ON Oblasti nedokončených urbanistických příležitostí

Jedná se o lokality v atraktivních polohách s původními významnými projekty, které buď nebyly realizovány, nebo byly realizovány jen částečně. Významnou hodnotou je původní koncepce, která by měla být naplněna jako např. bloková kompozice Vítězného náměstí v Dejvicích (ON2) vycházející z nedokončené Engelovu kompozice. Řada takových koncepcí vzešla ze soutěží a byla realizována jen částečně, to je případ Pankráce tzv. pentagonu (ON 6).

V některých případech není původní koncepce úplně aktuální, realizace stagnuje a koncepce se dále vyvíjí s ohledem na aktuální potřeby např. vysokoškolský areál Pelc Tyrolka (ON1). Velký projekt ve Vysočanech Harfa "Zelený ostrov" (ON7) vznikl v souvislosti s výstavbou O2 arény (2004) a není dosud dokončen.

Prostorové a kompoziční vztahy nedokončených lokalit jsou vázány na dotvoření původní koncepce nebo musí výrazně pracovat s navazujícím širším založením, které lokalita dotváří a akcentuje. Sem patří všechna nerealizovaná centra sídlištních celků, zejména Černý most (ON3), Jižní Město Opatov (ON4), Háje (ON9), Bohnice centrum (ON8), Střížkov (ON5).

(více je uvedeno v kapitole 2.3 Využití území, v části 2.3.2)

OL - Oblasti zasažené provozem letišť Praha Ruzyně a Praha Kbely

Dle zákona č. 258/2000 Sb. O ochranně veřejného zdraví, při překročení hygienických limitů hluku z provozu na veřejných mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 000 startů nebo přistání na vojenských letištích, je provozovatel letiště povinen navrhnout ochranné hlukové pásmo. Příslušný stavební úřad vyhlásí OHP a upřesní jeho režim. Ochranná pásma pražských letišť nepříznivě ovlivňují možnosti rozvoje v daných územích, zejména s problémy hlukových a bezpečnostních vlivů. Jedná se o OL1 Praha-Ruzyně a OL2 Praha-Kbely.

(více je uvedeno v kapitole 2.14 Hygiena životního prostředí, v části 2.14.2)

Významné přestavbové plochy (T)

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

Na území města bylo vytipováno 94 přestavbových ploch, z toho 47 významných svou polohou, vazbami na systémy města, či rozlohou, která umožní realizaci plnohodnotných částí města. Řada z nich nemá v současné době uzavřenou koncepci využití a řešení je předmětem prověřování. Většina má své investory a i přes dlouhodobý proces revitalizace těchto ploch. Lze očekávat jejich postupné začlenění do městské struktury.

Území v historickém centru a ve vnitřním kompaktním městě

Poloha přestavbových ploch na okraji historického centra zvyšuje jejich atraktivitu, rozsáhlé ucelené plochy představují nabídku na rozšíření aktivit celoměstského centra, odlehčení historickému centru, možnosti realizovat veřejné funkce a rozšířit nabídku rekreačních příležitostí. Zároveň však představují nebezpečí kapacitního přetížení, prostorové neúměrnosti a s tím spojené vizuální a funkční problémy. Území je citlivé na nalezení vyváženého programu a odpovídající koncepce. Jedná se o celkem 12 ploch.

Jedná se především o opuštěné a měnící se železniční plochy a další související území - Argentinská - Bubny - Zátory T/13 a související území za nádražím v okraji Vltavy T/64, Nádražní - Smíchovské nádraží T/37, a související při ulici Strakonické - lihovar T/45, spíše výhledově očekávané jsou úpravy na Dejvickém nádraží - Hradčanská - Prašný most T/62, přímo v historickém centru leží Hybernská - Masarykovo nádraží T/89, Jana Želivského - Žižkovské nádraží T/17. Unikátní příležitostí je plocha Rohanského ostrova a Manin T/14, a pohledově související území v Holešovicích Jankovcova T/87, či další plochy související s řekou Bubenské nábreží - Holešovický a Libeňský přístav T/65. Dlouhodobě neřešeným problémem zůstává další fungování a program sletového stadionu Vaníčková - Strahov T/18. Drobnější, ale významnou plochou v samém okraji historického centra zůstává Bělehradská - Nuselský pivovar T/23.

Území ve vnějším kompaktním městě

Jedná se celkem o 13 ploch. Je to především jihovýchodní část města Vršovice, Michle a částečně též Záběhlice kde se nachází neuspořádané živelně využívané a rozvíjené území skladových a provozních ploch, zahrádek, devastovaných a opuštěných území včetně opuštěné seřaďovací tratě. Jsou to plochy U Vršovického hřbitova - Bohdalec, Slatiny T/25, Záběhlická T/26, Podle Náhonu T/27, U Trati - Slatiny sever T/69 a Přípotoční T/24. Do oblasti Záběhlic též spadá rozsáhlá plocha bývalého závodu Mitas, kde jsou objekty užívány spíše dílčím a příležitostným způsobem Švehlova - Mitas T/95.

Jedním z největších soustředění přestavbových ploch, dílčím způsobem již transformovaných nebo znovu využívaných jsou Vysočany. I přes realizaci větší části rozsáhlého projektu na Harfě a výstavbě v oblasti bývalé spalovny, Keřfova mlýna a opuštěné vlečky, zůstává zejména část při ulici Kolbenově se stanicí metra a tramvajovou obsluhou dosud nevyužívaná, podobně jako bývalý areál pekárny Odkolek. Jedná se o plochy Ocelářská T/53, Kolbenova - Praga T/30, Kolbenova ČKD T/71, Na obrátce - lokalita Čína T/91, Poděbradská - U Elektry T/73, Pod Krocínkou - Odkolek T/70.

Rozsáhlou přestavbovou plochu tvoří též bývalý průmyslový závod Waltrovka při Radlické radiále, s problémy zvolení vhodné míry využití území uvažované obytné zástavby a zapojení do okolní zástavby - Radlická - Radlické údolí T/61.

Území ve vnějším pásmu

Jedná se celkem o 22 ploch. Na severu představuje největší příležitost bývalý areál firmy Avia, Kostelecká - Veselská - Avia T/4, který je po několika pokusech o oživení dnes z větší části uvolněný pro doplnění městské struktury včetně bydlení a dále několik drobných přestavbových ploch - Polaneckého - PAL Kbely T/90, Čakovická - Klíčov T/29 a v Dolních Chabrech Dopraváků T/48.

Na východě města při samé hranici vnějšího kompaktního města je poměrně živelně transformovanou plochou areál bývalých výzkumných ústavů Běchovice Podnikatelská - výzkumné ústavy T/59. Na jihovýchodě se jedná v oblasti Chodova o devastované plochy Na Jelenách T/93 a skladové a výrobní základny v oblasti Libuše a Písnice Dobronická - Paběnice T/38, V Lužích - masokombinát T/39.

Řada přestavbových ploch na jihu města provází ulici Modřanskou a Komořanskou Údolní - Branický pivovar T/85, podél železniční trati bývalé závody Chirana, Nestle atd., Šífařská T/84, Mezi Vodami - cukrovar T/83, Komořanská T82, Do Koutů - Modřanské strojírny T/36.

Do vnějšího pásma již zasahují přestavbové plochy při Strakonické bývalé skleníky Radotínská - U Valtrů T/35 a Výpádová - skleníky T/34 a na Zbraslavi stávající problematická velkotržnice v inundačním území K Radotínu T/77 a území bývalé skládky Strakonická - Horka T/96.

Na západě města tvoří okraj vnějšího kompaktního pásma bývalé průmyslové a skladové areály rozmístěné podél železniční trati Praha - Hostivice na katastru Zličina a Stodůlek. Bývalý závod Vodní zdroje Strojírenská - V Pískovně T/56, Na Radosti - Siemens T/11 a Jeremiášova - Bavorská T/57 tvořená třemi závody - stavební dvůr podniku IPS Praha, areál Konstrukтивы a Mototechny. Na katastru Ruzyně se rozhoduje o opuštění kasáren Vlastina T/58. Ve vnějším pásmu dříve využívané areály jako deponie stavebního materiálu a betonárny bývalého závodu IPS (dnes Skanska) K Betonárně - stavební základna T/54.

(více je uvedeno v kapitole 2.3 Využití území, v části 2.3.3.)

Vybraná území s dosud neuzavřenou koncepcí - křehká území (K)

Na základě vývoje území, změn názorů na využití a potřeb rozvoje území byly též vytipovány tzv. "křehká území", plochy, u nichž se nedaří nalézt a potvrdit odpovídající urbanistickou koncepci a dále další plochy, u nichž se objevily požadavky na změny, které mohou ovlivnit koncepci platného územního plánu.

Vymezení křehkých území není v ÚAP konkrétní, pouze upozorňuje na území, kterého se neuzavřená koncepce dotýká.

Území v historickém centru a ve vnitřním kompaktním městě

Území historického centra má 1 zásadní prostor s dlouhodobě neuzavřenou a stále živou otázkou na dostavbu Staroměstské radnice a dalších úprav Staroměstského náměstí K1 Staré město - Staroměstské náměstí.

Zásadní význam pro vývoj centrální oblasti města bude mít celkem 5 přestavbových území a dalších 8 lokalit ve vnitřním kompaktním městě. Vlastní území centra mohou významně ovlivnit především přestavbové plochy nádraží, zejména K2 Staré město - Hlavní a Masarykovo nádraží, K3 Holešovice - nádraží Bubny, K12 Smíchov - nádraží jih - Strakonická a v bezprostředním kontaktu ležící K14 Dejvice - Mariánské hradby - Špejchar a K7 Žižkov-nákladové nádraží. Nabídka významných kapacit pro zástavu rozšíří nabídku aktivit jádra města do širšího území, navržená struktura ovlivní veduty města a změní funkční i provozní vztahy.

Další významná území, která lze počítat mezi nedokončené příležitosti patří areál Univerzity Karlovy K4 Troja - Pelc Tyrolka, devastované území libeňských kos s bývalým libeňským přístavem a redukováný holešovický přístav K5 Libeň - Holešovice, významné spádové území, jádro městské čtvrti a kompoziční ohnisko K6 Libeň - Centrum Palmovka, neadekvátně je využíván prostor Strahovského stadionu a navazujících ploch lokality K13 Štřešovice - Strahov. Zatím omezeně využívané je rozsáhlé území při stanicí metra K8 Strašnice - Hagibor, nově je potřeba formovat území ve vztahu k poloze dosud neusazeného nového mostu K11 Podolí - Dvorecký most.

Zásadně může formovat panorama města další vývoj v oblasti Pankráce, lokalita K9 Pankrác - Reiknechtka a atraktivní, ale znehodnocený prostor, vážící na uzavření problematiky severojižní magistrály K10 Pankrác - Pankrácké nám.

Území ve vnějším kompaktním městě

Celkem 26 lokalit s dosud neuzavřenou koncepcí ve vnitřním kompaktním městě představuje značný potenciál pro další vývoj a doplnění městské struktury ve vnějším kompaktním městě.

Především volné plochy navazující na stanici metra a autobusový terminál, původně určené pro výstavbu výstaviště K15 Letňany jih zůstávají s nejistou programovou náplní a budoucí koncepcí. Nepřímo k nim váží plochy K16 Kbely východ, které jsou v zájmu ministerstva obrany pro založení opraven helikoptér. Stále živým územím jsou transformační plochy zahrad a zahrádek K17 Čakovice západ.

V oblasti Vysočan se dlouhodobě nenaplnuje přestavbové území kolem ulice Kolbenovy, obslužené stanicí metra i tramvají, které je dlouhodobou rezervou pro doplnění kompaktní městské struktury K18 Vysočany - Kolbenova sever, podobně i K19 Vysočany - Kolbenova jih a K20 Vysočany - U Elektry.

Ve Strašnicích najdeme rozsáhlá přestavbová území K21 Strašnice - Hostivař - Mitas, K22 Strašnice - Slatiny a K23 Strašnice - Bohdalec s nutností vyjasnění celkové koncepce a podmínek degradovaného území.

Významná rezerva rekreačních ploch pro navazující kapacitní obytnou zástavbu sídlišť K24 Záběhlice, Hostivař, Chodov - Trojmezí je předmětem zájmu o kapacitní výstavbu. Drobnější přestavbovou plochu tvoří K25 Chodov - Chodovec - areál firmy Agneco. Se stanicí metra je spojená atraktivita lokality K26 Spořilov - Roztyly, ale i území K27 Lhotka, Krč - Nové Dvory, které je rezervované pro umístění stanice metra trasy D.

Mezi významné transformační území patří K28 Libuš - Sapária území bývalého masokombinátu a K29 Modřany - cukrovar plochy bývalého cukrovaru, stejně jako K30 Modřany - Nestle s nevyjasněnými prostorovými souvislostmi, a K32 Braník - ledárny, pivovar. Rozsáhlé území K31 Braník, Krč - údolí Kunratického potoka je předmětem kontroverzních požadavků na zástavbu.

Pohledově exponovaným územím pro historické centrum je K34 Dívčí Hrady západ a podobně i K33 Barrandov západ v těsné vazbě k filmovým ateliérům a přírodním plochám Radotínsko-Chuchelského háje.

K významným přestavbovým územím na západě města patří K35 Radlické údolí, kde se jedná o dosud nepotvrzenou koncepci využití a dostavby kolem stanice metra a doplnění jižní fronty ulice Radlické. Dále přestavbové plochy K36 Zličín - Siemens, K37 Zličín - Mototechna a K38 Zličín - U nádraží. Bývalá skládka K39 Motol - skládka umožní další využití území pro potřeby lékařské fakulty při nemocnici Motol. Na Praze 6 patří k přestavbovým územím K40 Ruzyně - kasárna.

Území ve vnějším pásmu

Vnější pásmo města nabízí pro další rozvoj dosud neujasněné plochy 17 lokalit. Mezi kontroverzní plochy patří plocha opuštěné vojenské základny K41 Miškovice - Zabitý kopec. Lokalita K42 Horní Počernice východ a K43 Klánovice západ mají problémy s dopravní obsluhou, zásobováním a vazbami do regionu.

Proměnou prochází významné rozvojové rezervy K44 Dolní Počernice - technologický park, která ztratila možnost napojení na Pražský okruh a K45 Dubeč - Štěrboholy - Východní město, které je rozsáhlým dopravně a technicky nepřipraveným územím. Lokalita K46 Petrovice - Uhříněves trpí rozpornými zájmy na rozvoj bydlení a rozšíření kontejnerového překladiště.

Problematické jsou lokality s požadavky na rozšíření zástavby na volných plochách K47 Královice východ, K48 Uhříněves jihozápad nebo K49 Benice- Pitkovice, které trpí znaky suburbanizace. Podobně je zájem o lokalitu K50 Újezd- Kateřinky, kde je navíc výstavba je závislá na vybudování křižovatky Vestecké spojky a D1.

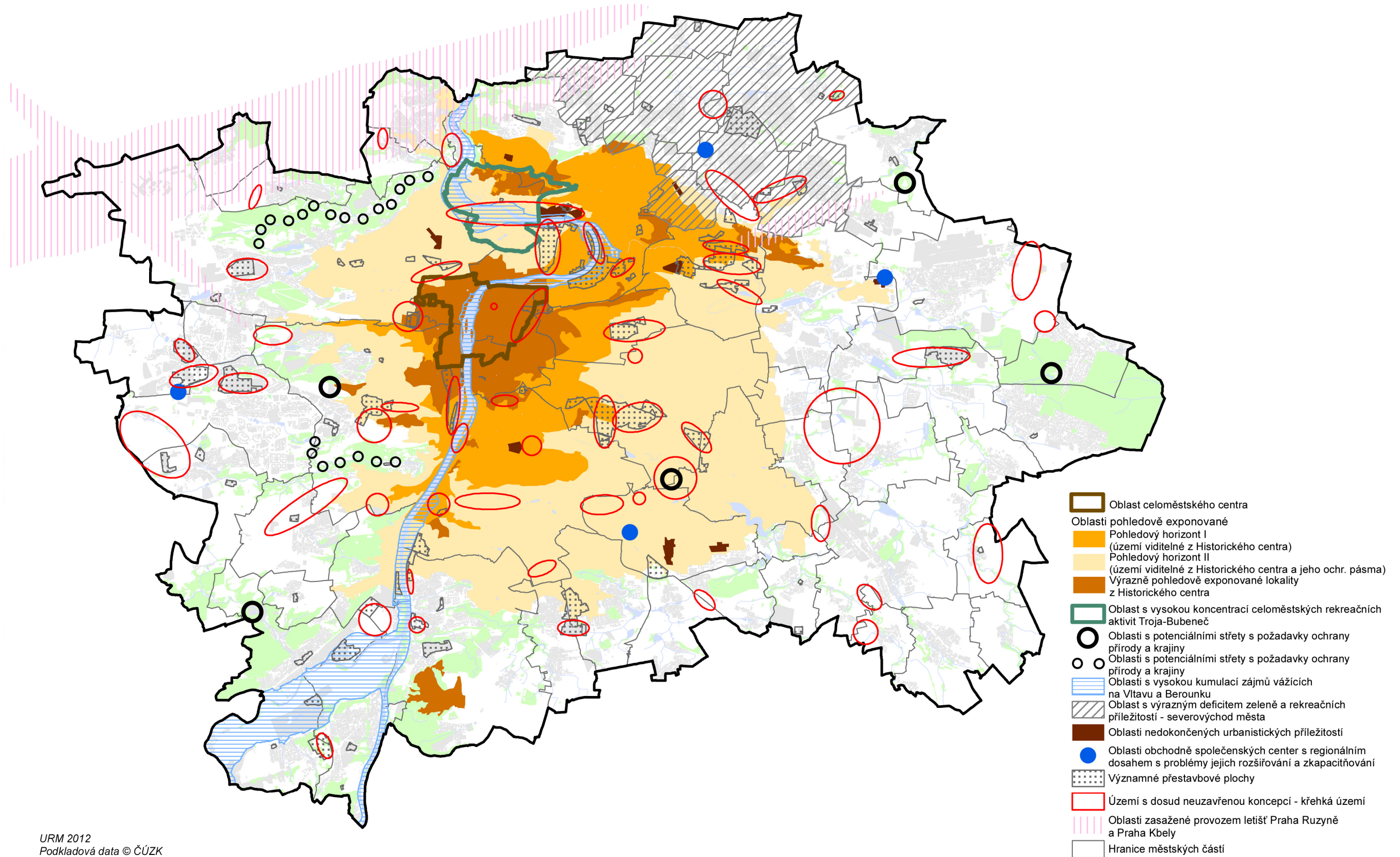
Dlouho očekávaným záměrem je přesídlení velkotržnice Lipence K51 Lipence na území bývalé skládky. Neuzavřená je koncepce volných ploch v záplavovém území, s rekreačním potenciálem K52 Velká Chuchle, Zbraslav, Radotín ve vazbě na Chuchelské závodiště a dostavba sídlišť Barrandov K53 Barrandov - Holyně, vázané na prodloužení tramvajové trati. S nedořešenou dopravní a technickou infrastrukturou se potýká K54 Třebonice, Řeporyje - Západní město.

Požadavky na nový rozvoj obytné zástavby na orné půdě mají lokality K55 Nebušice západ v kontaktu s přírodním parkem Lysolaje - Šárka a K56 Lysolaje severozápad v kontaktu s přírodní památkou Housle.

Významně pohledově exponované území na ostrohu nad Vltavou K57 Sedlec - Suchdol je neadekvátně využívané pro recyklaci stavebních drtí, a dalšími přestavbovými areály.

SCHÉMA VYBRANÉ URBANISTICKÉ PROBLÉMY

2 000 1 000 0 2 000 m



URM 2012
Podkladová data © ČÚZK

4.2.3 PROBLÉMY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Do problémů dopravní infrastruktury jsou zařazeny především dosud neřešené nebo nerealizované záměry v různém stupni projektové přípravy a projednání.

Problémy železniční dopravy

Uspořádání železničního uzlu na území celoměstského centra a centrální oblasti

Jedná se o často diskutovanou otázku v souvislosti s uvolňovanými plochami nádraží na území města. Stav železniční infrastruktury v železničním uzlu Praha je neuspokojivý. Zařízení jsou často zastaralá a železniční síť není schopna zvládnout požadovaný objem zvláště osobní dopravy. Chybějí také kvalitní tangenciální spojení železniční dopravy mimo centrum města. Pokračující modernizace a optimalizace tratí ŽUP spolu s realizací nových zastávek umožní také rozvoj tangenciálních tzv. městských linek. Tyto nové linky budou využívat i tratě dnes určené především pro nákladní dopravu.

Chybějící železniční zastávky

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

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

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

Železniční tratě s potřebou oddělení dálkové a příměstské dopravy

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

Problémy silniční dopravy

Problém severojižní magistrály

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

Upřesnění průběhu Městského okruhu ve východní části města

Od Pelc - Tyrolky přes Balabenu, Jarov, Malešice k Rybníčkům je třeba optimalizovat průběh městského okruhu se zřetelem na minimalizaci negativních dopadů stavby do území i za cenu vyšších investičních nároků. Z doložených údajů o vývoji zatížení komunikační sítě, intenzity na sledovaných úsecích komunikací města, lze dovodit, že spolu s regulačními opatřeními vůči IAD v silně urbanizované centrální oblasti města je nabídka technicky vybavené trasy Městského okruhu pro město potřebná. V současné době je návrh nedokončených úseků Městského okruhu posuzován v rámci procesu EIA, v rámci něhož byly vyhodnoceny varianty řešení. Severovýchodní část Městského okruhu (úsek Pelc-Tyrolka - Balabenu) je vyhodnocena s doporučením dále sledovat pro směr od Pelc-Tyrolky k Balabence trasu ulice Povltavské, pro opačný směr od Balabenu k Pelc-Tyrolce je doporučeno sledovat tunel pod Bílou skálou. Východní část Městského okruhu (úsek Balabenu – Štěrboholská radiála) byla v rámci procesu EIA posuzována ve variantách a upřednostněno je řešení s vysokým podílem tunelů mezi Balabenu a Hrdlořezy, které by omezily

negativní vlivy IAD na okolní zástavbu. Variantní řešení mezi Balabenu a Hrdlořezy doplňuje invariantní úsek mezi Hrdlořezy a Rybníčky s tunelem pod Malešicemi.

Četnost křižovatek ve východní části Pražského okruhu

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

Nedostatky v uspořádání stávajících mimoúrovňových křižovatek

Nedostatky v uspořádání stávajících mimoúrovňových křižovatek (MÚK) nalezneme v řadě případů např. MÚK Pražský okruh – Rozvadovská spojka (chybí propojení do ul. Na radosti), nebo MÚK Jižní spojka – 5. května (rychlostně řešený radiální dopravní směr). 5. května - Vyskočilova (chybí křižovatková větev pro realizaci některých dopravních vztahů). Problematické podjezdy ve vazbě na výhledové záměry v území.

Podjezd pod železniční tratí Praha – Benešov (Průběžná-Švehlova) u Zahradního Města tvoří problémové a kapacitně kritické místo v dopravním systému východní části Prahy. V budoucnu se zde navíc předpokládá založení přestupní vazby mezi novou železniční zastávkou na modernizované železniční trati a MHD. Rovněž podjezd pod železniční tratí v ul. U Slavie a U Vršovického hřbitova v Edenu má parametry, které neodpovídají předpokládanému budoucímu rozvoji v oblasti velkého rozvojového území Bohdalec – Slatiny.

Úseky komunikací s dlouhodobým vytvářením kolon vozidel

Značně zatížené úseky komunikací se nacházejí především na území rozšířeného celoměstského centra. Mimo uvedenou oblast patří k těmto komunikacím úseky severojižní magistrály, východní část ul. K Barrandovu, Jižní spojka v úseku mezi Barrandovským mostem a Kačerovem a řada dalších.

Komunikace v urbanizovaném území výrazně zatížené tranzitní kamionovou dopravou

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

Provozní kritické křižovatky

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

Problémy veřejné dopravy osob

Chybějící kolejové propojení jižního sektoru s centrem města

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

Chybějící kvalitní tangenciální spojení MHD mimo celoměstské centrum města

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

Chybějící kolejové spojení letiště Ruzyně s centrem Prahy

Probíhající rozvoj letiště Praha Ruzyně klade stále vyšší požadavky na kapacitu a komfort návazné dopravy mezi letištěm a oblastí celoměstského centra. Na základě prověření efektivity rozvoje sítě kolejové dopravy v severozápadním segmentu Prahy lze doporučit nadále sledovat obsluhu letiště Praha-Ruzyně železničním spojením a místní obsluhu ponechat na tramvajové dopravě. Stávající železniční trať Praha-Kladno, která

patří mezi nejzatíženější jednokolejné trati v ČR a je vhodná pro napojení letiště Praha Ruzyně, má vzhledem ke svým parametrům malou provozní výkonnost a je zcela nevhodná pro vedení pravidelné intervalové dopravy ve směru na Kladno a pro obsluhu letiště. Řešením je připravovaná modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Praha Ruzyně, která zkvalitní příměstskou železniční dopravu v tomto směru (zkrácení cestovní doby a zvýšení počtu spojů). Počátkem roku 2009 byl souhlasným stanoviskem ukončen proces posuzování vlivu stavby modernizace trati Praha – Kladno na životní prostředí. Následně byly v dubnu 2009 zapracovány připomínky z EIA a projednání návrhu dokumentace pro územní řízení (DUR) do čistopisu DUR. Počátkem května 2009 byl schválen investiční záměr projektu, který potvrdil pokračování přípravy a realizace projektu.

Průběh trasy D metra na území celoměstského centra a centrální oblasti

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

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

Značný rozvoj v oblasti Pražského regionu se negativně projevuje nárůstem individuální automobilové dopravy v relaci Praha – region prakticky na všech komunikacích i na železnici, zejména na tratích Praha – Beroun, Praha – Kolín, Praha – Benešov. Z oblastí jižně od Prahy se veřejná doprava realizuje pouze autobusovými linkami po značně zatížené komunikační síti. Podobně nepříznivá situace je mezi Prahou a Kladnem. K velkému rozvoji dochází rovněž v regionu východně od Prahy.

Značně zatížené úseky metra

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

Značně zatížené úseky tramvajových tratí

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

Problematické přestupní terminály veřejné dopravy

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

Problémy letecké dopravy

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

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

Výhledový rozsah provozu na stávající RWY 13/31 letiště Praha-Ruzyně

Problematická poloha stávající RWY13/31 na letišti Praha-Ruzyně, jejíž letecký provoz je směřován na silně urbanizované území města vyvolává potřebu minimalizace provozu na této RWY, která je však potřebná při mimořádných meteorologických situacích a ve velké míře je využívána v době oprav hlavní VPD 06L/24R. Nová paralelní RWY 06R/24L na letišti Praha/Ruzyně umožní snížit využívání stávající dráhy RWY 13/31, která směřuje do hustě osídlených částí města s kapacitní sídlištní zástavbou. I při některých meteorologických podmínkách, které v současnosti znamenají povinnost převést provoz na RWY 13/31, bude při existenci nové paralelní dráhy pokračovat provoz na těchto paralelních drahách.

4.2.4 PROBLÉMY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Do problémů technické infrastruktury jsou zařazeny především dosud neřešené, nebo nerealizované záměry v různém stupni projektové přípravy a projednání.

Problémy zásobování vodou

Oblasti bez veřejného vodovodu

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

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

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

Problémy odkanalizování

Existují oblasti bez napojení na stokovou síť nebo lokální čistírnu odpadních vod.

Jedná se o menší oblasti bez napojení na stokovou síť, lokalizované na různých místech Prahy. Nejrozsáhlejší oblastí jsou Cholutice, Točná, Zbraslav - Strnady, Zbraslav - Závist a Zadní Kopanina.

Přetížení lokálních čistíren odpadních vod

Vlivem nárůstu zastavěných ploch a intenzivnějšího využívání ploch stabilizovaných, některé lokální ČOV nemají dostatečnou kapacitu. Z toho důvodu je nutno přetížené čistírny rekonstruovat, rozšířit a jejich kapacitu posílit nebo prodloužit do jejich povodí vhodný kanalizační sběrač, který odkanalizuje příslušnou oblast na ÚČOV. Lokální čistírny je možno následně vyřadit z provozu. V současné době je na území Prahy již 10 lokálních ČOV, jejichž kapacita je téměř vyčerpána nebo dokonce překročena. Jedná se o ČOV Miškovice, Kbely, Vinoř, Čertouzy, Běchovice, Uhřetěves, Královice, Lochkov, Holyně a Sobín. U jmenovaných ČOV rozhodl jejich správce o dočasném opatření, které spočívá v redukci množství odpadních vod přitékající na ČOV tak, že je povolováno připojování pouze individuální zástavby. Připojování rozsáhlejší zástavby v rámci developerských projektů bude možné až po zkapacitnění těchto ČOV nebo jejich přepojení na centrální čistírny (ÚČOV).

Nevhodné umístění ústřední čistírny odpadních vod (ÚČOV) na Císařském ostrově

O umístění hlavní pražské čistírny na Císařský ostrov bylo rozhodnuto v 60. letech minulého století, tedy v období, kdy se představitelé města příliš nezabývali vhodností nebo nevhodností umístění čistírny do krajinářsky citlivé oblasti s významnou rekreační hodnotou pro oblast Bubenče a Tróji. Rozhodující vliv pro její umístění měla poloha původní čistírny z r. 1906 v Papirenské ulici, v těsném sousedství Vltavy, do které byly zaústěny všechny kmenové stoky a rozsáhlá nezastavěná plocha Císařského ostrova. V 80. a 90. letech minulého století, kdy čistírna ztrácela schopnost dostatečného čištění odpadních vod v souvislosti s rozrůstajícím se velkoměstem, se započalo s hledáním nové lokality pro tzv. vymístění ÚČOV mimo hl. m. Prahu. Byly vytipovány lokality Hostín u Mělníka, Holosmetky, Klecany a Čimice (v tomto případě se nejednalo o vymístění ÚČOV mimo Prahu, ale o stavbu podzemní čistírny v údolí Čimického potoka). Po neúspěšných jednáních se zástupci Středočeského kraje a starosty příslušných obcí bylo rozhodnuto o stabilizaci ÚČOV na Císařském ostrově a o jejím rozšíření na úkor zahrádkářské kolonie, zaplavené povodní v r. 2002. V současné době ani v blízké budoucnosti nemá Praha jinou variantu, než ponechat ÚČOV na Císařském ostrově.

Kalové hospodářství ÚČOV

Nedílnou součástí čistírny odpadních vod je kalové hospodářství, které je koncovým článkem každé čistírny a současně představuje zátěž pro nejbližší okolí. Z důvodu vymístění kalového hospodářství z ÚČOV na Císařském ostrově, je sledován záměr stavby výtlačku kalů směrem do lokality Drasty. Výtlač kalů, resp. štolový přivaděč má po vymístění kalového hospodářství ÚČOV z Císařského ostrova na pozemky v Drastech, kde jsou umístěna jako součást ÚČOV kalová pole, sloužit pro transport kalů do místa jejich konečného zpracování. Kalová pole v lokalitě Drasty se nacházejí mimo zastavěné území obce. V záležitosti vedení koridoru pro výtlač kalů a vymístění kalového hospodářství do Drastů nebylo dosaženo shody se zástupci Středočeského kraje a dotčených obcí. Jedná se o rozpor nadregionálního významu, rozpor mezi dvěma kraji.

Problémy protipovodňové ochrany

Nedokončená realizace protipovodňových opatření na Vltavě a Berounce, zajišťovaná městem

Většina protipovodňových opatření (PPO) podél těchto toků již byla realizována. Mimo PPO na Zbraslavi (Q100) jsou PPO realizována na úroveň ochrany Q2002 + 30 cm. Zbývá ještě dokončení protipovodňových opatření ve Velké Chuchli.

Problémy zásobování teplem

Zásobování teplem v oblasti sídlišť Řepy, Jihozápadní Město a Západní Město

Zásobování teplem sídlišť Řepy a JZM je zajišťováno lokálními tepelnými soustavami ze 17 okrskových plynových kotelen. Vzhledem ke stáří technologického zařízení tepelných zdrojů (i přes 30 let) je nutno tento problém začít řešit. Záměr propojení soustav centralizovaného zásobování teplem (CZT) okrskových kotelen sídlišť Řepy a Jihozápadního Města do velké integrované soustavy. Do této soustavy by pracoval jako základní kogenerační zdroj (KZ) ve spolupráci s několika zrekonstruovanými špičkovými zdroji na zemní plyn. Na tuto integrovanou soustavu by mohla být napojena i plánovaná kapacitní zástavba na Západním Městě. V současné době není dořešeno umístění základního KZ. Od původně předpokládaného umístění v předimenzované výtopně ČKD Tatra Zličín (později Siemens) bylo upuštěno, neboť mezi ČKD a Pražskou teplárenskou a.s. (PT a.s.) nedošlo k dohodě. Dále byly ve spolupráci s PT a.s. sledovány tři varianty možného umístění KZ. Varianta 1 - napojení na mimopražský zdroj Energo centrum Kladno (EC Kladno), varianta 2 - napojení na Pražskou teplárenskou soustavu v oblasti výtopny Třeboradice s trasou napáječe vedenou severozápadním směrem podél navrhovaného Pražského okruhu (SOKP) a varianta 3 - umístění nového uhelného KZ na Západním Městě. Varianta 2 byla vzhledem k nereálnosti průchodu tepelného napáječe ze severu Prahy na její západní okraj zpochybněna a bylo od ní upuštěno. Varianta 3 přestala být sledována z důvodu nesouhlasu obyvatel, sdružení a orgánů s jejím umístěním v lokalitě Západního Města. Varianta 1 řešená v minulých letech mezi zástupci EC Kladno a PT a.s. nebyla završena dohodou, ale je stále otevřená.

4.2.5 PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

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

Problémy se znečištěním ovzduší a hlučnou zatíží

Současné zatížení města zhoršenou kvalitou ovzduší

Snižování emisí z dopravy brzdí nedostatek technicky vybavených tras komunikací mimo centrum města usnadňujících výrazné omezení IAD do centra a kompaktního města, a to především stabilizace prostorového řešení nadřazené komunikační sítě, s urychleným dobudováním Pražského okruhu. Ke snížení emisní zátěže z dopravy může přispět zpřísnění opatření směřujících k omezení automobilové dopravy ve městě; vymezení nízkoemisních zón a zavedení opatření směřujících ke zklidnění dopravy. Dalším opatřením je podpora emisně šetrné hromadné dopravy, cyklistiky a pěších tras.

(více je uvedeno v kapitole 2.14 Hygiena životního prostředí v části 2.14.1., ve výkrese č. 15 Kvalita ovzduší)

Liniové zdroje znečištění ovzduší 5-20 Noxt/rok/km a nad 20 Noxt/rok/km

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

Bodové zdroje znečištění ovzduší REZZO 1 a REZZO 2

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

Současné zatížení města hlukem

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

Hlavním zdrojem hluku v městském prostředí je automobilová doprava, spolu s hlukem i od dalších druhů dopravy – tramvajové, železniční a letecké. V současné době se připravuje vyhlášení tzv. oblastí ticha, jejichž smyslem je zachování alespoň relativně tichého prostředí ve městě i do budoucna. Tiché oblasti jsou

definovány jako oblasti, které nejsou vystaveny hluku z jakéhokoli zdroje tak, že hodnoty zvoleného ukazatele hluku v ní nepřekročí stanovenou mez. U stávajících komunikací v rezidenčních oblastech, ve kterých jsou překračovány přípustné hygienické limity, je nutné zajistit realizaci protihlukových opatření.

(více je uvedeno v kapitole 2.14 Hygiena životního prostředí v části 2.14.2., ve výkrese č. 16 Akustické poměry)

Málo přehledné zobrazení problematiky znečištění ovzduší a hluku spolu s ostatními problémy v komplexním výkrese problémů vede k ponechání této problematiky pouze do tematických výkresů č. 15 a č. 16.

Problémy s nakládáním s odpady a odpadovým hospodářstvím

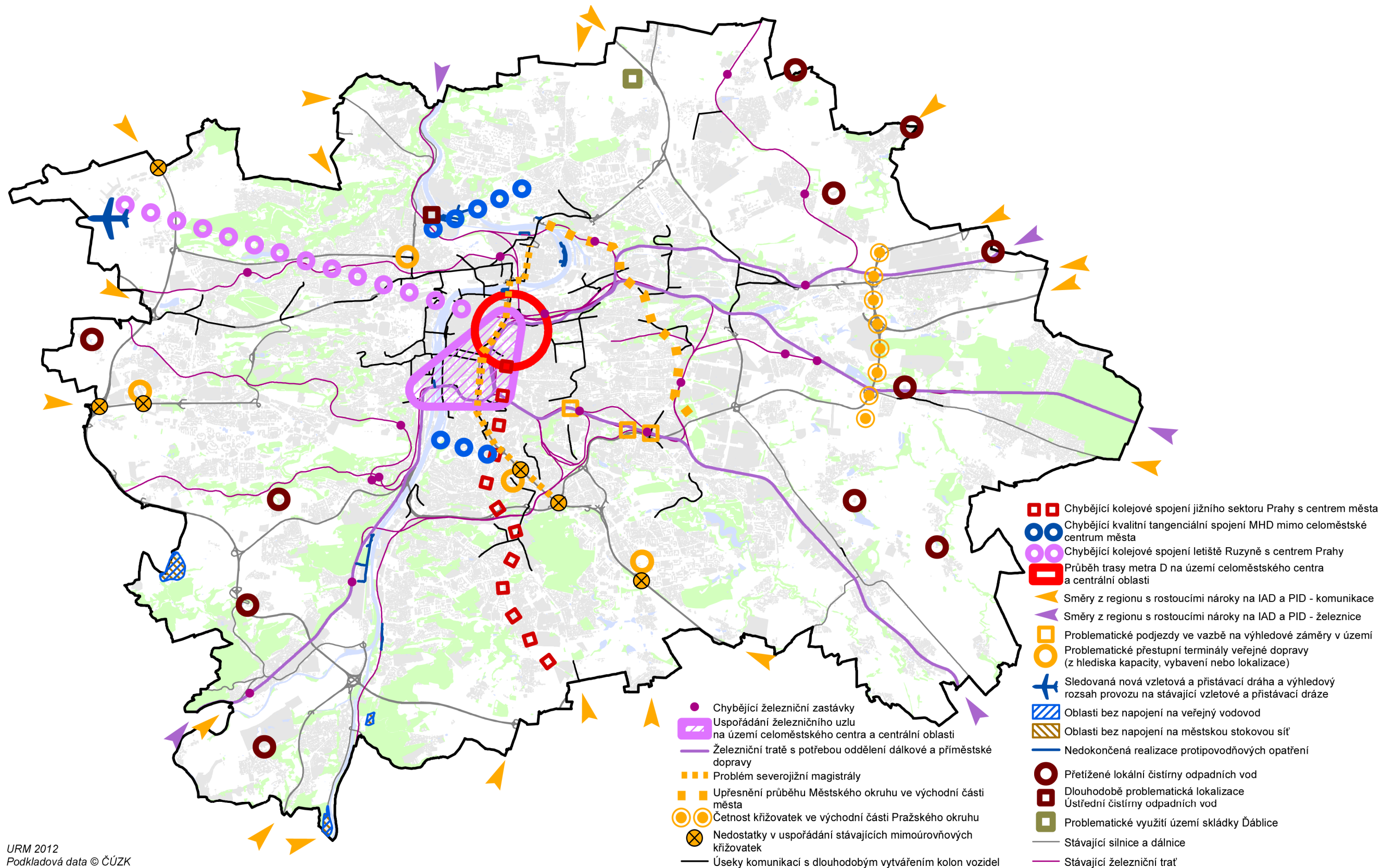
Problém snižování doby životnosti skládky odpadů v Dáblicích a jejího rozšíření

Doba životnosti skládky je snižována ukládáním komunálního odpadu vznikajícího mimo území hlavního města.

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

SCHÉMA PROBLÉMY DOPRAVNÍ A TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY A ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

2 000 1 000 0 2 000 m



URM 2012
Podkladová data © ČÚZK

4.2.6 MÍSTA ÚZEMNÍCH OMEZENÍ A STŘETŮ ZÁMĚRŮ S LIMITY

Významnou skupinu problémů v území tvoří omezení a 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, určité omezení projevující se zpravidla nutností prověření záměru v podrobnějším měřítku. Kritický střet s limity, či jinými záměry je v podstatě velmi ojedinělou záležitostí a týká se především změn územního plánu, nebo současně pořizovaného ověření EIA. Většina omezení se jeví jako řešitelná právě v rámci podrobnějšího prověření záměru. Výsledkem může být úprava programu či koncepce záměru nebo nalezení vhodnějšího technického řešení. Nejčastější omezení budou u silničních komunikací, zejména v místech křížení nadřazené silniční komunikační sítě s prvky územního systému ekologické stability (ÚSES), protože tento typ staveb by neměl znamenat narušení kontinuity ÚSES. V menším počtu případů se to týká i železničních koridorů. Významným omezením může být při rozsáhlejších záměrech, či jejich kumulaci na kvalitní zemědělské půdě i udělení souhlasu s vynětím ze zemědělského půdního fondu. Sem patří např. rozšíření skládky Dáblice (v rámci projednání změny bylo dohodnuto), či změny pro obytnou zástavbu v prostoru Benic a Uhříněvsi.

Potenciální střety nalezneme zejména v oblastech, kde hrozí narušení přírodně chráněného území či prvku ÚSES, případně se dá předpokládat nutnost korekce ve vymezení ÚSES. V oblasti dopravní infrastruktury jsou to opět jak silniční, tak železniční stavby. Realizace varianty Městského okruhu ve stopě ul. Povltavské by znamenala zásah do přírodní památky Bílá skála a omezení nadregionálního biokoridoru ÚSES na břehu řeky Vltavy (D127L-P). V případě východního obchvatu Písnice stále probíhá upřesňování trasy s ohledem na ÚSES a zvláště chráněné druhy živočichů (D57L-P). Z nových železničních záměrů jsou nejzávažnějšími střety oba průchody koridorů vysokorychlostních tratí přes evropsky významné lokality NATURA 2000 (D24L-P, D28L-P). Oproti tomu u tzv. Bystřické přeložky nového železničního spojení Praha – Benešov již došlo oproti minulosti k úpravě zákresu změny, takže se zásah do interakčního prvku ÚSES (stávající les) již nepředpokládá (D136L-P). Změněná trasa Vysočanské radiály se již dále nesleduje, takže přestává být střetem (D123L-P). Změna Z1918/07 je vydána a územní rezervy se v UAP 2012 nesledují jako záměry.

Záměr na výstavbu nového železničního spojení Praha - Benešov (tzv. Bystřické přeložky) je v potenciálním střetu s urbanistickými záměry, které představuje připravovaný obytný soubor Benice v k.ú. Benice, a Uhříněves (EIA PHA629). Vzhledem k významu navrhované železniční stavby je nutné v dalším procesu přípravy výše zmíněného záměru zajistit jejich koordinaci s tzv. Bystřickou přeložkou tak, aby nebyla ohrožena nebo ztížena její budoucí výstavba. V současné době probíhá prověřování koncepce koridorů VRT na území ČR a Bystřická přeložka je potenciální stopou VRT směr Rakousko. Trasa by tak byla zahrnuta do politiky územního rozvoje ČR jako koridor VRT.

Záměr Parkování u jižního vchodu pražské ZOO (D168L-T) je nově vytipován jako potenciální střet s regulativy ÚP hl. m. Prahy kategorií záplavového území. Záměr se nachází v záplavovém území Vltavy, kategorie B - neprůtočná, kde nelze umístit hromadné podzemní garáže a C - průtočná, kde lze umístit pouze stavby související s provozem a správou vodních toků a ploch.

Obecně lze říct, že liniové stavby dopravní infrastruktury vedené v extravilánu znamenají zábor kvalitní zemědělské půdy.

Ze staveb technické infrastruktury, výstavba kanalizačního sběrače G v oblasti Dubče, se z důvodu pokročilého stupně projekční přípravy a posouzení v procesu EIA (PHA683), ukázalo, že při dodržení podmínek nedojde k narušení hydrogeologických poměrů v nivě potoka Říčanky, která je mimo jiné součástí ÚSES (T20L-PTO, T38L-PTO) a lze konstatovat, že při výstavbě dojde pouze k omezení.

Některé střety lze vysledovat také na úrovni plošných rozvojových záměrů – ať už jsou připravovány v rámci změn ÚP či v rámci návazné projektové dokumentace. Jedná se například o rozsáhlý záměr na výstavbu v prostoru tzv. Trojmezí (U240L-PTH), zčásti v přírodním parku, dále pak v bezprostředním kontaktu s přírodní památkou Meandry Botiče a funkčními prvky ÚSES. Rizikovým je také provoz navrženého golfového hřiště ve Víně (U222L-PTHO) v ochranném pásmu přírodní rezervace Víněský park a biocentru ÚSES regionálního významu. Obytný soubor v Benicích (U55L-P) se rozšiřuje na úkor uvažovaných rekreačních ploch v přírodním parku. Oproti tomu je novostavba areálu PPL v Řeporyjích (U213L-P) přeřazena do kategorie omezení (U293L-P), jelikož došlo k úpravě záměru. Problematické umístění výroby betonových směsí v Troji (OV1093) je vyřazeno ze střetů, jelikož toto zařízení bude sloužit převážně výstavbě městského okruhu pouze jako stavba dočasná.

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

Veškeré vytipované omezení a střety jsou uvedeny v samostatné tabulce Střety záměrů se záměry a Střety záměrů s limity 2012 a v příloze Doprovodné tabulky k urbanistickým prvkům a potenciálu území.

4.2.7 OHROŽENÍ V ÚZEMÍ

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

Záplavová území

Záplavová území jsou administrativně určena území, která mohou být při výskytu přirozené povodně zaplavena vodou. Cílem stanovení záplavových území je vytvoření územního limitu pro zástavbu a jiné využití v oblastech s nejvyšším ohrožením lidských životů a majetků.

(více je vysvětleno v kapitole 2.15 Bezpečnost v části 2.15.3 a zobrazeno ve výkrese č. 21 Vodní a odpadové hospodářství)

Poddolovaná a sesuvná území

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

Obdobně jako svahové pohyby ani poddolovaná území nejsou v Praze větším problémem. Poddolování zde souvisí především s hornickými pracemi prováděnými převážně v 19. století; výjimečně probíhaly některé těžby a ražby i ve 20. století. Za potenciálně lokálně problematický lze označit pouze okraj křídové plošiny, kde byl v 19. století a patrně i již dříve těžen pískovec. Jedná se přibližně o pruh na hraně Prosecké plošiny dlouhý 5 - 6 km mezi dnešní Libní a Hloubětínem.

(více je vysvětleno v kapitole 2.5 Přírodní podmínky, krajina, v části 2.5.1 a zobrazeno ve výkrese č. 14 Geologické jevy)

Oblasti a lokality se starými zátěžemi




Jedná se o kontaminace horninového prostředí a podzemních vod nebezpečnými látkami, které jsou na území hl. m. Prahy především důsledkem přímé antropogenní činnosti. Jde převážně o staré průmyslové areály, jednotlivé průmyslové provozy, benzinové pumpy a dále navážky s příměsí nebezpečných odpadů. Znečišťující látky jsou především ropné uhlovodíky, dichlorethan, dichlorethen, tetrachlorethan (perchlor), skupiny chlorovaných alifatických uhlovodíků, kadmium, chrom, olovo, zinek, železo a mnohá další, všechny však překračují kritérium B, C hodnocení míry znečištění.

Ve výkrese č. 21 Vodní a odpadové hospodářství jsou zobrazeny potvrzené i potenciální plošné kontaminace horninového prostředí a podzemních vod.

Zóny havarijního plánování ZHP

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

(více je uvedeno v kapitole 2.14 Hygiena životního prostředí v části 2.14.4., ZHP, resp. ochranná pásma jsou zobrazena ve výkrese č. 17 Civilní ochrana a bezpečnost)

-  nové střety 2012
-  změny střetů z 2010
-  střety z 2010 potvrzené v 2012

Použité zkratky limitů:

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

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

Památkové limity - Kulturní památky (KP), Historická jádra obcí (HJ), Archeologické lokality (AL)

Ostatní limity - Stavební uzávěra všeho druhu (SU), Zóny havarijního plánování (Be)

Tab. Střety záměrů se záměry

Střety urbanistických záměrů se záměry						
kód střetu	kód záměru 1	kód záměru 2	záměr 1	záměr 2	městská část	poznámka
U4Z-D	PHA629	DZ-7	Obytný soubor Benice, Praha 22 - Benice, Uhříněves (březen 2009)	Bystřická přeložka, Praha - Benešov, nové žel. spojení	Benice, Praha 22	
U5Z-T	Z1175	TIV-1	Celkové dořešení území s ohledem na posílení prvků zeleně, založení parkových ploch a ploch rekreace a sportu, odpovídající urbanizace a vyřešení dopravní obslužnosti území	Vodovodní řad VDJ Chodová - Kyjský uzel	Praha 10, Praha 11, Praha 15	
Střety záměrů dopravní infrastruktury se záměry						
D1Z-U	DZ-7	Z2143	Bystřická přeložka, Praha - Benešov, nové žel. spojení	Ekologická opatření pro oddělení obytné zóny, vytvoření územní rezervy pro přeložku ul. Hornoměřolupské	Praha 15, Praha 22, Petrovice	zrušeno (došlo k úpravě zákresu změny a na předmětné území je už vydáno UR), bez střetu i omezení

Zdroj: URM, 2012

Tab. Střety záměrů s limity 2012

Střety urbanistických záměrů s limity						
kód střetu	kód záměru	záměr	limit	městská část	poznámka	
U55L-P	PHA629	Obytný soubor Benice, Praha 22 - Benice, Uhříněves (březen 2009)	Zp, ÚSES, OPL, PP	Praha 22 - Benice, Uhříněves		
U201L-PTO	OV1093	Výrobní betonových směsí zařízení staveniště, Praha 5 - Troja, 2. etapa	Vpt, Zú, SU, ÚSES, Zp	Troja	zrušeno (účelové zařízení k MO Blanka, umožněno jako dočasná stavba)	
U213L-P	PHA242	Novostavba areálu PPL, Praha 13 - Řeporyje	ÚSES, Zp	Praha 13 - Řeporyje	změna na omezení - U293L-P, nová EIA PHA293 (upravený záměr)	
U222L-PTHO	PHA486	Golfově hřiště ZÁMECKÝ GOLF PRAHA v Praze 9 - Víně	HJ, Pre, Le, Zp, VTL, AL, ÚSES, OP, Be, OPL, Vpt	Víně		
U240L-PTH	Z1175	Celkové dořešení území s ohledem na posílení prvků zeleně, založení parkových ploch a ploch rekreace a sportu, odpovídající urbanizace a vyřešení dopravní obslužnosti území, Praha 10, 11, 15 - Záběhlice, Chodov, Hostivař, „Trojmezí“	ÚSES, Ppa, PP, OP, Zp, Vpt, HJ, Zú	Praha 10, 11, 15 - Záběhlice, Chodov, Hostivař, „Trojmezí“		
U244L-PT	Z2156	rozšíření skládky a posunutí biokoridoru v Praze 8 - Březiněves, Ďáblice	Zp, ÚSES, VTL, VVN	Praze 8 - Březiněves, Ďáblice	zrušeno, návrh změny byl upraven, bez střetu i omezení	
Střety záměrů dopravní infrastruktury s limity						
D9L-H	Z2744	Optimalizace tratě Praha hl.n. - Praha Smíchov	KP	Praha 2, Praha 5	zrušeno (přechází do jiné kategorie záměrů PHA646)	
D183L-H	PHA646	Optimalizace tratě Praha hl.n. - Praha Smíchov	KP	Praha 2, Praha 5		
D24L-P	DZ-8	VRT, koridor vysokorychlostní tratě směr SRN	NA	Praha 18		
D28L-P	DZ-9	VRT, koridor vysokorychlostní tratě směr Rakousko	NA	Praha 20		
D57L-P	PHA433	Východní obchvat Písnice	ÚSES	Libuš		
D123L-P	1918	Vysočanská radiála (změna trasy), Z 1918/07	ÚSES		zrušeno, záměr se dále nesleduje	
D127L-P	MZP092	Městský okruh - úsek Pelc Tyrolka - Balabenka	ÚSES	Praha 8		
D136L-P	DZ-7	Bystřická přeložka, Praha - Benešov, nové žel. spojení	Le, ÚSES	Praha 15		
D168L-T	PHA740	Parkování u jižního vchodu pražské ZOO, Praha 7, k.ú. Troja	Zú	Troja		
Střety záměrů technické infrastruktury s limity						
T20L-PTO	2573	Prodloužení sběrače G - první etapa	SU, ÚSES, VTL, VVTL, PP	Praha 22, Kolovraty, Nedvězí		

Zdroj: URM, 2012

